

## **LUONNOS**

### **Hallituksen esitys eduskunnalle merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta**

#### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

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

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön unionin uudistettu alusjätedirektiivi. Ehdotettavat muutokset koskevat ennen kaikkea pieniä satamia, kuten huvivenesatamia, kalastussatamia sekä yhteysalusten ja vesibussien käyttämiä satamia. Jätehuollon järjestämistä ja jätehuoltosuunnitelman laatimista koskevat vaatimukset laajenisivat valtaosaan näistä satamista. Alusjätedirektiivi edellyttää myös muutoksia alusjätteitä koskevaa maksujärjestelmää ja vapautuksia koskevaan sääntelyyn. Samalla merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan lisättävän uusi 7 b luku rikkipäästömaksusta. Rikkipäästömaksu määrätäisiin hallinnollisena seuraamuksena ilmapäästökiellon tai polttoaineiden laatuvaatimusten rikkomisesta rikkipäästöjen osalta sisäisillä aluevesillä, aluemerellä tai Suomen talousvyöhykkeellä. Lisäksi lain öljypäästömaksua koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin ja öljylastinsiirtoja koskeva sääntely laajennettaisiin kattamaan myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirrot sekä polttoaineiden toimitukset alukselta toiselle. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan myös muutoksia, joilla rajattaisiin painolastivesisääntelyn soveltumista tiettyihin Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavista aluksista sekä muutoksia, joilla tarkennettaisiin rikkidirektiivin täytäntöönpanoa Suomessa.

Edellä mainitun ohella esityksessä ehdotetaan muutettavan alusturvallisuuslain viittauksia unionin lainsäädäntöön ja lain mukaista perinnealuksen määritelmää sekä lisättävän ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetun direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavat säännökset. Lisäksi alusrekisterilakiin ehdotetaan muutoksia, jotka koskevat rekisteröintihakemuksen saantoasiakirjan jäljennöstä ja rekisteriviranomaisen oikeutta poistaa alusrekisteristä. Esityksessä ehdotetaan myös muutettavan turvatoimilain säännöksiä, jotka koskevat luokituslaitoksen tekemää aluksen turvatarkastusta. Lisäksi laivavarustelakiin esitetään eräitä teknisiä muutoksia.

Lait merenkulun ympäristönsuojelulain, alusturvallisuuslain ja laivavarustelain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021. Laissa merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ehdotetaan kuitenkin säädettävän eräistä siirtymäsäännöksistä, joilla kohtuullistetaan satamille ja aluksille tulevien vaatimusten voimaantuloa. Lait alusrekisterilain ja turvatoimilain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2021.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	5
1 Asian tausta ja valmistelu .....	5
1.1 Tausta .....	5
1.2 Valmistelu .....	6
1.2.1 Alusjätedirektiivin valmistelu .....	6
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu.....	7
2 Alusjätedirektiivin tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	7
3 Nykytila ja sen arviointi.....	8
3.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely.....	8
3.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	10
3.3 Rikkipäästömaksu .....	12
3.4 Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikki- ja hiilipitoisuutta koskeva sääntely.....	13
3.5 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely.....	14
3.6 Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin.....	15
3.7 Alusturvallisuuslaki .....	15
3.8 Alusrekisterilaki .....	16
3.9 Turvatoimilaki.....	18
3.10 Laivavarustelaki .....	19
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	19
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	19
4.1.1 Aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely .....	19
4.1.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	22
4.1.3 Rikkipäästömaksu .....	24
4.1.4 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	26
4.1.5 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely .....	26
4.1.6 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	28
4.1.7 Alusturvallisuuslaki .....	28
4.1.8 Alusrekisterilaki .....	29
4.1.9 Turvatoimilaki.....	29
4.1.10 Laivavarustelaki .....	29
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	30
4.2.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely .....	30
4.2.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	39
4.2.3 Rikkipäästömaksu .....	40
4.2.4 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	41
4.2.5 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely .....	41
4.2.6 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	43
4.2.7 Alusturvallisuuslaki .....	44

4.2.8 Alusrekisterilaki .....	44
4.2.9 Turvatoimilaki .....	45
4.2.10 Laivavarustelaki .....	46
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	46
5.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely .....	46
5.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu .....	47
5.3 Rikkipäästömaksu .....	48
5.4 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen .....	49
5.5 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely .....	49
5.6 Tiettyjen Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle .....	50
5.7 Alusturvallisuuslaki .....	50
5.8 Alusrekisterilaki .....	50
5.9 Turvatoimilaki .....	50
5.10 Laivavarustelaki .....	50
6 Lausuntopalaute .....	51
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	51
7.1 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta .....	51
7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta .....	96
7.3 Laki alusrekisterilain muuttamisesta .....	99
7.4 Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta .....	100
7.5 Laki laivavarustelain muuttamisesta .....	101
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	101
8.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely .....	101
8.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu .....	103
8.3 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely .....	103
9 Voimaantulo .....	104
10 Toimeenpano ja seuranta .....	104
11 Suhde muihin esityksiin .....	105
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	105
LAKIEHDOTUKSET .....	109
merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta .....	109
LIITE .....	148
RIKKIPÄÄSTÖMAKSUN MÄÄRÄ ALUKSEN KONETEHON PERUSTEELLA .....	148
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta .....	149
alusrekisterilain muuttamisesta .....	152
eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta .....	154
laivavarustelain muuttamisesta .....	155
LIITTEET .....	156
RINNAKKAISTEKSTIT .....	156

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta .....	156
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta .....	228
laivavarustelain muuttamisesta .....	235
alusrekisterilain muuttamisesta .....	232
eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta .....	234

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanotto-laitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta an- nettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883, jäljempänä alusjätedirek- tiivi, annettiin 17.4.2019. Alusjätedirektiivillä uudistettiin unionin aluksilta peräisin olevan jät- teen toimittamista koskeva sääntely, joka oli annettu direktiivillä 2000/59/EY, jäljempänä vanha alusjätedirektiivi. Unionin alusjätesääntelyn uudistamisen myötä myös kansallinen lainsäädäntö on päivitettävä, ja muutokset kansalliseen sääntelyyn on saatettava voimaan viimeistään 28.6.2021.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan myös muutoksia, jotka perustuvat täytäntöön- panevien viranomaisten, sidosryhmien tai unionin viranomaisten havaintoihin. Öljypäästömak- sua koskevat ehdotukset perustuvat viranomaisten toiveeseen tarkentaa öljypäästömaksua kos- kevaa oikeustilaa sekä viranomaisten huomioon sääntelyn alueellisen soveltamisalan rajallisuu- desta. Rikkipäästömaksua koskevan ehdotuksen taustalla on toimivaltaisten viranomaisten huo- mio rikosoikeudellisen sanktion tehottomuudesta, johon myös Euroopan komissio on kiinnittä- nyt huomiota. Tarve tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä an- netun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802, jäljempänä rikkidirektiivi, täytäntöönpanosäännösten muuhun täydentämiseen tuli ilmi Euroopan meriturvallisuusviras- ton, jäljempänä EMSA, vuonna 2018 Suomessa toteuttaman rikkidirektiivin täytäntöönpanon auditoinnin yhteydessä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun sääntelyn laajentaminen kattamaan öljylastinsiirtojen lisäksi myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirrot sekä polttoaineiden toimittamisen alukselta toiselle perustuu etenkin öljyn- ja kemikaa- lintorjunnasta vastaavien viranomaisten huomioihin ja hallituksen esitykseen 3/2017 vp tehtyyn kirjaukseen siitä, että valmistelu sääntelyn laajentamiseksi polttoaineen toimittamiseen ja mui- hin kuin mineraalipohjaisiin öljyihin käynnistetään viipymättä kyseisen esityksen jälkeen. Pai- nolastivesisääntelyn soveltamisen rajaaminen eräiden jäänmurtaajien osalta perustuu viranomai- sen aloitteeseen.

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

Alusrekisterilakiin (512/1993) esitettävillä muutoksilla korjattaisiin sellaisia nykyisen sääntelyn epäkohtia, joiden havaittiin Covid-19-pandemian aikana vaarantavan merenkulun tavaraliiken- teen jatkumista keskeytyksettä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädännön väliaikaisia poikkeuksia koskevat ehdotukset annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2020 (HE 62/2020 vp) ja ne tulivat voimaan 1.6.2020. Esitys sisälsi tätä esitystä vastaavat, mutta määrä- aikaiseksi tarkoitetut ehdotukset alusrekisterilain 20 ja 27 §:ien osalta. Tässä esityksessä ehdo- tetaan näiden muutosten säätämistä pysyviksi. Lisäksi ehdotetaan rekisteriviranomaiselle oi- keutta poistaa alus rekisteristä, mikäli aluksen omistaja ei säädetyssä määräajassa jälkikäteen esitä tarpeellista selvitystä oman saantonsa laillisuudesta.

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

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

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

## 1.2 Valmistelu

### 1.2.1 Alusjätedirektiivin valmistelu

Unionin alusjätesääntely pohjautuu osaltaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa sovitun alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, jäljempänä MARPOL-yleissopimus. MARPOL-yleissopimukseen vanhan alusjätedirektiivin antamisen jälkeen tehtyjen tiukennusten ja muiden muutosten myötä direktiivin soveltamisala ja määritelmät eivät enää olleet täysin linjassa MARPOL-yleissopimuksen sääntelyn kanssa. Komission toteuttaman vanhan alusjätedirektiivin REFIT-arvion<sup>1</sup> perusteella direktiivin täytäntöönpano ja valvonta on ollut ongelmallista. Suurimmat ongelmat liittyvät vastaanottolaitteiden riittävyteen satamissa, aluksilla syntyvän jätteen toimitamiseen satamien vastaanottolaitteisiin ja hallinnollisiin rasituksiin, jotka johtuvat muun muassa siitä, että jäsenvaltiot ovat tulkinneet eri tavoin direktiivin keskeisiä käsitteitä ja menetteilyjä. REFIT-arviossa todettiin, että osa direktiivin havaituista puutteista on korjattavissa vain direktiivin lainsäädännöllisellä tarkistuksella, minkä vuoksi komissio käynnisti vaikutustenarvioinnin.

Komissio antoi ehdotuksensa vanhan alusjätedirektiivin uudistamiseksi 16.1.2018<sup>2</sup>. Ehdotusta käsiteltiin yhteispäätösmenettelyssä neuvoston valmisteluelimissä ja Euroopan parlamentissa. Neuvoston merenkulkutyöryhmässä ehdotusta käsiteltiin vuoden 2018 aikana. Neuvottelujen aikana eduskuntaa informoitiin ehdotuksesta U-kirjelmällä<sup>3</sup>. Neuvotteluissa Suomi pyrki turvaamaan ympäristönsuojelun korkean tason. Suomi kannatti komission ehdotuksia sääntelyn yhtenäistämiseksi koko unionin alueella etenkin vapautuksiin ja maksujärjestelmiin liittyvien säännösten osalta. Eduskunnan ympäristövaliokunta piti direktiiviehdotusta ympäristönsuojelun näkökulmasta tarpeellisenä ja kiinnitti lausunnossaan<sup>4</sup> huomiota satamien jätehuollon valvontaan ja tarpeeseen varmistaa ei erityismaksua -järjestelmän soveltuminen jatkossakin. Ympäristövaliokunta piti ongelmallisena, että vapautusjärjestelmä rajautuu unionin sisäiseen liikenteeseen. Liikenne- ja viestintävaliokunta puolestaan piti hyvänä, että sääntelyn yhtenäistämistä unionin sisällä sekä unionin ja kansainvälisen sääntelyn välillä.<sup>5</sup> Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti huomiota myös siihen, että käsiteltävien ja vastaanotettavien jätteiden osalta tulisi ottaa huomioon myös niiden sopivuus alueellisen jätehuoltojärjestelmän kannalta.

---

<sup>1</sup> COM (2016) 168

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

<sup>3</sup> U 8/2018 vp

<sup>4</sup> YmVL 8/2018 vp

<sup>5</sup> LiVL 7/2018 vp

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

## 1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

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

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

## 2 Alusjätedirektiivin tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

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

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

Satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyyden arvioinnissa huomioitavat tekijät eli käytännössä satamien erilliskeräysvaatimukset tarkentuvat. Samoin jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien sisältövaatimuksia ovat aiempaa yksityiskohtaisemmat. Alukselta peräisin olevan jätteen toimittamista koskevia sääntöjä on tarkennettu ja laajennettu. Aiemmasta poiketen uudessa alusjätedirektiivissä säädetään jätteiden toimittamisesta annettavasta kuitista.

Maksujärjestelmää koskeva sääntely uudistettiin siten, että sen lähtökohdaksi kiinteiden jätteiden osalta otettiin Itämeren alueella jo HELCOM-suositukseen perustuen noudatettava välillinen maksu eli niin kutsuttu ”ei erityismaksua” -järjestelmä. Lisäksi satamien on jatkossa myönnettävä alennuksia lähiliikenteen aluksille ja ”ympäristöystävällisille” aluksille eli sellaisille, joilla syntyy vähemmän jätettä. Myös direktiivin vaatimuksista myönnettävien vapautusten ehtoja ja vapautustodistusta koskevia vaatimuksia on tarkennettu. Lähiliikenteen alukset voivat tietyin ehdoin hakea vapautusta direktiivin velvoitteista. Sääntelyä on muutettu näiden alusten osalta

ja sen seurauksena vapautuksia ei tarvitse enää hakea nykyisessä määrin, mikä vähentää varustamoiden ja viranomaisten hallinnollista taakkaa lisäämättä kuitenkaan ympäristöön kohdistuvaa raskautta. Myös valvontajärjestelmää tehostetaan. Valvonta kohdistetaan viiteentoista prosenttiin kaikista jäsenvaltion satamissa vuosittain käyvistä aluksista. Lisäksi direktiivissä edellytetään, että alusten tarkastusvelvollisuutta laajennetaan mahdollisuuksien mukaan muun muassa huviveneisiin. Tieto-, seuranta ja valvontajärjestelmää koskevia vaatimuksia on myös tarkennettu.

Komissiolle on siirretty alusjätedirektiivin nojalla valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä direktiivin määräysten tarkentamiseksi. Ensinnäkin komission voi antaa 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaan täytäntöönpanosäädöksiä riittävien erillisten varastotilojen laskemisen menettelmistä. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukaan valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä 5 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen alusten ympäristöystävällisyyskriteerien määrittämiseksi, ja 7 kohdan toisen alakohdan mukaan valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla määritetään passiivisesti kalastetun jätteen volyyymiä ja määriä koskevien seuranta- ja raportointien muoto. Lisäksi komissio voi jäsenvaltioiden tarkastusvelvoitteita koskevan 11 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan nojalla antaa täytäntöönpanosäädöksiä unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin määrittelemiseksi. Täytäntöönpanosäädöksiä valmistellaan komission vetämässä Euroopan kestävän merenkulun foorumin (European Sustainable Shipping Forum) alaryhmässä. Työ on käynnistynyt, ja säädösten arvioidaan valmistuvan keväällä 2021.

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

### **3 Nykytila ja sen arviointi**

#### **3.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely**

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

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukujen sääntelyä on sovellettu kaikkiin satamiin eli paikkoihin tai maantieteellisiin alueisiin, jotka on varustettu niin, että ne voivat pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet. Satamana ei ole kuitenkaan



pidetty paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Lain 9 luvun 1 §:n 4 momentin mukaan sataman velvollisuus ottaa vastaan jätteitä aluksista koskee huvivenesatamaa, jossa on vähintään 50 venepaikkaa tai 50 huviveneen talvitelakointipaikkaa. Siten sääntelyä ei ole sovellettu alle 50-paikkaisiin huvivenesatamiin. Sääntelyä ei ole sovellettu myöskään pieniin kalasatamiin eikä maantielauttojen, yhteysalusten ja vesibussien käyttämiin laitureihin.

Jätehuoltosuunnitelma on noin joillain sadoilla satamilla. Nämä ovat lähinnä kauppamerenkulun satamia, vähintään 50 venepaikan huvivenesatamia ja isoimpia kalastussatamia. Satamien määrästä ei ole saatavilla tietoa, koska ympäristönsuojelun tietojärjestelmästä ei ole toistaiseksi mahdollista saada koottua tietoa satamien jätehuollosta. Määrän arvioidaan kuitenkin olevan yhteensä vähintään neljäsataa.

Kauppamerenkulun satamia on Suomessa noin 50. Niillä kaikilla on toimivaltaisen viranomaisen eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksymä jätehuoltosuunnitelma. Kauppamerenkulun satamilla on siten jo nykyisin toimivat järjestelyt jätteiden vastaanottamiseksi. Satamilla on kiinteät vastaanottolaitteet ainakin osalle jätejakeista, joita satamaa käyttäviltä aluksilta satamaan jätetään. Jos satamassa ei ole vastaanottolaitteita jollekin jätejakeelle, kuten lastiruuman pesuvesille, alus sopii yleensä jätehuollosta jätehuoltoyrityksen kanssa. Aluksen ja sataman välisessä yhteydenpidossa käytetään yleensä laivanselvittäjiä eli niin kutsuttuja agenteja, jotka tekevät aluksen puolesta ilmoituksia, kuten jätteiden ennakoilmoitukset, ja toimittavat puolestaan alukselle tietoa sataman palveluista.

Huvivenesatamia on Suomessa noin 1300. Näistä satamille lähetettyyn kyselyyn saatujen tietojen perusteella vähintään 330:lla on jätehuoltosuunnitelma. Huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Jätteiden vastaanotto on kuitenkin järjestetty tätä useammissa satamissa, koska jätehuoltosuunnitelman laatimista koskeva vaatimus koskee nykyisin vain vähintään 50 venepaikan tai talvisäilytyspaikan huvivenesatamia. Jätehuollon arvioidaan olevan järjestetty etenkin monissa alle 50-paikkaisissa venekerhojen kotisatamissa ja vierasvene- ja palvelusatamissa.

Jätehuollon kustannukset riippuvat ennen kaikkea satamaan jätettävän jätteen määrästä ja lajeista. Lisäksi jätehuollon kustannuksiin vaikuttaa etenkin huvivenesatamien sijainti, koska kuljetusten hinta muodostaa huomattavan osuuden jätehuollon kokonaiskustannuksista.

Sataman pitäjän tulee periä jokaiselta sataman käyttäjältä maksu sataman jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Satamaa käyttäviltä aluksilta tulee periä maksu riippumatta siitä, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei. Tämä niin kutsuttu ei erityismaksua -järjestelmä kattaa öljypitoiset jätteet, kiinteät jätteet ja käymäläjätevedet. Muiden jätteiden jättämisestä voidaan periä maksu jätetyn jätteen määrän mukaan. Veneilyseurat perivät jäseniltään maksun jätehuollon aiheuttamista kustannuksista venepaikan vuokran tai jäsenmaksun muodossa. Myös kunnat ylläpitävät kotisatamia ja perivät käyttäjiltään esim. vuosimaksun venepaikan vuokrasta. Vierasvene- ja palvelusatamat puolestaan kattavat jätehuollon aiheuttamat kustannukset sataman käyttäjiltä perittävillä satamamaksuilla, joihin sisältyy venepaikan lisäksi mahdollisesti muita palveluita, kuten wc- ja peseytymistilojen käyttöoikeus.

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

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

### 3.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

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

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

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

Suomen kansallisen lainsäädännön taustalla öljypäästömaksun osalta ovat ennen kaikkea Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus sekä MARPOL-yleissopimus. Lisäksi ns. väliintuloyleissopimus, eli Kansainvälinen yleissopimus väliintulosta öljynsaastuntonnettomuuksissa aavalla merellä (SopS 63/1976) ja vuonna 1992 tehty Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus (jäljempänä Helsingin sopimus, SopS 2/2000) vaikuttavat kansallisen öljypäästömaksujärjestelmän taustalla. Koska EU-lainsäädäntö pohjautuu unionin jäsenvaltioiden allekirjoittamaan MARPOL-yleissopimukseen, ei unioni ole antanut öljypäästöihin liittyen muuta harmonisoivaa lainsäädäntöä kuin niin sanotun alusjäterikossdirektiivin (alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/35/EY, uudistettu direktiivillä 2009/123/EY alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta). EU-oikeuden ottaessa peruslähtökohdaksi öljypäästöjen osalta sen, että jäsenvaltiot noudattavat MARPOL-sääntelyä, ei EU-oikeudesta suoraan löydy juurikaan perusteluja tai tulkinta-apuja merioikeusyleissopimuksen tulkinnalle. Kuitenkin on otettava huomioon EU-oikeuden perusperiaatteet, joihin kuuluu mm. ympäristönsuojelun korkea taso.

Yleisesti MARPOL-yleissopimuksessa on säädetty, että sopimuksessa määritellyillä erityisalueilla taataan korkeampi suojelun taso kuin muilla merialueilla. Öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä. Sen I luvun 1 säännössä Itämeri on määritelty erityisalueeksi, jossa olisi otettava käyttöön erityisiä pakollisia menetelmiä meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Samaisen I liitteen 3 luvun C osan 15 säännössä puolestaan säädetään, että kaikki mereen tyhjentäminen aluksista, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 rekisteritonnia, on kielletty, kun tyhjennyksen öljypitoisuus ilman laimennusta ylittää 15 miljoonasosaa (ppm). MARPOL-yleissopimuksen I liitteen sääntelyyn perustuvasta öljyn päästökiellosta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvussa. MARPOL-yleissopimus ja alusjäterikosdirektiivi edellyttävät aluksilta aiheutuvan meren pilaantumisen kieltojen ja päästörajoitusten rikkomisen tehokasta sanktiointia. Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisten kieltojen ja rajoitusten rikkomisen kriminalisoinnista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä ja rikoslain (39/1889) 48 luvussa.

Öljyn päästökielon tehostamiseksi merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvussa on lisäksi säädetty öljypäästömaksusta, joka on nykyisellään ainut hallinnollinen sanktio merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Öljypäästömaksusta säädettiin alun perin lailla aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (nk. alusjätelaki) muuttamisesta (1163/2005; HE 77/2005 vp). Johtuen hallinnollisen sanktion määräämisen nopeudesta ja suoraviivaisuudesta suhteessa rikosoikeudelliseen prosessiin, on hallinnollinen sanktio rikosoikeudellista sanktiota tehokkaampi etenkin tilanteissa, joissa alus on vain kauttakulussa Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä. Lisäksi öljypäästömaksu on taloudellisesti tuntuvampi kuin vastaavasta teosta määrättävä rikosoikeudellinen rangaistus olisi, mikä parantaa keskeisesti järjestelmän ennalta ehkäisevää vaikutusta. Öljypäästömaksun määräämisen edellytyksenä ei ole sen selvittäminen, kuka aluksella olevista luonnollisista henkilöistä on päästön aiheuttanut, vaan se määrätään suoraan laivanisäntänä tai omistajana toimivalle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle. Viranomaisen on kuitenkin kyettävä objektiivisesti osoittamaan, että päästö on peräisin kyseiseltä alukselta. Tällaisena näyttönä voidaan käyttää esimerkiksi valvontalennolla tai vene-partioinnissa otettuja valokuvia, videotallenteita, alusnäytteitä sekä vedestä otettuja näytteitä. Maksun määräävä Rajavartiolaitos pyytää öljypäästön ympäristövaikutuksista asiantuntijalautsuntoja Suomen ympäristökeskukselta ja öljynäytteiden analysoinnista vastaa Keskusrikospoliisi.

Rikosoikeudellisesta seuraamuksesta ei ole kuitenkaan öljypäästömaksusta säädettyessä pidetty perusteltuna luopua, sillä öljypäästön luonteen vuoksi teko voi olla niin vakava tai muutoin sen luonteinen, että siitä on syytä tuomita omistajalle tai laivanisännälle määrättävän öljypäästömaksun ohella myös rikosoikeudellinen seuraamus sille luonnolliselle henkilölle, joka tahallaan tai tuottamuksellisesti on öljypäästöön syyllistynyt. Öljypäästömaksu on myös merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 4 §:n mukaisesti toissijainen suhteessa rikosoikeudelliseen rangaistukseen. YK:n merioikeusyleissopimuksen lähtökohtana on vanha Hugo Grotiuksen aikainen ajattelu Mare Liberumista, ja siten vahvasta lippuvaltion lainkäyttövallan etusijasta. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklassa säädetään kuitenkin rantavaltioiden täytäntöönpanotoimista meriympäristön suojelua koskevissa kysymyksissä. Kyseisen artiklan 6 kappaleeseen pohjautuen kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökielon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Itämeren suojelukomissio HELCOM tilastoi havaittuja öljypäästöjä Itämeren alueella vuosittain julkaistavassa tilastossa. Vuosina 2009-2012 HELCOMin BRISK-hankkeen tekemän tutkimuksen mukaan laittomien öljypäästöjen riski Itämerellä painottuu Suomenlahdelle. Tutkimus oli

ensimmäinen koko Itämeren laajuinen yhdenmukaisesti toteutettu analyysi öljypäästöistä ja niiden vaikutuksista. Tutkimuksessa selvitettiin myös koko Itämeren alueen osalta meriympäristön ekologista herkkyyttä öljypäästöille. Selvityksestä ilmenee, että Tanskan salmien ohella toinen alue, joka on erityisen altis öljypäästöille, on nimenomaan Suomen etelärannikko ja Saaristomeri. Tämä tarkoittaa sitä, että ekologinen herkkyys ja korkeat liikennemäärät (josta iso osa öljykuljetuksia) yhdessä tarkoittavat Suomen rannikon olevan öljypäästöille erityisen haavoittuva, jopa Itämeren asteikolla.

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

Korkein oikeus käsitteli ulkomaiselle alukselle Suomen talousvyöhykkeellä määrättyä öljypäästömaksua ennakkoratkaisussaan KKO 2019:61 ja katsoi, ettei öljypäästöä ollut kyseisessä tapauksessa näytetty aiheutuneen merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:n 1 momentissa tarkoitettua huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerien tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta. Näin ollen Suomen valtiolta rantavaltiona puuttui toimivalta määrätä Suomen talousvyöhykkeellä kauttakulussa olevalle ulkomaiselle alukselle öljypäästömaksu. Laintulkinta, jonka myötä päästön vahingon tai sen vaaran huomattavuuden kynnys asettuu verrattain korkealle, osoitti, että öljypäästömaksujärjestelmän toimivuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi olisi tarpeen täsmentää lainsäädäntöä, erityisesti talousvyöhykkeellä tehtyjen öljypäästöjen osalta. Vaarana on, että ulkomalaiset kauttakulussa olevat alukset hyödyntävät tulkinnan myötä syntynyttä tilannetta ja laiminlyövät öljyn päästökiiellon noudattamisen Suomen talousvyöhykkeellä. Lainsäädäntöä olisi tältä osin täsmennettävä, jotta voidaan varmistaa, että suomalaisilla viranomaisilla on jatkossakin käytössään tehokkaat sanktiokeinot puuttua talousvyöhykkeellä olevien ulkomaisten alusten öljypäästöihin, kuitenkin huomioiden kansainvälisen oikeuden asettamat rajat.

### **3.3 Rikkipäästömaksu**

Alusten käyttövoimanaan tai muulla tavalla aluksen operoinnissa käyttämän polttoaineen rikkipitoisuudesta säädetään MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 14 säännössä. Kansallisesti vastaavat säädökset löytyvät merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 7 §:stä ja sitä tarkentavasta merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 6 luvun 2 §:stä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisen rikkipäästörajoituksen rikkomisesta voidaan tuomita lain 13 luvun 3 §:n mukaisesti merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tai rikoslain 48 luvun 1—4 §:n ympäristörikoksesta sakkoa tai vankeutta. Rikosoikeudellinen rangaistus on kuitenkin osoittautunut tehottomaksi sanktioksi, sillä yksikään viranomaisen todentama rikkipäästörajojen ylitys ei ole edennyt edes tuomioistuinkäsittelyyn. Alusten rikkipäästöjä valvova Liikenne- ja viestintävirasto on vienyt yhteensä neljä epäiltyä rikkipäästörajoitusten rikkomusta syyttäjälle, mutta syyttäjä ei ole nostanut syytteitä mainittujen merenkulun ympäristönsuojelulain tai rikoslain säännösten nojalla. Kahdessa tapauksessa syyteharkinta oli vireillä vielä yli kaksi vuotta epäillyn päästörikkomuksen jälkeen, vaikka valvontaviranomaisena tuolloin ollut Liikenteen turvallisuusvirasto vei asian eteenpäin syyttäjälle viipymättä tutkinnan jälkeen. Syynä on lähinnä se, että rikkomuksista epäilty alukset ovat olleet vain kauttakulussa ja ovat sittemmin poistuneet Suomen merialueilta. Verrattain hitaat ja raskaat rikosoikeudelliset prosessit soveltuvat huonosti tällaisten alusten epäiltyjen rikkomusten käsittelyyn. Voi myös olla, että rikkomuksesta epäiltyä tahoja on mahdotonta tavoittaa aluksen poistuttua Suomen merialue-

eilta. Lisäksi on mahdollista, että syyttäjillä ei ole riittävää kokemusta merenkulun ympäristörikkomuksesta tai merenkulkuun liittyvien rikoslain 48 luvun mukaisten ympäristörikosten syyttämisestä.

Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA on kiinnittänyt huomiota rikkidirektiivin tehokkaaseen täytäntöönpanoon Suomessa. EMSA tekee viraston perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002 mukaisesti tarkastuskäyntejä unionin jäsenvaltioihin valvoakseen unionin lainsäädännön toimeenpanoa. Tarkastuksissa tarkastellaan muun muassa sitä, miten jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön unionin merenkulun lainsäädäntöä. EMSA tarkasteli vierailulla toukokuussa 2018 toimia, joihin Suomi on ryhtynyt rikkidirektiivin täytäntöön panemiseksi ja direktiivin säännösten valvomiseksi. Tarkastuksen yhteydessä havaittiin puutteita rikkidirektiivin täytäntöönpanossa. Keskeisin puute oli rikkipäästörajoituksia koskeva sanktiojärjestelmä, josta Suomi sai huomautuksen. Seuraamusjärjestelmän nykyinen muoto ei EMSAn arvioinnin mukaan ole tehokas eikä varoittava, koska yksikään tarkastukseen mennessä havaitusta neljästä rikkomistapauksesta ei ollut johtanut seuraamusten määräämiseen tai edes syytteen nostamiseen.

Monessa muussa unionin jäsenvaltiossa, kuten Ruotsissa ja Saksassa, on jo käytössä hallinnollinen sanktio, ja kyseisissä valtioissa hallinnolliset sanktiot on koettu toimivaksi seuraamukseksi. Päästömaksujen laskemistavat eroavat maiden välillä. Joissakin maissa sanktiot lasketaan saadun taloudellisen hyödyn mukaan, kuten esimerkiksi Saksassa, kun taas toisissa on käytössä kiinteämääräiset sanktiot.

Ehdotettu rikkipäästömaksu vastaisi myös laajempia tavoitteita seuraamuksia koskevan sääntelykehikon kehittämisestä. Esimerkiksi oikeudenhoidon uudistamisjärjestelmässä vuosille 2013-2025 (OMML 16/2013, s. 35-36) esitetään hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamisen edellytysten selvittämistä. Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittämistä koskevassa selvityksessä (OMML 52/2018) puolestaan todetaan rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten käytön lisäntyneen hallinnonalakohtaisessa lainsäädännössä ja esitetään siksi periaatteita, joita sanktioista säädettäessä tulisi noudattaa. Rikkipäästömaksua koskevissa ehdotuksissa on pääasiassa noudatettu mainittuja sääntelyperiaatteita. Ainoa merkittävä poikkeus sääntelyperiaatteista koskee muutoksenhakutietä, koska rikkipäästömaksuasiat esitetään käsiteltävän Helsingin käräjäoikeuden merioikeudessa eikä hallinto-oikeuksissa. Hallintovalitustiestä poikkeamista on tässä esityksessä perusteltu muun muassa merioikeudellisen erityisasiantuntemuksen sekä asioiden keskittämisen tarpeella. Koska samasta rikkipäästöstä voitaisiin määrätä sekä hallinnollinen että rikosoikeudellinen seuraamus, järjestelmien keskinäisen vuorovaikutuksen kannalta olisi myös perusteltua, että kummankin seuraamuksen tuomioistuinkäsittely tapahtuisi saman tuomioistuinlinjan, yleisten tuomioistuinten, piirissä. Tuomioistuinlinjan valintaa on perusteltu tarkemmin jäljempänä ympäristönsuojelulain 7 b luvun säännöskohtaisissa perusteluissa.

### **3.4 Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva sääntely**

Unionin lainsäädännössä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudesta säädetään rikkidirektiivillä. Direktiivi perustuu osin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykseen. Komissio on antanut myös täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2015/253 neuvoston direktiivin 1999/32/EY mukaisen näytteidenoton ja tietojen raportoinnin säännöistä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuudesta osalta. Rikkidirektiivi sisältää säännökset meriliikenteen polttoaineen laatuvaatimuksista ja niiden soveltamisesta. Toimivalta meriliikenteessä käytettävän polttoaineen laatuvaatimusten osalta on siten siirtynyt jaetusta toimivallasta unionin yksinomaiseen

toimivaltaan. Kansallisesti MARPOL-yleissopimuksen ja rikkidirektiivin määräykset on saatettu voimaan merenkulun ympäristönsuojelulain ja merenkulun ympäristönsuojelusta annetulla valtioneuvoston asetuksella.

Kuten edellä rikkipäästömaksua koskevassa jaksossa 3.3 todettiin, Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA tarkasti vuonna 2018 toimia, joihin Suomessa on ryhdytty rikkidirektiivin täytäntöön panemiseksi. Tarkastuksen yhteydessä huomattiin viisi puutetta, joista yksi on edellä kuvattu sanktiojärjestelmä. Muut puutteet koskivat polttoaineen toimituksen yhteydessä tapahtuvaa näytteenottoa, laboratoriodien akkreditointia, polttoaineen toimittajien valvontaa ja ilmoituksia komissiolle. Laboratoriodien akkreditointia koskeva puute on jo korjattu. Tällä esityksellä on tarkoitus korjata loput tarkastuksessa havaitut puutteet.

### **3.5 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely**

Öljysäiliöalusten välisistä öljylastinsiirroista (niin kutsuttu STS-siirto) säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 2 a luvussa. Sääntely perustuu Kansainvälisessä merenkulujärjestössä hyväksytyyn MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 8 lukuun, joka koskee pilaantumisen ehkäisemistä öljysäiliöalusten välillä merellä tapahtuvan öljylastin siirtämisen aikana. Sääntely koskee vain kivennäisöljyjen siirtoja. Aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden toimittaminen alukselta toiselle sekä alusten väliset kemikaalien ja muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirrot jäävät siten nykyisen lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle, vaikka kyseiset aineet voivat mereen päätyessään aiheuttaa ympäristön pilaantumista.

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

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

Alusten välisiä STS-öljylastinsiirtoja tehdään Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä hyvin harvoin. Sääntelyn voimaantulon jälkeen vuoden 2018 alussa siirtoja on tehty kaikkiaan vain kaksi. Muiden lastien siirtoja tulee viranomaisten tietoon noin 150-200 vuosittain. Näistä hai-

tallisten ja vaarallisten aineiden siirtoja on arviolta muutama. Alusten välisiä polttoaineen toimituksia eli niin kutsuttuja bunkrausoperaatioita toteutetaan merellä vain poikkeuksellisesti. Satamissa alusten välinen bunkraus on arkipäivää, vaikkakin suurin osa aluksista saa polttoaineensa laiturilta käsin säiliöautosta tai kiinteästä säiliöstä.

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

Ympäristöhallinto on kiinnittänyt huomiota STS-siirtoja koskevan sääntelyn soveltamisalan rajoittamiseen jo vuosia, mutta sääntelyn kohteen laajentaminen ei ole onnistunut aiempien säädöshankkeiden kiireellisyyden vuoksi. Hallituksen esitykseen 3/2017 vp, jolla esitettiin öljylastinsiirtoja koskevan 2 a luvun säätämistä, kirjattiin kuitenkin, että valmistelu sääntelyn laajentamiseksi tulisi aloittaa viipymättä.

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

### **3.6 Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin**

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

### **3.7 Alusturvallisuuslaki**

Yleinen alusturvallisuutta koskeva lainsäädäntö on koottu lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009), jäljempänä alusturvallisuuslaki, jossa säädetään muun muassa aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä.

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

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

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

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

### **3.8 Alusrekisterilaki**

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

Alusrekisterilain 1 §:n 2 momentin mukaan aluksina pidetään myös uivia alustoja ja rakenteita sekä muita kelluvia laitteita. Lain 2 § mahdollistaa myös vapaaehtoisen rekisteröinnin, jolloin rekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä kauppamerenkulkuun käytettävä alus, jonka



pituus on vähintään 10 metriä. Kalastusalusrekisteriin merkitty alus on lain 8 §:n mukaisesti rekisteröitävä alusrekisterilaisissa tarkoitettuun rekisteriin, jos se täyttää lain 1 §:ssä säädetty edellytykset. Huvialukset ja pienemmät vähintään 5,5 metriä pitkät veneet eivät kuulu alusrekisterilain soveltamisalaan, vaan ne merkitään vesikulkuneuvoina liikenneasioiden rekisteriin.

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

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

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

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

Ehdotetulla lain 20 §:n muutoksella vastattaisiin mahdollisiin normaaliolojen häiriötilanteisiin tai muihin yhteiskunnan poikkeuksellisiin tilanteisiin. Tulevien kriisitilanteiden ja rajoitusten ennakoimiseksi olisi varmistettava alusten rekisteröinti saumattomasti ja alusten pysyminen liikenteessä. Lisäksi muutos vähentäisi toimijoiden hallinnollista taakkaa, kun saantoasiakirjan voisi toimittaa jäljennöksenä myös sähköisesti. Jos alkuperäisiä saantoasiakirjoja ei tarvitsisi tarkastaa paikan päällä ja alkuperäisinä, voitaisiin kansallisuuskirja tehdä etukäteen valmiiksi odottamaan, esimerkiksi rekisteriviranomaisen toimipisteen aulaan, tai toimittaa asiakirja tarvittaessa sähköpostin liitteenä asiakkaalle. Näin voitaisiin turvata merenkulun tavaraliikenteen jatkuminen keskeytyksettä. Rekisteröintejä ja omistusoikeuden kirjaamisia tehdään normaalitilanteessa 8-11 kuukaudessa, joista kiireellisiä on noin 1-3 kuukaudessa.

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

### 3.9 Turvatoimilaki

Eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004, jäljempänä turvatoimilaki) säädetään satamissa noudatettavista turvatoimista. Sillä annetaan myös alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 725/2004, jäljempänä turvatoimiasetus, edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Turvatoimilain 4 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston erityistehtävistä. Sen 1 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa satamarakenteiden ja satamien turva-arvioinnit, hyväksyy alusten, satamien ja satamarakenteiden turvasuunnitelmat, katsastaa alukset sekä antaa todistuskirjat siten kuin turvatoimiasetuksessa ja kyseisessä laissa säädetään.

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

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

Turvatoimilakia muutettiin 1.6.2020 voimaan tulleella lailla eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (405/2020). Uusi 4 a § mahdollistaa Covid-19-tartuntatautiepidemian aikaan sen, että Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään aluksen turvatoimitarkastuksen sekä myöntämään siihen liittyvän kansainvälisen turvatoimitodistuksen. Koska suuri osa tarkastettavista aluksista on ulkomailla, väliaikaisella muutoksella oli tarkoitus sujuvoittaa alusten tarkastamista tilanteessa, jossa Suomi ja lukuisat muut valtiot olivat rajoittaneet matkustamista. Saatujen kokemusten, toimialan esittävän toiveen ja maailmalla laajasti vallitsevan tavan perusteella, olisi tämä väliaikaiseksi tarkoitettu 4 a § tarkoitus säätää pysyväksi. Näin myös Covid-19-tartuntatautiepidemian jälkeen voisi aluksen turvatarkastuksen suorittaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä luokituslaitos viraston sijasta. Muutoksella ei ainoastaan vastattaisi mahdollisiin tulevaisuudessa kohdattaviin poikkeustilanteisiin, vaan myös sujuvoitettaisiin alusten katsastustoimintaa normaaliolosuhteissa sekä vastattaisiin varustamoiden

esittämään toiveeseen. Voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti luokituslaitokset suorittavat myös muiden lakien mukaisia alusten katsastuksia, joten varustamot ovat toivoneet, että myös turvatoimilain mukaisen tarkastuksen voisi tehdä hyväksytty luokituslaitos.

Liikenne- ja viestintäviraston saaman palautteen perusteella luokituslaitokset ja varustamot ovat olleet tyytyväisiä väliaikaiseksi tarkoitettuun muutokseen ja toivovat sen säätämistä pysyväksi käytännöksi. Kesäkuun 2020 aikana on joitakin valtuutuksia tehty ja mahdollisuuteen on oltu tyytyväisiä. Varustamot ja luokituslaitokset ovat esittäneet toiveen saada tehdä turvatarkastuksia myös kotimaisissa satamissa oleville aluksille. Vaikka ehdotuksen ensisijaisena tarkoituksena on sujuvoittaa ulkomailla olevien alusten tarkastamista, ei nähdä estettä sille, että luokituslaitokset voisivat tarkastaa myös kotimaassa olevia aluksia, jos aluksen varustamo sitä esittää.

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

### **3.10 Laivavarustelaki**

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

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

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

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

#### **4.1.1 Aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely**

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

Merkittävimmät muutokset aiheutuvat sataman vähäisyyttä koskevan rajauksen poistamisesta kansallisesta sataman määritelmästä. Soveltamisalaan tulevien uusien satamien määrää on vaikea arvioida tarkasti, koska Suomessa ei ole satamarekisteriä eikä virallista, kattavaa tietoa satamien määrästä ja sijainnista kerätä mihinkään. Yksityiset toimijat kokoavat ja tarjoavat tietoa veneilijöitä palvelevista satamista, mutta nekkään eivät ole kaiken kattavia. Myöskään kalastussatamien ja pieniä kotimaanliikenteessä toimivia matkustaja-aluksia eli yhteysaluksia ja vesibusseja palvelevien satamien määrästä ei ole kattavaa tietoa. Sääntelyn piiriin arvioidaan kuitenkin tulevan vähintään useita satoja pieniä satamia. Nämä ovat lähinnä huvivenesatamia, kalastussatamia ja yhteysalusten tai vesibussien käytössä olevia satamia. Sääntelyn piiriin tulevissa satamissa tulee jatkossa järjestää jätehuolto ja niiden tulee tehdä jätehuoltosuunnitelma ja

hyväksyttävä se toimivaltaisella viranomaisella. Suuressa osassa näistä satamista on toki jo nykyisin järjestetty jätehuolto muun muassa jätelain 76 §:ssä olevan roskaantumisen ehkäisemistä koskevan velvoitteen vuoksi.

Soveltamisalan laajentumisesta johtuvien muutosten vaikutusten kohtuullistamiseksi ehdotetaan, että yksityishenkilöiden kiinteistöiden laiturit sekä niihin rinnastuvat laiturit, kuten yhteisrannat ja mökkiyhteyslaiturit, rajattaisiin sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle. Sääntelyä ei sovellettaisi myöskään sisävesillä sijaitseviin vähäisiin satamiin, kuten alle 25 venepaikan huvivenesatamiin, sillä direktiivi koskee ainoastaan merialueita. Operatiivisista syistä Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen satamat rajattaisiin sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle.

Kaikissa sääntelyn piiriin tulevilla satamissa edellytettäisiin alusjätedirektiivin vaatimuksen mukaisesti satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottoa. Vastaanottolaitteiden tulisi olla riittävät kyseisiltä aluksilta peräisin oleville jätelajeille ja -määrille, joten sataman jätehuoltoon koskevat vaatimukset riippuisivat satamaa käyttävistä aluksista. Laissa säädettäisiin direktiivin mukaisesti tekijöistä, jotka vastaanottolaitteiden riittävyttä arvioitaessa olisi otettava huomioon. Yhteysalus- ja vesibussisatamien jätehuollolle ei asetettaisi mainittua pääsääntöä yksityiskohtaisempia vaatimuksia. Muille satamatyypeille sen sijaan asetettaisiin kansalliseen harkintaan perustuvia tarkempia vaatimuksia, joilla pyrittäisiin varmistamaan riittävät vastaanottojärjestelyt eri tyyppisissä satamissa. Erilliskeräysvaatimukset kattavat siksi sellaiset jättejakeet, joita kyseisen tyyppistä satamaa tavanomaisilta käyttäviltä aluksilta satamaan jätetään.

Kalastussatamille ehdotetaan minimivaatimuksen lisäksi velvoitetta vastaanottaa vähintään sekajätettä.

Huvivenesatamia koskevat vaatimukset riippuisivat sataman koosta ja käyttötarkoituksesta. Pienimmissä huvivenesatamissa tulisi ottaa vastaan direktiivin mukaisesti satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevat jätteet. Vähintään 25 venepaikan satamissa tulisi ottaa vastaan lisäksi käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet. Kotisatamissa eli satamissa, joissa alukset viipyvät pääsääntöisesti vähintään 3 vuorokautta, tulisi järjestää vähintään öljypitoisten jätteiden, käymäläjätevesien, kiinteiden jätteiden ja vaarallisten jätteiden vastaanotto. Huvivenesatamille ehdotettavien vaatimusten kohtuullistamiseksi ne voisivat kuitenkin sopia toisen, lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Siten kaikille mainituille jättejakeille ei tarvitsisi järjestää vastaanottoa jokaisessa satamassa. Säännöksellä olisi tarkoitus lieventää erityisesti käymäläjäteveden vastaanottoa koskevia vaatimuksia. Kotisatamille ehdotettavat vaatimukset koskevat jo nykyisin kaikkia vähintään 50-venepaikkaisia huvivenesatamia, joten ehdotetut muutokset koskevat lähinnä alle 50-paikkaisia huvivenesatamia. Myös toisen vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta sopiminen on nykyisin mahdollista merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen nojalla, mutta säännös nostettaisiin nyt lain tasolle.

Kauppamerenkulun satamissa edellytettäisiin nykysääntelyn mukaisesti öljyisten jätteiden, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävien jätteiden, käymäläjätevesien, kiinteiden jätteiden, pakokaasujen puhdistusjätteiden sekä öljypitoisia aineita, haitallisia nestemäisiä aineita ja kiinteitä aineita sisältävien lastijäämien eli pesuvesien vastaanottoa.

Sataman jätehuoltosuunnitelmaan sisällytettävistä tiedoista ehdotetaan tarkennettavan direktiivin vaatimusten mukaisesti. Lisäksi säädettäisiin jätehuoltosuunnitelman keskeisten tietojen ilmoittamisesta komission ylläpitämässä merenkulun tiedonvaihtojärjestelmässä eli niin kutsutussa SafeSeaNet-järjestelmässä siten, että SafeSeaNetiin jo nykyisin merkityt kauppamerenkulun satamat syöttäisivät tiedot järjestelmään itse. Muiden satamien osalta ehdotetaan, että sataman

jätehuoltosuunnitelman hyväksyvä viranomainen eli kunnan ympäristöviranomainen tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus veisi keskeiset tiedot kansallisen tietojärjestelmän kautta SafeSeaNetiin. Koska satamien jätehuoltosuunnitelmia valvovat viranomaiset eivät aikaisemmin ole olleet merenkulun tiedonhallintajärjestelmän käyttäjiä, Liikenne- ja viestintävirasto järjestelmän pääkäyttäjänä huolehtisi siitä, että valvovilla viranomaisilla on riittävä osaaminen ja oikeudet järjestelmän sujuvaksi käyttämiseksi. Tarvittaessa Liikenne- ja viestintävirasto voisi luoda vain satamia ja niiden jätehuoltosuunnitelmia koskevan yksinkertaistetun kansallisen tiedonhallintajärjestelmän, johon valvontaviranomaiset voisivat tiedot syöttää. Sataman jätehuoltosuunnitelma olisi jatkossa voimassa direktiivin sallimat viisi vuotta, kun toistaiseksi kansallisesti suunnitelmat ovat olleet voimassa kolme vuotta. Satamille tulevien vaatimusten kohtuullistamiseksi satamat voisivat tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia. Nykyisin tämä on mahdollista vain huvivenesatamille.

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

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

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

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

Alusjätedirektiivi edellyttää myös passiivisesti kalastetun jätteen eli kalastustoiminnan aikana verkkoihin kertyneen jätteen määriä ja tilavuutta koskevien tietojen seuranta ja ilmoittamista

komissiolle. Komissio antaa tietojen keräämisestä ja ilmoittamisesta täytäntöönpanosäädöksen, jonka mukaisesti asiasta on tarkoitus säätää valtioneuvoston asetuksella. Tarkoituksena on, että Luonnonvarakeskus keräisi tiedot esimerkiksi kyselytutkimuksena.

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

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

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

Valtioneuvoston asetuksella ehdotetaan pantavan täytäntöön alusjätedirektiiviä tarkentavia komission täytäntöönpanosäädöksiä sekä säädettävän eräitä kansalliseen harkintaan perustuvia tarkennuksia lain sääntelyyn. Asetuksenantovaltuuksia on kuvattu tarkemmin alla 9 luvun 10 §:n ja 10 luvun 6 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa sekä jaksossa 8.1.

#### 4.1.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

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

Öljypäästömaksusta säädettiin alun perin lailla aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (nk. alusjätelaki) muuttamisesta (1163/2005; HE 77/2005 vp).

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

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

Esityksessä ehdotetaan tarkennettavan niitä edellytyksiä ja menettelyä, jolla öljypäästön vaarallisuutta ja vahingollisuutta arvioidaan. Tarkennukset koskisivat ennen kaikkea tilanteita, joissa öljypäästön on tehnyt ulkomainen kauttakulussa oleva alus Suomen talousvyöhykkeellä. Sääntelyä tarkennettaisiin siten, että YK:n merioikeussopimuksen mahdollistamalla tavalla määriteltäisiin kansallisesti mahdollisimman tarkasti ja objektiivisesti se, milloin tällaisesta päästöstä voidaan katsoa aiheutuvan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta. Määritelmän lisäksi selvennettäisiin Suomen ympäristökeskuksen roolia vahingollisuutta arvioivana asiantuntijana sekä tämän mahdollistamiseksi tarkennettaisiin SYKE:n ja Rajavartiolaitoksen yhteistyötä öljypäästöjä koskevassa tutkinnassa. Nämä tarkennukset koskevat ennen kaikkea edellä kuvattujen päästöjen selvittämistä, mutta myös Suomen vesialueella kotimaiselta tai ulkomaiselta alukselta. Talousvyöhykkeellä kauttakulussa olevan ulkomaisen aluksen tekemää päästöä koskevan arviointimenettelyn pohjalta määräytyvä tilanne, jossa päästön katsottaisiin aiheuttavan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, määriteltäisiin lain 3 luvussa, mutta itse arviointimenettelyä koskevat tarkennukset annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Vaikka öljypäästö tapahtuisikin talousvyöhykkeellä, Suomen rantaviivalle tai luonnonvaroilta öljypäästöstä aiheutuvan huomattavan vahingon tai sen vaaran -määritelmän täyttymistä mahdollisesti jo määrältään hyvin vähäisistäkin öljypäästöistä voi perustella Itämeren maailman muista merialueista eroavilla maantieteellisillä ja ekologisilla ominaispiirteillä. Itämeren vähäinen vesimäärä, Suomen saariston rikkonaisuus sekä Itämeren ja sitä myötä talousvyöhykkeen kapeus ovat omiaan korostamaan vahingon tai sen vaaran määritelmän täyttymistä herkemmin kuin valtamerirannikolla. Itämerellä, jossa talousvyöhykkeiden leveys on yleisesti vain muutamasta meripeninkulmasta korkeintaan muutamaan kymmeneen meripeninkulmaan ja vesialueet matalia, jokainen talousvyöhykkeellä tapahtuva öljypäästö sijaitsee jonkin rantaviivan välittömässä vaikutuspiirissä ja asettaa täten aina myös rantaviivan vaaralle alttiiksi. Pieni vesimassa

edesauttaa osaltaan öljyn päätymistä talousvyöhykkeeltä aluevesille ja rannoille, joiden alueella rantavaltion lainkäyttövalta on talousvyöhykettä vahvempi ja yksioikoisempi. Yksi selkeä ja objektiivinen kriteeri huomattavan vahingon tai sen vaaran määritelmän täyttymiselle voisikin olla öljyn kulkeutuminen talousvyöhykkeeltä aluemerelle puolelle.

HELCOMissa sovelletaan niin sanottua ekosysteemiajattelua, joka määriteltiin Itämeren ja Pohjanmeren osalta HELCOMin ja OSPARin (Oslo-Paris Agreement, Pohjanmeren suojelusopimus) yhteisessä ministerikokouksessa. Ekosysteemiajattelun nojalla voidaan argumentoida, että aluksilta peräisin olevien päästöjen vahingollisuutta ei tule tarkastella globaalilla tasolla, vaan alueellisesti, ekosysteemikohtaisesti. Tällöin alueella, jossa kuormitus jo muutoinkin on suurta (kuten Itämerellä), on päästön kerrannaisvaikutus ekosysteemille suurempi kuin toisaalla, jolloin myös sen vahingollisuus on suurempi. Koska IMO on todennut, että sen tehtävä ei ole tulkita ja täsmentää UNCLOSin määrittelemää toimivaltaa (ja siten toimivallan synnyttäviä määritelmiä), rantavaltion toimivallan synnyttäminen varovaisuusperiaatetta soveltamalla on sidottu merioikeuden ja merioikeusyleissopimuksen yleisiin edellytyksiin. Toisaalta, myös tiettyjen IMO:ssa kansainvälisesti hyväksytyjen instrumenttien (mm. alusliikennepalvelut, erityisen herkiksi määritellyt alueet, reittijakojärjestelmät, luotsauspalvelut) voidaan katsoa täydentävän varovaisuusperiaatetta.

YK:n merioikeusyleissopimuksen neuvotteluissa jo 1970-luvulla on tunnustettu tarve tehostaa meriympäristön suojelua, joten sopimuksen henkeä on tulkittava siten, että sen tavoitteena on tehokkaasti suojella meriympäristöä kaikilla maailman merillä. Merioikeusyleissopimuksessa ei määritellä yksiselitteisesti, mitä tarkoitetaan termillä ”toimeenpano” (”enforcement”), eikä toisaalta termillä ”ryhtyä oikeudelliseen toimenpiteeseen” (”institute proceedings, ”intenter une action”). Yleisen tulkinnan mukaan termillä ”toimeenpanna” kuitenkin on katsottu tarkoittavan laajasti valtion kykyä saattaa täytäntöön sen omia lakeja ja sitä velvoittavaa kansainvälistä sääntelyä. Siispä valtio voi, kohtuuden rajoissa, säätää keinoista jotka edesauttavat näiden lakien noudattamista, toisin sanoen säätää sanktioita lain noudattamatta jättämisestä, laatia regulaatiota tai antaa lainvoimaisia tuomioita. Edellä mainitut oikeudelliset toimenpiteet voivat olla joko hallinnollisia, täytäntöönpanevia toimia tai oikeuskäsittelyjä.

Olisi vahvasti merioikeusyleissopimuksen hengen vastaista, mikäli rantavaltion toimivalta puuttua sen talousvyöhykkeellään havaitsemiin laittomiin päästöihin, silloin kun lippuvaltio on jättänyt asiassa toimimatta, olisi asetettu huomattavan korkeaksi verrattuna vastaavaan päästöön rantavaltion oman lipun alla purjehtivan aluksen osalta. Mikäli rantavaltion toimivallan syntymisen edellytyksenä olisi huomattavuudeltaan suuronnettomuuden kaltainen öljypäästö, antaisi se itse asiassa käytännössä kauttakulussa oleville ulkomaisille aluksille ”päästöoikeuden” Suomen talousvyöhykkeellä, koska Suomen viranomaisten toimivaltaisuus oikeudellisiin toimenpiteisiin ryhtymisessä olisi nostettu suuronnettomuuden kaltaisten päästöjen tasolle. Merioikeusyleissopimusta koskevista asiakirjoista tai oikeuskirjallisuudesta ei löydy johtoa sille, että merioikeusyleissopimuksen 220 artiklaa tosiasiallisesti olisi tarkoitettu luettavaksi tällä tavoin. Esimerkiksi Ruotsin korkein oikeus on tapauksessa HD 2004:26 katsonut, että tällainen tulkinta olisi itse asiassa vahvasti vastoin ruotsalaista oikeustajua.

#### 4.1.3 Rikkipäästömaksu

Rikkipäästömaksu olisi rangaistusluonteinen hallinnollinen maksu, joka määrättäisiin merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädettyjen ilmapäästörajoitusten rikkomisesta rikkipäästöjen osalta. Rikkipäästömaksu määrättäisiin rikosoikeudellista prosessia nopeammassa ja tehokkaammassa menettelyssä. Maksun on tarkoitus olla rikosoikeudellista sakkorangaistusta taloudellisesti tuntuvampi. Riittävän suurella maksulla voidaan arvioida saavutettavan tavoiteltavat ennaltaehkäisevät vaikutukset.



Rikkipäästömaksusta esitetään säädettävän merenkulun ympäristönsuojelulain uudessa 7 b luvussa. Rikkipäästömaksua koskevat menettelyt noudattaisivat soveltuvin osin olemassa olevaa öljypäästömaksua koskevaa merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun sääntelyä. Rajavartiolaitoksella olisi toimivalta määrätä rikkipäästömaksu alusten ilmapäästöjä valvovan Liikenne- ja viestintäviraston esityksestä.

Kuten öljypäästömaksun, myös rikkipäästömaksun osalta on tarkoitus pitää hallinnollinen sanktio ja rikosoikeudellinen rangaistus rinnakkaisina siten, että hallinnollinen sanktio olisi toissijainen suhteessa rikosoikeudelliseen rangaistukseen ja täydentäisi rikosoikeudellista järjestelmää. Siksi lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan rikkipäästömaksua ei voitaisi määrätä sille, joka on jo lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen kyseisestä rikkipäästöstä.

Rikkipäästömaksu voitaisiin määrätä vain aluksille, jotka eivät käytä merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 9 a §:ssä tarkoitettuja päästönvähentämismenetelmiä. Päästönvähentämismenetelmiä eli lähinnä rikkipesureita käyttävien alusten päästörajoitusten rikkomukset johtuvat usein aluksesta riippumattomista pesurin käytössä ilmenevistä vikatilanteista, minkä lisäksi rikkipäästömaksun suuruuden arviointi olisi rikkipesureita käyttävien alusten osalta hyvin vaikeaa. Päästönvähentämismenetelmiä käyttäviltä aluksilta aiheutuvista päästöistä olisi kuitenkin mahdollista tuomita sakkorangaistus 13 luvun 3 §:n 1 momentin 8 kohdan nojalla.

Rikkipäästömaksu määrättäisiin aluksen omistajalle tai laivanisännälle, joka useimmissa tapauksissa on oikeushenkilö. Oikeushenkilölle määrätty rikkipäästömaksu ei kuitenkaan estäisi rikkipäästörajoituksen rikkomisesta rikosoikeudellisesti vastuussa olevan luonnollisen henkilön tuomitsemista sakkorangaistukseen ympäristön turmelemisesta merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n tai rikoslain 48 luvun 1–4 §:n nojalla, jos rikosoikeudellisen vastuun edellytykset muutoin ovat käsillä. Vastaavasti se, että esimerkiksi aluksen päällikkö on rikkipäästörajoituksen rikkomisen perusteella epäiltynä tai tuomittu rangaistukseen ympäristön turmelemisesta, ei estä rikkipäästömaksun määräämistä aluksen omistajana tai laivanisännänä olevalle oikeushenkilölle. Jos rikkipäästömaksua ei ole voitu määrätä tai maksupäätös on valituksen johdosta kumottu sen vuoksi, ettei ole voitu näyttää päästön olevan lähtöisin kyseisestä aluksesta, ei syytteen nostaminen tule kysymykseen. Aluksesta vastuussa olevan oikeushenkilön (varustamon) tuntuva sanktiointi olisi omiaan tehostamaan sääntelyn pelotevaikutusta.

Rikkipäästömaksun suuruus perustuisi ensinnäkin aluksen konetehoon. Toiseksi maksun suuruuteen vaikuttaisi aluksen Suomen talousvyöhykkeellä tai vesialueella kulkeman matkan ja satamassa olon kesto, jonka aikana alus on käyttänyt polttoainetta, joka ei ole vaatimusten mukaista. Kolmanneksi maksun suuruuden arvioinnissa otettaisiin huomioon polttoaineen sallitun rikkipitoisuusrajan ylittämisen vakavuus. Maksu määrättäisiin näistä kriteereistä laaditun lain liitteeksi ehdotettavan maksutaulukon perusteella. Maksutaulukossa määrättäisiin jokaiselle koneteholle vähimmäissanktio, jossa huomioitaisiin sanktion pelote- ja preventiovaikutus sekä toisaalta päästön aiheuttama ympäristöhaitta. Tämän lisäksi sanktioon lisättäisiin tuntiperusteinen lisä, joka heijastelisi aluksen saavuttamaa taloudellista hyötyä vaatimusten vastaisella polttoaineella operoimisesta. Maksua määrättäessä voitaisiin mahdollisuuksien mukaan huomioida aluksen kyseisen matkan aikana tai satamassa ollessaan todellisuudessa käyttämä konetehto. Tämä tarkoittaa, että konetehoa määritettäessä otettaisiin huomioon ainoastaan ne koneet ja laitteet, jotka aluksella ovat kyseisen matkan aikana tai satamassa olleet käytössä ja joissa vaatimusten vastaista polttoainetta on käytetty.

Maksu voitaisiin laskea erikseen merellä olon ajalta, jolloin käytössä on oletettavasti ollut huomattavasti enemmän koneita ja laitteita kuin satamassa, jolloin monesti käytössä on vain apukone tai korkeintaan osa pääkoneista. Maksun määrittämisen suoraviivaistamiseksi laskenta perustuisi kuitenkin käytössä olleiden koneiden ja laitteiden kokonaistehoon, jolloin ei tarvitsisi

tapauskohtaisesti selvittää absoluuttista käytössä ollutta konetehoa, joka useimmissa tapauksissa olisi hyvin haastavaa. Mikäli luotettavaa selvitystä käytetyistä koneista ja laitteista ei ole saatavilla käytettäisiin laskennassa aluksen ilmoitettua kokonaiskonetehoa.

Maksun suuruus olisi kuitenkin aina vähintään 6 000 euroa. Lisäksi vähäisistä ylityksistä määrättäisiin aina 6 000 euron suuruinen maksu, Siten varmistettaisiin rikkomuksiin syyllistyneiden tasapuolinen kohtelu.

Maksussa olisi kyse ankarasta vastuusta eli teon tahallisuudella tai tuottamuksellisuudella ei olisi merkitystä rikkipäästömaksun määräämiseen.

Muutoksenhakumenettelystä säädettäisiin vastaavalla tavalla kuin öljypäästömaksussa. Siten ensi asteen valitustuomioistuimena toimisi Helsingin käräjäoikeuden merioikeus. Jatkovalitusmenettely etenisi yleisen tuomioistuinlinjan mukaisesti hovioikeuteen ja, edellyttäen että valittajalle myönnetään valituslupa, korkeimpaan oikeuteen. Muutoksenhakumenettelyn tuomioistuinlinjan valintaa on perusteltu öljypäästömaksun säätämisen yhteydessä hallituksen esityksessä HE 77/2005 vp.

Tässä vaiheessa säädettäisiin vain rikkipäästörikkomuksista määrättävästä maksusta, mutta tulevaisuudessa vastaavaa järjestelmää voisi soveltaa myös typpi- tai muihin ilmapäästöihin.

#### 4.1.4 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

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

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

#### 4.1.5 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvussa säädetään nykyisin öljylastin siirrosta aluksesta toiseen eli niin kutsutuista STS-sirroista. Sääntelyn mukaan öljylastien STS-siirrot on rajoitettu satamiin ja erikseen nimetyille alueille Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Samassa luvussa säädetään lisäksi viranomaisten toimivallasta ja tehtävistä koskien alusten liikenteenharjoittajien, omistajien, asiamiesten tai päälliköiden velvollisuutta öljylastien STS-siirtosuunnitelmien laatimiseen ja ennakoilmoituksen antamiseen STS-siirrosta.

Nykyisen sääntelyn mukaiset vaatimukset eivät koske muita kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia kivennäisöljylastien siirtoja. Siten esimerkiksi polttoaineiden toimittaminen

sekä biopolttoaineiden, kemikaalien, jätteiden ja muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirrot rajautuvat tällä hetkellä sääntelyn ulkopuolelle. Biopolttoaineiden ja muiden uusien polttoaineiden, jotka eivät pohjaudu kivennäisöljyihin, käyttö ja siirrot tulevat lähiaikoina lisääntymään, joten niiden siirtoihin ja toimittamiseen liittyviä riskejä olisi syytä minimoida.

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

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

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

Edelleen soveltamisalan laajentaminen merkitsisi sitä, että jatkossa myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtämistä sekä polttoaineiden bunkrausta koskisi velvollisuus ennakoilmoituksen tekemiseen suomalaisille viranomaisille. Aluksen ilmoitusvelvollisuudesta säättäminen varmistaisi, että viranomaisilla on tieto Suomen vesialueilla ja talousvyöhykkeellä tapahtuvista siirroista ja siten reaaliaikainen tilannekuva riittävän torjunta- ja pelastusvalmiuden ylläpitämiseksi. Viranomaisilla olisi näin mahdollisuus tarpeen vaatiessa tiedustella ennakoivasti aluksilta niiden aikeista STS-operaation toteuttamiseksi sekä viime kädessä oikeus tarvittaessa jopa kieltää operaatio turvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun liittyvistä syistä esimerkiksi vaarallisissa sääoloissa, liikenneolosuhteissa tai muissa tilanteissa, joissa vaikuttaa, että siirrosta aiheutuu vaaraa alusturvallisuudelle tai ympäristölle. Kyseessä olisi kuitenkin ilmoitusvelvollisuus, eli STS-operaatiosta ennakoilmoittavan aluksen ei edellytettäisi odottavan viranomaisen nimenomaista lupaa ennen siirron aloittamista.

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

#### 4.1.6 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle

Painolastivesiä koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain ja painolastivesiyleissopimuksen sääntelyn ulkopuolelle ehdotetaan rajattavan eräitä jäänmurtaajia, jotka tuottavat jäänmurtopalveluita Väylävirastolle. Ensinnäkin sääntelyn ulkopuolelle rajattaisiin ennen vuotta 1990 rakennetut alukset, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimusperusteisesti. Ehdotettu muutos koskisi neljää jäänmurtaajaa, joille painolastivesien käsittelylaitteistojen asentaminen olisi haastavaa ja kallista. Toiseksi sääntelyn ulkopuolelle ehdotetaan rajattavan alukset, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja valtiosopimusperusteisesti. Tämän ehdotuksen taustalla on se, että valtiot, joiden kanssa Suomella on jäänmurtosopimuksia, ovat vapauttaneet omat aluksensa painolastivesisääntelyn noudattamisesta. Jos Suomessa edellytettäisiin kaikilta jäänmurtaajilta painolastivesisääntelyn noudattamista, kyseisten valtioiden aluksia ei olisi mahdollista käyttää Suomessa.

#### 4.1.7 Alusturvallisuuslaki

Alusturvallisuuslakiin esitetään uutta kohtaa, jossa määriteltäisiin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten osalta annettu komission delegeoitu asetus (EU) 2020/411. Vuonna 2017 annettiin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2108, jäljempänä non-SOLAS-direktiivi. Tämän non-SOLAS-direktiivin muutoksen yhteydessä päätettiin, että jatkossa direktiivin liitteiden säännökset annetaan delegeoituna asetuksena. Alusturvallisuuslain säännöksiin, joissa viitataan non-SOLAS-direktiivin liitteisiin, esitetään muutettavaksi vastamaan uutta komission delegeoitua asetusta.

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

Tässä yhteydessä alusturvallisuuslakiin lisättäisiin myös Euroopan parlamentin ja neuvoston ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetun direktiivin 2003/25/EY, jäljempänä vakavuusdirektiivi, täytäntöön panemiseksi tarvittavat säännökset. Aluksia koskevista vakavuusvaatimuksista säännellään aluksen koosta, tyypistä ja liikennöitävästä matkasta riippuen SOLAS-yleissopimuksessa, ehjän aluksen vakavuussäännöstössä (IS-säännöstö, International Code on Intact Stability), non-SOLAS-direktiivissä tai neuvoston direktiivissä 97/70/EY yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on antanut alusten vakavuutta koskevan määräyksen (TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019). Vakavuusdirektiivissä on sellaisia säännöksiä, joista on säädettävä lailla. Näitä ovat direktiivin 8 artiklan mukaisten todistuskirjojen myöntäminen ja 9 artiklan mukainen varustamon velvollisuus ilmoittaa kausiluonteisesta tai lyhytaikaisesta liikennöinnistä. Direktiivin 5 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot laativat luettelon merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät niiden satamiin tai niiden sa-

tamista ja kyseisten alueiden merkitsevistä aallonkorkeuksista. Näiden merialueiden määrittelyä varten Liikenne- ja viestintävirastolle annettavasta määräyksenantovaltuudesta on säädettävä myös lailla.

#### 4.1.8 Alusrekisterilaki

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

#### 4.1.9 Turvatoimilaki

Eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain (485/2004) 4 a §:ä esitetään muutettavaksi siten, että sen väliaikainen voimassaoloaika muutetaan pysyväksi. Ehdotetulla muutoksella Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan hyväksymälleen luokituslaitokselle mahdollisuus suorittaa lain ja turvatoimiasetuksen vaatima aluksen turvatarkastus ja myöntää alukselle kansainvälinen turvatodistus myös lain nykyisen 4 a §:n voimassaoloajan päättymisen (31.12.2020) jälkeen. Tavoitteena on turvata sujuva tavara- ja rahtiliikenteen myös tilanteissa, joissa matkustamista on rajoitettu. Lisäksi pyritään sujuvoittamaan alusten katsastustoimintaa, kun katsastuksen voisi suorittaa toimija, joka on jo valmiiksi paikan päällä aluksen sijaintivaltiossa. Luokituslaitoksilla on laaja kansainvälinen verkosto, joten potentiaalisia katsastajia on lähes kaikissa maissa. Varustamoilla on pääsääntöisesti sopimukset tiettyjen luokituslaitosten kanssa, joten tarkastuksen tekisi käytännössä se luokituslaitos, jonka palveluja varustamo käyttää. Turvatarkastuksen voisi kuitenkin edelleen tehdä myös Liikenne- ja viestintävirasto.

#### 4.1.10 Laivavarustelaki

Laivavarustelain (1503/2011) soveltamisalaa esitetään selkeytettäväksi siten, että siitä kävisi ilmi, että lakia sovelletaan sekä laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU, jäljempänä laivavarustedirektiivi, tarkoitettuihin varusteisiin, että suomalaisiin aluksiin, joille myönnetään turvallisuuskirjat soveltamisalassa määriteltyjen kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti.

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

siinä tapauksessa, jos Euroopan unionin ulkopuolisen maan lipun alla purjehtiva alus siirretään Suomen lipun alle.

## 4.2 Pääasialliset vaikutukset

### 4.2.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

#### *Taloudelliset vaikutukset*

Merkittävimmät ehdotetut muutokset koskevat huvivenesatamien jätehuoltoa koskevia vaatimuksia. Jätehuollon järjestämisvastuu laajenisi kaikkiin lain soveltamisalan piirissä oleviin huvivenesatamiin, kun vaatimus toistaiseksi koskee vain vähintään 50-paikkaisia huvivenesatamia. Lisäksi sataman määritelmää laajennettaisiin siten, että rannikon osalta määritelmästä poistettaisiin sataman rakenteiden, palveluiden sekä käyttäjä- ja jätemäärien vähäisyyttä koskeva rajaus.

On huomattava, että satamatiedot ovat hyvin hajanaisia, sillä Suomessa ei ole yhtenäistä satamarekisteriä ja tieto on hajallaan erilaisissa epävirallisissa lähteissä. Suomen merialueella (pois lukien Ahvenanmaa) on vähintään 195 vierassatamaa tai käyntisatamaa, jotka ovat alle 50-paikkaisia.<sup>6</sup> Näistä osa on kotisatamia tai toimii samassa yhteydessä suurehkojenkin kotisatamien kanssa, joten ne saattavat jo olla jätehuoltoa koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain sääntelyn piirissä. Ilmatieteen laitoksen keräämien tietojen mukaan rannikolla on reilu 200 alle 50-paikkaista huvivenesatamaa.<sup>7</sup> Toisaalta edellä esitetyistä luvuista puuttuu suuri joukko muun muassa pурсiseurojen tai muiden yhdistysten omia retkisaaria. Kotisatamista ei ole rekisteriä, mutta niitä voidaan arvioida olevan rannikolla vähintään 200, joista arviolta neljäsosa on alle 50-paikkaisia. Siten sääntelyn piiriin tulisi arviolta vähintään 250 alle 50-paikkaista huvivenesatamaa rannikolla.

Sisävesillä sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin edelleen nykyisen lainsäädännön mukaisesti satamat, joiden rakenteet, palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Vähäisyyden tulkintaa muutettaisiin siten, että sääntely soveltuisi kaikkiin vähintään 25-paikkaisiin huvivenesatamiin. Vierassatamia sisävesillä on vähintään 310 kappaletta, joista 25–49-paikkaisia on noin 30 kappaletta. Suurimmassa osassa on alle 25 venepaikkaa. Kotisatamien määrästä sisävesillä ei ole tilastoja, joten sääntelyn piiriin tulevien huvivenesatamien määrää on mahdoton arvioida tarkasti. Niitä lienee kuitenkin vähintään useita kymmeniä.

Näissä yhteensä arviolta vähintään 600 huvivenesatamassa tulisi siis jatkossa järjestää jätehuolto ja niillä tulisi olla jätehuoltosuunnitelmat. Nykyisin jätehuoltosuunnitelma on arviolta vähintään 350 huvivenesatamalla, joten jätehuollon järjestämisvelvoitteen piirissä olevien satamien määrä lähes kaksinkertaistuisi. Jätehuollon järjestämisen kustannuksia on kuvattu alla erikokoisten huvivenesatamien osalta erikseen. Kunta perii huvivenesatamalta maksun jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Taksat vaihtelevat kunnasta toiseen, mutta ovat noin 250–300 euroa.

Huvivenesatamille tulevia vaatimuksia ehdotetaan porrastettavan sataman käytön ja koon mukaan siten, että alle 25-paikkaisiin satamiin merialueella, joissa veneet viipyvät pääsääntöisesti

---

<sup>6</sup> Suomen Vierassatamat Oy

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

alle 3 vuorokautta, soveltuisi vain alusjätedirektiivin mukainen minimivaatimus. Näitä satamia on rannikolla vähintään 100.<sup>8</sup> Edellä kuvatulla tavalla alle 25-paikkaiset huvivenesatamat suljettaisiin sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle. Näissä satamissa tulisi olla vastaanottolaitteet, jotka ovat riittävät satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottamiseksi. Riittävien vastaanottolaitteiden järjestämisvaatimuksen sisältö riippuu satamaa käyttävistä aluksista, joten kattavan arvion tekeminen satamille tulevista vaikutuksista on haastavaa. Koska merkittävä osa näistä satamista on retkisatamia ja muita pieniä satamia, joissa ei ole toistaiseksi ollut jätehuoltoa, suurimmassa osassa niistä lienee tarpeen järjestää ainakin sekajätteen keräys. Toisaalta, osa näistä satamista kerännee jo nykyisin vähintään sekajätettä jätelain 76 §:n velvoittamana. Joissain satamista voi olla tarpeen järjestää myös käymäläjätevesien keräys. Sekajätekeräyksen kustannukset olisivat tämänkokoisilta satamilta keskimäärin noin 1 000 euroa vuodessa, kun veneilykauden kesto on noin neljä kuukautta ja astiat tyhjennettään viikoittain. Kustannusarvio pitää sisällään astian hankinta- tai vuokrauskustannukset sekä jätteen kuljetuksesta ja käsittelystä aiheutuvat kustannukset. Käymäläjätevesien tyhjennyslaitteiston asennuskustannukset voivat olla jopa 50 000 euroa, jolloin certaintoiminta olisi hyvin merkittävä. Käymäläjätevesien käsittelyn vuotuiset kustannukset ovat arviolta joitain tuhansia euroja.

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

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

Edellä kuvatut tekijät huomioiden yksittäiselle alle 25-paikkaiselle huvivenesatamalle sääntelystä aiheutuvien vuosittaisten kustannusten arvioidaan vaihtelevan 0 ja 3 000 euron välillä.

Lain minimivaatimus riittävän jätehuollon järjestämisestä koskisi kaikkia muitakin huvivenesatamia, minkä lisäksi isommille vierasvenesatamille eli huvivenesatamille, joissa on vähintään 25 venepaikkaa, asetettaisiin nimenomainen vaatimus ottaa vastaan kiinteitä jätteitä ja käymäläjätevesiä. Näitä satamia on vähintään 300 satamaa, joista yli sata sijaitsee rannikolla<sup>9</sup>. Näistä sadasta satamasta osa tosin on kotisatamia, joita koskisi tiukemmat vaatimukset. Monissa näistä yhteensä 300 satamasta lienee jo järjestetty sekajätteen vastaanotto. Jätelain 76 §:n mukaan sataman pitäjän on järjestettävä roskaantumisen ehkäisemiseksi alueella riittävä jätteen keräys ja muut jätehuollon palvelut, joten tältä osin tulisi vähintään sekajätteen keräys olla jo nykyisin järjestetty. Jos sekajätteen keräystä ei ole järjestetty, sen kustannuksiksi arvioidaan keskimäärin

---

<sup>8</sup> Johansson et al, Model for leisure boat activities and emissions - implementation for the Baltic Sea. Ocean Science Discussions 2020.

<sup>9</sup> Johansson et al, Model for leisure boat activities and emissions - implementation for the Baltic Sea. Ocean Science Discussions 2020.

vähintään 1 000 euroa vuodessa. Valtaosalle vähintään 25-paikkaisista vierasvenesatamista uusia kustannuksia aiheutuisi kuitenkin lähinnä käymäläjätevesien vastaanottamisesta. Myös nämä yli 25-paikkaiset huvivenesatamat voisivat hyödyntää mahdollisuutta sopia vastaanotto-laitteen käyttöoikeudesta, mikä kohtuullistaisi etenkin käymäläjäteveden vastaanotosta johtuvia kustannuksia. Siten kustannusten arvioidaan vastaavan isompien huvivenesatamien ja kotisatamien tämänhetkisiä kustannuksia, koska lähes kaikissa näistä satamista on järjestetty sekajätteen keräys ja noin puolessa myös käymäläjätevesien ja harmaiden vesien keräys. Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n jäsensatamille tehtyyn kyselyyn saatujen vastausten perusteella kustannusten voidaan arvioida vaihtelevan noin 200 eurosta enimmillään 3 000 euroon. Kustannukset riippuvat kuitenkin merkittävästi kerättävistä jätelajeista, venepaikkamääristä ja sataman sijainnista.

Kolmas huvivenesatamakategoria olisi kotisatamat eli satamat, joissa alukset viiptyvät pääsääntöisesti vähintään kolme vuorokautta. Tällaisia satamia on rannikolla ja sisävesillä yhteensä vähintään 300. Näiltä satamilta edellytettäisiin nykyisen vähintään 50-paikkaisia huvivenesatamia koskevan lainsäädännön mukaisesti öljypitoisten jätteiden, kiinteän jätteen, vaarallisten jätteiden ja käymäläjätevesien vastaanottamista. Oletettavasti valtaosa näistä satamista on vähintään 50-paikkaisia, joten niiden on tullut jo täyttää kyseiset vaatimukset. Kyseisille satamille tuleva lisäkustannus riippuisi siitä, mitä jätteitä satamassa nykyisin vastaanotetaan. Oletettavaa on, että näissä satamissa kerätään jo joitain jätelajeita, mutta ei kaikkia edellä mainittuja, joita ehdotetaan edellytettäväksi. Lähes kaikissa Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n jäsensatamille lähetettyyn kyselyyn vastanneissa satamissa vastaanotetaan sekajätettä. Käymäläjätevesien ja harmaiden vesien keräys on järjestetty puolessa satamista. Muita yhdyskuntajätelajeita kuin sekajätettä eli esimerkiksi muovia, lasia ja pienmetallia kerätään kolmasosassa kyselyyn vastanneista satamista. Kolmasosassa kerätään myös öljyisiä jätteitä sekä muita vaarallisia jätteitä, kuten akkuja ja paristoja sekä maaleja. Edellä kuvatuista sataman kokoon ja sijaintiin liittyvistä syistä lisävaatimusten arvioidaan aiheuttavat keskimäärin noin 1 000–3 000 euron vuosikustannukset vaihdellen kuitenkin kaikkiaan arviolta 0 ja 5 000 euron välillä.

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

Ehdotettavalla sääntelyllä olisi myös positiivisia vaikutuksia veneilijöille, kun huvivenesatamien jätehuollon parantumisen myötä jätteiden vastaanotto-laitteita olisi nykyistä paremmin saatavilla ja tarve jätteiden kuljettamiseen satamien välillä vähenisi. Oletettavaa olisi, että jätehuolto-mahdollisuuksien kehittyminen johtaisi pitkällä aikavälillä myös nykyistä parempaan kierrä-tysasteeseen huviveneillä syntyvien jätteiden osalta.



Kalastussatamia koskevat nykyisin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:n erilliskeräysvaatimukset (öljyiset jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet, käymäläjätevedet, kiinteät jätteet, pakokaasujen puhdistusjätteet ja lastijätteet), mutta suuri osa kalastussatamista on niin pieniä, että merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukujen säännöksiä ei lain 1 luvun 2 §:n mukaisen sataman määritelmän kautta sovelleta niihin. Vähäisyyttä koskevaa rajausta ei ole kuitenkaan sovellettu johdonmukaisesti. Osalla isoja kalastussatamia, joihin puretaan jopa miljoonia kiloja saalista vuosittain, ei ole jätehuoltosuunnitelmaa, ja toisaalta monilla hyvin pienillä, tuhansien kilojen purkumäärien satamilla on hyväksytty elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen jätehuoltosuunnitelma. Sataman rakenteiden, palveluiden sekä käyttäjäjättemäärien vähäisyyttä koskevan rajauksen poistamisen myötä sääntelyn piirissä olisi jatkossa arviolta jopa yli 200 kalastussatamaa. Sääntelyn soveltamisalan piiriin uusina tulevien satamien määrästä on kuitenkin vaikea antaa tarkkaa arviota, koska kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmien määrästä ei ole kattavaa tietoa. Kalastussatamissa tulisi järjestää vastaanotto vähintään satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille ja sekajätteelle. Kalastussatamissa arvioidaan pääsääntöisesti olevan jo sekajätteen keräys.

Kalastussatamille aiheutuisi kustannuksia myös jätehuoltosuunnitelman hyväksyttämisestä. Suurten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jolle ehdotetaan oikeutta periä maksu jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Pienten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi jatkossa kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, jonka huvivenesatamilta perimän taksan suuruus on tällä hetkellä keskimäärin 250–300 euroa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja kuntien ympäristöviranomaisten kalastussatamilta perimien maksujen määrästä ei toistaiseksi ole arviota.

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

Sataman määritelmän muuttamisen myötä lain 9 ja 10 lukujen vaatimusten piiriin tulisivat myös yhteysaluksia ja vesibusseja palvelevat satamat. Siten myös niiden pitäisi järjestää jätehuolto ja laatia ja hyväksyttää jätehuoltosuunnitelmat. Niiden jätehuoltosuunnitelmista ehdotetaan säädettävän siten, että niitä koskisi vain direktiivin mukainen minimivaatimus järjestää vastaanotto satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. Yhteysaluksien ja vesibussien käyttämät satamat ovat palveluiltaan jo riittävät vastaamaan niitä käyttävien alusten tarpeisiin, joten jätehuollon järjestämisen vaikutusten arvioidaan jäävän vähäisiksi. Jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä arvioidaan sen sijaan aiheutuvan vähäistä hallinnollista taakkaa sekä mahdollisesti vähäisiä taloudellisia kustannuksia, jos elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hyödyntävät ehdotettavan mahdollisuuden periä maksu jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä.

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

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

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

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

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

Sääntelyllä on myös laajempia vaikutuksia satamien ja alusten ulkopuolella. Ensinnäkin ehdotukset lisännevät jätehuoltopalvelujen kysyntää, kun nykyistä useammassa satamassa tulee jatkossa järjestää jätteiden vastaanotto. Tällä on positiivisia vaikutuksia jätehuoltoyrityksille ja vähäinen työllistävä vaikutus.

#### *Vaikutukset viranomaistoimintaan*

Liikenne- ja viestintävirastolle vaikutuksia aiheutuisi etenkin vapautusten hyväksymisestä, valvonnasta ja väitettyjen puutteiden kirjaamisesta sekä alusjätedirektiivin edellyttämien tietojen unionin SafeSeaNet-järjestelmään viemiseen liittyvästä muiden viranomaisten avustamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee nykyisin vuosittain noin 50–80 vapautushakemusta. Näistä lähes kaikki täyttävät vapautuksen edellytykset. Vapautusten määrän arvioidaan pysyvän suurin piirtein ennallaan, vaikka aikatauluttamattomassa säännöllisessä liikenteessä olevat alukset eivät enää olisi oikeutettuja vapautuksiin, koska vastaavasti sääntelyn piiriin tulisi muutamia suuria yhteysaluksia, joiden uskotaan hakevan vapautuksia välttääkseen ennakoilmoitusvelvollisuuden ja jättöpakon. Yhteysalusten vapautusmenettelyssä olisi tarkoitus soveltaa matalampaa taksaa, jolloin Liikenne- ja viestintäviraston vapautusten käsittelystä saamien maksukorvausten kokonaissumma vähenisi hiukan.

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi valvoa alusten jättöpakkoa ja ennakoilmoituksia siten kuin ehdotetussa 10 luvussa ja alusjätedirektiivissä säädetään. Direktiivin säännösten mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tarkastaa Suomen satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 15 prosenttia sen satamissa vuosittain käyvien yksittäisen alusten kokonaismää-

rästä. Tämä tarkastusvelvoite täytettäisiin osittain osana satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY mukaisia satamavaltiotarkastuksia, mutta tarkastukset on kohdennettava komission myöhemmin antaman täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti riskiperusteisesti tiettyihin aluksiin, joten Liikenne- ja viestintäviraston lienee tarpeen tehdä vähintään joitakin ylimääräisiä alusjätedirektiivin mukaisia tarkastuksia vuosittain. Ehdotetulla muutoksella arvioidaan olevan jonkin verran vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston talouteen ja resursseihin.

Suomalaisten satamien vastaanottolaitteiden väitettyjen puutteiden ilmoittaminen sekä suomalaisten alusten ilmoittamien ulkomaisten satamien vastaanottolaitteiden puutteiden ilmoittamisen Kansainväliselle merenkulkujärjestölle ja satamavaltiolle ei arvioida aiheuttavan vaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle, koska se ilmoittaa jo nykyisin mainittuja tietoja. Kyse olisi-kin lähinnä lakiteknisestä lisäyksestä.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille vaikutuksia aiheuttaisi ennen kaikkea satamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksyminen. Satamien, joiden jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaisivat, määrän arvioidaan kasvavan vähintään kymmenillä. Yhden jätehuoltosuunnitelman käsittely vie elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta keskimäärin muutamia päiviä. Hyväksyttävien jätehuoltosuunnitelmien määrä arviolta kaksinkertaistuisi nykyisestä sadasta noin kahteensataan, jolloin myös kokonaistyömäärä kaksinkertaistuisi. Tällöin ehdotuksista johtuvat kokonaistyömäärä olisi arviolta korkeintaan 500 henkilötyöpäivää. Jätehuoltosuunnitelmien ehdotetaan olevan jatkossa voimassa viisi vuotta tai kunnes sataman toiminta muuttuu merkittäväksi, joten tehtävät jakautuisivat eri vuosille. Vuosittainen lisätyö olisi siten arviolta 100-150 henkilötyöpäivää. Uudet tehtävät kohdistuisivat etenkin rannikon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin, joiden alueilla on suuria kalastussatamia ja yhteysalus- ja vesibussisatamia. Lakiin ehdotetaan säännöstä, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi periä satamalta maksun sen jätehuoltosuunnitelman arvioinnista ja hyväksymisestä, mikä kohtuullistaisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä aiheutuvaa taakkaa. Tehtävien lisääntyminen voi kuitenkin olla tarpeen huomioida elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten rahoituksessa.

Vastaavasti kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten merenkulun ympäristönsuojelulain mukaiset tehtävät lisääntyisivät merkittäväksi sääntelyn piiriin tulevien pienten huvivenesatamien määrän kasvun myötä. Sääntelyn piirissä olevien huvivenesatamien, joiden jätehuoltosuunnitelmat kunnan ympäristönsuojeluviranomainen hyväksyy, määrän arvioidaan noin kaksinkertaistuvan nykyisestä arviolta 350 satamasta kaikkiaan vähintään 600 satamaan. Satamat voisivat kuitenkin tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia, minkä vuoksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi ei kuitenkaan arvioida tulevan 1300 jätehuoltosuunnitelmaa. Lisäksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisille tulisi tehtäviä pienten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä. Näitä satamia arvioidaan olevan parisataa. Yhden jätehuoltosuunnitelman käsittely vie kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta arviolta korkeintaan yhden henkilötyöpäivän. Muutosten aiheuttama hallinnollinen taakka kohdistuu etenkin rannikkokuntaan, joissa on paljon pieniä alle 50-paikkaisia huvivenesatamia. Toisaalta kunta voi periä maksun jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä.

Lisäksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia ja kunnan ympäristöviranomaisia tulisi työllistämään jätehuoltosuunnitelmien keskeisten tietojen vieminen unionin SafeSeaNet-järjestelmään. Tämä vaikutus tulisi korostumaan ennen kaikkea etenkin ensimmäisinä vuosina lain voimaantulon jälkeen, jolloin tiedot tulisi viedä järjestelmään ensimmäisen kerran. Tehtävä koskisi etenkin kuntien ympäristönsuojeluviranomaisia, koska valtaosa satamista, joiden jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, on velvollisia viemään jätehuoltosuunnitelman keskeiset tiedot itse merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kautta unionin

SafeSeaNet-järjestelmään. Koska vastuu tietojen syöttämisestä olisi alue- ja paikallistason ympäristöviranomaisilla, jakaantuisi työmäärä satamien tietojen viemisestä järjestelmään useille toimijoille. Tehtävä työllistäisi ympäristöviranomaisia jonkin verran ja merkittävästi suurissa kaupungeissa ja kunnissa, joissa on paljon huvivenesatamia. Yhden sataman tietojen syöttämiseen menevää aikaa on toistaiseksi hyvin vaikea arvioida, koska tietojen ilmoittamisen tapa ei ole vielä tiedossa. Ilmoittamistapa se riippuu siitä, millaiseksi Euroopan meriturvallisuusvirasto SafeSeaNet-järjestelmän käyttöliittymän kehittää. Esillä on ollut internetpohjainen ilmoittamis-kanava, joka olisi hallinnollisesti hyvin kevyt. Suomi pyrkii kuitenkin vaikuttamaan siihen, että valittava järjestelmä olisi mahdollisimman yksinkertainen ja viranomaisille tuleva hallinnollinen taakka mahdollisimman vähäinen. Sen jälkeen, kun tiedot on viety järjestelmään, tietojen ylläpitäminen ja päivittäminen työllistäisi yksittäistä ympäristöviranomaista vuositasolla varsin maltillisesti.

Vastaava velvoite koskisi tositteenantovelvoitetta koskevien poikkeusten ilmoittamista SafeSeaNet-järjestelmässä. Tiedon vapautuksesta veisi järjestelmään kyseisen sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvä viranomainen eli kunnan ympäristönsuojeluviranomainen tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tehtävän laajuutta on kuitenkin tässä vaiheessa vaikea arvioida, koska ei ole tiedossa, koskeeko velvollisuus ilmoittaa poikkeukset myös sellaisia satamia, jotka eivät voi ottaa vastaan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, joille tositteet pitäisi antaa. Asiaa on tiedusteltu komissiolta, ja Suomi kannattaa tulkintaa, että vapautuksista pitäisi ilmoittaa vain sellaisten satamien osalta, jotka voivat ottaa vastaan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia eli bruttovetoisuudeltaan yli 300 GT aluksia. Siten valtaosa huvivenesatamista ja pienistä kalastussatamista sekä yhteysalusten ja vesibussien käyttämistä satamista rajautuisi sääntelyn ulkopuolelle, mikä vähentäisi kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle tulevien ilmoittamistehtävien määrää.

Jotta ELY-keskuksilla ja kunnan ympäristöviranomaisilla olisi valmiudet viedä muiden kuin kauppamerenkulun satamien tiedot unionin SafeSeaNet-järjestelmään, tulisi Liikenne- ja viestintäviraston merenkulun tiedonhallintajärjestelmä Portnetin pääkäyttäjänä tarjota riittävät koulutus- ja tukipalvelut ympäristöviranomaisille. Tukipalveluiksi katsotaan erilainen järjestelmään liittyvä neuvonta sekä tarvittavien käyttöoikeuksien myöntäminen ympäristöviranomaisille. Koulutus- ja tukipalvelujen voidaan arvioida työllistävän etenkin alkuvaiheessa huomattavasti, arviolta noin 0,5 henkilötyövuotta lain voimaantulon jälkeisinä kahtena ensimmäisenä vuonna. Tämän jälkeisinä vuosina koulutus- ja tukipalveluiden tarjoaminen työllistänee noin 25 henkilötyöpäivää vuositasolla. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulee rakentaa ympäristöviranomaisten käyttöön soveltuva kevennetty käyttöliittymä kansalliseen tiedonhallintajärjestelmään. Tämän voidaan arvioida työllistävän lain voimaantuloavuonna noin 0,2 henkilötyövuotta.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten tehtävät lisääntyvät sääntelyn soveltamisalan piiriin tulevien satamien määrän kasvaessa myös satamien valvonnan kautta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 4 §:ssä säädetään jo nykyisin, että elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo toimialueellaan erityisesti kauppamerenkulun satamien osalta sataman jätehuoltosuunnittelua, aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa ja sataman jätehuoltoa koskevia maksuja. Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen puolestaan valvoo 12 luvun 5 §:n mukaisesti erityisesti huvivenesatamien jätehuoltoa ja huviveneistä peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa. Siten valvottavien satamien määrä kasvaisi, mikä pitäisi ottaa huomioon kyseisten viranomaisten resursseissa.

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

Ehdotetun 10 luvun 6 §:n 1 momentin 4 kohdan nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää Luonnonvarakeskukselle uudesta passiivisesti kalastetun jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisvelvoitteesta. Tarkoituksena on, että Luonnonvarakeskus toteuttaisi tietojen keräämisen kyselytutkimuksella, jossa noudatettaisiin komission täytäntöönpanosäädöksellä säädettäviä seurantatietoja koskevia menetelmiä. Tutkimukset olisi tarkoitus toteuttaa täytäntöönpanosäädöksessä säädetyllä tiheydellä. Mainitussa lainkohdassa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta myös passiivisesti kalastetun jätteen seurantatietojen toimittamisesta komissiolle. Rahoitus tutkimusten tekemiseen on tarkoitus hankkia maa- ja metsätalousministeriöltä. Komission täytäntöönpanosäädöksellä säädettävästä raportoinnin tavasta riippuen viranomainen voisi olla esimerkiksi Luonnonvarakeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Liikenne- ja viestintävirasto. Tehtävä arvioidaan kuitenkin hyvin vähäiseksi, koska tietoja tuskin pitää ilmoittaa edes vuosittain eikä raportointi tapahdu unionin SafeSeaNet-järjestelmän kautta.

#### *Ympäristövaikutukset*

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

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

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

Ympäristön kannalta merkittäviä vaikutuksia EU:ssa saadaan aikaan myös alusten tehostetulla valvonnalla. Riskiperusteinen valvonta mahdollistaa valvontaresurssien kohdentamisen tehokkaasti ja näin pyritään edistämään laittomien päästöjen ehkäisemiseksi tehtävää valvontatyötä.

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

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

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

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

Kun satamat vastaanottavat lajiteltua kiinteää jätettä, mahdollistaisi se alusjätteiden tehokkaamman hyödyntämisen, uusiokäytön ja kierrätyksen jätehierarkian ja kiertotalouden periaatteiden mukaisesti. Jätehuollon paraneminen satamissa vähentäisi luvatta hylättyjen jätteiden määrää luonnossa. Nämä toimenpiteet ovat vesien ja merenhoidon tavoitteiden mukaisia. Ei erityismaksua- järjestelmä ja jätteiden jättöpakko lisäisivät jätteiden jättämistä lailliseen jätehuoltoon satamissa.

#### 4.2.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, sillä öljyn päästökieltoa rikotaan nykyisin verrattain vähän. Taloudellisia vaikutuksia voitaisiin katsoa aiheutuvan niille tahoille, joiden aluksilta pääsee veteen öljyä sisävesialueella ja joille määrättäisiin tästä syystä suuruudeltaan merkittävämpi hallinnollinen sanktio kuin nykyinen sakkorangaistus olisi. Talousvyöhykkeellä määrättävillä öljypäästömaksuilla ei katsota olevan tässä mielessä taloudellisia vaikutuksia, sillä kyseisen maksun määrääminen on ollut mahdollista jo nykyisin aikana ja ehdotuksella vain täsmennettäisiin maksun määräämisen perusteita.

##### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Ehdotetut muutokset öljyn päästökielton soveltamisalaan selkiyttäisivät Rajavartiolaitoksen ja poliisin toimintaa tapauksissa, joissa epäillään 2 luvun 1 §:n päästökielton rikkomista. Päästökielton laajentaminen myös ominaisuuksiltaan ja käyttötarkoituksiltaan rinnasteisiin muihin kuin mineraaliöljyihin suoraviivaistaisi öljypäästömaksun määräämistä, kun viranomaisten ei tarvitsisi selvittää onko kyse mineraalipohjaisesta öljystä vai muusta öljystä.

Öljypäästön vahingon tai sen vaaran arvioimista koskevalla ehdotuksella täsmennettäisiin käsitteen määrittelyä, joka parantaisi viranomaisten edellytyksiä öljypäästömaksun määräämiseksi ja tähän liittyvää oikeusvarmuutta. Lisäksi ehdotuksella selvennettäisiin Suomen ympäristökeskuksen roolia öljypäästöjen ympäristövahinkoja arvioivana meriympäristön asiantuntijaorganisaationa. Ehdotetut lakimuutokset myös edesauttaisivat ja selkiyttäisivät Rajavartiolaitoksen sekä poliisin toimintaa öljypäästöjä valvovana viranomaisena.

Suomen ympäristökeskuksen asiantuntijarooli lähinnä täsmentäisi SYKEN roolia nykyisestä. Roolin kirjaamisella lain tasolle ei kuitenkaan katsota olevan merkittävää vaikutusta SYKEN työmäärään verrattuna nykyiseen. Koska öljypäästöjä tapahtuu verrattain vähän, ei ehdotuksella katsota olevan merkittävää vaikutusta SYKEN työhön, pois lukien kertaluonteisesti asetuksen kriteeristön laatimisen osalta. Suomen ympäristökeskus on nostanut yhdeksi keskeiseksi ongelmakohdaksi lausuntoa antaessaan sen, että käytettävissä olevaa tietopohjaa on niukasti. Suomen ympäristökeskuksen luotettavan arvioinnin tekemiseen tarvitsemien riittävien näyttöiden ottaminen ja muun aineiston kerääminen ja analysoiminen voivat vaatia joko poliisin ja Rajavartiolaitoksen henkilöstön kouluttamista tai SYKEN osallistumista näytteenottoon.

Soveltamisalan laajentaminen koskemaan myös sisävesiä yhdenmukaistaisi merialueella ja sisävesillä noudatettavaa sanktiointimenettelyä. Tältä osin ehdotuksella ei olisi vaikutusta operatiiviseen valvontaan taikka viranomaisten toimivaltuuksiin, sillä jo nykyisen lain mukaan poliisi on valvova viranomainen sisävesillä ja Rajavartiolaitos puolestaan merialueilla ja talousvyöhykkeellä. Rikosprosessin rinnalle otettava hallinnollinen menettely myös sisävesien osalta vaatinee kuitenkin poliisin kouluttautumista, vaikka itse valvontavastuu on edellä todetusti jo tähän asti kuulunutkin poliisin tehtäviin.

##### *Ympäristövaikutukset*

Ehdotuksella parannettaisiin öljypäästömaksujärjestelmän toimivuutta, jonka voidaan sen luoman preventiovaikutuksen vuoksi katsoa parantavan meriympäristön suojelun tasoa. Mineraalipohjaisten öljyjen kaltaisten ja ominaisuuksiltaan niihin rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden voidaan yleisesti katsoa olevan

yhtä haitallisia meriympäristölle kuin perinteisten fossiilisten mineraaliöljyjen, joten niiden veteen päästämisen kieltäminen olisi perusteltua meriympäristön suojelemiseksi. Ehdotuksella olisi täten positiivisia ympäristövaikutuksia. Öljypäästömaksujärjestelmän ympäristövaikutuksia on kuvattu laajemmin sen säätämisen yhteydessä hallituksen esityksessä HE 77/2005 vp.

#### 4.2.3 Rikkipäästömaksu

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Esityksestä aiheutuisi taloudellisia vaikutuksia määrättävän rikkipäästömaksun muodossa vain rikkipäästörajoituksia rikkoville tahoille. Maksujen on tarkoitus olla rikosoikeudellisia sakkoja suurempia, jotta niillä olisi pelotevaikutus. Rikkipäästömaksun suuruus riippuisi aluksen kone-tehosta, aluksen laittoman polttoaineen käytön keston ja polttoaineen rikkipitoisuusrajan ylittämisen vakavuudesta. Maksun suuruus olisi vähintään 6 000 euroa, mutta muissa kuin marginaalisissa ylityksissä käytännössä aina jonkin verran tätä suurempi. Perusmaksujen esitetään vaihtelevan 6 000 ja 16 000 euron välillä, jonka lisäksi sanktioon lisättäisiin tuntiperusteinen lisä. Maksulle ei ole asetettu enimmäismäärää.

##### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Esityksen vaikutusten viranomaisille arvioidaan jäävän vähäisiksi. Toistaiseksi rikkipäästörajoitusten rikkomuksia on havaittu korkeintaan muutama vuosittain. Vuoden 2020 alusta voimaantulleen maailmanlaajuisen meriliikenteen polttoaineen 0,50 painoprosenttirajoituksen vaikutuksen rikkipäästörajoitusten rikkomusten määrään Itämerellä arvioidaan jäävän vähäiseksi, koska polttoaineen rikkipitoisuusraja on Itämerellä ollut jo aiemmin 0,10 painoprosenttia. Rikkipäästömaksujen määrääminen ei vaatisi henkilöstölisäyksiä toimivaltaisessa viranomaisessa Rajavartiolaitoksessa. Välittömiä kustannuksia tulisi lähinnä uuden sääntelyn edellyttämästä henkilöstön kouluttamisesta. Rajavartiolaitoksen asianomaisten hallintoyksiköiden olisi koulutettava yhteensä muutamia henkilöitä rikkipäästömaksun määräämistä koskevia tutkintatehtäviä sekä tiedoksianto- ynnä muita tehtäviä varten. Jossakin määrin suppeampaa Rajavartiolaitoksen johtamisjärjestelmän läpileikkaavaa kouluttamista olisi annettava myös muulle kyseisten hallintoyksiköiden henkilökunnalle. Koulutuksesta ja tiedottamisesta aiheutuvat kustannukset voitaisiin kuitenkin hoitaa virastojen normaalien toimintamenojen rajoissa.

Ehdotetuilla säännöksillä ei olisi merkittäviä vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 2 §:n nojalla suorittamaan valvontaan. Maksun suuruuden määrittämiseksi Liikenne- ja viestintäviraston tulisi selvittää aluksen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä viettämä matka-aika ja satamassa oloaika, mikä lisäisi hieman viraston tehtäviä nykyisestä rikosprosessista. Epäiltyjä laittomia rikkipäästöjä havaitaan kuitenkin niin harvoin, ettei viraston henkilöresurssija ole tarpeen lisätä. Jos Liikenne- ja viestintäviraston suorittaman valvonnan perusteella on syytä epäillä, että alukselta on päästetty rajoitusten vastaisesti rikkipäästöjä ilmaan tai syyllistytty polttoaineen laatuvaatimusten rikkomiseen, virasto esittäisi rikkipäästömaksun määräämistä Rajavartiolaitokselle. Lisäksi tulokset esitettäisiin mahdollisesti nykyisen lainsäädännön mukaisesti myös syyttäjälle.

##### *Ympäristövaikutukset*

Esitetyn sääntelyn tarkoituksena on vähentää kiellettyjä ilmapäästöjä Suomen merialueilla ja siten tehostaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja rikkidirektiivin täytäntöönpanoa. Esi-



tyksellä olisi siten positiivisia ympäristövaikutuksia. Rikkipäästörajoitusten ympäristö- ja terveysvaikutuksia on kuvattu tarkemmin valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle ehdotuksesta rikkidirektiiviksi (U 35/2011).

#### 4.2.4 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotuksilla pyritään rikkidirektiivin mukaisen valvonnan tehostamiseen, joten niillä ei olisi taloudellisia vaikutuksia vaatimusten mukaisesti toimiville merenkulkualan toimijoille tai polttoaineen toimittajille.

##### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Polttoaineen toimittajien valvontavelvoitteen laajentaminen tietyissä tapauksissa näytteidenottoon aluksilla poltettavasta meriliikenteessä käytettävästä polttoaineesta, kun polttoainetta ollaan toimittamassa aluksille tuo ainakin periaatteessa vastuuviranomaiselle (Tulli) uuden valvontatehtävän. Käytännössä uusi valvontatehtävä tulee täytäntöönpanodirektiivin (EU) 2015/253 4 artiklan 1 kohdan mukaan toteutettavaksi, jos jäsenvaltioon rekisteröityneen polttoainetoimittajan on osoitettu toimittaneen minkä tahansa vuoden aikana kolme kertaa polttoainetta, joka ei ole polttoaineen luovutustodistuksen eritelmien mukaista unionin tietojärjestelmään toimitettujen tietojen tai 7 artiklassa tarkoitettun vuosikertomuksen perusteella. Tällaisia tapauksia ei ole tähän asti ollut Suomessa. Tulli tarvitsee uuden valvontatehtävän suorittamista varten resursseja ja valvonnasta vastaavat henkilöt olisi koulutettava tehtävään.

##### *Ympäristövaikutukset*

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

#### 4.2.5 Alusten välisen haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely

##### *Taloudelliset vaikutukset*

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

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

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

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

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

#### *Viranomaisvaikutukset*

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

Erityisesti siirtoja ja polttoaineen toimitusta varten nimettävien alueiden kartoittaminen ja nimeäminen lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä arviolta muutamalla henkilötyöpäivällä jokaista nimettävää aluetta kohden. Alueita nimettäisiin arviolta muutamia. Työ kohdistuisi vuoteen 2021, jolloin sääntelyn on tarkoitus tulla voimaan. Tämän jälkeen tarpeen uusien alueiden nimeämiseen arvioidaan syntyvän vain harvoin, ehkä muutaman vuoden välein.

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

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

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

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

## *Ympäristövaikutukset*

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

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

Siten ehdotetuilla muutoksilla olisi positiivisia ympäristövaikutuksia.

### 4.2.6 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle

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

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

Ehdotettu muutos rajaisi myös valtiosopimuksen perusteella Väylävirastolle jäänmurtajapalveluita tuottavat alukset painolastivesisääntelyn ulkopuolelle, mikä olisi tärkeää Suomen ja sen naapurimaiden kahdenvälisen jäänmurtosopimusten kannalta. Ruotsissa ja Venäjällä jäänmur-

tajat ovat valtio-omisteisia ja ne on kansallisilla päätöksillä rajattu painolastivesiyleissopimuksen sääntelyn ulkopuolelle. Niillä ei siten ole painolastivesien käsittelylaitteistoja. Ilman nyt ehdotettavaa säännöstä voi syntyä tilanne, jossa Suomi ei voisi käyttää näiden alusten jäänmurtajapalveluita. Ehdotetulla muutoksella estettäisiin tämä heikentävä vaikutus talvimerenkulun toimivuudelle ja sujuvan ympärivuotisen kuljetusjärjestelmän edellyttämälle palvelutasolle.

#### 4.2.7 Alusturvallisuuslaki

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

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

#### 4.2.8 Alusrekisterilaki

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Alusrekisterilakiin ehdotettu muutos mahdollisuudesta esittää saantokirjan jäljennös vaikuttaisi positiivisesti alan toimijoiden edellytyksiin harjoittaa ammattiaan myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeuksellisissa tilanteissa. Ehdotus varmistaisi toiminnan jatkumisen sujuvasti ilman rekisteröintimenettelystä eteen tulevia keskeytyksiä tai vaikeuksia. Ehdotus vaikuttaisi etenkin niihin tilanteisiin, joissa rekisteröinti on sovittu tietylle päivälle. Muutoksella varmistettaisiin alusten pysyminen liikenteessä, vaikka poikkeuksellisista tilanteista johtuvassa tilanteessa toimija ei voisi esittää alkuperäistä saantoasiakirjaa viranomaiselle. Jos muutosta ei tehtäisi ja toiminta tästä syystä keskeytyisi, saattaisi tästä aiheutua toimijoille merkittäviä taloudellisia tappioita. Ehdotetun muutoksen ei arvioida vaikuttavan merkittävästi yritysten hallinnolliseen taakkaan tai kustannuksiin, koska kyseessä on velvoitteen vaihtoehtoisen toteuttamistavan mahdollistaminen samalla, kun varsinainen laissa säädetty velvoite pysyy ennallaan. Alusrekisterilakiin ehdotettu muutos ei vaatisi yritykseltä digitaalista valmiutta tai

järjestelmiä. Muutoksella ainoastaan mahdollistettaisiin vaihtoehtoinen tapa nykyiseen menettelyyn. Tällöin yritys voisi esittää saantoasiakirjan jäljennöksen, mutta hakemus ja sen liitteet olisi edelleen mahdollista lähettää postitse tai käydä tarkistuttamassa virastossa.

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

#### *Viranomaisvaikutukset*

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

#### 4.2.9 Turvatoimilaki

##### *Taloudelliset vaikutukset*

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

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

##### *Viranomaisvaikutukset*

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

Turvatoimilakiin ehdotettu muutos ei aiheuttaisi vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Luokituslaitokset voivat jo nyt suorittaa suomalaiselle alukselle kansainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus, SopS 18/2015), MARPOL-yleissopimuksen ja kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen (SopS 52/1968) mukaiset katsastukset sekä myöntää niiden perusteella todistuskirjoja. Luokituslaitokset voivat myös hyväksyä aluksen kaikki hyväksymistä vaativat dokumentit sekä suorittaa ISM-turvallisuusjohtamissäännösten mukaiset auditoinnit, joilla pyritään takaamaan turvallisuus merellä, estämään ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetykset sekä välttämään omaisuudelle ja ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot. Suomalaisten alusten osalta ainoastaan ISPS-säännösten mukaiset alusten turvatarkastukset ja niiden perusteella myönnettävät todistuskirjat sekä mittakirjan myöntäminen ovat keskitetty kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintävirastolle. Luokituslaitokset suorittavat jo ISPS-tarkastuksia ja muita edellä mainittuja tehtäviä muiden kuin suomalaisten alusten osalta. Luokituslaitoksilla nykyäänkin muiden lakien perusteella olevan laajan toimivallan huomioiden ei poikkeuksella nähdä vaikutuksia liikenne- tai alusturvallisuuteen.

#### 4.2.10 Laivavarustelaki

Laivavarustelain soveltamisalan selkiyttäminen helpottaisi laivavarusteiden valvontaa sekä niihin kohdistuvaa markkinavalvontaa. Nykyisin laivavarusteisiin kohdistuvan valvonnan on koettu olevan hankalaa silloin, kun niitä ei ole asennettu lain soveltamisalaan kuuluviin aluksiin. Epäselvyyttä on aiheuttanut esimerkiksi se, kuuluuko pelkkä laivavaruste silloin, kun sitä ei ole vielä asetettu alukseen, lain soveltamisalan piiriin.

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

## 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

### 5.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Alusjätedirektiivi edellyttää, että jäsenvaltiot panevat direktiivin vaatimukset kansallisesti täytäntöön. Kuten jäljempänä säännöskohtaisissa perusteluissa kuvataan, valtaosa direktiivin sään-

nöksistä on melko yksityiskohtaisia eikä jätä tilaa kansalliselle harkinnalle kuin käytännön toteuttamistapojen osalta. Siten esimerkiksi sataman määritelmään nykyisin sisältyvän rajauksen säilyttämiselle ei nähdä perusteita.

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

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

Jos kaikki sataman määritelmän sanamuodon muodollisesti täyttävät pienet laiturit tulkittaisiin satamiksi, tulisi sääntelyn piiriin jopa satoja tuhansia yksityisiä laitureita, yhteisrantoja ja mökikiyhteyslaitureita. Näille laitureille aiheutuvien kohtuuttomien vaatimusten välttämiseksi esitetään säädettävän tietyistä satamia koskevista soveltamisalan rajauksista, joille ei löydy suoraa perustaa direktiivistä. Rajauksia pidetään kuitenkin direktiivin hengen mukaisina.

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

## **5.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu**

Mikäli lainsäädäntöä ei muutettaisi, vaan pidettäisiin öljypäästömaksua koskevat säännökset ennallaan, vaarana olisi meriympäristön suojelun tason kärsiminen. Jos huomattavan vahingon tai sen vaaran käsitettä ja tähän liittyvää arviointia ei kansallisesti täsmennettäisi, järjestelmä menettäisi tältä osin preventiovaikutuksensa, mikä voisi pitkällä aikavälillä johtaa öljypäästöjen lisääntymiseen Suomen talousvyöhykkeellä.

Suomen öljypäästömaksu on säädetty (HE 77/2005, laki 1163/2005, voimaan 1.4.2006) Ruotsin mallia mukaillen ja lainvalmistelijoiden selkeä tavoite on ollut, että Suomen hallinnollista öljypäästömaksua sovellettaisiin samoin edellytyksin kuin Ruotsissa. Ruotsalainen tulkinta on, että merioikeusyleissopimus rajoittaa rantavaltion toimivaltaa vain siltä osin, kuin sen 220 artiklan 6 kohdassa viitatus, rantavaltion lainsäädännön mukaiset oikeudelliset toimenpiteet (engl. institute proceedings, ruots. inleda rättsligt förfarande) kohdistuvat yksinomaan alusta kohtaan. Tällaisia yksinomaan alukseen kohdistuvia toimenpiteitä ovat Ruotsin korkeimman oikeuden (Högsta domstolen, jäljempänä HD) mukaan esimerkiksi aluksen tarkastaminen taikka toimet, joilla puututaan aluksen kulkuun. Sen sijaan todennetusta öljypäästöstä hallinnollisen maksun määräämisen varustamolle taikka laivanisännälle ei katsota kohdistuvan alukseen itseensä, jolloin HD katsoo, että UNCLOS:in edellytystä vahingon tai sen vaaran huomattavuudesta ei tarvitse soveltaa.

Ruotsin oikeuskäytännössä hallinnollinen maksu halutaan erottaa rikosoikeuteen perustuvista toimista, joita koskee selvästi korkeampi soveltamiskynnys. Ruotsissa sovellettavan logiikan mukaan rikosoikeudelliset toimet kohdistuvat itse alukseen ja sillä tapahtuvaan toimintaan, hallinnollinen maksu puolestaan aluksen omistavaan tai operoinnista vastuulliseen tahoon, oikeushenkilöön. HD toteaa, että UNCLOSin käsite ”ryhtyä oikeudelliseen toimenpiteeseen” ei ole selvä, mutta tulkitsee sitä siten, että käsitteellä tarkoitetaan ainoastaan niitä toimenpiteitä, jotka suoritetaan talousvyöhykkeellä aluksen yhä ollessa fyysisesti läsnä. Jälkikäteen omistajalle tai laivanisännälle toimitettava hallinnollinen maksumääräys ei HD:n mukaan sen sijaan ole tällainen toimi, jolloin maksun määräämisen edellytyksenä ei ole tarpeen arvioida päästön aiheuttamaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Ruotsin korkeimman oikeuden omaksumaa tulkintalinjaa voidaan pitää oikeudellisesti tulkinnanvaraisena, eikä sille voida katsoa löytyvän laajaa kansainvälistä hyväksyntää. Näin ollen HD:n omaksumaa tulkintaa ei voi yksinään pitää riittävänä tekijänä Suomessa tehtyjen merioikeusyleissopimuksen kansallisen tulkinnan muuttamiseksi. Suomen ollessa sitoutunut merioikeusyleissopimuksen noudattamiseen ei voida perustella sitä, että lainsäädännössä olemassa oleva viittaus merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kohtaan poistettaisiin kokonaan. Kun otetaan huomioon asian konteksti, on vaikea löytää riittäviä perusteluja ruotsalaisen lähestymismallin soveltamiselle Suomessa. Esimerkiksi tapauksen KKO 2019:61 EU-tuomioistuinkäsittelyn (asia C-15/17) väliintuloasiakirjoissa ei tätä problematiikkaa ole käsitelty. Koska Euroopan unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisussa aihetta ei nimenomaisesti käsitellä, on pidettävä yleisesti unionin tasolla hyväksyttynä, että merioikeusyleissopimuksessa tarkoitettujen oikeudellisten toimenpiteiden koskevat myös aluksella tapahtuneen toiminnan vuoksi aluksen taustalla vaikuttavaan oikeushenkilöön kohdistuvia (hallinnollisia) toimenpiteitä.

Kansallisen lainsäädännön ehdotettujen tarkennusten lisäksi myöhemmin harkittavaksi voisivat tulla kansainväliset toimenpiteet. Merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 6 kohdan mukainen erityisalue, johon voidaan soveltaa erityistä, tiukempaa lainsäädäntöä, voisi olla yksi potentiaalinen kehityskulku tulevaisuudessa. 211 artiklan 6 kohdan mukaisen erityisalueen perusteluissa voitaisiin käyttää samoihin ekologiin ja biologiin tekijöihin perustuvaa kriteeristöä, jota ehdotetaan käytettäväksi myös SYKEN lausunnossa öljypäästön vahingon tai sen vaaran huomattavuuden arvioinnissa. Tällöin olisi suosiollista selvittää myös muiden HELCOM-maiden halukkuus yhteistyöhön tällaisen alueen perustamisen ja sitä koskevan lainsäädännön yhdenmukaistamisen kanssa. Itämeren ja toisaalta myös Suomen talousvyöhykkeen luonnonvarojen ja Suomen rantaviivan kannalta suosiollisinta olisi, mikäli tällainen erityisalue ja säännöstö saataisiin voimaan ei pelkästään Suomen, mutta myös Suomen naapurimaiden talousvyöhykkeillä, sillä Itämeren vähäisestä vesimäärästä ja merialueen sekä talousvyöhykkeiden kapeudesta johtuen myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella, esimerkiksi Viron tai Ruotsin talousvyöhykkeellä tapahtuva öljypäästö muodostaa merkittävän riskin myös Suomen talousvyöhykkeen ja rannikon eliöstölle ja luonnonvaroille.

### 5.3 Rikkipäästömaksu

Rikkipäästörajoitusten rikkomuksia koskeva seuraamusjärjestelmä on todettu riittämättömäksi, joten sääntelyä olisi syytä täydentää hallinnollisella sanktiolla. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään jo toisesta hallinnollisesta sanktiosta, öljypäästömaksusta. Öljypäästömaksu on todettu tehokkaaksi seuraamukseksi ja sitä koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun säännökset toimiviksi. Siksi rikkipäästömaksusta ehdotetaan säädettävän vastaavaan tapaan kuin öljypäästömaksusta.



Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävän lailla. Koska rikkipäästömaksussa olisi kyse rikosoikeudelliseen rangaistukseen rinnastettavasta sanktiosta, olisi siitä säädettävä lailla.

Esitettävien pykälien suuren määrän vuoksi rikkipäästömaksusta ehdotetaan säädettävän erillisessä luvussa. Alusten ilmapäästöistä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvussa, minkä vuoksi rikkipäästömaksusta ehdotetaan säädettävän sen läheisyydessä. Lakiin on vuonna 2014 tehdyillä muutoksilla lisätty alusten energiatehokkuutta koskeva 7 a luku, joten rikkipäästömaksusta ehdotetaan säädettävän sen jälkeen uudessa 7 b luvussa.

#### **5.4 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen**

Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentamisessa on kyse nykyisen riittämättömäksi todetun oikeustilan korjaamisesta kaikilta osin rikkidirektiivin mukaiseksi. Kyse on lähinnä polttoaineen toimittajia koskevien vaatimusten tarkennuksista, joille ei ole nähty vaihtoehtoisia toteuttamistapoja. Nykyinen sääntely sisältyy lakiin, joten sen muuttaminen edellyttää lailla säätämistä.

#### **5.5 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely**

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

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

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

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

## **5.6 Tiettyjen Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle**

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

Painolastivesisääntelyn soveltamisalasta säädetään lain tasolla, joten ehdotetut muutokset on säädettävä lailla.

## **5.7 Alusturvallisuuslaki**

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

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

## **5.8 Alusrekisterilaki**

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

## **5.9 Turvatoimilaki**

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

## **5.10 Laivavarustelaki**

Laivavarustelain soveltamisalaa koskevan säännöksen sanamuotoa selkeytettäisiin ja lakiin lisättäisiin mahdollisuus Liikenne- ja viestintävirastolle katsoa ruorimerkillä varustamattoman laivavarusteen vastaavan ruorimerkillä varustettua laivavarustetta myös sellaisissa tapauksissa,

joissa aluksen lippu ei vaihdu. Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa voidaan laajentaa ai-noastaan lainmuutoksella. Siten muuta vaihtoehtoa muutosten toteuttamiselle ei ole.

## 6 Lausuntopalaute

Esityksestä on pyydetty lausunnot valtioneuvoston kanslialta, ulkoministeriöltä, oikeusministe-riöltä, sisäministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalous-ministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöltä, ympäristöministe-riöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Liikenne- ja viestintävirastolta, ELY-keskusten ja TE-toimistojen kehittämis- ja hallintokeskukselta, alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympä-ristökeskuksilta, Huoltovarmuuskeskukselta, Luonnonvarakeskukselta, Maanmittauslaitok- selta, Oikeusrekisterikeskukselta, Poliisilta, Puolustusvoimilta, Rajavartiolaitokselta, Ruokavi- rastolta, Suomen ympäristökeskukselta, Tullilta, Tuomioistuinvirastolta, Väylävirastolta, Arctia Oy:lta, Business Finlandilta, Elinkeinoelämän keskusliitto ry:ltä, Finnair Pilotage Oy:ltä, Me- riliitto ry:ltä, Merimieseläkekassalta, Merimiespalvelutoimisto ry:ltä, Meriteollisuus ry:ltä, Metsäteollisuus Ry:ltä, Pidä Saaristo Siistinä ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Ammat- tikalastajaliitto SAKL ry:ltä, Suomen Kuntaliitto Ry:ltä, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suo- men Laivanpäällystöliitto ry:ltä, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry:ltä, Suomen Matkustajalai- vayhdistys ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni SMU ry:ltä, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:ltä, Suomen Satamaliitto ry:ltä, Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö ry:ltä, Suomen Va- rustamot Ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Traffic Management Fin- land Oy:ltä, WWF Suomelta ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut YTP ry:ltä. Lausuntopyyntö on julkaistu lausuntopalvelu.fi-sivustolla, jonka kautta lausuntoja ovat voineet antaa kaikki orga- nisaatiot ja kansalaiset.

Esityksestä lausuiivat...

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

### 7.1 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

#### 1 luku Yleiset säännökset

**2 §. Määritelmät.** Merenkulun ympäristönsuojelulain määritelmäpykälä muutettaisiin kokonai- suudessaan lukuisten alusjätedirektiivistä johtuvien uusien määritelmien ja nykyisten määritel- mien muutosten vuoksi. Valtaosa määritelmistä säilyy kuitenkin sisällöllisesti ennallaan. Pykä- län sisällöllisen muuttamisen yhteydessä määritelmät järjestettäisiin aakkosjärjestykseen, kun määritelmät on nykyisin järjestetty aiheittain.

1 luvun 2 §:n 4 kohtaan ehdotettu alukselta peräisin oleva jätteen määritelmä korvaisi nykyisen 25 kohdan mukaisen alusjätteen määritelmän. Samalla määritelmä muutettaisiin alusjätedirek- tiivin mukaiseksi. Nykyinen kansallinen viittaus jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/98/EY, jäljempänä *jätedirek- tiivi*, muutettaisiin viittaukseksi jätelain 5 §:ään, koska jätedirektiivi on pantu täytäntöön jäte- lailla.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uudeksi *6 kohdaksi* alusjäterikosdirektiivin määritelmä, koska 12 luvun 18 §:ään ehdotetusta muutoksesta johtuen kyseiseen direktiiviin viitattaisiin laissa kahdesti. Mainituissa substanssipykälissä viitattaisiin direktiiviin käyttäen nyt ehdotettavaa lyhennettä.

Uudeksi *9 kohdaksi* pykälään lisättäisiin biopolttoaineen määritelmä. Määritelmään viitataan 2 a lukuun ehdotettavissa muutoksissa. Biopolttoaineella tarkoitettaisiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön biopolttoaineseosten ja MARPOL-yleissopimuksen I liitteen lastien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa (2019 Guidelines for the Carriage of Blends of Biofuels and MARPOL Annex I Cargoes, MSC-MEPC.2/Circ.17) tarkoitettuja biopolttoaineita ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön energiaintensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa (MEPC.1/Circ.879) tarkoitettuja energiaintensiivisiä polttoaineita sekä seoksia, jotka sisältävät edellä mainittuja biopolttoaineita ja polttoaineita. Kyseisiä IMO-instrumentteja päivitetään jatkuvasti, joten viittaus niihin IMO-instrumentteihin mahdollistaa määritelmän, joka on ajantasainen, mutta jota ei tarvitse muuttaa kansallisen lain tasolla.

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

Pykälän *14 kohtaan* ehdotetulla huviveneen määritelmällä korvattaisiin nykyisen 20 kohdan huviveneen määritelmää. Nykyistä määritelmää muutettaisiin siten, että se vastaisi sisällöllisesti alusjätedirektiivin mukaista huvialuksen määritelmää. Siten huviveneellä tarkoitettaisiin vain vähintään 2,5-metrisiä veneitä.

Pykälään ehdotetaan uudeksi *15 kohdaksi* huvivenesataman määritelmää, johon viitattaisiin 9 lukuun ehdotetuissa muutoksissa. Huvivenesatamalla tarkoitettaisiin yksinkertaisesti satamaa, joka palvelee pääasiassa huviveneitä. Määritelmä olisi kansallinen lakitekniinen lisä.

Pykälän *28 kohtaan* ehdotettu lastijäämien määritelmä korvaisi nykyisen 27 kohdan lastijätteen määritelmän. Määritelmä muutettaisiin alusjätedirektiivin lastijäämien määritelmän mukaiseksi, mutta ei aiheuttaisi sisällöllisiä muutoksia.

Pykälän *31 kohtaan* ehdotettu MARPOL-yleissopimuksen määritelmä korvaisi nykyisen pykälän 1 kohdan mukaisen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määritelmän. Muutoksella otettaisiin käyttöön lainsäädännössä käyttöön yleissopimuksesta ja sen vuoden 1978 pöytäkirjasta puhuttaessa lyhenne, jolla niitä kokonaisuutena muissa yhteyksissä Suomessa kutsutaan. Määritelmä vastaisi myös paremmin yleissopimuksesta englanniksi yleisesti käytettyä termiä *MARPOL Convention*. Määritelmää myös tarkennettaisiin siten, että sillä viitattaisiin sekä vuoden 1973 yleissopimukseen että vuoden 1978 pöytäkirjaan ja niiden muutoksiin. MARPOL-yleissopimuksen määritelmästä johtuen nykyisiä haitallisen nestemäisen aineen, ilmaa pilaavan aineen, kiinteän jätteen, lähimmän maan, päästön, päästövähentämismenetelmän, rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen ja typen oksidipäästöjen valvonta-alueen määritelmiä muutettaisiin siten, että viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin muotoon MARPOL-yleissopimus. Myös näiden määritelmien numerointia ehdotetaan muutettavan: haitallinen nestemäinen aine määriteltäisiin 14 kohdassa, ilmaa pilaava aine *17 kohdassa*, kiinteä jäte *23 kohdassa*, lähin maa *29 kohdassa*, päästö *42 kohdassa*, päästönvähentämismenetelmä *43 kohdassa*, rikinoksidipäästöjen valvonta-alue *44 kohdassa* ja typen oksidipäästöjen valvonta-alue *59 kohdassa*. Rikin ja

typen oksidipäästöjen valvonta-alueiden määritelmässä ehdotetaan lisäksi viitattavan jatkossa IMO:n sijasta Kansainväliseen merenkulkujärjestöön.

Pykälän 40 kohtaan ehdotetaan lisättävän alusjätedirektiivin mukainen passiivisesti kalastetun jätteen määritelmä, johon viitattaisiin 10 lukuun ehdotetuissa muutoksissa.

Uutena 45 kohtana ehdotetaan säädettävän riittävän varastotilan määritelmästä, johon viitataan 10 lukuun ehdotetuissa muutoksissa. Määritelmä vastaisi alusjätedirektiivin mukaista riittävien varastotilojen määritelmää.

Uudeksi 46 kohdaksi lakiin ehdotetaan SafeSeaNet-järjestelmän määritelmää, johon viitataan 10 luvun 3 §:ssä. Määritelmässä viitataan unionin seurantadirektiiviin, jossa kyseisestä merenkulun tiedonvaihtojärjestelmästä säädetään.

Pykälän 47 kohdassa säädettäisiin sataman määritelmästä. Määritelmä perustuisi nykyiseen sataman määritelmään (56 kohta), jota kuitenkin muutettaisiin vastaamaan paremmin alusjätedirektiivin mukaista sataman määritelmää. Unionin lainsäädännön mukainen sataman määritelmä ei ole muuttunut uuden alusjätedirektiivin myötä, mutta vanhan alusjätedirektiivin sataman määritelmää ei pantu kansallisesti täytäntöön direktiivin sanamuodon mukaisena. Suurin ero on nykyinen kansallinen tarkennus, jonka mukaan satamana ei pidetä paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Tällainen kansallinen rajausta ei ole unionin alusjätesääntelyn mukainen, joten siitä ehdotetaan nyt luovuttavan. Muilta osin kansallinen määritelmä erosi vanhan alusjätedirektiivin mukaisesta määritelmästä vain kielellisesti, mutta ei sisällöllisesti. Direktiivin sanamuodon mukaisesti satamalla tarkoitettaisiin jatkossa paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka rakenteet ja varustelu on suunniteltu mahdollistamaan alusten vastaanottaminen. Luonnonsatamia ei siten pidettäisi satamina eikä 9 ja 10 lukujen säännöksiä siten sovellettaisi niihin. Sataman varustelun ja siten määritelmän soveltumisen arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota muun muassa siihen, onko satamassa tai laiturissa lämmitettyjä rakennuksia tai valaistusta, etenkin jos sataman toimii ympärivuotisesti. Lisäksi esimerkiksi alusten vastaanottoon osallistuva henkilökunta merkitsee lähtökohtaisesti, että paikkaa tulisi pitää satamana. Vähäisyyteen perustuvan rajauksen poistamisen myötä yhteysalusten, vesibussien ja muiden pienten kotimaan liikenteessä toimivien matkustaja-alusten käyttämät laiturit tulisivat myös sääntelyn piiriin. Aluksille tästä seuraavia vaatimuksia kohtuullistaisi kuitenkin mahdollisuus hakea vapautuksia. Yhteysalus- ja vesibussilaitureille sataman määritelmän myötä tulevan jätteiden vastaanottoa koskevan vaatimuksen kohtuullistaminen ei ole mahdollista, vaikka käytännössä jätteiden vastaanotto on saatettu keskittää kokonaisen kunnan alueella eri laitureista käsin yhteen niin kutsuttuun kotisatamaan, johon alukset muutenkin palaavat eri laitureista ja jossa on riittävät vastaanottolaitteet kaikkien kyseistä satamaa käyttävien alusten jätteille. Tällaiset järjestelyt olisivat riittäviä jatkossakin. Siksi sataman pitäjän kannattaa pitää kaikkia vesibussien tai yhteysalusten laitureita yhtenä satamana, jolloin jätteiden vastaanoton järjestäminen yhdessä laiturissa ja yhden jätehuoltosuunnitelman laatiminen täyttäisi direktiivin mukaiset 9 luvun vaatimukset. Maantielauttojen laitureita ei kuitenkaan pidettäisi satamina, koska liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaan maantielautat laitureineen kuuluvat ovat osa maantietä.

Sataman pitäjän määritelmästä säädettäisiin pykälän 50 kohdassa. Erona nykyiseen 57 kohdan sataman pitäjän määritelmään olisi, että sataman pitäjä olisi oikeushenkilö. Kyseessä on kansallinen tarkennus, jolla pyritään varmistamaan, ettei sataman määritelmän edellä kuvattu laajentuminen aiheuta sitä, että sataman pitäjälle tulevat vaatimukset kohdistuisivat yksityisiin kiinteistönomistajiin, kuten mökkeilijöihin. Yksityisten laitureiden määrä Suomessa on arviolta vähintään 200 000, joten näiden rajaaminen jätteiden vastaanottoa satamassa koskevan sääntelyn ulkopuolelle olisi erittäin tärkeää.

Uutena 49 kohdana ehdotetaan määriteltävän unionin satamapalveluasetus, johon viitattaisiin lain 10 lukuun ehdotettavissa muutoksissa.

Uudeksi 50 kohdaksi ehdotettu satamassa olevan vastaanottolaitteen määritelmä vastaisi alusjätedirektiivin mukaisen satamassa olevan vastaanottolaitteen määritelmään. Siihen viitattaisiin 9 lukuun ehdotetuissa muutoksissa.

Uudeksi 52 kohdaksi ehdotetaan seurantadirektiivin määritelmää. Direktiivin määrittely olisi tarpeen 10 ja 12 lukuihin ehdotettavien viittausten vuoksi.

Lisäksi seuraavat nykyiseen 2 §:ään sisältyvät määritelmät säilyisivät ennallaan, mutta niiden numerointi muuttuisi, kun määritelmät järjestettäisiin aakkosjärjestykseen: AFS-yleissopimus (1 kohta), aine (2 kohta), alus (3 kohta), aluevedet, sisäiset aluevedet ja aluemerit (5 kohta), aluskierrätysasetus (7 kohta), alusliikennepalvelun tarjoaja (8 kohta), bruttovetoisuus (10 kohta), Helsingin sopimus (11 kohta), haitallinen aine (12 kohta), hyväksytty luokituslaitos (16 kohta), Itämeren alue (18 kohta), kalastusalue (19 kohta), kansainvälinen liikenne (20 kohta), kemikaalisäiliöalus (21 kohta), kiinnittymisenestojärjestelmä (22 kohta), kotimaanliikenne (24 kohta), käsitelty käymäläjätevesi (25 kohta), käymäläjätevesi (26 kohta), laiturissa oleva alus (27 kohta), markkinoille saattaminen (30 kohta), matkustaja-alus (32 kohta), nestemäinen aine (36 kohta), painolastivesi (37 kohta), painolastiveden käsittely (38 kohta), painolastivesiyhteisö-sopimus (39 kohta), Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen alus (41 kohta), sedimentit (51 kohta), sisävesialus (53 kohta), sisävesialue (54 kohta), SOLAS-yleissopimus (55 kohta), Suomen vesialue (56 kohta), talousvyöhyke (57 kohta), TBT-asetus (58 kohta), valmiste (60 kohta), ympäristön pilaantuminen (61 kohta), öljy (62 kohta), öljypitoinen seos (63 kohta), öljysäiliöalus (64 kohta).

**3 §. Lain soveltamisala.** Nykyistä 3 momenttia ehdotetaan muutettavan tarkentamalla, että merenkulun ympäristönsuojelulakia sovelletaan aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon nimenomaan satamassa, ja lisäämällä viittaus lain 9 ja 10 lukujen sääntelyyn.

Pykälän 4 momentin viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin yleissopimuksen ehdotetun määritelmän mukaiseksi (MARPOL-yleissopimus).

Lisäksi 3 §:ään ehdotetaan lisättävän uusi 5 momentti, jonka mukaan 9 ja 10 lukujen sääntelyä ei sovellettaisi eräisiin sataman määritelmän täyttäviin paikkoihin tai alueisiin. Ensinnäkin momentin 1 kohdalla soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen satamat. Ensin mainitussa luvussa säädetään satamien vastaanottojärjestelyistä aluksilta peräisin oleville jätteille, kuten vastaanottolaitteita ja jätehuoltosuunnitelmaa koskevista vaatimuksista. Jälkimmäinen luku koskee jätteiden jättämisestä satamaan, mukaan lukien aluksilta perittäviä maksuja, jätteiden ennakoilmoituksia ja jätteiden jättämistä koskevia tositteita. Kyse on vaatimuksista, joiden noudattaminen voi aiheuttaa haasteita Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alusten toiminnallisille tarpeille. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen satamien rajaaminen sääntelyn ulkopuolelle olisi puolestaan tarpeen, koska esimerkiksi jätehuoltosuunnitelmassa edellytettävää tietoa vastaanottolaitteiden sijainnista voi olla mahdoton antaa ilman sataman muuhun toimintaan liittyvien salassa pidettävien tietojen julkaisemista. Lisäksi mainittujen viranomaisten satamia ei ole pääasiassa tarkoitettu muiden kuin kyseisten viranomaisten käyttämien alusten käyttöön, mikä puoltaa sitä, ettei sataman jätehuoltoa koskevia tietoja ei ole tarpeen julkaista. Myöskään alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan direktiiviä ei sovelleta valtion aluksiin eikä niiden yleensä käyttämiin satamiin.

Momentin 2 kohdalla puolestaan rajattaisiin 9 ja 10 lukujen soveltamisalan ulkopuolelle sisävesillä sijaitsevat huvivenesatamat, joiden aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Ehdotettavan rajauksen muotoilu vastaisi nykyisen 1 luvun 2 §:n mukaista sataman määritelmän rajausta. Alusjätedirektiivi soveltuu vain merialueiden rannoilla sijaitseviin satamiin, mutta kansallisesti aluksilta peräisin olevien jätteiden jättämistä satamaan koskevaa sääntelyä on sovellettu myös sisävesillä. Alusjätedirektiivin mukainen sataman määritelmä on huomattavasti nykyistä kansallista sataman määritelmää tiukempi ja siten sataman määritelmän muuttaminen aiheuttaisi sen, että merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukujen sääntely soveltuisi satoihin uusiin satamiin sisävesillä. Momentin 2 kohdan rajauksella pyritäänkin varmistamaan, että kansallisen sääntelyn soveltamisala ei laajentuisi kohtuuttomasti sisävesillä sijaitsevien satamien osalta sataman määritelmän laajennuksesta huolimatta. Joitain kymmeniä uusia sisävesillä sijaitsevia huvivenesatamia sääntelyn piiriin tulisi, sillä rajauksen tulkinnassa tulisi jatkossa ottaa huomioon 9 luvun 4 §:ään ehdotettu kirjaus, jonka mukaan yksityiskohtaiset sataman vastaanottolaitteita koskevat vaatimukset koskisivat jatkossa kaikkia vähintään 25 venepaikan satamia. Siten 25 venepaikan satamaa ei voisi enää pitää vähäisenä. Venepaikkojen määrää ei kuitenkaan tulisi pitää ainoana vähäisyyden arvioinnissa käytettävänä tekijänä, vaan huomioon tulisi ottaa kaikki mainitut tekijät. Esimerkiksi sataman palveluiden arvioinnissa on merkitystä sataman aukioloajoilla ja satamassa mahdollisesti työskentelevien henkilöiden määrällä.

Momentin 3 kohdalla rajattaisiin 9 ja 10 lukujen sääntelyn ulkopuolelle huvivenesatamat, jotka on tarkoitettu vain kulkuun asuin- tai vapaa-ajan kiinteistöille. Säännöksellä rajattaisiin lain 9 ja 10 lukujen sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle sataman määritelmän mukaan satamina pidetyt paikat, joihin ei kuitenkaan kerry aluksilla syntyvää jätettä, vaan joiden kautta kulkee ainoastaan sellaisilla kiinteistöillä syntyvää jätettä, jonne kyseisestä satamasta kuljetaan. Tällaisia paikkoja ovat ennen kaikkea niin kutsutut mökkiyhteyslaiturit, joilta kuljetaan saareissa sijaitseville asuin- ja vapaa-ajan kiinteistöille. Tällaisten kiinteistöjen jätehuoltoa koskevat jätelainsäädännön vaatimukset, joten kiinteistöiltä peräisin olevat jätteet tulevat jo olemassa olevien vaatimusten mukaan kerätyksi ja käsitellyksi tavalla, jolla vältetään jätteiden päätyminen mereen.

Momentin 4 kohdalla rajattaisiin 9 ja 10 lukujen soveltamisen ulkopuolelle satamat, jotka ovat ainoastaan luonnollisten henkilöiden ei-kaupallisessa käytössä ja jotka sijaitsevat yhteisalueain (758/1989) mukaisilla yhteisillä alueilla tai joiden käyttöoikeus perustuu yhteiseen erityiseen etuun. Säännöksellä rinnastettaisiin niin kutsutut yhteiset rannat yksityishenkilöiden omiin rantoihin. Kyse on kiinteistöjen jakamisen yhteydessä historiallisesti yhteisiksi jätetyistä alueista. Yhteiset rannat ovat usein venevalkamia ja niissä on usein vain muutamia osakaskiinteistöjä, joten ne rinnastuvat käyttötarkoitukseltaan luonnollisten henkilöiden omiin rantoihin.

Pykälän 1 ja 2 momentti säilyisivät nykyisessä muodossaan.

## **2 luku Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**

**1 §. Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin päästökIELLON soveltamisesta myös muihin kuin mineraalipohjaisiin öljyihin. Nykyinen päästökIELTO koskee vain MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia öljyjä, mutta ehdotus laajentaisi päästökIELLON koskemaan myös sellaisia öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä ja muita niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä haitallisia aineita. Nämä aineet ovat meriympäristön kannalta yhtä haitallisia kuin mineraaliöljypohjaiset aineet. Niitä myös käytetään aluksilla koneistoissa taikka polttoaineena vastaavalla tavalla kuin mineraaliöljyjä. Valvonta- ja torjuntaviranomaiset myös käyttävät samoja menetelmiä tämän ainejoukon valvontaan ja torjuntaan, joten olisi perusteltua, että niistä säännellään yhdenmukaisesti, jolloin erottelua mineraaliöljyjen ja ei-mineraalipohjaisten öljyjen välillä ei

tarvitsisi sanktiota määrättäessä tehdä. Öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita haitallisia hiilivedyiksi luokiteltavia aineita tai niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä muita haitallisia aineita ei saisi myöskään päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssi-veden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella tai Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta.

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

**3 §.** *Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset, 4 §. Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset, 5 §. Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle, 6 §. Öljypäiväkirja, 7 §. IOPP-todistuskirja, 9 §. Porauslautat ja muut alustat sekä 10 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 31 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

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

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan luvun säännöksiä sovellettaisiin lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyjen vaarallisten kiinteiden irtolastien ja jätteiden siirtoihin sekä polttoaineiden toimittamiseen alukselta toiseen. Haitalliset aineet on määritelty 1 luvun 2 §:n 13 kohdassa. Määritelmä kattaa öljyt, haitalliset nestemäiset aineet, käymäläjäteveden ja kiinteän jätteen sekä seokset, joissa on jotain haitallista ainetta. Siten 2 a luvun sääntely laajenisi kattamaan öljylastien lisäksi muidenkin haitallisia aineita sisältävien lastien siirrot, jotka mereen päästessään aiheuttaisivat ympäristön pilaantumista. Näitä ovat esimerkiksi nestemäiset ja kiinteät meriympäristölle haitalliset kemikaalit. Sääntely kattaisi myös biopolttoaineet, sillä niiden katsotaan kuuluvan aineen koostumuksesta riippuen joko öljyihin tai haitallisiin nestemäisiin aineisiin. Lisäksi sääntelyn ehdotetaan soveltuvan ihmishengelle vaarallisiin kiinteisiin irtolasteihin siten kuin ne on määritelty SOLAS-yleissopimuksen alla, koska haitallisten aineiden määritelmä ei kata niitä, vaikka mereen päätyessään nekin voivat aiheuttaa meren pilaantumista tai vaaraa tai vahinkoa meren eliöille. Jätteet mainittaisiin soveltamisalassa erikseen, sillä vaikka ne määritellään 1 luvun 2 §:n 13 kohdassa haitallisiksi aineiksi, niitä ei voida pitää lasteina.

Luvun säännöksiä sovellettaisiin myös polttoaineiden toimittamiseen alukselta toiselle eli niin kutsuttuun bunkraukseen. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin polttoaineen määritelmästä siten



kuin sitä sovelletaan 2 a luvussa. Polttoaineilla tarkoitettaisiin meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, kaasua tai muuta matalan leimahduspisteen polttoainetta käyttäviä aluksia koskevassa kansainvälisessä turvallisuussäännöstössä (jäljempänä IGF-säännöstö) tarkoitettuja polttoaineena käytettäviä kaasuja ja muita matalan leimahduspisteen polttoaineita sekä biopolttoaineita. Meriliikenteessä käytettävillä polttoaineilla tarkoitetaan 1 luvun 2 §:n 36 kohdan mukaisesti raakaöljystä saatavia nestemäisiä polttoaineita, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään aluksella. Määritelmä kattaa meriliikenteessä käytettävät dieselöljyt ja kaasuöljyt. Polttoaineena käytettävät kaasut ja muut matalan leimahduspisteen polttoaineet on määritelty IGF-säännöstössä, jonka 2.2.18 säännön mukaan kaasulla tarkoitetaan nesteitä, joiden kaasupaine ylittää 37,8°C:n lämpötilassa 0,28 MPa, ja jonka 2.2.28 säännön mukaan matalan leimahduspisteen polttoaineilla tarkoitetaan kaasua- tai nestemäisiä polttoaineita, joiden leimahduspiste on suljetun kupin menetelmällä määritettynä alle + 60 °C . Siten muun muassa nesteytetyn maakaasun toimittaminen alukselle kuuluisi sääntelyn piiriin. Sääntely kattaisi myös biopolttoaineiden toimittamisen alukselta toiselle. Biopolttoaine ehdotetaan määriteltävän 1 luvun 2 §:n 9 kohdassa. Määritelmässä viitattaisiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä kehitettyihin biopolttoaineiden ja energiaintensiivisten polttoaineiden määritelmiin.

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

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

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

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

Toistaiseksi öljylastinsiirtojen toteuttamista varten on nimetty kaksi aluetta. Nämä alueet ovat Kalbådagrundin ankkuripaikka Suomenlahdella ja Svartbäckin ankkuripaikka Porvoon Kilpilahden edustalla<sup>10</sup>. Sääntelyn kohteen laajentuessa lienee tarpeen nimetä uusia alueita.

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

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

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

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muita siirtoja kuin öljylastien STS-siirtoja ja toimituksia koskevista menettelytapaohjeista. Vastaavaa säännöstä ei ole nykyisessä 2 §:ssä. Momentin mukaan edellä 1 §:ssä tarkoitettuun siirtoon tai toimitukseen, ei kuitenkaan STS-siirtoon, osallistuvan aluksen olisi kuvattava kyseisen siirron tai toimituksen menettelytapaohjeet. Menettelytapaohjeesta säätämällä pyritään varmistamaan, että alus laatii toimintaohjeet myös polttoaineen toimituksia ja muita lastinsiirtoja kuin STS-siirtoja varten. STS-siirtosuunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettu standardiasiakirja, joten muihin lastin siirtoihin ja polttoaineen toimittamiseen osallistuvilta aluksilta ei sitä voida vaatia. Siksi ehdotetaan menettelytapaohjeen laatimisvelvoitetta. Monilla lastinsiirtoja tekevillä aluksilla on jo sellainen. Tyypillisesti menettelytapaohje sisältyy aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään, joka perustuu IMO:n kansainväliseen johtamissäännöstöön laivojen turvallisesta toiminnasta ja ympäristön

---

<sup>10</sup> Liikenteen turvallisuusviraston päätös 19.12.2017, Dnro TRAFI/398315/03.04.01.00/2017

pilaantumisen ehkäisemisestä (ISM-säännöstö). ISM-säännöstö on saatettu Euroopan unionin alueella voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 336/2006 kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta. Velvollisuutta sisällyttää 2 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään ei kuitenkaan olisi.

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

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin öljylastien STS-siirtoja koskevan ennakoilmoituksen sisällöstä. Kuten nykyisin edellytetään 3 §:ssä 2 momentin toisessa virkkeessä, STS-siirtoa koskevaan ennakoilmoitukseen olisi sisällytettävä MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 42 säännön mukaiset tiedot.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ennakoilmoituksen sisällöstä, joka koskee muita lastien ja jätteiden siirtoja ja polttoaineen toimituksia kuin STS-siirtoja. Kyseessä olisi uusi säännös. Momentissa tarkoitettujen siirtojen ja toimitusten ennakoilmoituksen sisällöstä voitaisiin säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Ilmoitettavia tietoja koskevat vaatimukset olisivat soveltuvilta osin vastaavat kuin öljylastinsiirtoja koskevat vaatimukset. Siten ennakoilmoituksen yhteydessä olisi tarkoitus vaatia operaation osallistuvien alusten perustietojen, suunnitellun operaation alkamispäivämäärää, kestoa ja maantieteellistä sijaintia, siirron suorittamistapaa, siirrettävän lastin tai toimitettavan polttoaineen tyyppiä ja määrää sekä operaation palveluntarjoajaa tai kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevien tietojen toimittamista. Lisäksi vaadittaisiin vahvistusta siitä, että aluksella on 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje.

Pykälän 5 momentti koskisi tietojen antamista poikkeustilanteissa, joissa kaikkia 3 ja 4 momentissa tarkoitettuja tietoja ei olisi saatavilla 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta. Säännös vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 4 momenttia, mutta säännökseen lisättäisiin sääntelyn kohteen laajentamisesta kaikkien haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoihin ja polttoaineiden toimituksiin edellyttämät muutokset. Momentissa säädettäisiin, että siirrosta tai toimituksesta olisi ilmoitettava vähintään 48 tuntia ennen sen toteuttamista, vaikka kaikkia 3 ja 4

momentissa tarkoitettuja tietoja ei olisi vielä saatavilla. Lisäksi puuttuvat tiedot olisi toimitettava viranomaisille niin pian kuin mahdollista. Edelleen 5 momentissa säädettäisiin myös ilmoitettavien tietojen päivittämisestä. Jos 3 ja 4 momenteissa tarkoitettavat tiedot muuttuisivat ennen suunnitellun siirron tai toimituksen toteuttamista, olisi siitä jatkossa välittömästi ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle 1 momentissa tarkoitetulla tavalla.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin siirtoja ja toimituksia koskevien tietojen välittämisestä viranomaisten kesken. Se vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 5 momenttia, mutta sisältäisi ne tarvittavat lakitekniset muutokset, jotka koskevat sääntelyn yleistä laajentumista öljylastien STS-sirroista muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoihin ja polttoaineiden toimituksiin.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta kieltää suunniteltu yksittäinen 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus meriympäristön suojeluun tai alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä erityisistä syistä. Säännös vastaisi pääpiirteissään nykyisen 1 §:n 4 momenttia. Säännös siirrettäisiin alueiden nimeämistä koskevasta pykälästä ennakoilmoituksia koskevaan pykälään, koska kieltä perustuisi ennakoilmoituksista saatavien tietojen perusteella tehtävään harkintaan. Sisällöllisesti pykälässä olisi uutta se, että jatkossa kieltä voisi perustua myös alusturvallisuuteen liittyviin syihin, kun se nykyisellään voi perustua vain ympäristönsuojeluun liittyviin syihin. Toimivaltaisella viranomaisella eli Liikenne- ja viestintävirastolla olisi siten jatkossa mahdollisuus puuttua sellaisiin tilanteisiin, joissa aiheutuu vaaraa joko siirtoon tai toimitukseen osallistuvalla aluksella tai muulla alusliikenteelle. Käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto olisi yhteydessä alukseen mantereelta käsin, eikä aluksella vierailtaisi.

Lisäksi on syytä huomata, että Rajavartiolaitos voi pelastuslain (379/2011) 36 b §:n nojalla määrätä ryhdyttäväksi sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi, jos Suomen aluevesillä tai talousvyöhykkeellä alus uppoaa, joutuu karille tai yhteentörmäyksen osapuoleksi, saa vuodon tai konevian taikka muutoin joutuu tilaan, johon liittyy ilmeinen öljyn tai muun haitallisen aineen vuodon vaara. Siten Rajavartiolaitos voi jo nykyisen lainsäädännön puitteissa puuttua myös lastinsiirtoihin ja bunkraukseen liittyviin vaaratilanteisiin edellä mainittujen ehtojen täytyessä, eikä Rajavartiolaitoksen oikeudesta puuttua 1 §:ssä tarkoitettuihin siirtoihin ja toimituksiin vaaratilanteissa ole tarpeen säätää merenkulun ympäristönsuojelulaissa.

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyistä 6 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta antaa säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä. Kuten 1 momentin asetuksenantovaltuus, myös määräyksenantovaltuus kattaisi myös 2 a luvun koko soveltamisalan, kuten sitä ehdotetaan muutettavan. Uutena valtuutena momentin 1 kohdassa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä 1 §:ssä tarkoitetuista alueista, joille siirrot ja toimitukset on rajattu. Toistaiseksi alueet on nimetty Liikenne- ja viestintäviraston (ja sen edeltäjän, Liikenteen turvallisuusviraston) päätöksellä. Muutoksella pyritään yksinkertaistamaan alueiden nimeämistä koskevaa prosessia, sillä alueiden nimeäminen olisi hallinnollisesti helpompaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä kuin päätöksellä. Siirtojen käytännön järjestämistä koskeva määräyksenantovaltuus päivitettäisiin siten, että se kattaisi kaikki 1 §:ssä momentissa tarkoitettuja siirrot ja toimitukset. Siitä säädettäisiin 2 momentin 2 kohdassa. STS-siirtosuunnitelman sisällöstä säädettäisiin momentin 3 kohdassa.

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

### **3 luku** *Öljypäästömaksu*

**1 §.** *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus.* Merenkulun ympäristönsuojelulakia sovelletaan pääosin Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä purjehtiviin aluksiin (1 luku 3 §). Myös lain 2 luvun 1 §:n mukaan öljypäästöt on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Kuitenkin öljypäästömaksun soveltamisala on 3 luvun 1 §:ssä rajattu aluevesiin ja talousvyöhykkeeseen. Tämä tarkoittaa, että sisävesillä tapahtuvasta 2 luvun 1 §:n mukaisen päästökiellon rikkomisesta sisävesillä ei voimassa olevan lain mukaan voi määrätä öljypäästömaksua. Öljyn päästökiellon rikkomisesta on tällöin seuraamuksena rikosoikeudellinen rangaistus aluksen päällikölle tai konepäällikölle, eikä laivanisäntää tai omistajaa useimmiten sanktioida. Nykyinen tilanne on koettu haasteelliseksi ennen kaikkea ympäristöltään herkällä ja vilkkaasti liikennöidyillä Saimaalla ja Saimaan kanavassa.

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

Ehdotetaan, että pykälän 1 momentissa säädettävää öljypäästömaksun soveltamisalaa laajennettaisiin kattamaan aluevesien ja talousvyöhykkeen sijaan koko Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen, jolloin öljypäästömaksu voitaisiin määrätä myös sisävesillä tapahtuneesta öljypäästöstä. Poliisi on jo nykyisin valvova viranomaisena sisävesillä tapahtuvien öljypäästöjen osalta, joten muutoksella ei olisi merkitystä käytännön valvonnan kannalta. Erona olisi vaihtoehtoinen, rikosoikeudellista rangaistusta tehokkaampi ja taloudellisesti tuntuvampi hallinnollinen prosessi, jolla tapahtuneesta öljypäästöstä sanktioitaisiin. Maksun määräisi, kuten merialueellakin, Rajavartiolaitos lain 3 luvun 5 §:n nojalla. Suoritettuaan tutkinnan poliisi valvovana viranomaisena ilmoittaisi Rajavartiolaitokselle tarvittavat tiedot maksun määräämiseksi. Nykyisen lain 3 luvun 6 §:ssä säädetään Rajavartiolaitoksen oikeudesta pysäyttää alus 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Saman luvun 8 §:ssä säädetään virka-apusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa. Koska Rajavartiolaitos on maksun määräävä viranomaisena, on se myös oikea viranomaisena tekemään päätöksen mahdollisesta aluksen pysäyttämisestä ja vakuuden asettamisesta. Käytännössä alukseen kohdistuvat maksusaatavan turvaamiseksi mahdollisesti tarvittavat fyysiset toimet aluksen pysäyttämiseksi suoritaisi sisävesillä poliisi virka-apuna Rajavartiolaitoksen pyynnöstä.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan myös lisättäväksi, että öljypäästömaksu voitaisiin määrätä myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämistä. 2 luvun 1 §:n päästökieltoa ehdotetaan laajennettavan näihin aineisiin, joten samalla ehdotetaan myös sanktiosäännösten laajentamista koskemaan näiden aineiden veteen päästämistä.

**1 a §.** *Arvio päästön aiheuttaman vahingon tai sen vaaran huomattavuudesta.* Lakiin ehdotettavassa uudessa pykälässä säädettäisiin menettelystä, jolla arvioidaan alusten öljypäästöjen vahingon tai sen vaaran huomattavuutta meriympäristölle silloin, kun on kyse ulkomaisen aluksen kauttakulussa tekemästä öljypäästöstä. On huomattava, että öljypäästöstä voi aiheutua Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille myös muuta kuin ympäristöön kohdistuvaa vaaraa ja vahinkoa, jota tässä pykälässä ehdotettu arviointimenettely ei koske, vaan sitä arvioitaisiin muilla tavoin.

Ehdotetun uuden pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, miten arvioidaan öljypäästöstä aiheutuvan vahingon tai sen vaaran huomattavuutta. Momentin mukaan arvion öljypäästön aiheuttamasta vahingosta tai sen vaarasta ja sen huomattavuudesta meriympäristölle tekisi Suomen ympäristökeskus aina silloin, kun on kyse ulkomaisen aluksen päästöstä talousvyöhykkeellä. Arviolausunto laadittaisiin ennalta määrätyn kriteeristön pohjalta, jonka sisällöstä ja muodosta säädettäisiin tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelusta annetulla valtioneuvoston asetuksella. Päästön katsottaisiin aiheuttavan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa silloin, kun yksi tai useampi asetuksessa määritetyistä laatutekijöistä kärsisi vahinkoa tai vaarantuisi.

Toimivalta puuttua kauttakulussa olevien ulkomaisten alusten talousvyöhykkeellä tekemiin öljypäästöihin pohjautuu YK:n merioikeusyleissopimuksen 220 artiklaan. Toimivallan edellytyksenä pidettyä rantavaltion rantaviivalle tai tähän liittyville eduille tai sen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilte aiheutuvaa huomattavan vahingon tai sen vaaran käsitettä ei ole kuitenkaan merioikeusyleissopimuksessa määritetty. Näin ollen on yleisesti tunnustettu, että sen määrittely ja tulkinta on jätetty kunkin rantavaltion erikseen arvioitavaksi. Tämä on luonnollista, sillä olisi mahdotonta määritellä globaalisti, mitä katsotaan huomattavaksi vahingoksi tai sen vaaraksi. Huomattava vahinko tai sen vaara riippuu suuresti määrin merialueesta (ekosysteemistä, lajeista ja luontotyypeistä), jolla päästö tapahtui, ja ekosysteemipalveluista, joita pilaantunut ja/tai uhanalainen merialue kyseiselle rantavaltiolle tuottaa. Objektiiivisesti tarkasteltuna on selvää, että sama (pienikin) määrä öljyä yhtäällä voi olla huomattavasti vahingollisempaa kuin toisaalla. Myös merioikeusyleissopimuksen 193 artikla tukee vahvaa kansallista käsitelmääritelyä tältä osin, sillä sen mukaan valtioilla on täysivaltainen oikeus hyödyntää luonnonvarojaan ympäristöpolitiikkansa ja meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskevan velvollisuutensa mukaisesti. Näin ollen rantavaltion ympäristöpolitiikka ja sen soveltaminen käytännössä vasta konkreettisesti osoittaa, mikä nähdään huomattavana vahinkona tai sen vaarana rantavaltion rantaviivalle tai luonnonvaroilte

Korkeimman oikeuden tapauksessa KKO 2019:61 omaksuma tulkintakäytäntö on nostanut huomattavan vahingon tai sen vaaran täyttymisen kynnyksen hyvin korkealle. Siten huomattavan vahingon tai sen vaaran määritelmää olisi täsmennettävä ja sen perusteet vietävä lain tasolle, jotta Itämeren suojelun korkea taso sekä sanktioinnin tehokkuus voidaan varmistaa silloin, kun on tapahtunut laitton öljypäästö.

Huomattavan vahingon vaaran määrittelemine kansallisesti on perusteltavissa MARPOL-yleissopimuksen ja Helsingin sopimuksen päästökieltojen sekä Itämeren erityisaluestatuksen avulla, jolloin Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen erityislaatuudesta johtuen sellaisen päästön, joka katsotaan vähäistä merkittävämmäksi, tulkittaisiin aiheuttavan vähintään abstraktin vahingon vaaran. Tämä oikeuttaisi rantavaltion ryhtymään toimenpiteisiin sekä määräämään sanktion merioikeusyleissopimuksen 211 artiklassa viitatus MARPOL-yleissopimuksen päästökielellon rikkomisen vuoksi.

Varovaisuusperiaate on noussut yhdeksi merkittävimmistä periaatteista kansainvälisessä ympäristöoikeudessa. Helsingin sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolet noudattavat varovaisuusperiaatetta eli ryhtyvät ehkäiseviin toimiin silloin, kun on syytä olettaa, että suoraan tai välillisesti merelliseen ympäristöön johdettu aine tai energia saattaa olla vaaraksi ihmisten terveydelle tai vahingoittaa elollisia luonnonvaroja ja merellisiä ekosysteemejä, alentaa virkistysarvoja tai haitata muuta meren oikeutettua käyttöä, vaikka päästöjen ja niiden väitettyjen vaikutusten välisestä syy-yhteydestä ei ole lopullista näyttöä. Helsingin sopimuksen mukaisen varovaisuusperiaatteen tehokas soveltamine öljypäästötapauksissa edellyttäisi myös vahingon tai sen vaaran kriteerin tiukkaa tulkintaa. Koska tätä termiä tai muitakaan ympäristövahinkoon viittaavia termejä ei merioikeusyleissopimuksessa tyhjentävästi määritellä, tulisi varovaisuusperiaatetta noudattaa siinä riskiarviossa, joka kunkin öljypäästön osalta tehdään. Riskiarviossa olisi myös huomioitava alueelliset tekijät, jotka voivat vaikuttaa UNCLOS 220 artiklan 6 kohdan soveltamiskynnykseen.

Arvioitaessa päästön vahingon abstraktia tai konkreettista luonnetta öljypäästömaksun määräämisen edellytykseksi ei voitaisi katsoa sitä, että viranomaiset olisivat ryhtyneet öljyntorjuntatoimenpiteisiin öljypäästön vuoksi eikä torjuntatoimiin ryhtymättömyydestä voida tehdä johtopäätöksiä öljypäästön vahingollisuudesta. Mikäli päästön huomattavuuskriteerin täytyminen edellyttäisi esimerkiksi torjuntatoimiin ryhtymistä, johtaisi se tilanteeseen, jossa rantavaltion kannattaisi aina ryhtyä torjuntatoimiin ”varmuuden vuoksi” jo pelkästään aluksen mahdollisen

sanktioinnin näkökulmasta. Tätä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Välittömiin torjuntatoimenpiteisiin ryhtyminen voi lisäksi olla vaikeaa esimerkiksi keliolosuhteiden tai muiden syiden vuoksi, vaikka olisi ilmeistä, että päästö laajuudeltaan ja määrältään aiheuttaisi huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Suomen ympäristökeskus on Suomen johtava merellisen ympäristön asiantuntijaorganisaatio. Tästä syystä olisi perusteltua, että arvion päästön huomattavuudesta tekisi nimenomaan Suomen ympäristökeskus. Rajavartiolaitos on jo nykyisin pyytänyt lausuntoja Suomen ympäristökeskukselta öljypäästöjen ympäristövahingoista. Havaitusta öljypäästöstä annettavan Suomen ympäristökeskuksen lausunnon roolia ja asemaa vahvistettaisiin tällä muutoksella siten, että lausunto ei jättäisi tulkinnanvaraa päästön huomattavuusarvioinnissa silloin, kun kyse on ulkomaisen aluksen talousvyöhykkeellä tekemästä päästöstä. Nyt ehdotetulla pykälällä ei rajoitettaisi Rajavartiolaitoksen mahdollisuutta pyytää Suomen ympäristökeskukselta arviolausuntoa myös muista kuin edellä mainituista öljypäästöistä.

MARPOL-yleissopimuksen ja Helsingin sopimuksen tunnustamien Itämeren erityispiirteiden ohella Itämerellä tapahtuvaa öljypäästöstä aiheutuvan ympäristövahingon kriteeristöä tulisi tarkastella yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/56/EY eli niin kutsutun meristrategiapuitedirektiivin, yhteisön vesipolitiikan puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/60/EY eli niin kutsutun vesipuitedirektiivin, luontotyyppejen sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta annetun neuvoston direktiivin 92/43/ETY eli niin kutsutun luontodirektiivin ja luonnonvaraisten lintujen suojelusta annetun neuvoston direktiivin 79/409/ETY eli niin kutsutun lintudirektiivin sekä näihin liittyvän kansallisen lainsäädännön asettamassa viitekehyksessä. Näissä direktiiveissä asetetaan kriteeristöä ja normistoa hyvän ekologisen tilan saavuttamiselle sekä tiettyjen haavoittuvaisten lajien suojelulle ja erityistarpeiden huomioimiselle. Meristrategiapuitedirektiivissä asetetaan erityisesti kriteerit meren hyvälle tilalle Suomessa ja EU:n laajuisesti, sisältäen mm. meriympäristön hyvän tilan kuvaajat. Direktiivejä tulkitsemalla voidaanakin todeta unionin tunnistavan Itämeren ekosysteemien herkkyyden ja täten haavoittuvuuden pienemmän öljypäästön tapauksessa. Tähän peilaten UNCLOS 220 artiklan 6 kohtaa tulisi tulkita siten, että öljypäästö katsotaan aiheuttavan vahinkoa tai sen vaaraa rantavaltion luonnonvaroille taikka ympäristölle varsin herkästi.

Suomen ympäristökeskuksen velvollisuudesta antaa lausunto päästön huomattavuudesta säädettäisiin ehdotetun pykälän 1 momentissa. Jotta lausunnon roolia voitaisiin vahvistaa ja sen objektiivisuutta parantaa, säädettäisiin lain kohdassa, että lausunto tulee antaa vakiomuotoisena. Vakiomuotoisen lausunnon vähimmäissisällöstä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella, jotta sen voidaan eksplisiittisesti todeta olevan osa kansallista lainsäädäntöämme. Lausunnon objektiivisuuden vuoksi lausuntoa annettaessa sovellettaisiin ennalta määrättyä kriteeristöä, jonka minkä tahansa osa-alueen riskikriteerien täytyessä voitaisiin todeta vahingon tai sen vaaran määritelmän täytyvän. Kriteeristön olisi saatava valtuutuksensa lainsäädännöstä, jotta rantavaltion toimivallan syntyminen olisi selvästi näytettävissä, eikä toimivaltakysymys nousisi tulevaisuudessa maksua määrättäessä ratkaisevaksi tekijäksi tilanteessa, jossa öljypäästö on kiistatta pystytty todentamaan. Ehdotetun 1 momentin mukaan päästön katsottaisiin aiheuttavan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa silloin, kun yksi tai useampi asetuksessa määritetyistä kriteeristön laatutekijöistä kärsisi vahinkoa tai vaarantuisi. Öljypäästömaksun määrittäminen perustuu kuitenkin aina kokonaisarvioon, josta meriympäristöön kohdistuvaa vahinkoa tai vaaraa koskeva arviointi on yksi merkittävä osa, mutta tämä ei kuitenkaan määritä esimerkiksi öljypäästömaksun suuruutta.



Ehdotetun 1 a §:n 2 momentissa säädettäisiin Rajavartiolaitokselle varattavasta mahdollisuudesta esittää Suomen ympäristökeskukselle tapauksen tutkinnan kannalta olennaisia kysymyksiä ja tarkennuksia, joihin Suomen ympäristökeskus öljypäästöstä laatimassaan lausunnossa olisi velvollinen ottamaan kantaa. Öljypäästöt ovat aina tapauskohtaisia ja eroavat toisistaan, minkä vuoksi olisi perusteltua, että valvontaviranomainen voisi täydentää vakiomuotoista lausuntoa sisällöllisesti tietyn öljypäästön kannalta olennaisilla seikoilla. Ehdotetulla momentilla tehostettaisiin viranomaisten keskinäistä vuoropuhelua ja yhteistyötä öljypäästömaksun määrittämistä koskevassa prosessissa.

**5 §. Öljypäästömaksun määrääminen.** Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 2 momentti, jonka mukaan Rajavartiolaitoksen olisi maksua määrätessään kuultava Suomen ympäristökeskusta ehdotetun 1 a §:n mukaisesti silloin, kun on kyse kauttakulussa olevan ulkomaisen aluksen Suomen talousvyöhykkeellä tekemästä öljypäästöstä. Momentti tukisi ehdotetun uuden 1 a §:n menettelyn toteutumista ja vahvistaisi Rajavartiolaitoksen ja Suomen ympäristökeskuksen välistä yhteistyötä öljypäästöjen ympäristövahinkojen ja niiden aiheuttaman meriympäristöön kohdistuvan riskin arvioimisessa. Lisätyllä momentilla vahvistettaisiin, että Suomen ympäristökeskus meriympäristön asiantuntijaorganisaationa on ensisijainen taho arvioimaan öljypäästön huomattavuutta ja vahingollisuutta meriympäristölle. Vaikka ehdotettu muotoilu velvoittaisikin Rajavartiolaitosta kuulemaan Suomen ympäristökeskusta vain talousvyöhykkeellä tapahtuvista ulkomaisen kauttakulussa olevan aluksen päästöistä, ei tämä rajaisi Suomen ympäristökeskuksen roolia myös muualla kuin talousvyöhykkeellä tapahtuvien öljypäästöjen arvioinnissa. Kuten tähänkin asti, Rajavartiolaitoksella olisi mahdollisuus pyytää Suomen ympäristökeskukselta lausuntoa myös muista kuin talousvyöhykkeellä tapahtuvista öljypäästöistä, joiden vahingollisuutta meri- tai sisävesiympäristölle Suomen ympäristökeskus asiantuntijaroolissaan olisi oikea taho arvioimaan.

**8 §. Ilmoittaminen ja virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa.** Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavan siten, että pykälä kattaisi virka-avun lisäksi myös viranomaisten keskinäiseen ilmoittamisvelvollisuuteen liittyvää sääntelyä. Pykälään ehdotetaan säädettäväksi uusi 1 momentti, jonka mukaan Rajavartiolaitoksen tulisi ilmoittaa Suomen ympäristökeskukselle sellaisesta öljypäästöstä, josta Rajavartiolaitos käynnistää tarkemman tutkinnan. Pienistä, selvästi öljypäästömaksun soveltamisalan ulkopuolelle jäävistä öljypäästöistä ei tarvitsisi tiedottaa SYKE:ä, mutta Rajavartiolaitoksen tulisi tiedottaa SYKE:ä riittävän varhaisessa vaiheessa kaikista sellaisista tutkittavaksi otettavista öljypäästöistä, joista mahdollisesti määrätään öljypäästömaksu. Oikea-aikaisella tiedottamisella varmistettaisiin tältä osin toimiva viranomaisyhteistyö ja se, että Suomen ympäristökeskus voisi tarvittaessa lähettää paikalle oman asiantuntijan arvioimaan päästöä taikka pyytää Rajavartiolaitosta ottamaan tarvittavia näytteitä. Keskusrikospoliisin laboratorio tutkii öljypäästöistä otettavia näytteitä ja Rajavartiolaitos noudattaa näytteenotossa tätä poliisin ohjeistusta. Rajavartiolaitoksen ottamien näytteiden tulisi kuitenkin olla sellaisia, että päästölähteen tunnistamisen lisäksi ne olisivat riittäviä myös Suomen ympäristökeskuksen tekemien päästöjen ekologisten ja luonnontieteellisten vaikutusten arvioinnin kannalta. Tästä syystä on tärkeää, että Suomen ympäristökeskus saisi tiedon öljypäästöistä, jotta viranomaiset voisivat keskenään sopia tarkentavasti näytteenotosta kunkin tutkittavan öljypäästötapauksen osalta.

#### **4 luku Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

**1 §. Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus; 4 §. Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset; 5 §. Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle; 6 §. Menettelytapaohjeikirja; 7 §. Lastipäiväkirja; 8 §. Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat; 9 §. Lastin purkamisen ja säiliön pesun valvonta; 10 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset.** Mainittuja pykäläitä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen

muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 31 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

#### **5 luku** *Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen*

**1 §.** *Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus; 3 §.* *Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset; 4 §.* *Huvivenettä koskevat vaatimukset; 5 §.* *ISPP-todistuskirja; 7 §.* *Tarkemmat säännökset.* Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 31 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

#### **6 luku** *Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen*

**1 §.** *Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus.* Pykälän 2 momentilla säädetään momentin perustelujen<sup>11</sup> mukaan kiinteän jätteen poistokiellosta kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta. Pykälän 1 momentin päästökielto kattaa kuitenkin jo nykyisin kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta peräisin olevat jätteet aluksen määritelmän kautta. Siten nykyinen 2 momentti poistettaisiin tarpeettomana, ja nykyinen 3 momentti siirtyisi uudeksi 2 momentiksi. Samalla pykälän 1 momenttiin ehdotetaan kieliopillisia tarkennuksia, jotka eivät muuttaisi pykälän sisältöä.

Lisäksi 1 momentin ja uuden 2 momentin viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 31 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

#### **7 luku** *Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen*

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

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

**11 a §.** *Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia koskevat velvoitteet.* Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jonka mukaan meriliikenteen polttoaineen toimittajan, joka toimittaa meriliikenteen polttoainetta Suomessa, olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle harjoittavansa tällaista toimintaa. Säännös perustuu rikkidirektiivin 6 artiklan 9 kohdan a alakohdtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 18 säännön mukaisesti pidettävä yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista. Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 13 §:ssä veloitetaan Liikenne- ja viestintävirasto pitämään yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista. Jotta Liikenne- ja viestintävi-

---

<sup>11</sup> Hallituksen esitys 248/2009 vp, s. 68.

rasto voi ylläpitää rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista, sen tulisi saada tiedot meriliikenteen polttoaineen toimittajista, jotka toimittavat meriliikenteen polttoainetta Suomessa.

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

**12 §. Meriliikenteen polttoaineiden valvonta.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin Tullin tehtäväksi ottaa näytteitä polttoaineesta myös silloin, kun sitä ollaan toimittamassa alukselle. Lisäys perustuisi rikkidirektiivin 13 artiklan kohdan 2 b alakohtaan, jossa edellytetään, että aluksilla poltettava polttoöljy voidaan tarvittaessa tarkastaa, kun polttoainetta ollaan toimittamassa alukselle. Käytännössä jotta näyte vastaisi aluksen käyttöön tulevaa polttoainetta, näyte tulisi ottaa polttoaineen luovutuksen yhteydessä ja nimenomaan aluksen jakeluputkistosta, jonka kautta polttoaine vastaanotetaan alukselle. Varastolta otettu näyte ei välttämättä vastaa laivan saamaa polttoainetta, koska bunkrausproomussa, jakeluautossa tai letkuissa voi olla vanhoja polttoainejäämiä.

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

#### **7 a luku Alusten energiatehokkuus**

**1 §. Alusten energiatehokkuutta koskevat vaatimukset; 2 §. SEEMP-suunnitelma; 2 a §. Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan; 2 b §. Toimitettavat tiedot; 2 c §. Vaatimustenmukaisuusvakuutus; 3 §. IEE-todistuskirja; 4 §. Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin; 5 §. Tarkemmat säännökset.** Mainittuja pykäläitä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 31 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

#### **7 b luku Rikkipäästömaksu**

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan lisättävän uusi 7 b luku, jossa säädettäisiin rikkipäästömaksusta. Rikkipäästömaksu olisi lain 3 luvussa säädetyn öljypäästömaksun kaltainen hallinnollinen sanktio, joka voitaisiin määrätä aluksen rikkipäästöjen rajoittamista koskevien lain 7 luvun 1 §:n päästökiellon tai mainitun luvun 7 §:n polttoaineiden laatuvaatimusten rikkomisesta. Rikkipäästömaksusta säätämällä pyritään tehostamaan lain sanktiojärjestelmää, joka on rikkisääntelyn osalta todettu riittämättömäksi. Ehdotetun säännökset vastaisivat soveltuvin osin öljypäästömaksua koskevan 3 luvun säännöksiä.

**1 §. Rikkipäästömaksun maksuvelvollisuus.** Pykälässä säädettäisiin rikkipäästömaksun määräämisestä. Säännöksessä ehdotettu menettely noudattelee öljypäästömaksun maksuvelvollisuutta koskevan 3 luvun 1 §:än menettelyä.

Pykälän 1 momentin mukaan maksu määrättäisiin maksettavaksi, jos alus rikkoo merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 1 §:ssä säädettyä ilmaa pilaavien aineiden päästökieltoa tai jos sen käyttämä polttoaine ei täytä 7 luvun 7 §:ssä säädettyjä polttoaineiden laatuvaatimuksia rikkipäästöjen osalta. Maksu määrättäisiin yhtä lailla Suomen talousvyöhykkeellä, merialueella kuin sisävesillä tapahtuneesta rikkomuksesta. Rikkipäästömaksu voitaisiin määrätä vain aluksille, jotka käyttävät polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on sallittua 0,10 painoprosenttia korkeampi, ja jotka eivät käytä vaihtoehtoisia päästövähennysmenetelmiä, kuten rikkipesureita. Rikkipesurin käytöstä huolimatta tapahtuvien rikkipäästörajoitusten rikkomisesta olisi kuitenkin mahdollista tuomita 13 luvun 3 §:n 1 momentin 8 kohdan nojalla sakkoon merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta.

Pykälän 2 momentin mukaan maksuvelvollinen olisi aluksen omistajana tai laivanisäntänä toimiva oikeushenkilö taikka luonnollinen henkilö. Käytännössä rikkipäästörikkomuksissa maksuvelvollinen tulisi olemaan useimmiten oikeushenkilö. Mikäli omistaja osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta, maksu määrättäisiin laivanisännälle.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos aluksella on useampi laivanisäntä, nämä olisivat yhteisvastuullisesti vastuussa seuraamusmaksun suorittamisesta.

Poliisin, Tullin, puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset rajattaisiin 4 momentin säännöksellä luvun soveltamisalan ulkopuolelle.

**2 §. Rikkipäästömaksun määrä.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rikkipäästömaksun määrätymisestä. Ehdotuksen mukaan maksun suuruus riippuisi yhtäältä aluksen konetehosta, toisaalta Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä laittomalla polttoaineella kuljetun matkan taikka satamassa vietetyn ajan kestosta sekä kolmanneksi polttoaineen rikkipitoisuusrajan ylittämisen vakavuudesta. Maksu määrättäisiin lain liitteeksi otettavan taulukon mukaisesti. Taulukko sisältäisi edellä mainitut tekijät, jotka vaikuttaisivat maksun suuruuteen. Maksua määrättäessä voitaisiin mahdollisuuksien mukaan huomioida aluksen kyseisen matkan aikana todellisuudessa käyttämä konetehto. Konetehoa määritettäessä otettaisiin huomioon ainoastaan ne koneet ja laitteet, jotka aluksella ovat kyseisen matkan aikana olleet käytössä ja joissa vaatimusten vastaista polttoainetta on käytetty, mikäli tämä on aluksen lokitiedoista luotettavasti selvitettävissä. Mikäli edellä mainittua selvitystä ei ole saatavilla, maksu määräytyisi aluksen koneiden ja laitteiden ilmoitetun kokonaiskonetehton perusteella.

Koska polttoaineen rikkipitoisuusrajoitukset koskevat kaikkea aluksella käytettävää polttoainetta tässä yhteydessä koneilla tarkoitetaan sekä aluksen pääkoneita että mahdollisia apukoneita ja laitteilla puolestaan kaikkia aluksella olevia koneistoja, kattiloita taikka muita polttoainetta käyttäviä laitteita. Maksun summa koostuu konetehtoon perustuvasta perusmaksusta ja siihen lisättävästä tuntiperusteisesta lisästä. Perusmaksulla otettaisiin huomioon laittomasta päästöstä aiheutuva ympäristöhaitta sekä luotaisiin pelote- ja preventiovaikutus päästörikkomukseen syyllistymiseen. Maksun suuruuden sitominen aluksen konetehtoon heijastelee taloudellista tuntuvuutta ja päästön haitallisuutta. Tuntiperusteinen lisä puolestaan on sidottu alukselle laittomalla polttoaineella syntyvästä taloudellisesta hyödyistä maksun suuruuden heijastellessa aluksen polttoaineen kulutusta ja hintaeroa laittoman ja laillisen polttoaineen välillä.

Maksun suuruutta määritettäessä voitaisiin maksun määräytymisen perusteena oleva kokonaiskoneteho määrittää aluksen Suomen talousvyöhykkeellä ja vesialueella kulkeman matkan keston ja satamassa oloajan osalta erikseen perustuen aluksen lokitiedoista saataviin tietoihin merellä ja satamassa käytössä olleista koneista ja laitteista. Näin maksun suuruudessa voitaisiin huomioida se, että alus käyttää huomattavasti vähemmän konetehoa laiturissa ollessaan, jolloin sekä taloudellinen hyöty että ympäristöhaitta laittomasta polttoaineesta on pienempi kuin pääkoneiden ollessa käytössä aluksen ollessa kullussa. Esimerkiksi aluksella joka käyttää merellä pääkoneita jonka koneteho on 4 250 kW ja apukonetta, jonka teho on 750 kW, mutta satamassa ollessaan vain apukonetta, maksu määrittäisiin Suomen talousvyöhykkeellä tai vesialueella kuljetun matkan keston osalta 5 000 kW kokonaiskonetehon osalta, mutta satamassa olon osalta vain 750 kW koneteholla olettaen, että pääkone on ollut pysäytettyä satamassa olon ajan. Pykälän 2 momentin mukaan maksun suuruus olisi kuitenkin aina vähintään 6 000 euroa. Lisäksi vähäisistä ylityksistä määrittäisiin aina 6 000 euron suuruinen maksu, Siten varmistettaisiin rikkomuksiin syyllistyneiden tasapuolinen kohtelu.

Vastaavasti öljypäästömaksun suuruus riippuu päästön vakavuudesta ja öljypäästömaksu määrätään merenkulun ympäristönsuojelulain liitteenä olevan taulukon mukaan. Öljypäästömaksun suuruuteen vaikuttaa öljypäästön suuruus litroina ja aluksen bruttovetoisuus. Siten maksuun sisältyisi rangaistuselementti, jonka tarkoituksena on osaltaan tehostaa myös maksun pelotevaikutusta.

Rikkipäästörajoitusten rikkomisesta määrättäviä rikosoikeudellisia sakkoja ja hallinnollisia päästömaksuja on porrastettu monessa muussakin maassa, kuten Ruotsissa, Saksassa, Belgiassa ja Isossa-Britanniassa. Esimerkiksi Ruotsissa käytössä olevan rikkipäästömaksun suuruus määräytyy yhdeksänportaisen taulukon mukaisesti riippuen päästörajoituksen ylityksen törkeydestä ja aluksen konetehosta. Ruotsissa maksun suuruus on korkeintaan 200 000 kruunua, kun taas Belgiassa sakon suuruus voi nousta jopa 6 miljoonaan euroon. Ehdotettavat rikkipäästömaksun määräytymisen perusteet ovat sellaiset, että maksun suuruus olisi keskimäärin korkeampi kuin Ruotsissa. Keskimääräisen maksun suuruuden arvioidaan olevan noin 12 000–20 000 euroa. Maksut olisivat suurin piirtein samalla tasolla kuin Saksassa.

Pykälän 2 momentin mukaan maksun suuruus olisi kuitenkin aina vähintään 6 000 euroa. Rajavartiolaitokselle maksun määräämisestä aiheutuvan työmäärän rahallinen arvio on noin 6 000 euroa, joten minimimaksun suuruudella pyritään varmistamaan, että maksu kattaisi aina vähintään maksun määrävälle viranomaiselle aiheutuvat kustannukset.

Ehdotetun 3 momentin mukaan hyvin vähäisistä polttoaineen rikkipitoisuusrajoituksen ylityksistä (0,11–0,15 painoprosenttia, kun korkein sallittu rikkipitoisuus on 0,10 painoprosenttia) määrittäisiin 6 000 euron suuruinen rikkipäästömaksu. Säännöksellä pyritään kohtuullistamaan maksun tasoa lievissä ylityksissä, koska monesti nämä tilanteet liittyvät siihen, että alukselle toimitettu polttoaine ei vastaa polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua. Tällaisissa tapauksissa alus ei myöskään ole saavuttanut taloudellista hyötyä rikkirajan ylittävän polttoaineen käytöstä.

Pykälän 4 momentin mukaan toistuvista rikkomuksista voitaisiin määrätä korotettu maksu, kuitenkin siten, että maksu olisi korkeintaan kolminkertainen taulukossa esitettyihin summiin nähden. Toistuvuuden lisäksi myös rikkomuksen erityinen tuomittavuus voisi olla perusteena korotetun maksun määräämiselle. Toistuvuus ei edellyttäisi rikkomuksen tapahtuvan samalla aluksella, vaan myös saman omistajan tai laivanisännän eri aluksilla tapahtuneet rikkomukset katsottaisiin toistuviksi. Öljypäästömaksun osalta ei ole säädetty vastaavaa mahdollisuutta määrätä korotettu maksu. Korotettu maksu toistuvista öljypäästökieltoa ja polttoaineen laatuvaatimuksia koskevista rikkomuksista olisi perusteltu, koska alukselta syntyy sen normaalissa toiminnassa

polttoaineen kulutuksen myötä ilmapäästöjä, minkä vuoksi toistuvien rikkomusten riski on suurempi kuin öljypäästöjen osalta, jotka ovat yleensä kertaluonteisia rikkomuksia. Vastaava korotettu sanktio uusitusta rikkomuksesta on käytössä muun muassa Tanskassa.

**3 §. Vapautus rikkipäästömaksusta.** Rikkipäästömaksu jätettäisiin määräämättä tai sitä voitaisiin alentaa 7 luvun 4 §:n soveltamisalan ulkopuolisessa hätä- tai onnettomuustilanteessa taikka tähän rinnastuvassa tilanteessa. 7 luvun 4 §:n mukaan kyseisessä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta yhtäältä päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi ja toisaalta aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi. Ehdotettu 7 b luvun 3 § täydentäisi siten 7 luvun 4 §:ssä säädettyä rajoittaen nimenomaisesti rikkipäästömaksun maksuvelvollisuutta. Ehdotettu säännös vastaisi soveltuvin osin 3 luvun 3 §:ssä säädettyä vapautuksesta öljypäästömaksusta.

**4 §. Rikkipäästömaksun toissijaisuus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että rikkipäästömaksua ei voisi määrätä henkilölle, joka on lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen kyseisestä rikkipäästömaksusta. Samasta päästöstä ei siten voida määrätä samalle taholle (luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle) sekä rikosoikeudellista että hallinnollista seuraamusta. Jotta rikosoikeudellisella rangaistuksella olisi ehdotetut oikeusvaikutukset, sitä koskevan tuomion olisi oltava lainvoimainen. Sen sijaan se, että aluksen päällikkö on tuomittu rikosoikeudelliseen rangaistukseen, ei estä rikkipäästömaksun määräämistä samasta päästöstä aluksen omistajana tai laivanisäntänä olevalle oikeushenkilölle. Periaatteessa rikosoikeudellinen järjestelmä olisi kuitenkin edelleen ensisijainen suhteessa rikkipäästömaksuun, vaikka käytännössä ainakin ulkomaisten alusten osalta monessa tapauksessa lienee jatkossakin niin, ettei päästöön syyllistyneen asettaminen rikosoikeudelliseen vastuuseen olisi mahdollista, ja rikkipäästömaksu olisi siten ainoa mahdollinen sanktio.

Pykälän 2 momentin mukaan rikkipäästömaksun määränneen viranomaisen olisi poistettava maksu, jos se, jolle maksu on määrätty, myöhemmin tuomitaan rangaistukseen samasta rikkipäästöstä. Mainittu säännös osoittaa rikosoikeudellisen järjestelmän olevan edelleen ensisijainen rikkipäästömaksuun nähden. Edellytyksenä olisi rikostuomion lainvoimaisuus. Poistaminen tapahtuisi hakemuksesta. Intressi hakemuksen tekemiseen olisi lähtökohtaisesti sillä, jolle rikkipäästömaksu on määrätty. Kun maksupäätös olisi poistettu ja siitä on ilmoitettu Oikeusrekisterikeskukselle, viimeksi mainittu palauttaisi maksun sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 22 §:n nojalla. Edellytyksenä luonnollisesti olisi, että maksu on suoritettu tai se on peritty maksuvelvolliselta.

**5 §. Rikkipäästömaksun määrääminen.** Pykälän 1 momentin mukaan rikkipäästömaksun määräisi Liikenne- ja viestintäviraston esityksestä Rajavartiolaitos. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 2 §:n mukaisesti aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä sekä aluksen polttoainetta ja sen laatua. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo alukselta tulevia rikkipäästöjä satamavaltiotarkastuksissa ja lippuvaltiotarkastuksissa aluksen asiakirjoista, minkä lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on käytössään valvontalaitteita, joilla mitataan aluksilta tulevia ilmapäästöjä, eli niin kutsuttuja rikkinuuhkijoita. Jos valvontalaitteen havaintojen perusteella syntyy perusteltu epäily 7 luvun 1 §:n mukaisen kiellon tai 7 §:n mukaisen polttoaineen laatuvaatimuksen rikkomuksesta, Liikenne- ja viestintävirasto voi merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 12 §:n nojalla tarkastaa aluksen varmistaakseen epäillyn rikkomuksen paikkansapitävyyden. Epäilty rikkomus voi varmistua aluksen asiakirjoista, kuten polttoaineen toimitusta koskevista asiakirjoista. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ottaa näytteitä

aluksen polttoainetankeista ja joko analysoi ne paikan päällä tai lähettää ne laboratorioon analysoitavaksi varmistuakseen käytetyn polttoaineen rikkipitoisuudesta. Kun Liikenne- ja viestintävirasto on varmistunut rikkipäästön syntyemisestä, sen aiheuttaneesta aluksesta ja päästön määrästä, se voisi esittää Rajavartiolaitokselle rikkipäästömaksun määräämistä.

Rajavartiolaitoksessa maksusta päättäisi merivartioston komentaja, apulauskomentaja tai meritoimiston päällikkö. Käytännössä rikkipäästömaksun määrääminen tapahtuisi Länsi-Suomen merivartiostossa, jonne myös öljypäästömaksun määrääminen on keskitetty.

Rajavartiolaitoksen olisi hallintolain (434/2003) 54 §:n mukaan annettava tekemänsä päätös viipymättä tiedoksi asianosaiselle. Päätöksentekoviranomainen voisi tarvittaessa korjata päätöksessä olevan asia- tai kirjoitusvirheen, kuten hallintolain 50–53 §:ssä säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan öljypäästömaksu määrättäisiin maksettavaksi valtiolle.

**6 §. Toimet rikkipäästömaksun määräämisen turvaamiseksi.** Pykälän 1 momentin mukaan rikkipäästömaksun määräämiseksi voidaan ryhtyä sellaisiin asian selvittämiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin kuin 7 b luvussa ja valvontaa ja hallintopakkoa koskevan 12 luvun 11–13 §:ssä säädetään. Liikenne- ja viestintävirastolla, Rajavartiolaitoksella ja poliisilla on 12 luvun 11 §:n mukaan tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi oikeus suorittaa aluksella muitakin kuin alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) mukaisia tarkastuksia. Suomalaisen aluksen osalta säännöksen soveltamisalaa ei ole rajoitettu alueellisesti, kun taas ulkomaiselta alukselta edellytetään satamassa tai ankkurissa oloa Suomen vesialueella tai purjehtimista Suomen vesialueella. Mainitut viranomaiset voivat 12 luvun 11 §:n 2 momentissa säädetyillä edellytyksillä myös pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 11 §:ssä lueteltuja toimenpiteitä ei voida kohdistaa ulkomaiseen alukseen silloin, kun alus purjehtii Suomen aluemerellä, koska rantavaltion on tuossa tilanteessa noudatettava merioikeusyleissopimuksen 220 artiklassa asetettuja toimivaltajajohdotuksia. Viranomaisten toimivallasta kohdistaa toimenpiteitä Suomen talousvyöhykkeellä kulkevaan alukseen säädetään 12 luvun 12 §:ssä. Sen 3 momentin mukaan ulkomaisen aluksen tarkastaminen Suomen talousvyöhykkeellä on mahdollista vain, kun kyse on rikkomuksista, joihin liittyy merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aihetta tarkastukseen, kun on perusteltua syytä epäillä, että aluemerellä purjehtiva ulkomainen alus on siellä ollessaan aiheuttanut päästöjä. Mainitun pykälän 4 momentin mukaan ulkomaisen aluksen voi pysäyttää Suomen talousvyöhykkeellä vain, jos on ilmeistä, että alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä siten, että päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa. Talousvyöhykettä koskeva erityissääntely perustuu merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 3, 5 ja 6 kappaleeseen.

Lain 12 luvun 13 §:ssä säädetään viranomaisten velvollisuudesta välttää aiheetonta viivytystä 11 ja 12 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden suorittamisessa ja vähemmän haitan periaatteesta, jota mainittujen toimenpiteiden suorittamisessa tulee noudattaa.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin maksusaatavan turvaamistoimista. Ehdotetun 2 momentin mukaan Rajavartiolaitos voisi pysäyttää aluksen 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voitaisiin tehdä perustellusta syyistä ennen maksupäätöksen tekemistä.

Pysäyttämisen edellytysten arvioiminen nojautuisi tapauskohtaiseen kokonaisharkintaan. Aluksen pysäyttämisen olisi oltava perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi maksuvelvolliselta. Ehdotetussa säännöksessä ei siten ole pohjimmaltaan kysymys tutkintakeinojen käyttämisestä, vaan seuraamusmaksusaatavan turvaamisesta. Jos pysäyttämispäätös tehdään ennen maksupäätöksen tekemistä, sen on nojaututtava lisäksi perusteltuun syyhyn. Asiassa tulisi voida olla riittävän varmasti pääteltävissä, ettei maksu ole kohtuudella saatavissa maksuvelvolliselta.

Rajavartiolaitos voisi lisäksi määrätä aluksen matkan jatkamisen ehdoksi riittävän rahavakuuden asettamisesta mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuus asetettaisiin Rajavartiolaitokselle, ja se määrättäisiin sen suuruiseksi kuin rikkipäästömaksu arviolta tulisi olemaan. Vakuuden, eli tässä tapauksessa rahasuorituksen, tallettamisesta olisi voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapauttamiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annettussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus olisi palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiseksi ei enää ole. Vakuus siirtyisi maksun täytäntöönpanon yhteydessä oikeusrekisterikeskukselle.

Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamispäätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos öljypäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys olisi välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttämiseksi olisi voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista ilmoittamisesta aluksen lippuvaltiolle. Säännös perustuisi merioikeusyleissopimuksen 231 artiklan määräyksiin, joiden mukaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista merioikeusyleissopimuksen XII osan 6 osaston mukaisista täytäntöönpanotoimista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle. Käytännössä ilmoitus olisi tehtävä lippuvaltion lähimmälle diplomaattiedustajalle tai konsuliviranomaiselle.

Turvaamistoimia koskevat säännökset vastaisivat soveltuvin osin 3 luvun 6 §:ää, jossa säädetään toimista öljypäästömaksun määräämisen turvaamiseksi.

**7 §. Tilaisuus tulla kuulluksi.** Pykälän 1 momentin mukaan aluksen omistajalle tai laivanisännälle olisi varattava ennen maksupäätöstä tilaisuus tulla kuulluksi eli antaa selityksensä asian laatuun nähden riittävässä määräajassa. Kuulemisperiaate on osa hyvän hallinnon periaatteita. Kuulemisen yhteydessä asianosaiselle olisi varattava tilaisuus antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun. Asianosaiselle on samalla varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta.

Kuulemisen toteuttamiseen liittyy myös määräaika, jonka on ehdotuksen mukaan oltava asian laatuun nähden riittävä. Määräajan pituus riippuu asian luonteesta siten, että monimutkaisessa ja paljon asiakirjoja sisältävässä asiassa määräajan olisi oltava pidempi kuin yksinkertaisessa asiassa. Rikkipäästömaksua koskevissa ehdotuksissa on pyritty mahdollisimman yksinkertaiseen, osin jopa kaavamaiseen menettelyyn. Tapahtuneesta päästöstä hankitaan selvitys (näyttö), ja maksu määrätään laissa säädetyin taulukon mukaan. Asiassa hankittu selvitys ei välttämättä muodostu laajaksi, joskin myös muunlaisia tilanteita on ennakoitavissa. Mikäli kysymys on kuitenkin edellä kuvaillusta perustilanteesta, riittävänä voidaan pitää suhteellisen lyhyttä määräaika selvityksen antamiselle. Minimissään määräaika voisi olla 14 päivää.



Kuuleminen tulisi lähtökohtaisesti toimittaa suomen tai ruotsin kielellä. Oikeusturvanäkökohdista katsottuna ja hallintolain 26 §:ään viitaten viranomaisella olisi kuitenkin tarvittaessa laatia kuulemispyyntönsä ja siihen liittyvät asiakirjat englannin kielellä, joka on merenkulussa yleisesti käytetty kieli. Tämä voisi tapahtua laatimalla esimerkiksi englanninkielisiä lomakkeita rikkipäästömaksuasioita varten.

Kuulemisen käytännön toimittamisesta, kuten kuulemisesta ilmoittamisesta, säädetään hallintolain 6 luvussa. Jos kaikkia asiakirjoja ei toimiteta asianosaisen nähtäväksi kuulemisesta ilmoittamisen yhteydessä, asianosaiselle on hallintolain 36 §:n mukaisesti varattava mahdollisuus tutustua näihin asiakirjoihin asianomaisessa virastossa tai muussa tarkoitukseen sopivassa paikassa. Myös suullinen kuuleminen on mahdollinen, mutta hallintolain 37 §:n mukaan ainoastaan asianosaisen nimenomaisesta tahdonilmaisesta.

Kuulemispyynnön voisi antaa tiedoksi esimerkiksi hallintolain 55 §:ssä mainittuna tavallisena tiedoksiannona. Tällainen tiedoksianto voisi tulla kysymykseen ainakin silloin, kun kuultavan kotipaikka on Suomessa tai ulkomaisella kuultavalla on täällä edustaja. Tuolloin asiakirjat lähetettäisiin kuultavalle postitse kirjeellä. Asiassa voitaisiin käyttää myös sähköistä tiedoksiannontomenettelyä, sillä tavalla kuin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Mainitun lain 19 §:stä muun ohella ilmenee, että asiakirja voidaan antaa tiedoksi asianomaiselle sähköisenä viestinä hänen ilmoittamallaan tavalla. Tavallisen tiedoksiannon käyttäminen luonnollisesti edellyttäisi, että vastaanottajan postiosoite on viranomaisen tiedossa. Hallintolain 59 §:n 2 momentin mukaan vastaanottajan katsottaisiin saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Tuosta ajankohdasta alkaisi siten kulua kuulemiselle varattu määräaika. Tarvittaessa voitaisiin turvautua muihin tiedoksiannontapoihin.

Tiedoksiannosta ulkomaille säädetään hallintolain 63 §:ssä. Tältä osin voidaan viitata, mitä luvun 10 §:n 1 momentin perusteluissa todetaan. Asiassa voivat tulla sovellettaviksi unionin oikeusapuyleissopimuksen määräykset, kuten tiedoksiannosta koskeva 5 artikla ja oikeusapupyynnöiden toimittamista koskeva 6 artikla. Ensiksi mainitun artiklan 3 kappaleen mukaan, jos on aiheutta olettaa, ettei vastaanottaja ymmärrä kieltä, jolla asiakirja on laadittu, asiakirja tai ainakin sen pääkohdat on käännettävä jollekin sen jäsenvaltion kielistä, jonka alueella vastaanottaja on. Jos asiakirjan lähettävä viranomaisella tietää, että vastaanottaja ymmärtää vain jotakin muuta kieltä, asiakirja tai ainakin sen pääkohdat on käännettävä kyseiselle kielelle. Aluksen omistajan tai laivanisännän kuuleminen voitaisiin siten suorittaa postitse tai viranomaisteitse mainittujen artiklojen nojalla. Postitse tapahtuvassa tiedoksiannossa asiakirjat voitaisiin lähettää tarvittaessa suoraan kuultavan ilmoittamaan osoitteeseen. Samalla olisi varmistettava, että kuultavalla on riittävän pitkä aika selityksen antamiseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuulemisperiaatteesta poikkeamisesta. Säännöksessä on lähdetty siitä, että jos 6 §:n 2 momentissa mainitun aluksen pysäyttämistä tai vakuuden asettamista koskevan päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta. Pysäyttämisessä on kysymys enintään 14 päivää kestävästä turvaamistoimesta, joka tulee lopettaa esimerkiksi silloin, kun öljypäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus. Vakuus puolestaan olisi palautettava sen asettajalle heti, kun edellytyksiä sen pitämiseksi ei enää ole. Kuuleminen saattaisi vaarantaa näiden päätösten tarkoituksen toteutumisen kuten aluksen omistajan tai laivanisännän saamisen tehokkaassa menettelyssä vastuuseen kielletystä öljypäästöstä.

Pykälän 3 momentin mukaan aluksen päällikkö edustaa maksuvelvollista rikkipäästömaksua koskevissa asioissa osalta voidaan viitata merilain 6 lukuun, jossa on säädetty aluksen päällikön

tehtävistä. Mainitun 6 luvun 13 §:n 1 momentista ilmenee, että aluksen päällikkö voi tehdä määrättyjä oikeustoimia laivanisännän puolesta. Päällikkö voi siten edustaa laivanisäntää. Päällikön asemavaltuutuksesta ei sen sijaan ole yleistä kansainvälistä sääntelyä. Esillä olevassa lainkohdassa on lähdetty siitä, että aluksen päällikkö edustaisi tarvittaessa maksuvelvollista. Ulkomaisten alusten kohdalla tämä voisi tulla kysymykseen ainakin aluevesillä.

Sääntelyn lähtökohtana olisi järjestelmän tehokkuuden turvaaminen. Aluksen päällikölle voitaisiin toimittaa tiedoksi kuulemisasiakirjat mutta myös maksupäätös silloin, kun alus esimerkiksi poikkeaa Suomen satamaan. Vertailun vuoksi voidaan viitata alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 12 §:n 2 momenttiin, jossa ulkomaisten alusten kysymyksessä ollessa pidetään asianomaisen kuulemisena päällikön kuulemista tarkastuksen yhteydessä.

**8 §. Virka-apu rikkipäästömaksua koskevassa asiassa.** Pykälän mukaan viranomaisen olisi annettava Rajavartiolaitokselle rikkipäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen kyseinen viranomainen on toimivaltainen. Esimerkiksi poliisin tulisi tarvittaessa avustaa Rajavartiolaitosta rikkipäästömaksuasioiden selvitystyössä. Silloin, kun poliisin, Tullin tai Puolustusvoimien alus on lähimpänä laittomasta rikkipäästöstä epäiltyä alusta, virka-apua saatetaan tarvita esimerkiksi myös aluksen pysäyttämiseksi tai vakuuden saamiseksi.

**9 §. Oikeus saada tietoja.** Pykälän mukaan esitutkintaviranomaisella olisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa Rajavartiolaitokselle sellaisia laittoman rikkipäästön esitutkinnassa esille tulleita tietoja, joilla voi olla merkitystä päätettäessä rikkipäästömaksun määräämisestä samasta rikkipäästöstä, jos tiedon antamisesta ei aiheudu haittaa asian selvittämiseksi. Tietojen antaminen olisi lähtökohtaisesti esitutkintaviranomaisen harkinnassa lähtien siitä, ettei sellaista tietoa luovutettaisi, joka kuuluisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 11 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun asianosaiseltakin salassa pidettävään esitutkinta-aineistoon.

Säännöksen olisi tarkoitus koskea tietojen luovuttamista myös silloin, kun Rajavartiolaitos itse toimii esitutkintaviranomaisena. Rajavartioviranomainen voisi siten esitetyin rajoituksin hyödyntää esitutkinnan yhteydessä saamia tietoja rikkipäästömaksun määräämisessä.

**10 §. Muutoksenhakuoikeus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivaltaisesta tuomioistuimesta rikkipäästömaksuasioissa. Maksun määräämispäätöksestä sekä 6 §:n 2 momentissa tarkoitettusta aluksen pysäyttämispäätöksestä ja vakuuden asettamispäätöksestä valitettaisiin Helsingin kärjäoikeudessa toimivaan merioikeuteen. Valitukset ehdotetaan käsiteltävän laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) säädetyistä poiketen yleisessä tuomioistuimessa.

Hallintovalitustiestä poikkeaminen olisi perusteltua ensinnäkin rikkipäästömaksuasian luonteen vuoksi. Maksun määräämiseen saattaa liittyä sellaisia merioikeudellista erityisasiantuntemusta vaativia kysymyksiä, jotka puoltavat valitusasian käsittelyä näihin asioihin erikoistuneessa tuomioistuimessa. Samasta syystä öljypäästömaksua koskevat valitukset on keskitetty Helsingin kärjäoikeuden merioikeuteen. Merioikeudessa ratkaistaan myös muun muassa merilaissa rangaistaviksi säädetty rikosasiat. Lisäksi on otettava huomioon, että samasta rikkipäästöstä voidaan määrätä sekä hallinnollinen että rikosoikeudellinen seuraamus. Tuolloin jommassakummassa menettelyssä esille nousseet seikat, kuten kysymys näytön riittävydestä, saattavat vaikuttaa myös toisessa menettelyssä määrättävän seuraamuksen edellytyksiin. Keskinäinen vuorovaikutus on helpompaa, kun kummankin seuraamuksen tuomioistuinkäsittely tapahtuu yleisessä tuomioistuimessa.

Pykälän 2 momentin mukaan merioikeus olisi päätösvaltainen merilain 21 luvun 1 §:n 3 momentissa tarkoitetussa kokoonpanossa. Rikkipäästömaksuvalitukset ratkaistaisiin siten lähtökohtaisesti asiantuntijajäsenten läsnä ollessa. Asiantuntijoiden läsnäolo ei kuitenkaan olisi tarpeellista ainakaan merkitykseltään vähäisemmissä maksuvalituksissa. Erityiskokoonpanon kysymyksessä ollessa lautamiehet eivät osallistuisi rikkipäästömaksuvalitusten käsittelyyn merioikeudessa.

**11 §. Valituksen tekeminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valituksen tekemisestä kuten valitusajasta ja sen laskemisesta. Momentin mukaan valitus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös valitusosoituksineen on annettu maksuvelvolliselle tiedoksi. Valituskirjelmä toimitetaan Rajavartiolaitokselle.

Hallintopäätöksen tiedoksiannosta säädetään hallintolain 9 ja 10 luvussa. Rikkipäästömaksupäätöksen ja 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun päätöksen tiedoksianto toimitetaan hallintolain 60 §:n nojalla todisteellisenä tiedoksiannona. Hallintolain 57 §:n mukaan todisteellinen tiedoksianto yhteisölle toimitetaan henkilölle, jolla on oikeus ottaa vastaan sen puolesta tiedoksiantoja. Todisteellinen tiedoksianto tapahtuu postitse saantitodistusta vastaan (60 §:n 1 momentti). Todisteellisessa tiedoksiannossa asiakirja voidaan myös luovuttaa kirjallista todistusta vastaan tiedoksiannon vastaanottajalle tai tämän edustajalle (60 §:n 2 momentti). Jos viranomaisen katsoo siihen olevan aihetta, tiedoksianto voidaan toimittaa haastetiedoksiannona (60 §:n 3 momentti). Myös asiakirjan luovuttaminen sijaistiedoksiannona on laissa tarkoitettu todisteellinen tiedoksiannotapa (61 §).

Tiedoksianto toimitetaan ulkomaille hallintolain tai asianomaisen vieraan valtion lainsäädännön mukaan, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista muuta johdu (63 §:n 1 momentti). Jos esimerkiksi Suomen hyväksymät kansainväliset sopimukset tietyssä tilanteessa vaativat todisteellisuutta, olisi samaa edellytettävä kysymyksen tulevalta ulkomaiselta menettelytavalla<sup>12</sup>. Sinänsä maksupäätös on annettava myös hallintolain mukaan tiedoksi todisteellisesti. Todisteellista tiedoksiannosta edellytetään samoin EU:n neuvoston puitepäätöksessä vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin<sup>13</sup>. Rikkipäästömaksupäätös olisi näin ollen annettava myös ulkomaille tiedoksi todisteellisenä tiedoksiannona. Päätöksen tiedoksi antamista ulkomaille on käsitelty perusteellisesti öljypäästömaksua koskevassa hallituksen esityksessä 77/2005<sup>14</sup>, jonka perustelut soveltuvat myös rikkipäästömaksua koskeviin ehdotettaviin 1 §:n ja 6 §:n 2 momentin päätöksiin.

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun. Hallintolain 47 §:n mukaan päätöksentekoviranomaisen on liitettävä päätökseen valitusosoitus, jossa on mainittava valitusviranomaisen, viranomaisen, jolle valituskirjelmä on toimitettava sekä valitusaika ja mistä se lasketaan. Valitusosoituksessa on myös selostettava vaatimukset valituskirjelmän sisällöstä ja liitteistä sekä valituksen perille toimittamisesta. Rikkipäästömaksuasianssa valituskirjelmä tulisi toimittaa päätöksentekoviranomaiselle eli Rajavartiolaitokselle.

Pykälän 2–4 momentissa on erityissäännöksiä valituksen toimittamisesta merioikeudelle. Rajavartiolaitoksen olisi viipymättä toimitettava valituskirjelmä Helsingin käräjäoikeuden kansliaan

---

<sup>12</sup> Hallituksen esitys eduskunnalle hallintolaiksi ja laiksi hallintolainkäyttölain muuttamisesta 72/2002 vp s. 118

<sup>13</sup> EYVL N:o L 76, 22.3.2005, s. 16

<sup>14</sup> Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 77/2005, s. 27-28

sekä liitettävä siihen jäljennökset kertyneestä asiakirja-aineistosta ja oma lausumansa. Asiakirjoja käräjäoikeudelle toimitettaessa olisi ilmoitettava, milloin valituskirjelmä on saapunut viiranomaiselle. Tuota ajankohtaa käytetään sen laskemisessa, onko valitus tehtysäädetyssä määräajassa. Valitus tulee vireille merioikeudessa silloin, kun asiakirjat saapuvat tuomioistuimen kansliaan. Jos valittaja on toimittanut valituskirjelmän määräajassa suoraan toimivaltaiseen tuomioistuimeen, hän ei menetä puhevaltaansa.

Pykälä vastaisi soveltuvin osin öljypäästömaksua koskevasta päätöksestä valittamista koskevaa 3 luvun 11 §:ää.

**12 §. Menettely merioikeudessa.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että merioikeuden olisi valituksen ja muun asiassa saadun selvityksen perusteella tutkittava, onko rikkipäästömaksun määräämiselle ollut edellytyksiä. Asian käsittelystä olisi soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasiassa säädetään. Rikkipäästömaksua koskevassa valitusasiassa ei olisi kysymys rikosasiasta, mutta rikosprosessin periaatteet soveltuisivat siihen paremmin kuin riitaasian oikeudenkäyntiperiaatteet. Valitusasia ei merioikeudessa ajaisi virallinen syyttäjä vaan maksupäätöksen saanut aluksen omistaja tai laivanisäntä. Viittauksen nojalla tulisi soveltuvin osin noudatettavaksi lähinnä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 6, 6 a ja 11 luvun mukainen käsittelyjärjestys. Viittaus koskisi myös asian valmistelua ja mahdollistaisi asiassa esitettyjen vaatimusten täydentämisen ja muunkin valmistelun ennen pääkäsittelyä.

Asian selvittämisen kuten näytön hankkimisen osalta tulisivat sovellettaviksi oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 8 §:stä ilmenevät periaatteet. Asiaan osallisten olisi siten lähtökohtaisesti huolehdittava näytön hankkimisesta, koska heillä on periaatteessa parhaat tiedot käytettävissä olevasta selvityksestä. Muutoksenhakutilanteessa Rajavartiolaitoksen olisi esimerkiksi kyettävä näyttämään, että päästö on peräisin siltä alukselta, jonka omistajalle tai laivanisännälle maksu on määrätty. Pykälän 2 momentissa painotettaisiin Rajavartiolaitoksen mainittua vastuuta objektiivisen näytön esittämisessä. Valittajan (maksuvelvollisen) tehtävänä taas voisi olla sen osoittaminen, että rikkipäästö ei ollut voinut olla peräisin kyseisestä aluksesta.

Tuomioistuimella olisi oikeusturvasyistä kuitenkin keskeinen rooli asian selvittämisessä. Siksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että merioikeuden olisi huolehdittava siitä, että asia tulee perusteellisesti käsitellyksi. Merioikeuden velvollisuutena olisi siten aktiivisen prosessinjohton keinoin ja tarvittaessa myös omasta aloitteestaan selvittää asiaan liittyvää tosiseikastoa ja hankkia asiaan liittyvää selvitystä. Tuomioistuin olisi muun muassa oikeutettu oma-aloitteisesti hankkimaan näyttöä siinä määrin kuin se katsotaan tarpeelliseksi. Tuomioistuimen aktiivisen roolin olisi kaiken kaikkiaan nojaututtava asian tasapuolisen ja puolueettoman käsittelyn vaatimukseen.

Asia ratkaistaisiin merioikeudessa aina suullisessa ja välittömässä pääkäsittelyssä. Rikkipäästömaksuvalitus käsiteltäisiin siten suullisesti tuomioistuimen istunnossa, millä olisi merkitystä oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin edellytysten kannalta. Pykälän 3 momentin mukaan päätöksentekijän tai häntä edustavan virkamiehen olisi oltava läsnä merioikeudessa valitusta käsiteltäessä. Valituksen tekijällä olisi myös oikeus olla läsnä pääkäsittelyssä. Tuomioistuimen olisi 12 §:n 3 momentissa ehdotetulla tavalla ilmoitettava valittajalle ja päätöksen tekijälle rikkipäästömaksuvalituksen pääkäsittelystä. Rikkipäästömaksuasia tulee toisaalta voida ratkaista siinäkin tilanteessa, jossa valittaja ei saavu asian pääkäsittelyyn. Siksi 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta ratkaista asia valituksen tekijän poissaolosta huolimatta. Tuolloin olisi edellytyksenä, ettei merioikeus pidä valittajan henkilökohtaista kuulemistarpeellisenä ja hänet on kutsuttu tällaisella uhalla merioikeuteen. Valittajan olisi siten oltava tietoinen mahdollisuudesta asian ratkaisemiseen hänen poissaolostaan huolimatta. Valittajan poissaolo ei kuitenkaan mer-

kitse, että asia ratkaistaisiin automaattisesti poissaolon perusteella valittajan vahingoksi. Merioikeuden olisi joka tapauksessa tutkittava valitus asiallisesti. Tilanne muistuttaisi rikosasian tutkimista käräjäoikeudessa vastaajan poissaolosta huolimatta.

Ehdotettu 12 § vastaisi öljypäästömaksua koskevan valituksen käsittelyä merioikeudessa koskevaa 3 luvun 12 §:ää.

**13 §. *Jatkovalitus.*** Pykälän 1 momentin mukaan muutosta merioikeuden ratkaisuun haettaisiin valittamalla hovioikeudelta siten kuin oikeudenkäymiskaassa säädetään. Sääntely vastaisi 3 luvun 13 §:ää, jossa säädetään öljypäästömaksua koskevan päätöksen jatkovalitusta, ja merilain 21 luvun 13 §:ää, jossa säädetään muutoksenhausta merioikeuden muuhun kuin 8 §:ssä tarkoitettuun ratkaisuun. Merioikeuden päätökseen aluksen pysäyttämistä ja vakuuden asettamista koskevassa asiassa ei olisi oikeutta hakea muutosta valittamalla. Kysymys on määräjän kestävästä turvaamistoimesta, jonka laillisuus voitaisiin joka tapauksessa saattaa yhden muutoksenhakuinstanssin (merioikeuden) ratkaistavaksi.

Pykälän 2 momentin mukaan asian käsittelystä hovioikeudessa ja muutoksenhausta korkeimpaan oikeuteen olisi soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäymiskaaren 26 ja 30 luvussa säädetään. Hovioikeuden olisi valitusasiaa käsiteltäessä varattava Rajavartiolaitokselle tilaisuus tulla kuulluksi valituksen johdosta ja tarvittaessa esittää selvitystä.

**14 §. *Rikkipäästömaksun määräämisen määräaika.*** Ehdotetulla säännöksellä pyritään varmistamaan, että viranomaisen antaisi maksupäätöksen kohtuullisessa ajassa. Säännös toteuttaisi siten oikeusturvaa ja hyvään hallintoon kuuluvaa vaatimusta viranomaistoiminnan viivytyksettömyydestä. Vaatimus on kirjattu myös hallintolain 23 §:ään. Pykälän mukaan maksupäätös olisi kuitenkin tehtävä viimeistään kolmen vuoden kuluessa päästöstä. Kun maksupäätös on tehty, asiassa siirrytään noudattamaan velan vanhentumisesta annetun lain (728/2003) yleissäännöksiä kuten 13 §:n 2 momentin säännöksiä vanhentumisajasta. Mainitun 13 §:n 2 momentin mukaan vanhentumisaika on viisi vuotta. Oikeudellisena katkaisutoimena tulee esimerkiksi kysymyksen ulosottoasian vireille paneminen.

Säännös vastaisi öljypäästömaksun määräämisen määräaikaa koskevaa 3 luvun 14 §:ää.

**15 §. *Rikkipäästömaksun täytäntöönpano.*** Pykälän mukaan rikkipäästömaksupäätös pantaisiin täytäntöön sen jälkeen, kun se on tullut lainvoimaiseksi. Päätöksen täytäntöönpanolle asetettua lainvoimaisuusedellytystä on käsitelty yleisperustelujen kohdassa 3.2. Oikeusrekisterikeskus vastaisi täytäntöönpanosta sakon täytäntöönpanosta annetun lain nojalla.

**16 §. *Rikkipäästömaksun maksamisen määräaika ja korko.*** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin maksuajasta, joka olisi 30 päivää päätöksen tiedoksi saamisesta tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta. Rajavartiolaitos ilmoittaisi maksupäätöksen yhteydessä, että maksuvelvollisen tulee maksaa rahamäärä tilisiirtona tai maksuosoituksena oikeusrekisterikeskuksen osoittamalle pankkitilille. Menettelyssä olisi asiallisesti kysymys sakon täytäntöönpanosta annetun lain 5 §:ssä säädetystä maksutilaisuuden varaamisesta maksuvelvolliselle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maksun viivästymisen vuoksi perittävästä viivästyskorosta. Viivästyskorko määräytyisi korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisesti. Korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentin mukaan velan maksun viivästyessä velallisen on maksettava viivästyneelle määrälle vuotuista viivästyskorkoa, joka on seitsemän prosenttiyksikköä korkeampi kuin kulloinkin voimassa oleva lain 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko.

**17 §.** *Rikkipäästömaksun täytäntöönpanosta vastaava viranomainen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Oikeusrekisterikeskuksen tehtäväksi huolehtia rikkipäästömaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 2 momentin mukaan Rajavartiolaitoksen olisi ilmoitettava maksupäätöksestä Oikeusrekisterikeskukselle. Ilmoittamisvelvollisuus koskisi myös tuomioistuinta. Ilmoitukseen tulisi sisällyttää maininta siitä, onko maksuvelvollinen asettanut 6 §:ssä tarkoitetun vakuuden. Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös Rajavartiolaitoksen tai tuomioistuimen päätöksestä, jolla öljypäästömaksua on alennettu tai maksu on poistettu. Oikeusrekisterikeskuksella on sakon täytäntöönpanosta annetun lain 22 §:n nojalla toimivalta perusteettomasti maksetun rikkipäästömaksun palauttamiseen. Palauttaminen ei edellytä eri hakemusta.

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

**4 §.** *Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 kohta, jonka mukaan painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun säännöksiä ei sovellettaisi ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimusperusteisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja valtiosopimusperusteisesti. Painolastivesisääntely edellyttää, että aluksiin asennetaan painolastivesien käsittelylaitteisto. Rakenteellisista syistä suurien käsittelylaitteistojen asentaminen aluksille olisi haastavaa ja kallista. Ennen vuotta 1990 rakennettujen alusten jäljellä oleva käyttöikä on myös rajallinen. Uusiin jäänmurtajiin laitteistot olisi asennettava. Ehdotettu muutos koskisi neljää jäänmurtajaa, jotka tuottavat jäänmurtopalveluja Väylävirastolle sopimusperusteisesti, sekä kaikkia ulkomaisia aluksia, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja valtiosopimusten nojalla. Toistaiseksi tällaisia valtiosopimuksia on tehty Ruotsin ja Venäjän kanssa.

**9 luku** *Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa*

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

**1 §.** *Satamassa olevat vastaanottolaitteet.* Ehdotetuilla muutoksilla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin nykyistä jätteiden vastaanottojärjestelyjä satamassa koskevaa 1 §:ää. Pykälän 1 momentin pääsääntöä, jonka mukaan satamassa on oltava riittävät vastaanottolaitteet ottamaan vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja -määrät, tarkennettaisiin siten, että siinä lueteltaisiin riittävyyden arvioinnissa huomioon otavat tekijät siten kuin alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säännellään. Momentin sanamuotoja täsmennettäisiin muutenkin direktiivin mukaisiksi.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin jätelajit, joita varten satamassa on järjestettävä erilliskeräys eli erilliset vastaanottolaitteet. Erilliskeräysvaatimuksista säädetään nykyisin 1 momentissa. Vaatimukset perustuvat Helsingin sopimuksen IV liitteen 6 määräykseen, joka koskee aluksille kohdistettua tiettyjen jätteiden jättöpakkoa. Jättöpakon vastinparina on haluttu säätää sataman pitäjän velvollisuudesta järjestää kyseisten jätteiden vastaanotto satamassa. Erikseen vastaanotettavia jätelajeja olisivat öljypitoiset jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet, käymäläjätevedet, kiinteät jätteet ja pakokaasujen puhdistusjätteet. Siten erilliskeräysvaatimukset olisivat sisällöllisesti lähes samankaltaiset kuin nykyisin. Lakitekniikan erona nykyisiin erilliskeräysvaatimuksiin lastijäämiä (nykyisen lainsäädännön terminologian mukaan lastijätteet) ei

mainittaisi erikseen, koska 1 luvun 2 §:n 4 kohdan mukaan aluksesta peräisin olevan jätteen määritelmä kattaisi jatkossa myös lastijäämät. Siten öljyiset jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet ja kiinteät jätteet pitäisivät sisällään myös näitä aineita sisältävät lastijäämät. Valtioneuvoston asetuksella merenkulun ympäristönsuojelusta olisi tarkoitus säätää erilliskeräysvaatimuksista tarkemmin etenkin kiinteiden jätteiden osalta. Asetuksella säädettäisiin alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisesti unionin jätelainsäädännön, erityisesti jätedirektiivin, akku- ja paristodirektiivin ja sähkö- ja elektroniikkaromudirektiivin, mukaisista erilliskeräysvaatimuksista. Asetuksenantovaltuudesta säädettäisiin 9 luvun 11 §:ssä.

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

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

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

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

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

**3 §. Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa.** Nykyisin sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva 3 § muutettaisiin koskemaan jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa ja sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 5 §:ään. Pykälän mukaan 1 §:n 2 momentissa säädetty jätteiden erilliskeräysvaatimukset eivät koskisi kalastussatamia. Kalastussatama määriteltäisiin satamaksi, joka on pääasiassa 1 luvun 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettujen kalastusaluksien käytössä. Kalastussatamissa tulisi momentin mukaan olla kuitenkin erilliset vastaanottolaitteet vähintään kiinteille jätteille. Lisäksi kalastussatamia 9 luvun 1 §:n pääsääntö eli vaatimus satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon riittävien vastaanottolaitteiden järjestämiseen.

Lisäksi on syytä huomioida, että lain 1 luvun 2 §:n 49 kohdassa määriteltäisiin sataman pitäjän oikeushenkilöksi. Siten kalastussatamia, kuten myös muita satamia, koskevat vaatimukset koskisivat vain oikeushenkilöitä.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan 4 § muodostaisi poikkeuksen 1 §:n 2 momentin satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista. Huviveneilyssä kertyy vähemmän jätettä ja vähemmän eri jätelajeja kuin kauppamerenkulussa, joten huvivenesatamien pitäjille asetetut vaatimukset vastaanottolaitteiden järjestämisestä voivat olla kevyemmät kuin muilla satamilla. Kaikissa huvivenesatamissa olisi kuitenkin 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaisesti järjestettävä erilliskeräys satamaa tavanomaisesti käyttäviltä huviveneiltä peräisin oleville jätteille. Vaatimus koskisi kaikkia satamia, mikä tarkoittaa, että myös retkisatamissa tulisi jatkossa järjestää jätteiden erilliskeräys. Tämä vaatimus on linjassa jätelain 76 §:n kanssa, jonka mukaan muun muassa sataman pitäjän, virkistykseen yleisesti käytettäväksi tarkoitettun alueen haltijan tai ulkoilu- tai moottorikelkkareitin pitäjän on järjestettävä roskaantumisen ehkäisemiseksi alueella riittävä jätteen keräys ja muut jätehuollon palvelut. Huvivenesatamat voisivat kuitenkin tehdä 4 momentin mukaisesti sopimuksia vastaanottolaitteiden käyttöoikeuksista.

Lisäksi on syytä huomata, että jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevat vaatimukset koskisivat vain oikeushenkilöiden pitämiä satamia, sillä lain 1 luvun 2 §:n 49 kohdassa sataman pitäjä määriteltäisiin oikeushenkilöksi. Siten yksityishenkilöiden omat satamat rajautuisivat siten huvivenesatamia koskevan sääntelyn ulkopuolelle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimuksista huvivenesatamien vastaanottolaitteille. Huvivenesatamissa, joissa on vähintään 25 venepaikkaa tai talvitelakointipaikkaa, tulisi järjestää keräys vähintään käymäläjätevesille ja kiinteille jätteille. Kiinteillä jätteillä tarkoitetaan lähinnä sekajätettä, mutta erilliskeräysvaatimuksia tarkennettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Ehdotuksella pyritään varmistamaan, että kaikissa isommissa huvivenesatamissa on vastaanottolaitteet niitä käyttäviltä veneiltä peräisin oleville jätteille. Kyse on lähinnä vierasvenesatamista (3 momentin ehdotus koskee kotisatamia), joihin alukset jättävät juuri käymäläjävesiä ja kiinteitä jätteitä. Jos vähintään 25-paikkaista huvivenesatamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta olisi tarpeen jättää satamaan myös muita jättejakeita, tulisi sataman pitäjän 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaan järjestää vastaanotto myös näille jättejakeille.

Niin kutsuttujen kotisatamien vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista säädettäisiin erikseen 3 momentissa. Kotisatamilla tarkoitetaan huvivenesatamia, joissa alukset ovat kiinnittyneenä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä. Näissä satamissa tulisi järjestää öljypitoisten jätteiden, käymäläjätevesien, kiinteiden jätteiden ja vaarallisten jätteiden vastaanotto. Kyse olisi direktiivin pääsäännön tulkinnasta: veneistä jätetään eniten jätteitä kotisatamiin, koska niiden huolto suoritetaan kotisatamissa. Mainittuja jättejakeita kertyy lähtökohtaisesti kaikkiin kotisatamiin vähintään pieniä määriä, joten niiden keräämistä edellytettäisiin kaikissa kotisatamissa. Jos kotisatamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta olisi tarpeen jättää satamaan myös muita jättejakeita, tulisi sataman pitäjän 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaan järjestää vastaanotto myös näille jättejakeille.



Pykälän 4 momentin nojalla huvivenesatamien pitäjät voisivat poiketa 2 ja 3 momentin sekä 1 §:n 1 momentin vaatimuksista järjestämällä jätteiden vastaanoton sopimalla toisen, lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Sataman pitäjän tulisi pitää tieto tällaisesta järjestelystä sekä kyseisen vastaanottolaitteiston sijainnista ja aukioloajoista helposti saatavilla. Huvivenesataman jätteiden vastaanottoa mitoitettaessa tulee myös ottaa huomioon toisista huvivenesatamista tulevat käyttäjät ja niiden jätteet, jotta vastaanottolaitteet ovat riittävät kaikille käyttäjien jätteille. Pääpiirteisissään samansisältöisesti säädetään merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 2 §:n 2 momentissa. Sääntely perustuu kansalliseen harkintaan. Ehdotetun säännöksen tarkoituksena on lieventää huvivenesatamien pitäjille tulevia vaatimuksia etenkin sellaisten jätejakeiden osalta, joiden vastaanottolaitteiden hankinta-, ylläpito- tai tyhjennyskustannukset olisivat erityisen korkeat. Esimerkiksi septitankkien eli käymäläjätevesien imutyhjennyslaitteiden investointikustannukset ovat melko korkeat, mutta tankkien tyhjennysväli niin harva, että tyhjennysmahdollisuutta ei ole ympäristönsuojelullisista syistä tarpeen järjestää kaikissa huvivenesatamissa. Säännöksellä on tarkoitus myös lieventää retkisatamille tulevia vaatimuksia järjestää jätehuolto 1 §:n 1 momentin mukaisesti. Siten esimerkiksi saarella sijaitsevassa retkisatamassa ei tarvitse olla vastaanottolaitteita aluksilta peräisin oleville jätteille, jos retkisataman pitäjä on tehnyt sopimuksen lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta ja vastaanottolaitteen pitäjä on ottanut huomioon retkisatamaa käyttäviltä aluksilta peräisin olevat jätteet mitoittaessaan jätteiden vastaanottoa. Sopimus vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta voi koskea myös muualla kuin toisessa satamassa sijaitsevan vastaanottolaitteen käytöstä. Tarkoituksena on mahdollistaa järjestelyt, joita jotkut pienvenesatamat ovat nykyisin tehneet esimerkiksi kunnan virkistysalueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Ehdotetun 5 §:n 4 momentin mukaisesti sopimukseen perustuvan vastaanottolaitteen käyttöoikeusjärjestelyn sisältö olisi kuvattava satamien jätehuoltosuunnitelmissa.

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

**5 §. Sataman jätehuoltosuunnitelma.** Nykyisen 3 §:n sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 5 §:ään. Sääntelyä muutettaisiin vastaamaan alusjätedirektiivin 5 artiklan jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmia koskevia säännöksiä. Merenkulun ympäristönsuojelusääntelyssä suunnitelmista käytettäisiin kuitenkin jatkossakin vakiintunutta termiä sataman jätehuoltosuunnitelma. Jätelain mukaan jätehuolto kattaa jätteen vastaanoton ja käsittelyn, joten termi vastaisi myös Suomen jätelainsäädännössä käytettyä terminologiaa.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltosuunnitelman sisällöstä. Säännös pohjautuu nykyiseen 3 §:n 2 momenttiin, mutta sitä on päivitetty alusjätedirektiivin jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmia koskevien vaatimusten mukaiseksi. Momentin mukaan suunnitelman olisi katettava aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuolto. Lisäksi jätehuoltosuunnitelmassa edellytettäisiin alusjätedirektiivin 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti aluksilta perittävien maksujen suuruuden ja laskentaperusteiden kuvaamista. Sataman jätehuoltosuunnitelmassa tulisi kuvata myös sataman jätehuollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet, ellei niitä ole kuvattu jossain muussa sataman toimintaa koskevassa toimivaltaisen viranomaisen hyväksymässä suunnitelmassa. Sataman pitäjä voisi siten harkita, mihin asiakirjaan tai suunnitelmaan turvallisuustoimenpiteiden kuvaus parhaiten sopisi. Ehdotettu säännös perustuu alusjätedirektiivin 4 artiklan 4 kohtaan, jonka mukaan asianomaisten viranomaisten on varmistettava, että jätteen toimitus ja vastaanotto toteutetaan riittäviä turvallisuustoimenpiteitä noudattaen.

Nykyiseen kansalliseen säännökseen perustuen 2 momentissa säädettäisiin myös, että sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyypit.

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin satamien mahdollisuudesta tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia. Nykyisen 3 §:n 1 momentin mukainen huvivenesatamille säädetty mahdollisuus tehdä yhteinen jätehuoltosuunnitelma toisen huvivenesataman kanssa laajennettaisiin koskemaan kaikkia satamia. Alusjätedirektiivi sallii yhteisten suunnitelmien laatimisen kaikille samalla maantieteellisellä alueella sijaitseville satamille, joten kansallinen sääntely yhdenmukaistettaisiin unionin sääntelyn kanssa. Suunnitelman tulee kattaa kaikkien koskemiansa satamien vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus, joten yhteisten suunnitelmien tekemisen rajoittamiselle ei ole ympäristönsuojelullista syytä. Oletettavaa on, että jatkossa myös kalastussatamat ja vesibus-sien käyttämät satamat hyödyntäisivät tätä mahdollisuutta. Sen sijaan ei ole näköpiirissä, että kauppamerenkulun satamat tekisivät yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia. Pykälässä tarkoitettu maantieteellinen alue voisi tarkoittaa esimerkiksi maantieteellistä muodostumaa, kuten järveä, järven- tai merenlahtea tai yhtenäistä saaristoa, taikka hallinnollisesti tulkittavaa maantieteellistä aluetta, kuten kuntaa.

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

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

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

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

Jätehuoltosuunnitelmien esittämistä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi toimivaltaiselle viranomaiselle koskeva 1 momentti vastaisi pitkälti nykyisen 4 §:n 1 momenttia. Säännöksen sanamuotoja kuitenkin tarkennettaisiin siten, että jätehuoltosuunnitelmat esitettäisiin toimivaltaiselle viranomaiselle myös arvioitavaksi, ei vain hyväksyttäväksi. Kuten nykyisin, huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Erona nykyiseen sääntelyyn säädettäisiin, että kunnan ympäristönsuojeluviranomainen hyväksyisi myös

sellaisten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat, joihin puretaan vuosittain alle 20 000 kilogrammaa saalista. Ehdotuksen taustalla on se, että monet pienet kalastussatamat sijaitsevat huvivenesatamien läheisyydessä. Siten olisi järkevää, että näiden satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy sama viranomainen. Muiden satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi nykyisen sääntelyn mukaisesti alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Ehdotettu 2 momentti koskee jätehuoltosuunnitelman päivittämistä. Kuten nykyisin 4 §:n 2 momentissa säädetään, jätehuoltosuunnitelma on päivitettävä aina merkittävien muutosten yhteydessä. Ehdotetun muutoksen mukaan sataman pitäjän olisi päivitettävä jätehuoltosuunnitelma myös sataman toiminnan muutosten yhteydessä, kun nykyisin laissa edellytetään suunnitelman tarkistamista vain silloin, kun satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Muutoksella pyritään kattamaan alusjätedirektiivin 5 artiklan 4 kohdan säännös, jonka mukaan sataman toiminnan merkittävällä muutoksella tarkoitetaan esimerkiksi rakenteellisia muutoksia satamaan suuntautuvassa liikenteessä, uuden infrastruktuurin kehittämistä, muutoksia satamassa olevien vastaanottolaitteiden kysynnässä ja tarjonnassa sekä uusia teknologioita jätteiden käsittelemiseksi. Momentin sanamuotoja myös tarkennettaisiin nykyiseen säännöksen verrattuna siten, että sataman pitäjältä vaadittaisiin jätehuoltosuunnitelman päivittämistä ja esittämistä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, kun nykyinen 4 §:n 2 momentti kattaa vain jätehuoltosuunnitelman tarkistamisen. Mainitulla ehdotuksella pyritään yhdenmukaistamaan kansallista säännöstä alusjätedirektiivin sääntelyn kanssa. Lisäksi jätehuoltosuunnitelman voimassaoloaikaa pidennettäisiin nykyisestä kolmesta vuodesta direktiivin sallimaan viiteen vuoteen. Muutoksella lievennettäisiin sääntelyn etenkin pienille huvivenesatamille aiheuttamaa hallinnollista taakkaa.

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

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

Pykälän 6 momentissa säädetäisiin hyväksytyyn jätehuoltosuunnitelman merkitsemisestä ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Vastaava säännös on nykyisin 4 §:n 4 momentissa. Muutoksena nykyiseen säännökseen ehdotetaan korjattavan viittaus ympäristönsuojelun tietojärjestelmää koskevaan ympäristönsuojelulain (527/2014) oikeaan pykälään ja tarkennettavan, että rekisteriote sataman pitäjälle on toimitettava sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen toimesta.

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

**7 §. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen.** Ehdotettu 7 § perustuu nykyiseen 5 §:ään. Nyt ehdotettu jätehuoltosuunnitelmasta kuulemista koskeva 1 momentti on sisällöllisesti pitkälti samanlainen kuin nykyisen 5 §:n 1 momentti. Erona nykyiseen säännökseen on vain, että tilaisuus lausua mielipiteensä olisi myös satamaa käyttävien alusten haltijoilla ja paikallisilla ja toimivaltaisilla viranomaisilla. Nykyisin tämä oikeus on vain satamaa käyttävien alusten haltijoilla, heidän edustajillaan ja muilla tahoilla, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta. Toimivaltaisilla viranomaisilla tarkoitettaisiin kunnan hyväksymien jätehuoltosuunnitelmien osalta ainakin alueen toimivaltaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksymien jätehuoltosuunnitelmien osalta kuntaa, jonka alueella satama sijaitsee. Jätehuoltosuunnitelman pitämisestä nähtävillä säädettäisiin muutoin nykyisen 5 §:n 1 momentin mukaisesti, mutta viittaus internetsivuihin poistettaisiin, koska sähköinen tiedonvälitys kattaisi myös ilmoittamisen internetsivuilla.

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

Pykälän 3 momentin mukaan merenkulun tiedonhallintajärjestelmään merkittyjen satamien olisi ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetut tiedot merenkulun tiedonhallintajärjestelmään. Muiden satamien osalta jätehuoltosuunnitelmat hyväksynyt viranomaisen eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen veisi tiedot kansallisen tiedonhallintajärjestelmän kautta unionin SafeSeaNet-järjestelmään. Tämä vaatimus ei kuitenkaan koskisi sisävesillä sijaitsevia satamia, koska ne eivät ole alusjätedirektiivin soveltamisalan piirissä. Vaatimus tietojen ilmoittamiseen SafeSeaNetissä perustuu alusjätedirektiivin 5 artiklan 2 kohdan toiseen alakohtaan. Tiedot saataisiin välitettyä merenkulun tiedonhallintajärjestelmästä suoraan SafeSeaNet-järjestelmään, koska järjestelmien välillä on tämän mahdollistava rajapinta. Koska satamien jätehuoltosuunnitelmia valvovat viranomaiset eivät aikaisemmin ole olleet merenkulun tiedonhallintajärjestelmän käyttäjiä, Liikenne- ja viestintävirasto järjestelmän pääkäyttäjänä huolehtisi siitä, että valvovilla viranomaisilla on riittävä osaaminen ja oikeudet järjestelmän sujuvaksi käyttämiseksi. Tarvittaessa liikenne- ja viestintävirasto voisi luoda vain satamia ja niiden jätehuoltosuunnitelmia koskevan yksinkertaistetun kansallisen tiedonhallintajärjestelmän, johon valvontaviranomaiset voisivat tiedot syöttää.

**8 §. Tarpeettoman viivytyksen välttäminen.** Pykälän 1 momentin mukaan jätteiden vastaanotosta ei saa aiheutua aluksille tai muille jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistuville osapuolille tarpeetonta viivytystä. Säännös vastaa muuten nykyistä tarpeettoman viivytyksen välttämistä koskevaa 6 §:ää, mutta nykyinen säännös koskee vain aluksia, ei muita osapuolia.

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

**9 §.** *Satamien vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittaminen.* Satamien vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittamista ei toistaiseksi ole harmonisoitu kansallisesti, vaan merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 3 §:n 4 momentin 7 kohdan mukaan sataman pitäjän on sopivalla tavalla tiedotettava sataman käyttäjille menettelyohjeista, joiden mukaan ilmoitetaan sataman vastaanottolaitteiden puutteellisuuksista. Käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto on vastaanottanut suomalaisten satamien vastaanottolaitteita koskevien puutteellisuuksia koskevat ilmoitukset ja välittänyt niistä tiedon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka on käynyt satamassa tutkimassa väitetyt puutteellisuudet. Näissä tilanteissa Liikenne- ja viestintävirasto on saanut tiedon puutteesta sen havainneen aluksen lippuvaltiolta. Alusjätedirektiivistä 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti puutteellisuuksista ilmoittamisesta ehdotetaan säädettävän lain tasolla.

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

**10 §.** *Tarkemmat säännökset.* Nykyisin lain 8 §:n mukainen tarkempia säännöksiä eli asetuk-senantovaltuuksia koskevia säännös siirrettäisiin täydennettynä uuteen 10 §:ään.

Pykälän 1 momentin osalta ehdotetaan, että nykyisen lain mukaiset asetuk-senantovaltuudet päi-vitettäisiin vastaamaan substanssipykäliin ehdotettavia muutoksia. Siten 1 kohdan asetuk-senantovaltuus koskisi 1 §:ssä tarkoitettujen jätteiden vastaanottojärjestelyjen sijaan 1 §:ssä tarkoitettu-ja satamassa olevia vastaanottolaitteita. Viittaus 2 §:ssä tarkoitettuihin jätteiden vastaanotto-järjestelyihin korjaussatamassa pysyisi nykyisessä muodossaan. Uusina asetuk-senantovaltuuk-sina esitetään valtuutta tarkentaa jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa (3 §) ja hu-vivenesatamassa (4 §) sekä ehdotetun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamista ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua ilmoittamista koskevia säännöksiä val-tioneuvoston asetuksella.

Asetuksella annettavien säännösten ulottamista koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliiken-teessä purjehtivia aluksia koskeva 2 momentti vastaisi sanatarkasti nykyisen 8 §:n 2 momenttia.

#### **10 luku** *Jätteiden jättäminen satamaan*

Myös 10 lukuun ehdotetaan alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyviä muutoksia. Jätteiden jättämistä satamaan eli ennen kaikkea aluksille kohdistettuja velvollisuuksia koskeva 10 luku muodostaa vastinparin 9 luvulle, jonka säännökset koskevat lähinnä satamien vastaanottolait-teille asetettuja vaatimuksia. Pykälien otsikoiden ja momenttien terminologiaa tarkennettaisiin direktiivin mukaisesti siten, että sääntely koskisi alukselta peräisin olevia jätteitä, eikä alusjät-teet ja lastijätteitä. Tämä terminologinen muutos ei kuitenkaan muuttaisi kansallisen sääntelyn sisältöä, vaan alukselta peräisin oleva jäte kattaisi merkitykseltään alusjätteet sekä lastijätteet, joista tosin lakiin ehdotettavilla muutoksilla käytettäisiin termiä lastijäämät.

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pykälän pääsäännöstä eli alusten velvollisuudesta jättää kaikki jätteet satamaan. Ehdotettu momentti vastaisi muutoin nykyistä 1 §:n 1 momenttia, mutta sen terminologiaa tarkennettaisiin alukselta peräisin olevan jätteen osalta alusjätedirektiivin mukaisiksi. Alusjätedirektiivin mukaisesti ehdotettavan 1 luvun 2 §:n 4 kohdan alukselta peräisin olevan jätteen määritelmän mukaisesti alukselta peräisin oleva jäte kattaisi myös lastijäämät (nykyisen lain terminologian mukaan lastijätteet). Lisäksi momentissa tarkennettaisiin, että jätteet tulee jättää satamaan MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti eli ne aluksilta peräisin olevat jätteet, joita ei saa poistaa mereen, tulee toimittaa sataman vastaanottolaitteisiin.

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

Ehdotetun 1 §:n 3 momentti koskee poikkeuksia 1 momentissa ehdotetusta jättöpakosta ja vastaa siten muutettuna nykyisen 1 §:n 3 momenttia. Momentin johtolauseen kirjoitusasu on muutettu vastaamaan paremmin alusjätedirektiivin sääntelyä. Poikkeuksista jättöpakosta säädetään alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdassa. Ehdotetun 3 momentin 1 kohdassa säädettäisiin poikkeuksesta aluksille, joilla on jätettä varten riittävät erilliset varastotilat. Alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten osalta riittäviä varastotiloja arvioidaan alusjätedirektiivin 2 ja 3 liitteiden<sup>15</sup> mukaisesti toimitettujen tietojen perusteella. Seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten osalta varastotilojen riittävyyden arviointi perustuisi saman artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisesti muutoin saatavilla oleviin tietoihin. Komissio antaa 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan nojalla täytäntöönpanosäädöksiä riittävien varastotilojen laskemisessa käytettävistä menetelmistä. Niistä on tarkoitus säätää kansallisesti valtioneuvoston asetuksella. Asetuksenantovaltuus sisällytettäisiin ehdotettavaan 7 §:ään.

Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin (ESSF) alaisessa työryhmässä on valmisteltu riittävän varastotilan laskentamenetelmää koskevaa suositusta komissiolle. Laskentamenetelmäksi suositellaan yksinkertaista mallia, jossa riittävyys lasketaan jätteen määrän ja aluksen enimmäiskapasiteetin prosentuaalisena suhdelukuna (käytetty varastokapasiteetti). Varastokapasiteetin riittävyys määritellään suhteessa seuraavan sataman sijaintiin. Öljypitoisen jätteen ja käymäläjäteveden osalta ehdotetaan 50 prosentin varastokapasiteettivaatimusta. Kiinteälle jätteelle ehdotetaan 25 prosentin varastokapasiteettivaatimusta eli alus voisi halutessaan jatkaa matkaansa toimittamatta kiinteitä jätteitään, jos aluksen käytetty varastokapasiteetti eli ylitä 25 prosenttia (varastokapasiteettia jäljellä 75 prosenttia). Työryhmä ei ole ollut yksimielinen ehdotetuista prosentiosuuksista. Komissio huomioi suositukset laatiessaan ehdotuksen täytäntöönpanosäännöksi, mutta ei ole niihin sidottu. Direktiivin 7 artiklan 6 kohdan mukaisesti jäsenvaltion

---

<sup>15</sup> Alusjätedirektiivin 2 liite koskee direktiivin 6 artiklassa tarkoitettua jätteiden ennakoilmoitusta, josta säädettäisiin kansallisesti merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 2 §:ssä. Alusjätedirektiivin 3 liite puolestaan koskee direktiivin 7 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua jätteen toimittamista koskevaa lomaketta, josta säädettäisiin kansallisesti 10 luvun 3 §:ssä.

on mahdollista soveltaa direktiivin jättopakkoa koskevia tiukempia vaatimuksia, jotka on hyväksytty kansainvälisen oikeuden mukaisesti. Suomi on hyväksynyt Helsingin sopimuksen mukaisen alusjätteiden jättopakkoa koskevan säännön 7B, joka on myös kansallisesti toimeenpantu. Suomi voi siis soveltaa tiukempaa jättopakkoa, jos komission täytäntöönpanosäädöksen varastokapasiteettia koskevat vaatimukset olisivat liian väljiä.

Momentin 2 ja 3 kohdassa säädettäisiin poikkeuksista jättopakosta tilanteissa, joissa alus on ankkurointialueella eikä käy muualla satamassa. Alus voi tällöin poiketa jättopakosta 2 kohdan mukaan, jos alus on ankkurointialueella alle 24 tuntia, ja 3 kohdan mukaan, jos sääolosuhteet ovat epäsuotuisat. Ehdotetut 2 ja 3 kohta perustuvat alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohtaan. Direktiivin mainittu säännös on erotettu kahdeksi erilliseksi kohdaksi lain luettavuuden helpottamiseksi.

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

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

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

Pykälän 1 momentti vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 1 momenttia. Nykyistä sääntelyä tarkennettaisiin siten, että jätteiden ennakoilmoitusvelvollisuus koskisi jatkossa alusjätedirektiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Lisäksi momentin terminologiaa muutettaisiin siten, että 1 luvun 2 §:n 30 kohdan mukaisesti lastijätteestä käytettäisiin jatkossa ilmaisua lastijäämä. Ilmoitusta koskevaa terminologiaa tarkennettaisiin siten, että jätteiden ennakoilmoitus -ilmaisua käytettäisiin pykälän otsikon lisäksi myös 1 momentissa. Ilmoituksen tekotapaa ja määräaikoja koskevat vaatimukset vastaisivat sanatarkasti nykyisen 3 §:n 1 momentin vaatimuksia ja sisällöllisesti alusjätedirektiivin 6 artiklan 1 kohdan vaatimuksia. Alusjätedirektiivin 6 artiklan 3 kohdan ilmoitusten sisältämät tiedot olisi pidettävä aluksella mieluiten sähköisessä muodossa vähintään seuraavaan käyntisatamaan saakka, ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden asiasta vastaaville viranomaisille. Kansallinen vaatimus menisi tätä pidemmälle, ja tiedot tulisi olla aina sähköisessä muodossa. Aluksen tulee toimittaa tiedot sähköisesti, joten ei ole syytä, miksei niitä voitaisi säilyttää aluksella sähköisessä muodossa. Lisäksi kansallisen sääntelyn vaatimusta tietojen esittämisestä jäsenvaltioiden viranomaisille täydennettäisiin direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaan siten, että viitattaisiin jäsenvaltioiden toimivaltaisiin viranomaisiin.

Nykyisen 3 §:n 2 momentin tavoin myös ehdotettu 2 §:n 1 momentti koskisi poikkeuksia ennakoilmoitusvelvollisuudesta. Koska 1 momentissa säädettäisiin alusjätedirektiivin mukaisesti, että ennakoilmoitusvelvollisuus koskisi vain seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, kalastusalausten ja enintään 12 matkustajaa kuljettavien huviveneiden rajaamiselle 1

momentin vaatimusten ulkopuolelle ei ole tarvetta eikä perusteita. Sen sijaan 2 momentissa säädettäisiin alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan ja mainitun artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan sallimalla tavalla, että 1 momentin sääntely ei koske aluksia, jotka käyvät vain sataman ankkurointialueella, eikä satamapalveluissa käytettäviä aluksia.

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

**3 §. Jätteen toimittamista koskeva tosite.** Uutena alusjätedirektiivistä johtuvana vaatimuksena 3 §:ssä säädettäisiin jätteen toimittamista koskevan tositteiden antamisesta alukselle ja tositteeseen sisältyvien tietojen säilyttämisestä aluksella. Pykälän 1 momentin mukaan sataman vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on toimitettava aluksen päällikölle jätteiden toimittamista koskeva tosite. Tosite olisi annettava ilman aiheutonta viivytyksiä. Momentti perustuisi alusjätedirektiivin 7 artiklan 2 kohdan ensimmäiseen alakohtaan. Käytännössä satamissa voi olla tilanteita, joissa osa jätteistä on jätetty miehittämättömiin vastaanottolaitteisiin, jolloin satamalla ei olisi tietoa jätetyn jätteen määrästä. Tällöin satama voisi toimittaa tositteiden myöhemmin saatuaan tiedon jätetyn jätteen määrästä esimerkiksi jäteastian tyhjentämisestä vastaavalta jätehuoltoyritykseltä taikka ilmoittaa tositteessa jätetyn jätteen määrän ennakoilmoituksessa annettuun tietoon perustuen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tosittenantovelvollisuutta koskevista poikkeuksista. Alusjätedirektiivi sallii tosittenantovelvollisuudesta poikkeamisen sellaisten pienten satamien osalta, joissa on miehittämättömät laitteet tai jotka sijaitsevat syrjäisillä alueilla. Satamien nimet ja sijainnit on ilmoitettava sähköisesti unionin SafeSeaNet-järjestelmässä. Kansallisesti säädettäisiin, että 1 momentin vaatimusta ei sovellettaisi kantavuudeltaan yli 1 350 tonnin aluksille soveltuviin satamiin, joissa on miehittämättömät vastaanottolaitteet. Siten pienen sataman rajana pidettäisiin kansallisesti sataman ympäristölupavelvollisuutta, joka ympäristönsuojelulain (527/2014) liitteen mukaan se, että satama soveltuu kantavuudeltaan yli 1350 tonnin aluksille. Miehittämättömillä vastaanottolaitteilla tarkoitetaan, että satamassa ei ole henkilökuntaa ottamassa vastaan aluksilta peräisin olevat jätteet eli aluksen henkilökunta toimittaa jätteet itse alukselta satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Tosittenantovelvollisuutta koskevan vapautuksen ehdot täyttävien satamien olisi ilmoitettava jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä, että se haluaisi vapautuksen velvollisuudesta. Jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen olisi tällöin ilmoitettava tällaisen sataman nimi ja sijainti SafeSeaNet-järjestelmään.

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

Alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan sallimalla tavalla pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että 1 momentin tosittteenantovelvollisuutta ja 2 momentin velvollisuutta säilyttää tietoja aluksella ja antaa niitä pyydetessä jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ei sovellettaisi satamapalveluasetuksessa tarkoitettuihin satamapalveluissa



käytettäviin aluksiin. Satamapalveluissa käytettävät alukset ovat sataman pitäjän omassa tai jonkun sataman pitäjän valtuuttamana sataman alueella toimivan käytössä, joten jätteiden toimitamista koskevan tositteen antamiselle ei ole samanlaista tarvetta kuin satamasta toiseen ja etenkin eri valtioiden välillä kulkevien alusten ollessa kyseessä.

**4 §.** *Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut.* Nykyisen 2 §:n mukainen alusjätteistä ja lastijätteistä perittäviä maksuja koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 4 §:ään. Nykyinen sääntely kattaa jo pääpiirteissään alusjätedirektiivin kustannusten kattamiseen käytettäviä järjestelmiä koskevan 8 artiklan vaatimukset, mutta 4 §:ään nyt tehtäisiin alusjätedirektiivin täytäntöönpanon edellyttämät muutokset. Ehdotetun 1 luvun 2 §:n 30 kohdan mukaisesti pykälässä käytettäisiin nykyisen lain lastijäte-termin sijaan termiä lastijäämä.

Ehdotettu 1 momentti vastaisi pääpiirteissään nykyisen 2 §:n 1 momenttia ja sisältäisi säännökset niin kutsutusta ei erityismaksua -järjestelmästä. Sen mukaan jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi sataman pitäjä perisi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta riippumatta siitä, jättääkö alus jätettä satamaan tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Lisäys siitä, kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan, on kansalliseen harkintaan perustuva lisäys, jolla pyritään varmistamaan aukottomasti, että sataman perimät maksut eivät vaihtelee jätettävän jätteen määrän mukaan. Alusjätedirektiivi edellyttää ei erityismaksua -järjestelmää (direktiivissä käytetään termiä välillinen maksu) vain kiinteän jätteen osalta, mutta kansallisesti järjestelmän piiriin kuuluisivat nykyisen sääntelyn mukaisesti myös öljypitoiset jätteet ja käymäläjätevedet. Kansallinen säännös perustuisi HELCOMin suosituksen 28E/10 2.1 kohtaan. Alusjätedirektiivin mukaan välillinen maksu ei koske lastijäämiä, joten öljypitoisten jätteiden ja kiinteiden jätteiden yhteydessä lastijäämät rajattaisiin myös kansallisen sääntelyn ulkopuolelle. Kiinteitä jätteitä koskevassa 3 alakohdassa säädettäisiin alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan, että kiinteisiin jätteisiin luettaisiin kuuluvaksi myös passiivisesti kalastettu jäte. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohdan mukaisesti säädettäisiin, että ilman erityismaksua katetaan myös välilliset hallintokustannukset.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että maksujen olisi oltava kohtuullisia ja perustuttava satamassa käytössä olevien laitteiden aiheuttamiin kustannuksiin ja satamassa tarjottaviin palveluihin. Säännös perustuisi alusjätedirektiivin 8 artiklan 6 kohtaan. Nykyisen 2 §:n 3 momentin mukaisesti 3 momentissa edellytettäisiin myös, että sataman pitäjä ilmoittaa alukselta perittävän maksun suuruuden ja laskentaperusteet. Lisäksi jätehuoltosuunnitelmia koskevassa 9 luvun 5 §:ssä säädettäisiin, että maksun suuruus ja laskentaperusteet on sisällytettävä sataman jätehuoltosuunnitelmaan. Ehdotetun 10 luvun 4 §:n 3 momentissa säädettäisiin myös, että maksut voivat

vaihdella alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan; jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella; tai jätteen vaarallisuuden perusteella. Vanhan alusjätedirektiivin mukaisesti nykyisessä lainsäädännössä on sallittu maksujen porrastaminen, mutta nyt sääntely päivitettäisiin vastaamaan uuden alusjätedirektiivin 8 artiklan 4 kohdan sääntelyä maksujen vaihtelemisesta.

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

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

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

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

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vapautuksen sisällöstä viittauksineen 10 luvun 1, 2 ja 4 §:ään, vapautuksen myöntävästä viranomaisesta eli Liikenne- ja viestintävirastosta ja kirjallisesta menettelystä. Momentissa säädettäisiin myös vapautuksen ehdoista, joiden kaikkien tulee täytyä, jotta vapautus voitaisiin myöntää. Ehdot poikkeaisivat nykyisen 4 §:n 1 momentin mukaisista ehdoista, koska ne päivitetäisiin alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Ensinnäkin 1 kohdan mukaan alus voitaisiin vapauttaa mainituista velvollisuuksista, jos se on aikataulun mukaisessa liikenteessä. Säännöksessä määriteltäisiin alusjätedirektiivin 2 artiklan 11 kohdan mukaisesti, mitä tarkoitetaan aikataulun mukaisella liikenteellä. Toisena ehtona on alusjätedirektiivin 2 artiklan 12 kohdan mukaisten säännöllisten satamakäyntien ja 13 kohdan usein tehtävien satamakäyntien määritelmien mukaisesti, että alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia saman kaavan mukaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa. Momentin 1 ja 2 kohdat kattaisivat siten alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan. Momentin 3 kohdassa edellytettäisiin, että aluksella on sellainen jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet. Kohta vastaisi alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan i-iii alakohdineen. Neljäntenä ehtona säädettäisiin alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, että järjestelyllä ei saa olla kielteisiä vaikutuksia meriturvallisuudelle, asumistai työoloille aluksilla taikka meriympäristölle.

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

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

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

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

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

Ensinnäkin, 1 kohdan mukaan asetuksella ehdotetaan voitavan säätää tarkemmin 1 luvun 2 §:n 48 kohdassa, 10 luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua riittävästä erillisestä varastotilasta. Komissio valmistelee alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöstä riittävän erillisen varastotilan määritelmästä. Merenkulun ympäristönsuojelulain määritelmää on siksi tarpeen tarkentaa tämän valtioneuvoston asetuksella tämän täytäntöönpanosäädöksen valmistuttua.

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

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

Ehdotetun 4 mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua passiivisesti kalastetun jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle. Passiivisesti kalastetulla jätteellä tarkoitettaisiin alusjätedirektiivin 2 artiklan 4 kohdan ja merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 42 kohdan mukaisesti kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä. 8 artiklan 7 kohdan ensimmäinen alakohta edellyttää, että jäsenvaltiot keräävät passiivisesti kalastetun jätteen määriä ja tilavuutta koskevia seurantatietoja ja toimittavat nämä seurantatiedot komissiolle. Saman kohdan toisen alakohdan mukaan komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään seurantatietoja koskevat menetelmät ja raportoinnin muoto. Näiden

täytäntöönpanosäädösten laatiminen on vielä kesken, mutta konsultin komissiolle tekemän luonnoksen mukaan kyselytutkimuksiin perustuva raportointi täyttäisi direktiivin mukaiset vaatimukset. Siten tarkoituksena olisi säätää valtioneuvoston asetuksella, että Luonnonvarakeskus keräisi passiivisesti kalastetun jätteen tilavuutta ja määriä koskevat seurantatiedot. Tarkoituksena on, että tietojen kerääminen tehtäisiin muutaman vuoden välein toteutettavalla kalastajille kohdennetulla kyselytutkimuksella. Luonnonvarakeskus olisi tiedot keräävä viranomainen, koska se kerää muutakin kalastukseen liittyvää tietoa kalastajilta. Muilta osin tietojen keräämisessä noudatettavista menettelyistä on tarkoitus säätää asetuksella komission täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Täytäntöönpanosäädöksen luonnoksesta ei käy ilmi, miten seurantatiedot tulisi toimittaa komissiolle. Komissio ei ole myöskään ottanut vielä kantaa raportointitapaan, joten vielä ei ole mahdollista ottaa kantaa siihen, mikä seurantatiedot komissiolle ilmoittavan viranomaisen tulisi olla. Komission täytäntöönpanosäädöksellä säädettävästä raportoinnista riippuen viranomainen voisi olla esimerkiksi Luonnonvarakeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Liikenne- ja viestintävirasto.

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

## **11 luku** *Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa*

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

**3 §.** *Tarkemmat säännökset.* Asetuksenantovaltuuksia koskevaa 3 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 33 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

## **12 luku** *Valvonta ja hallintopakko*

**1 §.** *Valvontaviranomaiset.* Pykälän 1 momenttiin, joka luettelee lain valvontaviranomaiset, lisättäisiin kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen valvontatehtävistä säädetään jo nykyisin 12 luvun 5 §:ssä, eikä tällä esityksellä ehdoteta muutoksia kyseiseen pykälään. Siten 1 §:n 1 momenttiin ehdotettu muutos ei lisäisi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen tehtäviä, vaan kyse olisi lakiteknisestä viittauksesta. Samalla momentista poistettaisiin tarpeettomana maininta Suomen ympäristökeskuksesta lain mukaisena valvontaviranomaisena, koska Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtäviä koskenut 12 luvun 3 § on kumottu jo vuonna 2018 lailla 1357/2018.

**2 §.** *Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät.* Pykälän 1 momentin 9 kohdassa säädettyä velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan koskevaa Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävää tarkennettaisiin siten, että valvontatehtävän tarkennettaisiin alusjättedirektiivin mukaisesti pitävän sisällään alusten velvollisuuden jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan ja jätteiden ennakoilmoituksia siten kuin lain 10 luvussa ja alusjättedirektiivissä säädetään. Alusjättedirektiivin 11 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltion on tarkastettava sen satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 15:tä prosenttia sen satamissa vuosittain käyvien yksittäisten alusten kokonaismäärästä. Artiklan 2 kohdassa säädetään tarkastettavien alusten valinnasta komission täytäntöönpanosäädöksellä annettavan riskiperusteisen kohdentamismeka-

nismien perusteella. Viittauksella alusjätedirektiiviin säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarkastettava seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla.

**6 §.** *Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät ja 8 §.* *Poliisin valvontatehtävät.* Rajavartiolaitoksen ja poliisin valvontatehtäviä koskeviin 6 ja 8 §:iin ehdotetaan lisättävän uudet 3 momentit, joissa säädettäisiin, että mainitut viranomaiset valvoisivat seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään. Alusjätedirektiivin 11 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on otettava käyttöön menettelyt seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävien alusten tarkastuksia varten, jotta alusjätedirektiivin noudattaminen voidaan mahdollisuuksien mukaan varmistaa. Ehdotetuilla pyritään varmistamaan mainitun vaatimuksen täyttäminen. Rajavartiolaitoksella ja poliisilla olisi toimivalta puuttua seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 1 §:n mukaisen jättopakon noudattamatta jättämiseen. Tarkoituksena, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat puuttua tällaisiin tilanteisiin muiden merenkulun ympäristönsuojelulain sekä esimerkiksi vesiliikennelain mukaisten tehtäviensä ohessa huomattavasti alusten rikkovan mainittua velvollisuutta. Kyse ei siten olisi merkittävästä uudesta tehtävästä, vaan säännöksillä pyrittäisiin varmistamaan direktiivin noudattaminen kevyimmällä mahdollisella tavalla.

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

**15 §.** *Hallintopakko.* Pykälään lisättäisiin nykyisen Liikenne- ja viestintäviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lisäksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja Tullille toimivalta ryhtyä pykälässä säädettyihin toimenpiteisiin. Kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle toimivalta ehdotetaan lisättävän, jotta se voisi puuttua tilanteisiin, joissa sataman pitäjä laiminlyö 9 luvussa säädetty velvoitteensa järjestää aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanotto sekä laatia ja hyväksyttää sataman jätehuoltosuunnitelma. Toimivaltuuden lisääminen Tullille olisi tarpeen, jotta Tulli voisi kieltää toiminnanharjoittajaa jatkamasta säännösten vastaista menettelyä ja määrätä sen ryhtymään toimenpiteisiin markkinoille saatetun polttoaineen, sitä koskevien asiakirjojen tai siitä annettavien tietojen saattamiseksi vaatimusten mukaisiksi. Lisäys mahdollistaisi sen, että Tulli voi ryhtyä toimenpiteisiin markkinoille saatetun polttoaineen ja luovutustodistusten saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi. 16 §. Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka. Pykälän toimivaltaisiin viranomaisiin lisättäisiin kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja Tulli, jotta ne voisivat määrätä uhkasakon 12 luvun 15 §:n nojalla määräämänsä toimenpiteen tehosteeksi.

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

**18 §. Laiminlyöntimaksu.** Pykälässä ehdotetaan säädettävän laiminlyöntimaksusta, joka määrätäisiin sataman pitäjälle, joka laiminlyö 9 luvun 5 §:ssä säädetyin velvollisuutensa laatia sataman jätehuoltosuunnitelma tai 9 luvun 6 §:ssä säädetyin velvollisuuden esittää jätehuoltosuunnitelma viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi. Laiminlyöntimaksulla pyrittäisiin siten tehostamaan velvoitteita laatia ja hyväksyttää jätehuoltosuunnitelma. Toimivaltainen voisi tehostaa mainittujen velvoitteiden noudattamista myös 16 §:n uhkasakkoa, teettämishukkaa ja keskeyttämishukkaa koskevan säännöksen nojalla, mutta laiminlyöntimaksu mahdollistaisi nopeamman reagoinnin laiminlyöntitilanteissa. Vastaavan kaltaisesta laiminlyöntimaksusta säädetään jätelain 131–133 §:issä. Laiminlyöntimaksun maksuvelvoitteesta säädettäisiin 18 §:n 1 momentissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maksun määrästä. Maksun määrä olisi aina 5 000 euroa. Maksun määrä on pyritty esittämään sellaiselle tasolle, että se toimisi etenkin pienten satamien osalta melko voimakkaana kannustimena noudattaa 9 luvun 5 ja 6 §:n velvoitteita.

Ehdotetun 3 momentin mukaan laiminlyöntimaksua olisi mahdollista kohtuullistaa tai jättää se määräämättä, jos maksuvelvollinen osoittaa, että laiminlyönti on johtunut maksuvelvollisen erehdyksestä tai poikkeuksellisista oloista eikä maksuvelvollinen ole saavuttanut laiminlyönnin johdosta merkittävää taloudellista etua.

Pykälän 4 momentin mukaan laiminlyöntimaksun määräisi sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen osalta toimivaltainen viranomaisena. Siten huvivenesatamien osalta maksun määräisi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisena ja muiden satamien osalta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Ennen maksun määräämistä viranomaisen olisi kehotettava kirjallisesti laiminlyöntijää maksun määräämisen uhalla korjaamaan laiminlyöntinsä määräaikaan mennessä. Laiminlyönnin korjaamiselle olisi kehotuksessa varattava vähintään 30 päivän määräaika. Maksu voitaisiin määrätä 60 päivän kuluessa kehotuksessa asetetun määräajan päättymisestä, jos laiminlyöntijä ei ole korjannut laiminlyöntiään. Määräajoilla pyritään varmistamaan sataman pitäjälle kohtuullinen aika korjata laiminlyöntinsä.

Pykälän 5 momentin mukaan laiminlyöntimaksua ei voitaisi kuitenkaan määrätä sille, joka on tuomittu rangaistukseen samaa asiaa koskevasta rikkomuksesta tai jos asia on vireillä esitutkinnaissa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimissa. Säännöksellä pyritään välttämään kaksoisrangaistavuus.

Ehdotetun 6 momentin mukaan laiminlyöntimaksu 1 momentissa tarkoitettua jätehuoltosuunnitelman laatimatta jättämisestä voitaisiin määrätä uudelleen laiminlyönnin jatkuessa, kun edellisen maksun määräämisestä on kulunut vähintään kalenterivuosi. Uuden maksun määräämisessä noudatettaisiin, mitä 1 momentissa säädetään. Säännöksellä pyritään välttämään pitkittävät laiminlyönnit.

Pykälän 7 mukaan laiminlyöntimaksu määrättäisiin maksettavaksi valtiolle. Maksettavaksi erääntyneelle laiminlyöntimaksulle, jota ei olisi suoritettu eräpäivänä, perittäisiin viivästyskorkea korkolain 4 §:n mukaisesti.

Laiminlyöntimaksusta säätämisen myötä nykyisin 18 §:ään sisältyvä tarkempia säännöksiä koskeva säännös siirtyisi uudeksi 20 §:ksi.

**19 §. Raportointi komissiolle.** Ehdotettu uusi 18 § koskisi raportointia komissiolle. Pykälä koskisi alusjäterikosdirektiivin 12 artiklan mukaista vaatimusta toimittaa komissiolle joka kolmas vuosi kertomus siitä, kuinka toimivaltaiset viranomaiset ovat soveltaneet kyseistä direktiiviä.

Kyseinen vaatimus on jäänyt Suomessa panematta täytäntöön, ja komissio on kiinnittänyt tähän huomiota. Raportointitehtävä annettaisiin Suomessa Liikenne- ja viestintävirastolle.

**20 §. Tarkemmat säännökset.** Nykyisin 18 §:ään sisältyvä asetuksenantovaltuus siirrettäisiin muuttumattomana uudeksi 20 §:ksi, koska 18 §:ssä säädettäisiin jatkossa laiminlyöntimaksusta. Samalla pykälästä poistettaisiin tarpeettomana maininta Suomen ympäristökeskuksen tehtävistä valvontaviranomaisena, koska Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtäviä koskenut 12 luvun 3 § on kumottu jo vuonna 2018 lailla 1357/2018.

### **13 luku Erinäiset säännökset**

**1 §. Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen.** Viranomaisten merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla perimiä maksuja koskevan 1 §:n 1 momentin loppuun esitetään lisättävän virke, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 9 luvun 6 §:n mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu. Mainitussa pykälässä säädetään sataman jätehuolto-suunnitelman hyväksymisestä. Tarkoituksena on siis, että elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi periä maksun sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Vastaavasta oikeudesta on jo säädetty kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, joka hyväksyy huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus hyväksyy muiden satamien jätehuoltosuunnitelmat. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tehtävistä perittävän maksun perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia.

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

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

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

### **7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta**

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



Pykälään lisättäisiin uusi 13 b kohta, jossa määriteltäisiin vakavuusdirektiivi.

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä aluksen teknisestä turvallisuudesta vakavuusdirektiivin täytäntöön panemiseksi sekä va-

kavuusdirektiivin 5 artiklan mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltioiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkittävistä aallonkorkeusarvoista.

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 4 momentin mukaan tällaisessa liikennöinnissä käytettävillä ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava 34 b pykälässä säädetty todistuskirja, joka osoittaa niiden olevan vakavuusdirektiivin säännösten mukaisia, kun Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tämän pykälän 1 ja 2 momentissa tarkoitetun liikennöinnin.

**91 §. Alusturvallisuusrikkomus.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin kumotun 11 kohdan tilalle uusi 11 kohta, jossa säädettäisiin nykyisen 12 kohdan mukaisesta 34 §:n mukaisen kiellon rikkomisen rangaistavuudesta. Lisäksi 1 momenttiin lisättäisiin uusi 12 kohta, jossa säädettäisiin 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakavuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen tahallinen tai törkeä laiminlyönti rangaistavaksi alusturvallisuusrikkomuksena.

### 7.3 Laki alusrekisterilain muuttamisesta

**20 §. Rekisteröintihakemus.** Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että mahdollistettaisiin poikkeaminen alkuperäisen saantoasiakirjan tai sen julkisen notaarin oikeaksi todistaman jäljennöksen vaatimuksesta. Muutoksella sallittaisiin jäljennöksen esittäminen asiakirjasta tarpeellisuutensa selvityksenä saannon laillisuudesta. Jäljennöksen toimittaminen olisi mahdollista digitaalisesti esimerkiksi sähköpostin liitteenä. Saantoasiakirja voitaisiin edelleen toimittaa alkuperäisenä ja myös postitse tai esittää asiakirja paikan päällä virastossa. Muutos vaikuttaisi myös alusrekisterilain 27 §:n sääntelyyn. Jäljennöksen esittäminen saantoasiakirjasta riittäisi estämään hakemuksen hylkäämisen.

Ehdotettu säännös olisi tarkoitettu vastaamaan mahdollisten poikkeuksellisten tilanteiden tai normaaliolojen häiriötilanteisiin ja alkuperäinen laissa säädetty velvoite pysyisi ennallaan. Tämän vuoksi 20 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa velvoitettaisiin aluksen omistaja esittämään alkuperäinen saantokirja viimeistään 3 kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista olisi ollut haettava. Asiakirja olisi esitettävä viranomaiselle joko henkilökohtaisesti tai se olisi toimitettava postitse. Kolmen kuukauden määräaika voidaan pitää kohtuullisena, jonka puitteissa aluksen omistajalla on riittävästi aikaa ja vaihtoehtoja toimittaa alkuperäinen asiakirja. Määräaika kolme kuukautta ei myöskään ole kohtuuton viranomaisten rekisteritoiminnan julkisen luotettavuuden kannalta.

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

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

Pykälän nykyinen 4 momentti esitetään muutettavaksi 5 momentiksi.

Pykälän 2 momentin 3 kohtaan sekä uuteen 5 momenttiin tehtäisiin teknisiä kielellisiä korjauksia. Kielellisillä korjauksilla muutettaisiin lain sanamuodot vastaamaan nykyistä lakikieltä.

**27 §. Hakemuksen hylkääminen.** Pykälän 1 kohtaan tehtäisiin tekninen viittausmuutos. Muutoksella korjattaisiin vanha viittaus 20 §:n 4 momenttiin vastaamaan ehdotettua uutta 5 momenttia.

**31 §. Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alusrekisteristä.** Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä mainitaan aluksen poistaminen rekisteristä.

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

täyttäisi velvollisuuttaan säädetyssä 3 kuukauden määräajassa. Rekisteriviranomaisen olisi kuitenkin varattava aluksen omistajalle tilaisuus tulla kuulluksi ennen päätöstä poistaa alus rekisteristä.

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

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

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

Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tekninen kielellinen korjaus. Kielellisellä korjauksella muutettaisiin lain sanamuodot vastaamaan nykyistä lakikieltä.

Pykälän nykyinen 2 momentti esitetään muutettavaksi 3 momentiksi.

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

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

**4 a §.** *Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus.* Pykälää esitetään muutettavaksi siten, että määräaikaiseksi säädetty 4 a § olisi voimassa 1.4.2021 lähtien. Pykälän 1 momentissa säädetäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta valtuuttaa hyväksymänsä luokituslaitos tekemään turvatoimiasetuksessa tarkoitettu aluksen turvatarkastus ja antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen. Voimassaolevan lain 4 §:n mukaan tarkastuksen voi tehdä ja todistuksen antaa vain Liikenne- ja viestintävirasto. Momentissa säädetäisiin hyväksytyyn luokituslaitoksen määritelmästä viittaamalla aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1868/2009) 2 §:n määritelmään.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin luokituslaitoksen työntekijän rikosoikeudellisesta virkavastuusta sekä vahingonkorvausvastuusta.

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

## 7.5 Laki laivavarustelain muuttamisesta

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

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

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

## 8 Lakia alemman asteinen sääntely

### 8.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Alusjätedirektiivin ja sen nojalla annettujen komission täytäntöönpanosäädösten täytäntöön panemiseksi tietyistä satamien vastaanottojärjestelyjä ja jätteiden jättämistä satamaan koskevista vaatimuksista olisi tarkoitus säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 10 §:ssä säädettäisiin kyseisen luvun säännösten tarkentamisesta valtioneuvoston asetuksella. Ensinnäkin asetuksella olisi tarkoitus säätää tarkemmin, mitä jätejakeita erilaisissa satamissa tulee ottaa vastaan. Esimerkiksi kiinteitä jätteitä koskevaa vastaanotovelvoitetta olisi tarkoitus tarkentaa kunkin satamatyyppin osalta. Vastaava tarkentava sääntely sisältyy nykyisin merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen (76/2010) 7 luvun 1 ja 2 §:iin. Alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava alukselta peräisin olevan jätteen erilliskeräykset unionin jätelainsäädännön ja erityisesti jätedirektiivin 2008/98/EY, paristo- ja akkudirektiivin 2006/66/EY ja sähkö- ja elektroniikkaromudirektiivin 2012/19/EU mukaisesti. Siten 9 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitettua kiinteiden jätteiden vastaanotovelvoitetta tarkennettaisiin valtioneuvoston asetuksella edellä mainittuihin direktiiveihin ja kansalliseen jätelainsäädäntöön perustuvilla erilliskeräysvelvoitteilla. Kalastussatamien ja huvivenesatamien osalta valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus tarkentaa, että kiinteillä jätteillä tarkoitetaan vain sekajätettä.

Mainitussa 9 luvun 10 §:ssä säädettäisiin myös, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä. Nykyisin jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä säädetään merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 3 §:ssä. Tätä säännöstä olisi tarkoitus täydentää alusjätedirektiivin 5 artiklan ja liitteen 1 vaatimusten mukaan. Kansallisena lisänä valtioneuvoston asetuksessa olisi lisäksi tarkoitus säätää, että jätehuoltosuunnitelmaa laadittaessa on arvioitava aiempien vuosien vierailuihin ja tulevien vuosien odotuksiin perustuen satamaa tavanomaisesti käyttävien alusten määrä, alustyyppit, rahti ja jätteet.

Mainitussa 10 §:ssä säädettäisiin lisäksi asetuksenantovaltuudesta, joka koskisi sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuulemista ja tiedottamista koskevan 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamista ja niiden ilmoittamista komissiolle, kuten mainitun pykälän 3 momentissa säädetään. Tiedottamisesta säädettäisiin tarpeen vaatiessa esimerkiksi siitä, missä tiedot tulisi julkaista. Tietojen ilmoittamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään ja komission

SafeSeaNet-järjestelmään olisi puolestaan tarkoitus säätää tarkemmin, kun Euroopan meriturvallisuusvirasto on julkaissut tiedot siitä, miten SafeSeaNetiä kehitetään, jotta se palvelee paremmin alusjätedirektiivissä tarkoitettujen tietojen ilmoittamista. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella annettavissa säännöksissä voitaisiin ottaa huomioon merenkulun tiedonhallintajärjestelmään lähivuosina tehtävät muutokset.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 6 §:ssä säädettäisiin 10 luvun säännöksiä tarkentamista koskevista asetuksenantovaltuuksista. Ensimmäkin valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista säätää 1 luvun 2 §:n 48 kohdassa, 10 luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 3 momentissa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua riittävästä erillisestä varastotilasta. Komissio antaa alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti täytäntöönpanosäännöksiä riittävän erillisen varastotilan määrittämiseksi käytettävistä menetelmistä, jotka voitaisiin ottaa huomioon kansallisesta arvioinnista säädettäessä. Alusjätedirektiivin 7 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat nimittäin säätää komission täytäntöönpanosäännöksiä tiukemmissa kansainvälisen oikeuden mukaisista vaatimuksista riittävän varastotilan arvioimiseksi. Voi olla, etteivät komission täytäntöönpanosäännökset olisi yhtä tiukkoja kuin Helsingin sopimuksen nojalla annetut HELCOM-suositukset, joten valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista säätää varastotilan määritelmästä mainittujen HELCOM-suositusten mukaisesti.

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

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

Ehdotetun 10 luvun 6 §:n 4 mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua passiivisesti kalastetun jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle. Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus säätää, että Luonnonvarakeskus keräisi mainitut tiedot kalastajille kohdennetulla kyselytutkimuksella komission täytäntöönpanosäännöksen mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös seurantatiedot komissiolle toimittavasta viranomaisesta ja raportoinnin muodosta. Toistaiseksi ei ole tiedossa, miten täytäntöönpanosäännöksessä olisi tarkoitus säätää raportoinnista, joten vielä ei ole mahdollista ottaa kantaa siihen, mikä seurantatiedot komissiolle ilmoittavan viranomaisen tulisi olla.

Lisäksi on syytä huomata, että kotimaanliikenteessä toimiville pienille matkustaja-aluksille 5 §:n nojalla myönnettävien vapautusten hakemiseen olisi tarkoitus soveltaa alempaa taksaa säättämällä siitä Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista. Siten pyrittäisiin kohtuullistamaan yhteysaluksille ja vesibusseille nyt ehdotettavien muutosten aiheuttamia vaikutuksia. Alemmasta taksasta olisi tarkoitus säätää aluksille, joiden kantavuus on alle 1 350 tonnia. Samaa kynnystä sovellettaisiin 9 luvun 1 §:n 4 momentissa, jolla pienet yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia matkustaja-aluksia palvelevat satamat rajattaisiin 1 §:n 2 momentin erilliskeräysvaatimusten ulkopuolelle.

## **8.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu**

Merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetuksessa säädettäisiin tarkentavasti siitä, miten Suomen ympäristökeskus arvioisi kauttakulussa olevan ulkomaisen aluksen Suomen talousvyöhykkeellä tekemän öljypäästön vahingon tai sen vaaran huomattavuutta. Ehdotetun uuden 3 luvun 1 a §:n tarkoittama arviolausunto laadittaisiin ennalta määrätyn kriteeristön pohjalta, jonka sisällöstä ja muodosta säädettäisiin tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelusta annetulla valtioneuvoston asetuksella.

Merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen laadittaisiin uusi liite 1. Liitteessä kuvattaisiin kriteeristö, jonka perusteella Suomen ympäristökeskus tekee merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun uuden 1a §:n mukaisen arvionsa öljypäästön aiheuttaman vahingon tai sen vaaran huomattavuudesta. Tämä kriteeristö laadittaisiin taulukkomuotoon siten, että se jakaantuisi temaattisiin luonnontieteellisiin laatutekijöitä kuvaaviin kokonaisuuksiin, jolle öljypäästöllä voi olla vaikutuksia. Tällaisia kokonaisuuksia voisivat olla esimerkiksi vaikutus linnustoon, kalastoon, vesikasvillisuuteen, vesiekosysteemiin talousvyöhykkeellä, rantaekosysteemiin rannikolla ja saaristossa, öljypäästön kulkeutuminen talousvyöhykkeeltä aluevesille tai muut vastaavat kokonaisuudet. Päästön olisi katsottava aiheuttavan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa silloin, kun mikä tahansa asetuksessa määritetyistä laatutekijöistä kärsisi vahinkoa tai vaarantuisi.

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

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a lukuun ehdotettavien muutosten täydentämiseksi säädettäisiin tietyistä asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksista.

Ensinnäkin valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista, kuten varautumistoimenpiteistä ja niistä aiheutuvista kustannuksista. Siten valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollisesti tarpeen säätää siirtoon tai polttoaineen toimitukseen osallistuvan aluksen velvollisuudesta toimittaa riittävä torjuntakalusto paikalle sekä kalustolle asetetuista ja koulutettua torjuntahenkilöstöä koskevista vaatimuksista.

Toiseksi valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin muita siirtoja kuin öljylastinsiirtoja ja polttoaineen toimituksia koskevaan ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista. Ilmoitettavia tietoja koskevista vaatimuksista olisi tarkoitus säätää soveltuvin osin kuten öljylastinsiirtojen osalta. Öljylastinsiirtoja koskevien ilmoitusten tulee pitää sisällään MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 42 säännössä tarkoitettut tiedot. Siten ennakoilmoituksen yhteydessä olisi tarkoitus vaatia operaatioon osallistuvien alusten perustietojen, suunnitellun operaation alkamispäivämäärää, kestoa ja maantieteellistä sijaintia, siirron suorittamistapaa, siirrettävän lastin tai toimitettavan polttoaineen tyyppiä ja määrää sekä operaation palveluntarjoajaa tai kokonaisvalvontavastuussa

olevaa henkilöä koskevien tietojen toimittamista. Lisäksi vaadittaisiin vahvistusta siitä, että aluksella on 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje.

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

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

## **9 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta tulee voimaan 28.6.2021. Laissa merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ehdotetaan kuitenkin säädettävän muutamista siirtymäsäännöksistä, joilla kohtuullistettaisiin satamille ja aluksille tulevien vaatimusten voimaantuloa. 9 luvun 1 §:ssä säädetyt vastaanottolaitteita koskevat vaatimukset, 3 §:ssä säädetyt jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa koskevat vaatimukset ja 4 §:ssä säädetyt jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevat vaatimukset sovellettaisiin 1 päivästä tammikuuta 2022 lähtien. Mainitun luvun 5 §:ssä säädetyt sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskevat vaatimukset ja 6 §:ssä säädetyt sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevat vaatimukset sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2023 lähtien.

Lakien aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta ja laivavarustelain muuttamisesta ehdotetaan myös tulevan voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021.

Lakien alusrekisterilain muuttamisesta ja eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta ehdotetaan tulevan voimaan 1.4.2021. Näiden lakien ehdotetaan tulevan muita lakeja aiemmin voimaan, koska kyse on vuonna 2020 Covid-19-pandemian aikana määräaikaisina säädettyjen muutosten tekemisestä pysyvästi. Siten lakien voimaantulo mahdollisimman pian lyhentäisi aikaa, jona ehdotetut säännökset eivät ole voimassa.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

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

Lisäksi alusjätedirektiivin täytäntöönpanosta keskustellaan komission johdolla komission, muiden unionin jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa. Alusjätedirektiivin 17 artiklassa säädetään komissio järjestää tilaisuuksia kokemusten vaihtamiseksi direktiivin soveltamisesta unionin satamissa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten ja asiantuntijoiden välillä. Tällaisia voidaan



järjestää etenkin Euroopan kestävän merenkulun foorumin satamien vastaanottolaitteita käsittelevän alaryhmän (EESF PRF) puitteissa. Lisäksi alusjätedirektiivin 23 artiklan 1 kohdan mukaan komissio tulee myös arvioimaan alusjätedirektiivin toimintaa sen viiden ensimmäisen soveltamisvuoden aikana.

## **11 Suhde muihin esityksiin**

Esitykseen sisältyvien jätteiden vastaanottojärjestelyitä kalastussatamissa koskevien säännösten voimaantulo riippuu ympäristöministeriössä valmisteilla olevasta hallituksen esityksestä, jolla pannaan täytäntöön SUP-direktiivin vaatimukset muovia sisältävien kalastusvälineiden tuottajavastuusta. Mainittu esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle syyskaudella 2021. Näiden kahden esityksen riippuvuus voi johtaa jätteiden vastaanottojärjestelyitä kalastussatamissa koskevien säännösten voimaantulon siirtymiseen suunniteltua myöhemmäksi.

## **12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

### *Rikkipäästömaksusta säätäminen (21 §)*

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavan 7 b luvun säännösten mukaan aluksen omistajalle tai laivanisännälle voitaisiin määrätä rikkipäästömaksu ilmaa pilaavien aineiden päästökiihdon tai polttoaineiden laatuvaatimusten rikkomisesta rikkipäästöjen osalta. Rikkipäästömaksu ei olisi rikosoikeudellinen rangaistus, vaan sanktioluontoinen hallinnollinen seuraamus. Rikkipäästömaksua ei olisi myöskään perustuslain 81 §:n mukainen vero tai maksu, sillä se ole korvaus tai vastike viranomaisen tarjoamasta palvelusta eikä sen tarkoitus ole valtion menojen rahoittaminen. Seuraamusjärjestelmän laajentaminen tältä osin olisi merkityksellistä etenkin perustuslain 21 §:n oikeusturvaperusoikeuden näkökulmasta.

Maksun määräämiseen sisältyy merkittävää julkisen vallan käyttöä, joten sen perusteista olisi säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin nojalla lailla. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaisesti laissa olisi määrättävä täsmällisesti ja selkeästi muun muassa maksuvelvollisuudesta ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta (esimerkiksi perustuslakivaliokunnan öljypäästömaksua koskenut lausunto PeVL 32/2005 vp sekä PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II). Myös lain täytäntöönpanon perusteista tulee säätää lain tasolla.

Perustuslakivaliokunnan ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännön mukaisesti hallinnollinen seuraamus tulisi lähtökohtaisesti rinnastaa rikosoikeudelliseen seuraamukseen. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (ks. esim. PeVL 2/2017 vp, s. 4–5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp). Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on oikeuskäytännössään teon rikosluonteisuutta arvioidessaan kiinnittänyt huomiota teon luonnehdintaan kansallisessa oikeudessa, teon ja seuraamuksen luonteeseen sekä seuraamuksen ankaruuden asteeseen. Yhdenkin kriteerin täyttyminen voi tuoda asian rikosasian käsitteen piiriin (Engel ym. v. Alankomaat, 8.6.1976 ja Stenuit v. Ranska 27.2.1992, A 232-A). Tässä esityksessä on lähdetty siitä, että rikkipäästömaksu olisi asiallisesti rinnastettavissa rikosoikeudelliseen seuraamukseen.

Sekä kansallisesti että Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännössä on kiinnitetty erityistä huomiota oikeusturvanäkökohtiin, kuten todistustaakkaan ja valitusmahdollisuuksiin. Ehdotetussa 7 b luvun 1 §:ssä maksuvelvollisuuden perusteena käytettäisiin objektiivista vastuuta. Rikkipäästömaksun maksuvelvollisuus ei siten edellyttäisi tahallisuutta tai tuottamusta. Mainit-

tuun lukuun ehdotetun 3 §:n mukaisesti maksusta vapautuminen rakentuisi keskeisesti maksuvelvollisen näytön varaan. Siten voidaan puhua käännetyistä todistustaakasta. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut pitävänsä ns. ankaraan vastuuseen ja käännetyin todistustaakan varaan perustuvaa seuraamuksen määräämistä perustuslain 21 §:ään sisältyvän syyttömyysolettaman vastaisena (PeVL 49/2017 vp, PeVL 2/2017 vp s. 5, PeVL 15/2016 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 4/2004 vp, s. 7/I).

Objektiivinen vastuu ja siihen liittyvä maksuvelvollisen näyttövelvollisuus (käännetty todistustaakka) saattaa olla jossakin määrin ongelmallinen perustuslain 21 §:n ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen mukaisen syyttömyysolettaman kannalta. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen mukaan jokaista rikoksesta syytettyä on pidettävä syyttömänä, kunnes hänen syyllisyytensä on laillisesti näytetty toteen. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on lähtenyt oikeuskäytännössään (esimerkiksi Janosevic v. Ruotsi, 23.7.2002 ja Västberga Taxi Aktiebolag ja Vulic v. Ruotsi, 23.7.2002) kuitenkin siitä, että sopimusvaltioilla on periaatteessa tietyin edellytyksin valta säätää objektiiviseen tosiseikkaan liittyviä rangaistuksia. Tällaiseen vastuuseen tulee kuitenkin liittyä mahdollisuus seuraamuksesta vapautumiseen - puolustautumiseen tietyin subjektiivisin perustein.

Esimerkiksi Janosevic-tapauksessa ihmisoikeustuomioistuin totesi aikaisempaan käytäntönsä (Salabiaku-tapaus A 141-A), että sopimusvaltioilla on periaatteessa tietyin edellytyksin valta säätää pelkkään tai objektiiviseen tosiseikkaan liittyviä rangaistuksia riippumatta siitä, johtuuko seikka rikollisesta tahallisuudesta tai tuottamuksesta. Ihmisoikeustuomioistuin totesi, että asettaessaan presumtioita rikosoikeuden alueella sopimusvaltioiden on löydettävä tasapaino asian tärkeyden ja puolustuksen oikeuksien välillä, eli käytettyjen keinojen tulee olla oikeassa suhteessa hyväksyttäviin tavoitteisiinsa. Esillä olevassa tapauksessa kyseessä ei tältä osin ollut kyse ihmisoikeusrikkomuksesta. Tapausta on kuvattu tarkemmin öljypäästömaksua koskevan ehdotuksen perusteluissa hallituksen esityksessä 77/2005 vp.

Vaikka rikkipäästömaksu nojautuisi objektiiviseen vastuuseen, ehdotuksessa korostetaan viranomaisen velvollisuutta riittävän näytön hankkimiseen. Aluksen omistajalla tai laivanisännällä ei siten olisi näyttövelvollisuutta siitä, onko havaittu kielletty rikkipäästö peräisin tietyltä alukselta, vaan viranomaisen tehtävänä olisi tätä koskevan selvityksen hankkiminen. Muutoksenhakutilanteessa maksun määränneen Rajavartiolaitoksen olisi myös kyettävä Liikenne- ja viestintäviraston tuella näyttämään, että päästö on peräisin siltä alukselta, jonka omistajalle tai laivanisännälle maksu on määrätty. Lisäksi on syytä todeta, että rikkipäästömaksun määräämisen edellytykset ehdotuksista ehdotetaan säädettävän muutenkin yksityiskohtaisesti, ja näihin kuuluu myös sen harkitseminen, onko maksu jätettävä määräämättä tai sitä alennettava 7 b luvun 3 §:n nojalla. Maksuvelvollisella on lisäksi käytössään puolustautumiskeinoja, jotka mahdollistavat maksun alentamisen tai siitä luopumisen.

Rikkipäästömaksuasioissa olisi tarkoitus poiketa yleisestä muutoksenhakua hallintoasioissa koskevasta muutoksenhakutiestä ja ohjata muutoksenhaku Helsingin käräjäoikeudessa toimivaan merioikeuteen. Muutoksenhakutien valintaa on tarkasteltu edellä merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavan 7 b luvun 10 §:n säännökohtaisissa perusteluissa. Ehdotus vastaisi öljypäästömaksuasioita koskevaa sääntelyä. Hallintovalitustiestä poikkeamista on tässä esityksessä perusteltu muun muassa merioikeudellisen erityisasiantuntemuksen sekä asioiden keskitämisen tarpeella. Koska samasta rikkipäästöistä voitaisiin määrätä sekä hallinnollinen että rikosoikeudellinen seuraamus (kaksoisrangaistavuuden kiellon vuoksi vain eri henkilöille), järjestelmien keskinäisen vuorovaikutuksen kannalta olisi myös perusteltua, että kummankin seuraamuksen tuomioistuinkäsittely tapahtuisi saman tuomioistuinlinjan, yleisten tuomioistuinten, piirissä. Öljypäästömaksua koskeneessa hallituksen esityksessä 77/2005 vp kuvatulla tavalla myös täytäntöönpanoon ja keskinäiseen oikeusapuun liittyvät seikat puoltavat käräjäoikeudessa

toimivan merioikeuden valintaa rikkipäästömaksuasioiden oikeuspaikaksi. Hallintoprosessia muutoksenhakutienä puolestaan puoltaisi se, että näissä asioissa ei ole kysymys yksityisten asi-anosaisten välisestä riidasta eikä varsinaisesta rikosasiasta vaan hallintopäätöksen muodossa tapahtuvasta viranomaisen julkisen vallan käytöstä. Perusteiden rikkipäästömaksuasioiden käsittelemiselle merioikeudessa katsotaan kuitenkin olevan painavimmat kuin hallintoprosessissa.

Merioikeusprosessi noudattaisi soveltuvin osin rikosprosessin vaatimuksia, joten se täyttäisi si-nällään perustuslain 21 §:ssä säädettyt oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin vaatimukset. Merioikeuden päätöksestä voisi hakea muutosta valittamalla hovioikeuteen ja edelleen korkeimpaan oikeuteen, jos viimeksi mainittu myöntää valitusluvan. Muutoksenhakuasteita olisi siten kaiken kaikkiaan vähintään kaksi.

Vaikka valitustien ohjaaminen hallintoviranomaisen päätöksestä yleiseen tuomioistuimeen on poikkeuksellista perustuslain 98 ja 99 §:n tuomioistuinlaitoksen perusrakennetta ja tuomiois-tuinten tehtäviä koskeva sääntely huomioon ottaen, perustuslakivaliokunta ei ole lausuntokäy-tännössään nähnyt järjestelylle estettä, kunhan sille on ollut esitettävissä asianmukaiset perus-telut (esim. PeVL 32/2005 vp ja PeVL 9/2001 vp).

Perustuslain 98 §:n 3 momentin mukaan tuomiovaltaa erikseen määrätyillä toimialoilla käyttä-vistä erityistuomioistuimista säädetään lailla. Sikäli kuin merioikeus olisi asiallisesti rinnastet-tavissa erityistuomioistuimiin, muutoksenhakuasioiden ohjaaminen sille tapahtuisi perustuslain mukaan muutenkin tavallisen lain nojalla. Esitetyillä perusteilla ja kun kysymys on viime kä-dessä vähäisestä poikkeamisesta eri tuomioistuinlinjojen työnjakoon, esityksen on kaiken kaik-kiaan katsottu olevan sopusoinnussa perustuslain kanssa.

#### *Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)*

Turvatoimilain (laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta) 4 a §:n mukaisen alukseen tehtävän tarkastuksen tai katsastuksen tekeminen ja todistuskirjan myöntäminen ovat julkisia hallintotehtäviä. Ehdotetussa muutoksessa esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi valtuuttaa hyväksytyyn luokituslaitoksen suorittamaan aluksen turvatarkastus sekä antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen. Valtuutus koskisi sekä kotimaassa että ulkomailla toteutettavia alusten tarkastuksia.

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

Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, s. 3, PeVL 23/2013 vp, s. 3, PeVL 10/2013 vp, s. 2/II, PeVL 6/2013 vp ja PeVL 53/2010 vp). Tarkoituksenmukaisuusarvi-oinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisten näkökohtien lisäksi kiinnit-tää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin. Myös hallintotehtävän luonne on otettava arvioinnissa huomioon. Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palvelui-den tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön kes-keisiä oikeuksia koskevaa päätöksentekovaltaa siirrettäessä. Liikenne- ja viestintäviraston mah-dollisuudella valtuuttaa hyväksymänsä luokituslaitos tekemään turvatarkastus pyritään teke-mään aluksen turvatarkastusprosessista tarkoituksenmukaisempi, edullisempi ja tehokkaampi,

kuitenkaan sen tarkoitusta vaarantamatta. Luokituslaitosten tekemät turvatarkastukset ovat vaikiintunut käytäntö monissa maissa, joten muutoksella myös yhdenmukaistettaisiin käytäntöjä. Hallintotehtävien luonteen huomioiden hallintotehtävän siirron mahdollistaminen on perusteltua, koska kyseessä olisi vain alusten väli- ja uusintatarkastusten toimittaminen. Varustamoille jäisi lisäksi edelleen mahdollisuus saada turvatarkastus myös Liikenne- ja viestintäviraston suorittamana.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (esim. PeVL 3/2009 vp, s. 4/II ja PeVL 20/2006 vp, s. 2). Säännöksellä korostetaan julkisia hallinto-tehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkinen valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Luokituslaitokset suorittavat jo ISPS-tarkastuksia ja muita vastaavia tehtäviä muiden kuin suomalaisten alusten osalta sekä muiden kansainvälisten sopimusten mukaisia suomalaisten alusten tarkastuksia, joten niiden asiantuntemusta tämän tehtävän osalta ei ole syytä epäillä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa luokituslaitosten valvonnasta lain aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) 42 §:n mukaisesti. Tehtävässä luokituslaitoksia koskisivat samat hyvän hallinnon vaatimukset kuin viranomaisia, kuten hallintolaki (434/2003), laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999), laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003), vahingonkorvauslaki (412/1974) ja kielilaki (423/2003).

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

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

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 § ja 3 §:n 3 ja 4 momentti, 2 luvun 1 ja 3–5 § ja 6 §:n 2 momentti, 7 ja 9 § ja 10 §:n 1 ja 2 momentti, 2 a luku, 3 luvun 1 §:n 1 momentti ja 5 ja 8 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti, 8–10 §, 5 luvun 1 ja 3–5 § ja 7 §:n 1 momentti, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 3 ja 4 §, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 1, 2, 4–6 ja 6 a §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 8 ja 9 §, 9 a §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 11, 11 a ja 12–15 §, 7 a luvun 1, 2, 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 3–5 §, 8 luvun 4 §, 9 luvun otsikko, 1 ja 3–8 §, 10 luvun 1–5 §, 11 luvun 1 §:n 2 momentti ja 3 §:n 1 momentti, 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti ja 15–18 § sekä 13 luvun 1 §:n 1 momentti ja 3 §:n 2 momentin 1 ja 11 kohta ja 5 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 §, 2 luvun 3–5 §, 6 §:n 2 momentti, 7 § ja 10 §:n 1 ja 2 momentti, 2 a luvun 1–3 ja 6 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti ja 8–10 §, 5 luvun 1, 3 ja 5 §, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 5 ja 6 §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 12, 13 ja 15 §, 7 a luvun 3 ja 4 §, 9 luvun 7 §, 10 luvun 1–4 § sekä 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti ja 15–18 § laissa 990/2018, 1 luvun 3 §:n 3 momentti laissa 655/2011, 2 a luvun otsikko ja 4 ja 5 §, 6 luvun 3 ja 4 §, 10 luvun 5 § laissa 275/2017, 7 luvun 4 ja 6 a § laissa 586/2018, 7 luvun 9 §, 9 a §:n 2 momentti ja 11 a §, 7 a luvun 1 ja 2 §, 9 luvun 5 § laissa 998/2014, 7 a luvun 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 5 § laissa 1032/2018, 8 luvun 4 § laissa 473/2016, 11 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 581/2018 sekä 13 luvun 3 §:n 5 momentti laissa 628/2017,

*lisätään* 1 luvun 3 §:ään uusi 5 momentti, 3 lukuun uusi 1 a §, uusi 7 b luku, 9 lukuun uusi 9 ja 10 §, 10 lukuun uusi 6 §, 12 luvun 6 §:ään uusi 3 momentti, 8 §:ään uusi 3 momentti ja 12 lukuun uusi 19 § ja 20 § seuraavasti:

#### 1 luku

#### Yleiset säännökset

#### 2 §

#### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

3) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

4) *alukselta peräisin olevalla jätteellä* kaikkea sellaista MARPOL-yleissopimuksen liitteiden I, II, IV, V ja VI soveltamisalaan kuuluvaa jätettä, mukaan lukien lastijäämä, jota syntyy aluksen

matkan tai lastauksen, purkamisen ja puhdistuksen aikana, kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä ja muuta alukselta peräisin olevaa jätelain 5 §:ssä tarkoitettua jätettä;

5) *aluevesillä, sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

6) *alusjäterikodirektiivillä* alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen

7) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

8) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

9) *biopolttoaineella* Kansainvälisen merenkulkujärjestön biopolttoaineseosten ja MARPOL-yleissopimuksen I liitteen lastien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja biopolttoaineita ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön energiantensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksen kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja energiantensiivisiä polttoaineita sekä seoksia, jotka sisältävät edellä mainittuja biopolttoaineita ja polttoaineita;

10) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

11) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

12) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

13) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

14) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä, sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta, ja jota ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen;

15) *huvivenesatamalla* satamaa, joka palvelee pääasiassa huviveneitä;

16) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

17) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

18) *Itämeren alueella* varsinaista Itämeren, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisäntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8"P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 15 tarkoitettua liikennettä;

21) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

22) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

23) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpoltouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on

jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuotteet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

24) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä;

25) *käsitellyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

26) *käymäläjätevedellä*:

a) käymälöistä, pisaareista ja WC-lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

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

28) *lastijäämillä* aluksen kannelle, lastitiloihin tai säiliöön lastin lastaamisen ja purkamisen jälkeen jääneitä lastin jäännöksiä, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen ylijäämät ja valumat, riippumatta siitä, ovatko ne märkiä, kuivia vai pesuveteen kulkeutuneita, pois lukien kannelle lakaisun jälkeen jäänyt lastipöly ja aluksen ulkopintojen pöly;

29) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään MARPOL-yleissopimuksessa;

30) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastiketta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

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

32) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

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

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

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

36) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalia (absoluuttinen paine);

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

38) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biologisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat

haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

39) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

40) *passiivisesti kalastetulla jätteellä* kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä;

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

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

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

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

45) *riittävällä varastotilalla* riittävää tilaa jätteen varastoimiseksi aluksella lähtöhetkestä seuraavaan käyntisatamaan saapumiseen saakka, mukaan lukien jäte, joka todennäköisesti syntyy matkan aikana;

46) *SafeSeaNet-järjestelmällä* seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

47) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka rakenteet ja varustelu on suunniteltu mahdollistamaan alusten vastaanottaminen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankurointialue;

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

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

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

51) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

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

53) *sisävesialuksella* sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629 3 artiklan c kohdassa tarkoitettua sisävesialusta sekä alusta, jolle on myönnetty mainitun direktiivin 6 artiklassa tarkoitettu unionin sisävesialustodistus;

54) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

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



- 56) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;
- 57) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;
- 58) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;
- 59) *typen oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;
- 60) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;
- 61) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;
- 62) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;
- 63) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä; sekä
- 64) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina.

### 3 §

#### *Lain soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan alukseen, joka purjehtii Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Poikkeuksista lain soveltamiseen sisävesialueella ja kotimaan liikenteessä säädetään jäljempänä.

Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovelletaan myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Tätä lakia sovelletaan alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon satamassa, siten kuin 9 ja 10 luvussa säädetään. Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia (646/2011).

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

Tämän lain 9 ja 10 lukujen säännöksiä ei sovelleta

- 1) Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä satamiin;
- 2) sisävesillä sijaitseviin huvivenesatamiin, joiden aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;
- 3) huvivenesatamiin, jotka on tarkoitettu vain sellaisille asuin- tai vapaa-ajan kiinteistöille kulkua varten, joiden jätehuolto on järjestetty jätelainsäädännön edellyttämällä tavalla; eikä
- 4) huvivenesatamiin, jotka ovat ainoastaan luonnollisten henkilöiden ei-kaupallisessa käytössä ja jotka sijaitsevat yhteisäluelain (758/1989) mukaisilla yhteisillä alueilla tai joiden käyttöoikeus perustuu yhteiseen erityiseen etuun.

### 2 luku

#### **Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

### *Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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

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

## 3 §

### *Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista edellyttäen, että laite, järjestely tai rakenne täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimukset.

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

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

Öljyn kuljettaminen suomalaisen aluksen yhteentörmäyslaipion keulanpuoleisissa säiliöissä on kielletty.

## 4 §

### *Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Öljysäiliöaluksen rakenteen ja laitteiden tulee täyttää ne vaatimukset, jotka asetetaan MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä ja yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 417/2002 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

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

## 5 §

### *Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle*

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

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

## 6 §

### *Öljypäiväkirja*

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

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

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

Liikenne- ja viestintävirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin virasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

Öljypäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

## 7 §

### *IOPP-todistuskirja*

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen rakenne- ja laitemääräykset. Tästä osoituksena alukselle myönnetään kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 9 §

### *Porauslautat ja muut alustat*

MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

- 1) 1 luvun 6 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta;
- 2) tämän luvun 1–4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä; ja
- 3) tämän luvun 6 §:n 2–4 momentin säännöksiä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

## 10 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella öljypitoisen seoksen käsittelyyn, ominaisuuksiin ja alkuperään sekä aluksen, porauslautan tai muun alustan käyttöön liittyvistä päästörajoituksista.

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

1) 3 ja 4 §:ssä aluksille, porauslautoille ja muille alustoille säädetyjä vaatimuksia koskevista poikkeuksista ja samanarvoisuuksista sekä poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita ja nestedensiirtoa koskevista malleista;

2) 5 §:ssä tarkoitetun valmiussuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;

3) 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta; ja

4) 7 §:ssä tarkoitetun IOPP-todistuskirjan kaavasta.

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

## 2 a luku

### **Haitallisten ja vaarallisten lastien siirtäminen sekä polttoaineen toimittaminen aluksesta toiseen**

## 1 §

### *Soveltamisala*

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä määriteltyjen meriympäristölle haitallisten kiinteiden irtolastien ja SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyjen vaarallisten kiinteiden irtolastien siirtoihin sekä polttoaineiden toimittamiseen alukselta toiseen.

Polttoaineilla tässä luvussa tarkoitetaan:

1) meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita;

2) kaasua tai muuta matalan leimahduspisteen polttoainetta käyttäviä aluksia koskevassa kansainvälisessä turvallisuussäännöstössä tarkoitettuja polttoaineena käytettäviä kaasuja ja muita matalan leimahduspisteen polttoaineita; ja

3) biopolttoaineita.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta edellä 1 momentissa tarkoitettuihin siirtoihin tai toimiin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen aluksiin.

## 2 §

### *Siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitetut alueet*

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

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

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

### 3 §

#### *STS-siirtosuunnitelma ja menettelytapaohjeet*

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

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

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

### 4 §

#### *Ennakoilmoitusvelvollisuus siirrosta ja toimituksesta aluksesta toiseen*

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

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

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

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

STS-siirtojen osalta ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.

Muiden 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten osalta ilmoitukseen on sisällytettävä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettyvät tiedot.

Jos poikkeustapauksessa kaikkia edellä 3 ja 4 momenteissa tarkoitettuja tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta, tyhjentävän aluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta, että se aiotaan suorittaa. Edellä 3 ja 4 momenteissa tarkoitettut tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista. Jos siirtoa tai toimitusta koskevat tiedot muuttuvat ennen suunnitellun siirron tai toimituksen toteuttamista, on tästä välittömästi ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettulla tavalla ja liitettävä ilmoitukseen päivitetty tiedot.

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan on välitettävä tieto 1 momentissa tarkoitettusta ilmoituksesta viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle ja muille 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan siirron ja toimituksen osalta ilmoitukseen so-

velletään lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalvelun tarjoajasta säädetään.

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

## 5 §

### *Siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö*

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

STS-siirtojen osalta kokonaisvalvontavastuussa olevalla henkilöllä on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

## 6 §

### *Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista*

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

## 7 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

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

2) edellä 4 §:n 4 momentissa tarkoitetun ilmoituksen sisällytettävistä tiedoista.

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

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

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

3) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

## 3 luku

### **Öljypäästömaksu**

## 1 §

### *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisesta Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (öljypäästömaksu), jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

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

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat öljypäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

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

## 1 a §

### *Arvio päästön aiheuttaman vahingon tai sen vaaran huomattavuudesta*

Arvion ulkomaisen aluksen öljypäästön meriympäristölle aiheuttamasta vahingosta tai sen vaarasta ja sen huomattavuudesta tekee Suomen ympäristökeskus. Arviolausunto laaditaan sen kriteeristön pohjalta, jonka sisällöstä ja muodosta säädetään tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelusta annetulla valtioneuvoston asetuksella. Päästön katsotaan aiheuttavan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa silloin, kun yksi tai useampi asetuksessa määritetyistä laatutekijöistä kärsii vahinkoa tai vaarantuu.

Rajavartiolaitokselle varataan mahdollisuus esittää Suomen ympäristökeskukselle tapauksen tutkinnan kannalta olennaisia kysymyksiä ja tarkennuksia, joihin Suomen ympäristökeskus öljypäästöstä laatimassaan lausunnossa on velvollinen ottamaan kantaa.

## 5 §

### *Öljypäästömaksun määrääminen*

Öljypäästömaksun määrää Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.

Kauttakulussa olevan ulkomaisen aluksen Suomen talousvyöhykkeellä tekemästä öljypäästöstä maksua määrättäessä Rajavartiolaitos kuulee Suomen ympäristökeskusta tämän luvun 1 a §:n mukaisesti. Rajavartiolaitos voi kuulla Suomen ympäristökeskusta myös silloin kun kyse on muusta kuin kauttakulussa olevan ulkomaisen aluksen talousvyöhykkeellä tekemästä öljypäästöstä.

Öljypäästömaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

## 8 §

### *Ilmoittaminen ja virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa*

Rajavartiolaitos ilmoittaa välittömästi Suomen ympäristökeskukselle tutkittavaksi otetusta öljypäästöstä.

Viranomaisen on annettava Rajavartiolaitokselle öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

#### 4 luku

### **Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

#### 1 §

##### *Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus*

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

---

#### 4 §

##### *Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset*

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

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskykytestit siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

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

#### 5 §

##### *Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle*

Kemikaalisäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

---

#### 6 §

##### *Menettelytapaohjekirja*

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

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

#### 7 §

##### *Lastipäiväkirja*



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

---

## 8 §

### *Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat*

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstön (IBC-säännöstö) tai kemikaalien irtolastikuljetussäännöstön (BCH-säännöstö) vaatimukset.

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

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitettua todistuskirjan suomalaiselle alukselle edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 9 §

### *Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta*

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

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaminen, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Alus vastaa tarkastuksen kustannuksista.

Aluksen asiamiehen tulee tiedottaa Liikenne- ja viestintävirastolle satamassa tapahtuvasta luokkaan X tai Y kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen purkamisesta. Ilmoitus tulee tehdä hyvissä ajoin ja mikäli mahdollista vähintään 48 tuntia ennen aiottua purkamista.

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

## 10 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

- 1) 1 §:ssä tarkoitettua haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta;

2) 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoituksista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten, poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun valvonnan, lastitilojen tuulettamisen ja poistoveden tyhjennysolosuhteiden osalta; ja

3) 4 §:ssä tarkoitetuista kemikaalisäiliöaluksille asetettavista rakenteellisista vaatimuksista.

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

1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, vapautuksista ja samanarvoisuuksista;

2) 5 §:ssä tarkoitettu valmiussuunnitelmasta;

3) 6 §:ssä tarkoitettu menettelytapaohjekirjasta;

4) 7 §:ssä tarkoitettu lastipäiväkirjasta; ja

5) 8 §:ssä tarkoitetuista todistuskirjoista.

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

## 5 luku

### **Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

#### 1 §

##### *Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus*

Käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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

#### 3 §

##### *Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset*

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

Käymälällä varustetun suomalaisen aluksen, joka ei täytä 1 momentin edellytyksiä eikä ole huvivene, tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

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

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

#### 4 §

### *Huviveneitä koskevat vaatimukset*

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevedtä varten käymäläjärjestelmällä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksella on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilysäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on MARPOL-yleissopimuksen mukainen. Huviveneen vesikäymälä on liitettävä käymäläjäteveden keräilysäiliöön tai käymäläjäteveden käsittelylaitteistoon.

#### 5 §

#### *ISPP-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (ISPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

#### 7 §

#### *Tarkemmat säännökset*

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

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

---

### 6 luku

### **Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen**

#### 1 §

#### *Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus*

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuksilaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL-

yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

## 2 §

### *Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa*

---

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

---

## 3 §

### *Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

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

## 4 §

### *Aluksen jätehuoltosuunnitelma*

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

## 5 §

### *Aluksen jätepäiväkirja*

---

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

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

## 6 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

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

1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuislaitteistoja koskevista tyyppihyvaksynnöistä; ja

2) 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jätöpäiväkirjan kaavasta.

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

## 7 luku

### **Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

#### 1 §

##### *Ilmaa pilaavien aineiden päästökielto ja päästörajoitus*

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksista on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

#### 2 §

##### *Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitus*

Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästäminen voidaan 15 §:ssä säädetyn mukaisesti kieltää tai päästämistä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevassa satamassa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen taikka Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten mukaisesti.

#### 4 §

##### *Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa*

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

1) päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;

2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohdullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

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

## 5 §

### *Aluksen laitteita koskevat vaatimukset*

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

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

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

## 6 §

### *IAPP-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (IAPP-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 6 a §

### *Aluksen konepäiväkirjaan tehtävän merkinnät*

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

## 7 §

### *Polttoaineiden laatuvaatimukset*

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

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin,

jossa käytetään 9 a §:ssä tarkoitettua päästönvähentämismenetelmää, joka täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

---

## 8 §

### *Polttoaineen määritysmenetelmät*

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

## 9 §

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

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

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

## 9 a §

### *Päästönvähentämismenetelmät*

---

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

## 10 §

### *Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö*

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

---

## 11 §

### *Jätteen polttaminen aluksella*

Aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvän jätteen polttaminen aluksella on Suomen vesialueella kielletty.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta syntyvän jätteen polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu vain aluksen jätteenpolttouuneissa. MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan

yhteisön säädöksissä säädetään aineista, joiden polttaminen on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Aluksen jätteenpolttoonin tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

#### 11 a §

##### *Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia koskevat velvoitteet*

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

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

#### 12 §

##### *Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonta*

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta, jakeluasemilta ja polttoaineesta, kun sitä ollaan toimittamassa alukselle, sekä analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

#### 13 §

##### *Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto*

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

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

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

#### 14 §

##### *Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*



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

## 15 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

- 1) 1 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;
- 2) 2 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;
- 3) 5 §:ssä tarkoitetuista aluksella käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvista päästöistä veteen;
- 4) 5 §:ssä tarkoitetuista alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista;
- 5) 6 §:ssä tarkoitettu IAPP-todistuskirjasta;
- 6) 7–9 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määritysmenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;
- 6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenetelmistä ja niiden hyväksymisestä;
- 7) 10 §:ssä tarkoitettu uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä;
- 8) 11 §:ssä tarkoitetuista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella;
- 9) 10 ja 13 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista asetuksessa säädettävälle viranomaiselle tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi; sekä
- 10) 14 §:ssä tarkoitettujen polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista.

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) 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista;
- 2) 9 §:n 2 momentissa tarkoitetuista merkinnöistä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan.

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

## 7 a luku

### **Alusten energiatehokkuus**

#### 1 §

### *Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset*

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

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

#### 2 §

##### *SEEMP-suunnitelma*

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

#### 2 a §

##### *Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan*

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

Edellä 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelmassa on oltava vuoden 2018 loppuun mennessä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma noudattaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimuksia ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

#### 2 b §

##### *Toimitettavat tiedot*

Edellä 2 a §:n 1 momentissa tarkoitetun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitetut tiedot on:

1) koottava kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kunkin kalenterivuoden päätyttyä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtopäivänä tai niin pian kuin on käytännössä mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eritellyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Virasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

## 2 c §

### *Vaatimustenmukaisuusvakuutus*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viimeistään viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jolloin vakuutus on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

## 3 §

### *IEE-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 4 §

### *Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin*

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

## 5 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

- 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) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;
- 3) IEE-todistuskirjasta;
- 4) 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

## 7 b luku

### **Rikkipäästömaksu**

#### 1 §

##### *Rikkipäästömaksun maksuvelvollisuus*

Edellä 7 luvun 1 §:ssä tarkoitettujen ilmaa pilaavien aineiden päästökaannon ja 7 luvun 7 §:ssä säädettyjen polttoaineiden laatuvaatimusten rikkomisesta Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä rikkipäästöjen osalta määrätään seuraamusmaksu (rikkipäästömaksu).

Rikkipäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä (maksuvelvollinen). Rikkipäästömaksua ei voida määrätä aluksen omistajalle, jos tämä osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta.

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat rikkipäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

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

#### 2 §

##### *Rikkipäästömaksun määrä*

Rikkipäästömaksu määrätään aluksen konetehon, aluksen Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä laittomalla polttoaineella kuljetun matkan ja satamassa olon keston sekä polttoaineen rikkipitoisuusrajan ylittämisen vakavuuden perusteella tämän lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaisesti. Konetehoa määritettäessä otetaan huomioon aluksen kyseisellä matkalla tai satamassa olon aikana MARPOL-yleissopimuksen rikkipitoisuutta koskevien vaatimusten vastaisella polttoaineella käyttämien koneiden ja laitteiden kokonaisteho.

Maksun suuruus on kuitenkin aina vähintään 6 000 euroa.

Toistuvista rikkomuksista maksu voidaan määrätä korotettuna. Maksu korotetaan 1,5-kertaiseksi saman omistajan tai laivanisännän toisesta rikkipäästörikkomuksesta ja enimmillään kolminkertaistetaan, mikäli rikkomukset ovat toistuvia tai muuten luonteeltaan erityisen tuomitavia.

#### 3 §

##### *Vapautus rikkipäästömaksusta*

Rikkipäästömaksu voidaan jättää määräämättä tai maksua voidaan alentaa, jos maksuvelvollinen osoittaa, että maksun määrääminen olisi sellaisen hätä- tai onnettomuustilanteen, johon ei

voida soveltaa 7 luvun 4 §:n poikkeussäännöksiä, taikka muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi ilmeisen kohtuutonta.

#### 4 §

##### *Rikkipäästömaksun toissijaisuus*

Rikkipäästömaksua ei voida määrätä sille, joka on lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen kyseisestä rikkipäästörikkomuksesta.

Rikkipäästömaksun määränneen viranomaisen on hakemuksesta poistettava maksu, jos se, jolle on määrätty rikkipäästömaksu, myöhemmin tuomitaan rangaistukseen samasta ilmaa pi-laavien aineiden päästökiellon rikkomuksesta.

#### 5 §

##### *Rikkipäästömaksun määrääminen*

Rikkipäästömaksun määrää Liikenne- ja viestintäviraston esityksestä Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.

Rikkipäästömaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

#### 6 §

##### *Toimet rikkipäästömaksun määräämisen turvaamiseksi*

Rikkipäästömaksun määräämiseksi voidaan ryhtyä sellaisiin asian selvittämiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin kuin tässä luvussa ja 12 luvun 11–13 §:ssä säädetään.

Rajavartiolaitos voi pysäyttää aluksen 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustelusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että Rajavartiolaitokselle asetetaan riittävä rahavakuus mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopapieren tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiseksi ei enää ole.

Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamispäätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos rikkipäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys on välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttämisestä on voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

#### 7 §

##### *Tilaisuus tulla kuulluksi*

Ennen maksupäätöstä on aluksen omistajalle tai laivanisännälle varattava tilaisuus antaa selityksensä asian laatuun nähden riittävässä määräajassa.

Jos 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta.

Aluksen päällikkö edustaa maksuvelvollista rikkipäästömaksua koskevissa asioissa.

## 8 §

### *Virka-apu rikkipäästömaksua koskevassa asiassa*

Viranomaisen on annettava Rajavartiolaitokselle rikkipäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

## 9 §

### *Oikeus saada tietoja*

Jos tiedon antamisesta ei aiheudu haittaa asian selvittämiselle, esitutkintaviranomaisella on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa Rajavartiolaitokselle sellaisia laittoman rikkipäästön esitutkinnassa esille tulleita tietoja, joilla voi olla merkitystä päätettäessä rikkipäästömaksun määräämisestä samasta rikkipäästöstä.

## 10 §

### *Muutoksenhakuoikeus*

Maksuvelvollisella on oikeus hakea muutosta rikkipäästömaksua koskevaan päätökseen sekä 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun päätökseen valittamalla Helsingin kärjäoikeudessa toimivaan merioikeuteen.

Merioikeus on päätösvaltainen merilain (674/1994) 21 luvun 1 §:n 3 momentissa tarkoitettussa kokoonpanossa.

## 11 §

### *Valituksen tekeminen*

Valitus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös valitusosoituksineen on annettu maksuvelvolliselle tiedoksi. Valituskirjelmä toimitetaan Rajavartiolaitokselle.

Rajavartiolaitoksen on viipymättä toimitettava valituskirjelmä Helsingin kärjäoikeuden kansliaan sekä liitettävä siihen jäljennökset kertyneestä asiakirja-aineistosta ja oma lausumansa. Asiakirjoja kärjäoikeudelle toimittaessa on ilmoitettava, milloin valituskirjelmä on saapunut.

Valitus tulee vireille merioikeudessa silloin, kun 2 momentissa tarkoitettut asiakirjat saapuvat tuomioistuimen kansliaan. Tuomioistuimen on viivytyksettä annettava valittajalle ja Rajavartiolaitokselle tieto käsittelyn ajasta ja paikasta sekä valittajan poissaolon seurauksista.

Jos valittaja on toimittanut valituskirjelmän määräajassa suoraan toimivaltaiseen tuomioistuimeen, hän ei menetä puhevaltaansa.

## 12 §

### *Menettely merioikeudessa*

Merioikeuden on valituksen ja muun asiassa saadun selvityksen perusteella tutkittava, onko rikkipäästömaksun määräämiselle ollut edellytyksiä. Asian käsittelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasiassa säädetään.

Asiaa merioikeudessa käsiteltäessä Rajavartiolaitoksen tulee näyttää toteen sellaiset tarpeelliset seikat, jotka ovat olleet perusteena rikkipäästömaksun määräämiselle. Merioikeuden on huolehdittava siitä, että asia tulee perusteellisesti käsiteltyksi.

Päätöksentekijän tai häntä edustavan virkamiehen on oltava läsnä merioikeudessa valitusta käsiteltäessä. Valituksen tekijällä on oikeus olla läsnä merioikeudessa. Asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta, jos:

- 1) merioikeus ei pidä valituksen tekijän henkilökohtaista kuulemistä tarpeellisena; ja
- 2) valituksen tekijä on kutsuttu merioikeuteen sillä uhalla, että asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta.

### 13 §

#### *Jatkovalitus*

Muutosta merioikeuden ratkaisuun haetaan hovioikeudelta valittamalla siten kuin oikeudenkäymiskaarissa (4/1734) säädetään. Merioikeuden päätöksen aluksen pysäyttämistä ja vakuuden asettamista koskevassa asiassa ei saa hakea muutosta valittamalla.

Asian käsittelystä hovioikeudessa ja muutoksenhausta korkeimpaan oikeuteen on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäymiskaaren 26 ja 30 luvussa säädetään. Hovioikeuden on valitusasiaa käsiteltäessä varattava Rajavartiolaitokselle tilaisuus tulla kuulluksi valituksen johdosta ja tarvittaessa esittää selvitystä asiassa.

Rajavartiolaitoksella on oikeus oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitämiseksi hakea muutosta merioikeuden ja hovioikeuden tämän lain nojalla tekemään ratkaisuun, jos merioikeus tai hovioikeus on muuttanut Rajavartiolaitoksen päätöstä tai kumonnut sen.

### 14 §

#### *Rikkipäästömaksun määräämisen määräaika*

Rikkipäästömaksua ei voida määrätä, kun päästörikkomuksesta on kulunut kolme vuotta.

### 15 §

#### *Rikkipäästömaksun täytäntöönpano*

Maksupäätös pannaan täytäntöön sen jälkeen, kun se on tullut lainvoimaiseksi.

### 16 §

#### *Rikkipäästömaksun maksamisen määräaika ja korko*

Rikkipäästömaksu on maksettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi saamisesta.

Maksettavaksi erääntyneelle rikkipäästömaksulle, jota ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

### 17 §

#### *Rikkipäästömaksun täytäntöönpanosta vastaava viranomainen*

Rikkipäästömaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus.

Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla rikkipäästömaksua on alennettu tai maksu on poistettu.

## 8 luku

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

#### 4 §

##### *Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen*

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta:

- 1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 3) Rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä; eikä
- 5) ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimusperusteisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja valtiopuolustuspohjaisesti.

## 9 luku

### **Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa**

#### 1 §

##### *Satamassa olevat vastaanottolaitteet*

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet, joihin voidaan ottaa vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jäte-  
telajit ja -määrät, ottaen huomioon:

- 1) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
- 2) kyseisen sataman koon ja maantieteellisen sijainnin;
- 3) kyseisessä satamassa käyvien alusten tyyppiin; ja
- 4) tämän lain 10 luvun 5 §:ssä säädetyt mahdolliset vapautukset.

Sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätteille:

- 1) öljypitoiset jätteet
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) kiinteät jätteet; ja
- 5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Edellä 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsitte-  
lystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.



Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia.

### 3 §

#### *Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa*

Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka ovat pääasiassa 1 luvun 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettujen kalastusaluksien käytössä (kalastussatama). Kalastussataman pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään kiinteille jätteille.

### 4 §

#### *Jätteiden vastaanottojärjestelyt huvivenesatamassa*

Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske huvivenesatamia.

Huvivenesataman, jossa on vähintään 25 venepaikkaa tai talvitelakointipaikkaa, pitäjän on huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään käymäläjätevesille ja sekajätteelle.

Huvivenesataman, jossa alukset ovat kiinnittyneinä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä, pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätelajeille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) käymäläjätevedet;
- 3) sekajäte; ja
- 4) vaaralliset jätteet.

Poiketen siitä, mitä edellä 2 ja 3 momentissa sekä 1 §:n 1 momentissa säädetään, huvivenesataman pitäjä voi järjestää jätteiden vastaanoton sopimalla toisen, kohtuullisella etäisyydellä lähialueella olevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Tällöin huvivenesatamassa on oltava sen käyttäjien helposti saatavilla tieto tällaisesta järjestelystä sekä kyseisen vastaanottolaitteiston sijainnista ja aukioloajoista. Huvivenesataman jätteiden vastaanottoa mitoitettaessa on myös otettava huomioon toisista huvivenesatamista tulevat käyttäjät.

### 5 §

#### *Sataman jätehuoltosuunnitelma*

Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi satamassa.

Jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuolto, kuten jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen. Jätehuoltosuunnitelmassa on lisäksi kuvattava aluksilta perittävien maksujen suuruus ja laskentaperusteet. Jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksilta peräisin olevien jätteiden jätehuollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet, ellei niitä ole kuvattu muussa sataman toimintaa koskevassa toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä suunnitelmassa. Sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyypit.

Jos huvivenesatamalla on edellä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettu sopimus toisen vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta, on tämän sopimuksen sisältö kuvattava kyseisen sataman jätehuoltosuunnitelmassa.

Satama voi tehdä toisen samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevan sataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, jossa määritetään vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus kunkin sataman osalta erikseen.

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty. Lisäksi jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia on seurattava, havaitut puutteet korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia jatkuvasti kehitettävä.

## 6 §

### *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman ja sellaisen kalastussataman, johon vuosittain purettu saalismäärä on alle 20 000 kilogrammaa, jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman pitäjän on päivitettävä ja esitettävä sataman jätehuoltosuunnitelma toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, jos sataman toiminta tai satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Joka tapauksessa jätehuoltosuunnitelma on päivitettävä ja esitettävä 1 momentin mukaan toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi vähintään viiden vuoden välein.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten vaatimukset.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa suunnitelman toteuttamisen kannalta tarpeellisia määräyksiä, kuten tarvittavista vastaanottolaitteista tai siitä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

## 7 §

### *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen*

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille ja käyttäjille sekä heidän edustajilleen, toimivaltaisille viranomaisille ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on pidettävä nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville seuraavat sataman jätehuoltojärjestelyitä koskevat ajantasaiset tiedot sähköisesti ja siten, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon:

1) satamassa olevien vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta ja tapauksen mukaan niiden aukioloajat;

- 2) luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama yleensä vastaa;
  - 3) luettelo yhteyspisteistä, satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavista toimijoista ja tarjolla olevista palveluista;
  - 4) kuvaus jätteentoimitusmenettelyistä; ja
  - 5) kuvaus maksujärjestelmästä, mukaan lukien maksujen määräytymisen periaatteet ja hinnat.
- Sataman, joka on merkitty alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, pitää on lisäksi ilmoitettava edellä 2 momentissa tarkoitettujen tietojen käyttäen mainittua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Muiden satamien osalta jättesuunnitelmat hyväksyneen viranomaisen on toimitettava edellä 2 momentissa tarkoitettujen tietojen Liikenne- ja viestintävirastolle, joka vie tiedot SafeSeaNet-järjestelmään.

## 8 §

### *Tarpeettoman viivytyksen välttäminen*

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille tai muille jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistuville osapuolille aiheudu tarpeetonta viivytystä.

Alus tai muu jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistunut osapuoli on oikeutettu korvaukseen tarpeettoman viivytyksen sille aiheuttamasta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään.

## 9 §

### *Satamien vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittaminen*

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava suomalaisen sataman väitetyistä puutteista Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään, kun on kyse toisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltion ilmoittamasta puutteesta suomalaisen sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Suomen ulkopuolella sijaitsevien satamien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista satamavaltion viranomaisille ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

## 10 §

### *Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön ja tämän lain säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista;
- 2) 2 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamassa;
- 3) 3 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä kalastussatamassa;
- 4) 4 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä huvivenesatamassa;
- 5) 5 §:ssä tarkoitettujen satamien jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä;
- 6) 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamisesta ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettujen ilmoittamisesta.

Edellä 1 momentin nojalla annetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

## 10 luku

## Jätteiden jättäminen satamaan

### 1 §

#### *Velvollisuus jättää alukselta peräisin olevat jätteet*

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan yhteisön alueella olevaan satamaan, ja muun kuin suomalaisen aluksen, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan, on ennen kuin alus lähtee satamasta jätettävä satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin kaikki alukselta peräisin olevat jätteet MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti.

Jos huvivenesatamassa ei ole vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulee jättää vastaanottolaitteeseen, jonka käytöstä sataman pitäjä on sopinut.

Edellä 1 momentista poiketen alus voi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos:

1) aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista kertyvälle jätteelle;

2) aluksen käydessä vain sataman ankkurointialueella se on ankkurointialueella alle 24 tuntia; tai

3) aluksen käydessä vain sataman ankkurointialueella sääolosuhteet ovat epäsuotuisat.

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos saatavilla olevilla tietojen perusteella ei voida todeta, että aluksen seuraavassa käyntisatamassa on riittävät vastaanottolaitteet, tai seuraava käyntisatama ei ole tiedossa.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

### 2 §

#### *Jätteiden ennakoilmoitus*

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle alukselta peräisin olevia jätteitä koskeva alusjätedirektiivin liitteen 2 mukainen jätteiden ennakoilmoitus käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia. Jos aluksen lopullinen tulosatama selviää alle 24 tuntia ennen tähän satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella sähköisessä muodossa vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä EU:n jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei kuitenkaan koske aluksia, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla, eikä satamapalveluasetuksessa tarkoitettuja satamapalveluissa käytettäviä aluksia.

### 3 §

#### *Jätteen toimittamista koskeva tosite*

Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava aluksen päällikölle ilman aiheutonta viivytystä jätteen toimittamista koskeva tosite.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vaatimusta ei kuitenkaan sovelleta kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksille soveltuviin satamiin, joissa on miehittämättömät vastaanottolaitteet. Sataman on jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä ilmoitettava, mikäli se täyttää poikkeuksen edellytykset. Tällöin sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on ilmoitettava kyseisen sataman nimi ja sijainti 1 luvun 2 §:ssä tarkoitettua SafeSeaNet-järjestelmää käyttäen.

Seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai hänen tehtävään valtuuttamansa on ennen satamasta lähtöä tai heti jätteiden toimittamista koskevan tositteen saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät tiedot alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen. Jätteiden toimittamista koskevan tositteen sisältämien tietojen on oltava saatavilla seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvalla aluksella vähintään kahden vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätöpäiväkirjan tai jätehuoltosuunnitelman kanssa, ja ne on pyynnöstä esitettävä unionin jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Mitä edellä 1 ja 3 momentissa säädetään, ei sovelleta satamapalveluasetuksessa tarkoitettuihin satamapalveluissa käytettäviin aluksiin.

#### 4 §

##### *Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut*

Sataman pitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksun tulee kattaa välilliset hallintokustannukset ja seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

- 1) öljypitoiset jätteet, lastijäämiä lukuun ottamatta;
- 2) käymäläjätevedet; ja
- 3) kiinteät jätteet, mukaan lukien passiivisesti kalastettu jäte, lastijäämiä lukuun ottamatta.

Jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella peritään kuitenkin maksu:

1) edellä 1 momentissa tarkoitettujen jätteiden jättämisestä aiheutuneista kustannuksista, kun toimitettu jättemäärä ylittää valtioneuvoston asetuksessa tarkoitettua erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin;

2) pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevasta jätteestä; ja

3) siitä osasta kustannuksia, jota ei kateta 1 momentin mukaan perittävällä maksulla.

Maksujen on oltava kohtuullisia ja niiden on perustuttava satamassa käytössä olevien laitteiden aiheuttamiin kustannuksiin ja satamassa tarjottaviin palveluihin. Sataman pitäjän on ilmoitettava alukselta perittävän maksun määrä ja laskentaperusteet. Maksut voivat vaihdella

- 1) alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan;
- 2) jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella; tai
- 3) jätteen vaarallisuuden mukaan.

Maksuista on myönnettävä alennusta, jos kyseessä on lähimerenkulussa toimiva alus tai aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä.

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun tai muuhun sataman käyttöoikeudesta perittävään maksuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksua ei peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on tämän luvun 5 §:n nojalla vapauttanut alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpätköstä, satamapalveluasetuksessa tarkoitetuilta satamapalveluissa käytettäviltä aluksilta eikä aluksilta, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla.

#### 5 §

### *Vapautus jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää alukselle 1 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakkoa, 2 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijäämistä ilmoittamista ja 4 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevista jätteistä perittävää maksua koskevan vapautuksen sen reitin varrella oleviin suomalaisiin satamiin. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että

1) alus on aikataulun mukaisessa liikenteessä eli liikenteessä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiäaikoihin, jotka muodostavat aikataulun;

2) alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia saman kaavan mukaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa;

3) aluksella on pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa jätehuoltosopimus, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet; ja

4) järjestelyllä ei ole kielteisiä vaikutuksia meriympäristölle, meriturvallisuudelle, terveydelle taikka asumis- tai työoloille aluksilla.

Vapautus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava 1 momentin mukaisesti vapautetulle alukselle alusjätedirektiivin liitteen 5 mukainen vapautustodistus. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava myönnetystä vapautuksesta aluksen reitillä oleville satamille ja muille satamille, joita päätös koskee. Liikenne- ja viestintäviraston on myös ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää.

Vaikka alukselle olisi myönnetty vapautus, se ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.

### 6 §

#### *Tarkeimmat säännökset*

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

1) 1 luvun 2 §:n 48 kohdassa, tämän luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua riittävästä erillisestä varastotilasta,

2) perusteista, joiden mukaan 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua jätteen vaarallisuutta arvioidaan;

3) perusteista, joiden mukaan alukselle on myönnettävä 4 §:n 4 momentin mukaan alennusta; ja

4) alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua passiivisesti kalastetun jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

### 11 luku

#### **Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

### 1 §

## *Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

---

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelun tarjoajalle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

---

### 3 §

#### *Tarkemmat säännökset*

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

- 1) 1 §:ssä tarkoitetusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja
- 2) 2 §:ssä tarkoitetusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

### 12 luku

#### **Valvonta ja hallintopakko**

### 1 §

#### *Valvontaviranomaiset*

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

---

### 2 §

#### *Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät*

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat:

- 1) alusta ja sen rakennetta sekä lastia;
- 2) aluksen polttoainetta ja sen laatua;
- 3) aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä;
- 4) aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä;
- 5) aluksen varusteita;
- 6) aluksen käyttöä;
- 7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;
- 8) aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;

9) seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan ja jätteiden ennakoilmoituksia siten kuin tämän lain 10 luvussa sekä alusjätedirektiivissä ja sen nojalla annetuissa säädöksissä säädetään; ja

10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

---

## 6 §

### *Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät*

---

Rajavartiolaitos valvoo mahdollisuuksien mukaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten tämän lain 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

## 8 §

### *Poliisin valvontatehtävät*

---

Poliisi valvoo mahdollisuuksien mukaan sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten tämän lain 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

## 15 §

### *Hallintopakko*

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja Tulli voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

## 16 §

### *Uhkasakko, teettämisuuhka ja keskeyttämisuuhka*

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja Tulli voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

## 17 §

*Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita*



Jos on selvää näyttöä siitä, että alus on rikkonut velvollisuuttaan jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan, Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä alus tai, jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa valtiossa, ilmoitettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

Jos aluksen on havaittu päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä, Suomen ympäristökeskuksen, Rajavartiolaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava havaitsemastaan päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ja aluksen lippuvaltiolle sekä pyydettyä tätä ryhtymään toimiin päästön johdosta siten kuin alusjäterikodirektiivissä säädetään.

## 18 §

### *Laiminlyöntimaksu*

Sataman pitäjä on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos se laiminlyö 9 luvun 5 §:ssä säädetyn velvollisuuden laatia sataman jätehuoltosuunnitelma tai 9 luvun 6 §:ssä säädetyn velvollisuuden esittää sataman jätehuoltosuunnitelma toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi.

Laiminlyöntimaksu 1 momentissa tarkoitetusta jätehuoltosuunnitelman laatimatta jättämisestä tai sen esittämättä jättämisestä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi on 5 000 euroa.

Laiminlyöntimaksua voidaan kohtuullistaa tai se voidaan jättää määräämättä, jos maksuvelvollinen osoittaa, että laiminlyönti on johtunut maksuvelvollisen erehdyksestä tai poikkeuksellisista oloista eikä maksuvelvollinen ole saavuttanut laiminlyönnin johdosta merkittävää taloudellista etua.

Laiminlyöntimaksun määrää sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen osalta toimivaltainen viranomainen. Ennen maksun määräämistä 1 momentissa tarkoitetusta laiminlyönnistä valvontaviranomaisen on kehotettava kirjallisesti laiminlyöjää maksun määräämisen uhalla korjaamaan laiminlyöntinsä määräaikaan mennessä. Laiminlyönnin korjaamiselle on kehotuksessa varattava vähintään 30 päivän määräaika. Maksu voidaan määrätä 60 päivän kuluessa kehotuksessa asetetun määräajan päättymisestä, jos laiminlyöjä ei ole korjannut laiminlyöntiään.

Laiminlyöntimaksua ei voida määrätä sille, joka on tuomittu rangaistukseen samaa asiaa koskevasta rikkomuksesta tai jos asia on vireillä esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa.

Laiminlyöntimaksu 1 momentissa tarkoitetusta jätehuoltosuunnitelman laatimatta jättämisestä voidaan määrätä uudelleen laiminlyönnin jatkuessa, kun edellisen maksun määräämisestä on kulunut vähintään kalenterivuosi. Uuden maksun määräämisessä noudatetaan, mitä 1 momentissa säädetään.

Laiminlyöntimaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Maksettavaksi erääntyneelle laiminlyöntimaksulle, jota ei ole suoritettu eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain 4 §:n mukaisesti.

## 19 §

### *Raportointi komissiolle*

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava komissiolle joka kolmas vuosi raportti siitä, miten Suomen toimivaltaiset ovat soveltaneet alusjäterikodirektiiviä.

## 20 §

### *Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

## 13 luku

### **Erinäiset säännökset**

#### 1 §

#### *Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista sekä viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään. Tarkempia säännöksiä valtion viranomaisille perittävistä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Kunnalle tämän lain mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 9 luvun 6 §:n mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia.

#### 3 §

#### *Rangaistussäännökset*

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn, öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden päästökieltoa ja päästörajoitusta,

11) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten, kuin pykälässä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021.

Lain 9 luvun 1 §:ssä säädettyjä vastaanottolaitteita koskevia vaatimuksia, 3 §:ssä säädettyjä jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa koskevia vaatimuksia ja 4 §:ssä säädettyjä jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevia vaatimuksia sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022. Mainitun luvun 5 §:ssä säädettyjä sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskevia vaatimuksia ja 6 §:ssä säädettyjä sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevia vaatimuksia sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2023.

Edellä 10 luvun 4 §:ssä säädettyjä alukselta peräisin olevista jätteistä perittävien maksujen määräytymisen perusteita sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022. Mainitun luvun 5 §:ssä säädettyä vapautusta jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista koskevia säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2023.

---

## Rikkipäästömaksun määrä aluksen konetehton perusteella

	Polttoaineen rikkipitoisuus		
	0,11 % -0,15 %	> 0,15 % - 0,50 %	>0,50 %
Aluksen konetehto			
≤ 2 500	6 000	7 000	10 000
sekä per alkava tunti	-	40	90
2 501–5 000	6 000	7 500	10 500
sekä per alkava tunti	-	75	180
5 001–7 500	6 000	8 000	11 000
sekä per alkava tunti	-	115	270
7 501–10 000	6 000	8 500	11 500
sekä per alkava tunti	-	150	360
10 001–12 500	6 000	9 000	12 000
sekä per alkava tunti	-	185	450
12 501–15 000	6 000	9 500	12 500
sekä per alkava tunti	-	225	540
15 001–17 500	6 000	10 000	13 000
sekä per alkava tunti	-	260	630
17 501–20 000	6 000	10 500	13 500
sekä per alkava tunti	-	300	720
20 001–25 000	6 000	11 000	14 000
sekä per alkava tunti	-	370	900
25 001–30 000	6 000	11 500	14 500
sekä per alkava tunti	-	445	1 080
30 001–35 000	6 000	12 000	15 000
sekä per alkava tunti	-	520	1 260
35 001–40 000	6 000	12 500	15 500
sekä per alkava tunti	-	595	1 440
> 40 000	6 000	13 000	16 000
sekä per alkava tunti	-	740	1 800

## 2.

### Laki

#### aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 20 ja 45 kohta, 17 §, 29 §:n 3 momentti sekä 91 §:n 12 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 20 kohta, 17 § ja 29 §:n 3 momentti laissa 946/2018 sekä 2 §:n 45 kohta laissa 169/2019, sekä  
*lisätään* 2 §:ään uusi 2 a ja 13 b kohta, uusi 5 a luku ja lakiin siitä lailla 879/2014 kumotun 91 §:n 11 kohdan tilalle uusi 91 §:n 11 kohta, seuraavasti:

#### 2 §

##### *Määritelmät*

---

2 a) *delegoidulla asetuksella* komission delegoitua asetusta (EU) 2020/411, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten osalta;

13 b) *vakavuusdirektiivillä* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/25/EY ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista;

20) *ro-ro-matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on delegoidun asetuksen liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

45) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä pienimuotoisessa kaupallisessa liikennekäytössä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

---

#### 17 §

##### *Samanarvoisuudet*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä, joilla sallitaan delegoidun asetuksen sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltaminen, jos vastaavat säännöt ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin delegoidun asetuksen säännöt.

#### 29 §

##### *Vapautukset*

---

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava IMO:lle 1 momentin mukaisista vapautuksista.

#### 5 a luku

### **Ro-ro-matkustaja-aluksen vakavuus**

## 34 a §

### *Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset*

Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä vakavuusdirektiivissä niille asetutut vakavuusvaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevästä aallonkorkeusarvoista.

## 34 b §

### *Todistuskirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtiville ro-ro-matkustaja-aluksille, joka täyttää vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

## 34 c §

### *Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti.*

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

Jos varustamo haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

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

Kun Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tämän pykälän 1 ja 2 momentissa tarkoitetun liikennöinnin, tällaisessa liikennöinnissä käytettävillä ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava 34 b §:ssä säädetty todistuskirja, joka osoittaa niiden olevan vakavuusdirektiivin säännösten mukaisia.

## 91 §

### *Alusturvallisuusrikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

---

- 11) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa,
- 12) laiminlyö 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen

Tämä laki tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021.

### 3.

## Laki

### alusrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusrekisterilain (512/1993) 20, 27 ja 31 §, sellaisina kuin niistä 20 ja 31 § ovat  
laissa (310/2018), seuraavasti:

#### 20 §

##### *Rekisteröintihakemus*

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, jos ne eivät käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä. Hakija voi esittää normaaliolojen häiriötilanteissa tai muissa yhteiskunnan poikkeuksellisissa tilanteissa tarpeellisenä selvityksenä oman saantonsa laillisuudesta myös jäljennöksen alkuperäisestä asiakirjasta.

Alkuperäinen tai julkisen notaarin oikeaksi todistama asiakirja on kuitenkin esitettävä viranomaiselle viimeistään kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava.

Jos aluksen edellisen omistajan saantoa ei ole merkitty rekisteriin, hänen omistusoikeudestaan on esitettävä selvitys, joka olisi tarpeen hänen saantonsa kirjaamiseksi. Selvitystä edellisen omistajan omistusoikeudesta ei kuitenkaan tarvitse esittää, jos alus on myyty pakkohuutokautalla.

#### 27 §

##### *Hakemuksen hylkääminen*

Hakemus on hylättävä, jos:

- 1) 20 §:n 3 ja 5 momentissa tarkoitettua selvitystä ei ole esitetty eikä 25 §:n mukaista kuulutusta ole pyydetty;
- 2) luovuttajalla ei ollut oikeutta aluksen luovutukseen ja tästä vallintaoikeuden rajoituksesta oli ennen luovutusta tehty merkintä rekisteriin; tai
- 3) aluksen rekisteröinnille ja omistusoikeuden kirjaamiselle on muu este.

#### 31 §

##### *Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus rekisteristä*



Jos rekisteriin merkitty omistaja ei täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi itse poistaa aluksen rekisteristä mainitussa pykälässä tarkoitetuilla perusteilla. Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

Jos rekisteriin merkitty aluksen omistaja ei täytä 20 §:n 4 momentin mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomaisen on poistettava alus rekisteristä. Rekisteriviranomaisen on kuitenkin ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

Rekisteriin merkityn aluksen omistajalle on viivytyksettä ilmoitettava rekisteriviranomaisen päätöksestä poistaa alus rekisteristä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2021.

## 4.

### Laki

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain (485/2004) 4 a §, sellaisena kuin se on laissa (405/2020), seuraavasti:

#### 4 a §

##### *Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitetun hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään alukselle turvatoimiasetuksessa tarkoitetut turvatarkastukset, joihin kuuluu väli- ja uusintatarkastuksia. Lisäksi virasto voi valtuuttaa edellä tarkoitetun luokituslaitoksen antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luokituslaitoksen työntekijään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 1 momentissa tarkoitettua turvatarkastusta ja antaessaan alukselle tarkastukseen kuuluvan kansainvälisen turvatodistuksen. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2021.

## 5.

### **Laki**

#### **laivavarustelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivavarusteista annetun lain (1503/2011) 1 §, sellaisena kuin se on laissa  
914/2016, sekä

*lisätään* uusi 14 a §, seuraavasti:

#### 1 §

##### *Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU, jäljempänä laivavarustedirektiivi, tarkoitettuihin varusteisiin.

#### 14 a §

##### *Aluksen käyttötarkoituksen muuttuminen*

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

Tämä laki tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021.

Helsingissä xx.xx.2021

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

## Laki

### merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 § ja 3 §:n 3 ja 4 momentti, 2 luvun 1 ja 3–5 § ja 6 §:n 2 momentti, 7 ja 9 § ja 10 §:n 1 ja 2 momentti, 2 a luku, 3 luvun 1 §:n 1 momentti ja 5 ja 8 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti, 8–10 §, 5 luvun 1 ja 3–5 § ja 7 §:n 1 momentti, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 3 ja 4 §, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 1, 2, 4–6 ja 6 a §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 8 ja 9 §, 9 a §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 11, 11 a ja 12–15 §, 7 a luvun 1, 2, 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 3–5 §, 8 luvun 4 §, 9 luvun otsikko, 1 ja 3–8 §, 10 luvun 1–5 §, 11 luvun 1 §:n 2 momentti ja 3 §:n 1 momentti, 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti ja 15–18 § sekä 13 luvun 1 §:n 1 momentti ja 3 §:n 2 momentin 1 ja 11 kohta ja 5 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 §, 2 luvun 3–5 §, 6 §:n 2 momentti, 7 § ja 10 §:n 1 ja 2 momentti, 2 a luvun 1–3 ja 6 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti ja 8–10 §, 5 luvun 1, 3 ja 5 §, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 5 ja 6 §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 12, 13 ja 15 §, 7 a luvun 3 ja 4 §, 9 luvun 7 §, 10 luvun 1–4 § sekä 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti ja 15–18 § laissa 990/2018, 1 luvun 3 §:n 3 momentti laissa 655/2011, 2 a luvun otsikko ja 4 ja 5 §, 6 luvun 3 ja 4 §, 10 luvun 5 § laissa 275/2017, 7 luvun 4 ja 6 a § laissa 586/2018, 7 luvun 9 §, 9 a §:n 2 momentti ja 11 a §, 7 a luvun 1 ja 2 §, 9 luvun 5 § laissa 998/2014, 7 a luvun 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 5 § laissa 1032/2018, 8 luvun 4 § laissa 473/2016, 11 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 581/2018 sekä 13 luvun 3 §:n 5 momentti laissa 628/2017,

*lisätään* 1 luvun 3 §:ään uusi 5 momentti, 3 lukuun uusi 1 a §, uusi 7 b luku, 9 lukuun uusi 9 ja 10 §, 10 lukuun uusi 6 §, 12 luvun 6 §:ään uusi 3 momentti, 8 §:ään uusi 3 momentti ja 12 lukuun uusi 19 § ja 20 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 luku

1 luku

**Yleiset säännökset**

**Yleiset säännökset**

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

(Lain 1 luvun 2 §:ssä määritellyt termit on laikehdotuksessa järjestetty aakkosjärjestykseen. Lisäykset ja poistot merkitty alla olevassa rinnakkaistekstissä tekstin kursiivilla ja lihavoinnilla.)

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

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

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

5) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

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

7) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

8) *aluevesillä, sisäisillä aluevesillä ja alumerellä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

9) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

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

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

3) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyyny-alukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

4) *alukselta peräisin olevalla jätteellä kaikkea sellaista MARPOL-yleissopimuksen liitteiden I, II, IV, V ja VI soveltamisalaan kuuluvaa jätettä, mukaan lukien lastijäämää, jota syntyy aluksen matkan tai lastauksen, purkamisen ja puhdistuksen aikana, kalastustöiden aikana verkkoihin kertyvää jätettä ja muuta alukselta peräisin olevaa jätelain 5 §:ssä tarkoitettua jätettä;*

5) *aluevesillä, sisäisillä aluevesillä ja alumerellä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

6) *alusjäterikosdirektiivillä alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisen ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen*

7) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

8) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

9) *biopolttoaineella Kansainvälisen merenkulkujärjestön biopolttoaineseosten ja MARPOL-yleissopimuksen I liitteen lastien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja biopolttoaineita ja Kansainvälisen*

- 10) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;
- 11) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;
- 12) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8"P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;
- 13) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;
- 14) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 15 tarkoitettua liikennettä;
- 15) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä;
- 16) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;
- 17) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuna
- merenkulkujärjestön energiantensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja energiantensiivisiä polttoaineita sekä seoksia, jotka sisältävät edellä mainittuja biopolttoaineita ja polttoaineita;*
- 10) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;
- 11) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 12) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;
- 13) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;
- 14) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaaajan viettoon tarkoitettua alusta, **jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä**, sen tyyppistä tai käyttövoimasta riippumatta, **ja jota ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen;**
- 15) *huvivenesatamalla satamaa, joka palvelee pääasiassa huviveneitä;*
- 16) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;
- 17) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;
- 18) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8"P Skagerrakissa, mukaan

## *Voimassa oleva laki*

tuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

18) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

19) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

20) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta;

21) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

22) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja neuvoston direktiivin 82/714/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/87/EY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

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

## *Ehdotus*

lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 15 tarkoitettua liikennettä;

21) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

22) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

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

24) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

25) *alusjätteellä kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;*

26) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

27) *lastijätteellä aluksen lastitiloissa olevia lastijäämiä, jotka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin lastaamisen ja purkamisen päätyttyä;*

28) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomauttamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

sältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

24) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä;

25) *käsitellyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

26) *käymäläjätevedellä:*

a) käymälöistä, pisoaareista ja WC-lattia-kaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

27) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitetty tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa sata-massa;

28) *lastijäämillä aluksen kannelle, lastitiloihin tai säiliöön lastin lastaamisen ja purkamisen jälkeen jääneitä lastin jäännöksiä, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen ylijäämät ja valumat, riippumatta siitä, ovatko ne märkiä, kuivia vai pesuveteen kulkeutuneita, pois lukien kannelle lakaisun jälkeen jäänyt lastipöly ja aluksen ulkopintojen pöly;*

29) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määrittellään MARPOL-yleissopimuksessa;



29) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun tyyppien ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

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

31) *öljypitoisellaseoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

32) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascaliala (absoluuttinen paine);

33) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

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

30) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

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

32) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muissa tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

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

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

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

*Voimassa oleva laki*

35) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

36) *käymäläjätevedellä*:

a) käymälöistä, pisaareista ja WC-lattia-kaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

37) *käsitellyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

38) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoret kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

39) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

40) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

*Ehdotus*

36) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalialia (absoluuttinen paine);

37) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viip-pausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasi-tusta;

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

39) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmi-kuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopi-musta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutok-sia;

40) *passiivisesti kalastetulla jätteellä kalas-tustoimien aikana verkkoihin kertyvää jä-tettä*;

41) *Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitok-sen aluksella* alusta, jossa on selvät kansalli-suustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen asi-anmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

41) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

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

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

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

45) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseiseksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

46) *typen oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt

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

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

44) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseiseksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

45) *riittäväällä varastotilalla riittävää tilaa jätteen varastoimiseksi aluksella lähtöhetkestä seuraavaan käyntisatamaan saapumiseen saakka, mukaan lukien jäte, joka todennäköisesti syntyy matkan aikana;*

46) *SafeSeaNet-järjestelmällä seurantadi-  
rektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun  
tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu kom-  
mission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä  
ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestel-  
mistä;*

kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

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

48) *päästövähenämismenettelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja tiettyjen neste- ja kaasujen polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

49) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

50) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viipäystä, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasiitusta;

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

52) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

47) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka rakenteet ja varustelu on suunniteltu mahdollistamaan alusten vastaanottaminen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue;

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

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

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

51) *sedimenteillä aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;*

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

53) *sisävesialuksella* sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY

53) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

54) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

55) *säännöllisellä liikenteellä aluksen liikennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käymistä vähintään keran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon haetaan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;*

56) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, *ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jättemäärät ovat vähäiset;*

57) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629 3 artiklan c kohdassa tarkoitettua sisävesialusta sekä alusta, jolle on myönnetty mainitun direktiivin 6 artiklassa tarkoitettu unionin sisävesialustodistus;

54) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

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

56) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

57) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;

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

59) *typen oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseiseksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

60) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

61) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta

## 3 §

*Lain soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan alukseen, joka purjehdii Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Poikkeuksista lain soveltamiseen sisävesialueella ja kotimaan liikenteessä säädetään jäljempänä.

Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovelletaan myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Tätä lakia sovelletaan alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon. Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia (646/2011).

Tätä lakia ei sovelleta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdassa tarkoitettuun vahingollisen aineen päästöön, joka suoraan aiheutuu merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisesta, hyväksikäytöstä ja näihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä. (uusi 5 mom.)

näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

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

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

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

## 3 §

*Lain soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan alukseen, joka purjehdii Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Poikkeuksista lain soveltamiseen sisävesialueella ja kotimaan liikenteessä säädetään jäljempänä.

Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovelletaan myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Tätä lakia sovelletaan alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon *satamassa, siten kuin 9 ja 10 luvussa säädetään*. Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia (646/2011).

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

*Tämän lain 9 ja 10 lukujen säännöksiä ei sovelleta:*

1) *Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä satamiin;*

2) sisävesillä sijaitseviin huvivenesatamiin, joiden aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;

3) huvivene satamiin, jotka on tarkoitettu vain sellaisille asuin- tai vapaa-ajan kiinteistöille kulkua varten, joiden jätehuolto on järjestetty jätelainsäädännön edellyttämällä tavalla; eikä

4) huvivenesatamiin, jotka ovat ainoastaan luonnollisten henkilöiden ei-kaupallisessa käytössä ja jotka sijaitsevat yhteisalueain (758/1989) mukaisilla yhteisillä alueilla tai joiden käyttöoikeus perustuu yhteiseen erityiseen etuun.

## 2 luku

**Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

*Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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

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

## 3 §

*Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

## 2 luku

**Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

*Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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

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

## 3 §

*Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista edellyttäen, että laite, järjestely tai rakenne täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisin edellytyksin muun laitteen, rakenteen tai järjestelyn samanarvoisuudesta 1 ja 2 momentissa vaaditun laitteen kanssa, jos se on yhtä tehokas kuin 1 ja 2 momentissa vaadittu laite, rakenne tai järjestely.

Öljyn kuljettaminen suomalaisen aluksen yhteentörmäyslaipion keulanpuoleisissa säiliöissä on kielletty.

#### 4 §

##### *Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Öljysäiliöaluksen rakenteen ja laitteiden tulee täyttää ne vaatimukset, jotka asetetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä ja yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönnotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 417/2002 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta ha-

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista edellyttäen, että laite, järjestely tai rakenne täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimukset.

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

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

Öljyn kuljettaminen suomalaisen aluksen yhteentörmäyslaipion keulanpuoleisissa säiliöissä on kielletty.

#### 4 §

##### *Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Öljysäiliöaluksen rakenteen ja laitteiden tulee täyttää ne vaatimukset, jotka asetetaan MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä ja yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönnotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 417/2002 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta ha-



*Voimassa oleva laki*

kemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

*Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle*

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.

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

6 §

*Öljypäiväkirja*

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa öljypäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto laatii MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti öljypäiväkirjan mallin öljysäiliöaluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 150.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin virasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin

*Ehdotus*

kemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

*Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle*

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

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

6 §

*Öljypäiväkirja*

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

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

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

Liikenne- ja viestintävirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin virasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin

mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeentonta viivytystä.

Öljypäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

7 §

*IOPP-todistuskirja*

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen rakenne- ja laitemääräykset. Tästä osoituksena alukselle myönnetään kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9 §

*Porauslautat ja muut alustat*

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

- 1) 1 luvun 6 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta;
- 2) tämän luvun 1–4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä; ja

mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeentonta viivytystä.

Öljypäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

7 §

*IOPP-todistuskirja*

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen rakenne- ja laitemääräykset. Tästä osoituksena alukselle myönnetään kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9 §

*Porauslautat ja muut alukset*

MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

- 1) 1 luvun 6 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta;
- 2) tämän luvun 1–4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä; ja

*Voimassa oleva laki*

3) tämän luvun 6 §:n 2–4 momentin säännöksiä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

10 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella öljypitoisen seoksen käsittelyyn, ominaisuuksiin ja alkuperään sekä aluksen, porauslautan tai muun alustan käyttöön liittyvistä päästörajoituksista.

Liikenne- viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 3 ja 4 §:ssä aluksille, porauslautoille ja muille alustoille säädettyjä vaatimuksia koskevista poikkeuksista ja samanarvoisuuksista sekä poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita ja nesteidensiirtoa koskevista malleista;

2) 5 §:ssä tarkoitetun valmiussuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;

3) 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta; ja

4) 7 §:ssä tarkoitetun IOPP-todistuskirjan kaavasta.

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

2 a luku

*Ehdotus*

3) tämän luvun 6 §:n 2–4 momentin säännöksiä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

10 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella öljypitoisen seoksen käsittelyyn, ominaisuuksiin ja alkuperään sekä aluksen, porauslautan tai muun alustan käyttöön liittyvistä päästörajoituksista.

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

1) 3 ja 4 §:ssä aluksille, porauslautoille ja muille alustoille säädettyjä vaatimuksia koskevista poikkeuksista ja samanarvoisuuksista sekä poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita ja nesteidensiirtoa koskevista malleista;

2) 5 §:ssä tarkoitetun valmiussuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;

3) 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta; ja

4) 7 §:ssä tarkoitetun IOPP-todistuskirjan kaavasta.

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

2 a luku

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

**Öljylastin siirto aluksesta toiseen**

**Haitallisten ja vaarallisten lastien siirtäminen sekä polttoaineen toimittaminen aluksesta toiseen**

(uusi 1 §)

1 §

**Soveltamisala**

*Tämän luvun säännöksiä sovelletaan lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä määriteltyjen meriympäristölle haitallisten kiinteiden irtolastien ja SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyjen vaarallisten kiinteiden irtolastien siirtoihin sekä polttoaineiden toimittamiseen alukselta toiseen.*

*Polttoaineilla tässä luvussa tarkoitetaan:*

*1) meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita;*

*2) kaasua tai muuta matalan leimahduspisteen polttoainetta käyttäviä aluksia koskevassa kansainvälisessä turvallisuussäännössä tarkoitettuja polttoaineena käytettäviä kaasuja ja muita matalan leimahduspisteen polttoaineita; ja*

*3) biopolttoaineita.*

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

*Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen aluksiin.*

1 §

2 §

*STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet*

***Siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitetut alueet***

*Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.*

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

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin, Väyläviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa, 1 momentissa tarkoitetut alueet ja pitää niistä luettelo. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

## 2 §

*STS-siirtosuunnitelma*

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään STS-siirtoon merellä, on oltava öljylastin siirtosuunnitelma (STS-siirtosuunnitelma), joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy STS-siirtosuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.  
(uusi 3 mom.)

## 3 §

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

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

(ks. ehdotuksen kohta 4 § 7 mom.)

(ks ehdotuksen kohta 1 § 3 mom.)

## 3 §

*STS-siirtosuunnitelma ja menettelytapaohjeet*

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

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

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

## 4 §

*Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta*

*Ennakoilmoitusvelvollisuus siirrosta ja toimituksesta aluksesta toiseen*

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella *STS-siirto* käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

2) Alusliikennepalvelun tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa *STS-siirto* Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua *STS-siirtoa*. *Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.*  
(uusi 3 mom.)

(uusi 4 mom.)

Jos poikkeustapauksessa kaikkia *MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia* tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua *STS-siirtoa*, *öljylastia* tyhjentävän *öljysäiliö*aluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua *STS-siirtoa*, että siirto aiotaan suorittaa. *MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset* tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee välittää tieto *STS-siirtoa* koskevasta ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

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

2) alusliikennepalvelun tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa *tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus* Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla *tai muuta sähköistä tiedonvälitystapaa käyttäen.*

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

*STS-siirtojen osalta ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.*

*Muiden 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteidien siirtojen sekä polttoaineen toimitusten osalta ilmoitukseen on sisällytettävä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävät tiedot.*

Jos poikkeustapauksessa kaikkia *edellä 3 ja 4 momenteissa tarkoitettuja* tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua *siirtoa tai toimitusta*, tyhjentävän aluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua *siirtoa tai toimitusta*, että *se* aiotaan suorittaa. *Edellä 3 ja 4 momenteissa tarkoitettut* tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista. *Jos siirtoa tai toimitusta koskevat tiedot muuttuvat ennen suunnitellun siirron tai toimituksen toteuttamista, on tästä välittömästi ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetulla tavalla ja liitettävä ilmoitukseen päivitetty tiedot.*

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan on välitettävä tieto 1 momentissa tarkoitetusta il-

*Voimassa oleva laki*

muille 1 §:n 2 momentissa *mainituille* viranomaisille.

Suomen vesialueella tapahtuvan *STS-siirron* osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalvelun tarjoajasta säädetään.

(uusi 7 mom.)

4 §

***STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevat pätevyysvaatimukset***

Edellä 2 §:ssä tarkoitettulla aluksella tulee olla *STS-siirrosta* kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, *jolla on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määrätään.*  
(uusi 2 mom.)

5 §

***Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista***

*Öljyä* vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa *Suomen öljyntorjuntaviranomaisille STS-siirron* yhteydessä suoritettavista varautumistoimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista.

6 §

*Ehdotus*

moituksesta *viipymättä* Liikenne- ja viestintävirastolle ja muille 2 §:n 2 momentissa *tarkoitetuille* viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan *siirron ja toimituksen* osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalvelun tarjoajasta säädetään.

*Liikenne- ja viestintävirasto voi meriympäristön suojelemaan tai alusliikenneturvallisuu-teen liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen 1 §:ssä tarkoitetun siirron tai toimituksen.*

5 §

***Siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö***

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

*STS-siirtojen osalta kokonaisvalvontavastuussa olevalla henkilöllä on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätään.*

6 §

***Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista***

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

7 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvista STS-siirtojen toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista mukaan lukien varautumistoimenpiteet ja niistä aiheutuvat kustannukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä:

1) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvien STS-siirtojen käytännön järjestämisestä; ja

2) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

3 luku

**Öljypäästömaksu**

1 §

*Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomis-

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

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

2) edellä 4 §:n 4 momentissa tarkoitetun ilmoituksen sisällytettävistä tiedoista.

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

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

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

3) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

3 luku

**Öljypäästömaksu**

1 §

*Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomis-



sesta *aluevesillä tai* Suomen talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (öljypäästömaksu), jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerén tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

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

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat öljypäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, Tullin, puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen aluksiin.

(uusi 1 a §)

sesta Suomen *vesialueella* tai talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (öljypäästömaksu), jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerén tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

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

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat öljypäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

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

*1 a §*

***Arvio päästön aiheuttaman vahingon tai sen vaaran huomattavuudesta***

*Arvion ulkomaisen aluksen öljypäästön meriympäristölle aiheuttamasta vahingosta tai sen vaarasta ja sen huomattavuudesta tekee Suomen ympäristökeskus. Arviolausunto laaditaan sen kriteeristön pohjalta, jonka sisällöstä ja muodosta säädetään tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelusta annetulla valtioneuvoston asetuksella. Päästön on katsottava aiheuttavan huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa silloin, kun mikä tahansa asetuksessa määritetyistä laatutekijöistä kärsii vahinkoa tai vaarantuu.*

*Rajavartiolaitokselle varataan mahdollisuus esittää Suomen ympäristökeskukselle tapauksen tutkinnan kannalta olennaisia kysymyksiä ja tarkennuksia, joihin Suomen ympäristökeskus öljypäästöstä laatimassaan lausunnossa on velvollinen ottamaan kantaa.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

5 §

*Öljypäästömaksun määrääminen*

Öljypäästömaksun määrää rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.  
(uusi 2 mom.)

Öljypäästömaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

8 §

*Virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa*

(uusi 1 mom.)

Viranomaisen on annettava rajavartiolaitokselle öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

4 luku

**Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus*

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 6 säännön mukaisesti luokkiin X, Y tai Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sovelletaan mainitun liitteen määräyksiä.

4 §

5 §

*Öljypäästömaksun määrääminen*

Öljypäästömaksun määrää Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.

*Kauttakulussa olevan ulkomaisen aluksen Suomen talousvyöhykkeellä tekemästä öljypäästöstä maksua määrättäessä Rajavartiolaitos kuulee Suomen ympäristökeskusta tämän luvun 1a §:n mukaisesti.*

Öljypäästömaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

8 §

**Ilmoittaminen ja virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa**

*Rajavartiolaitos ilmoittaa välittömästi Suomen ympäristökeskukselle tutkittavaksi otetusta öljypäästöstä.*

Viranomaisen on annettava *Rajavartiolaitokselle* öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

4 luku

**Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus*

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

4 §

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset*

*Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset*

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavan kemikaalisäiliöaluksen tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä kemikaalisäiliöalukselle asetetut vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskykytestit siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää vapautuksia ja kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksia I momentissa tarkoitetuista vaatimuksista sekä määrätä samanarvoisuuksista siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

5 §

*Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle*

Kemikaalisäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

6 §

*Menettelytapaohjekirja*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä menettelytapaohjekirjaa aluksen tyhjennystä ja pesua varten siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hake-

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

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskykytestit siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

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

5 §

*Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle*

Kemikaalisäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

6 §

*Menettelytapaohjekirja*

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

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hake-

*Voimassa oleva laki*

muksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

7 §

*Lastipäiväkirja*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

8 §

*Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat*

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstön (IBCSäännöstö) tai kemikaalien irtolastikuljetussäännöstön (BCH-säännöstö) vaatimukset.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset, lastisäiliön sijaintia lukuun ottamatta, siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitetun todistuskirjan suomalaiselle alukselle edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9 §

*Ehdotus*

muksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

7 §

*Lastipäiväkirja*

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

8 §

*Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat*

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstön (IBCSäännöstö) tai kemikaalien irtolastikuljetussäännöstön (BCH-säännöstö) vaatimukset.

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

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

9 §

*Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta**Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjenetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen määräysten mukaisesti.

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaminen, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Alus vastaa tarkastuksen kustannuksista.

Aluksen asiamiehen tulee tiedottaa Liikenne- ja viestintävirastolle satamassa tapahtuvasta luokkaan X tai Y kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen purkamisesta. Ilmoitus tulee tehdä hyvissä ajoin ja mikäli mahdollista vähintään 48 tuntia ennen aiottua purkamista.

Esipesuun ja lastitilojen tuulettamiseen sovelletaan MARPOL 73/79 -yleissopimuksen II liitteen määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vapautuksia esipesusta ja määräyksiä lastin jäännösten tuulettamisesta II liitteen mukaisesti.

## 10 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaminen, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Alus vastaa tarkastuksen kustannuksista.

Aluksen asiamiehen tulee tiedottaa Liikenne- ja viestintävirastolle satamassa tapahtuvasta luokkaan X tai Y kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen purkamisesta. Ilmoitus tulee tehdä hyvissä ajoin ja mikäli mahdollista vähintään 48 tuntia ennen aiottua purkamista.

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

## 10 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

1) 1 §:ssä tarkoitettuista haitallisten neste-  
mäisten aineiden luokittelusta;

2) 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoituk-  
sista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten,  
poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun val-  
vonnan, lastitilojen tuulettamisen ja poistove-  
den tyhjennysolosuhteiden osalta; ja

3) 4 §:ssä tarkoitetuista kemikaalisäiliöaluk-  
sille asetettavista rakenteellisista vaatimuk-  
sista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL  
73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin  
sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten  
täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä mää-  
räyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhyk-  
keellä sekä suomalaisten alusten osalta myös  
Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulko-  
puolella:

1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, va-  
pauksista ja samanarvoisuuksista;

2) 5 §:ssä tarkoitettuista valmiussuunnitel-  
mista;

3) 6 §:ssä tarkoitettuista menettelytapaohje-  
kirjasta;

4) 7 §:ssä tarkoitettuista lastipäiväkirjasta; ja

5) 8 §:ssä tarkoitettuista todistuskirjoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut säännökset  
ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräyk-  
set voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesi-  
alueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia  
aluksia.

5 luku

**Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesi-  
päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja päästöra-  
joitus*

Käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjä-  
teveden päästäminen aluksesta veteen on kiel-  
letty Suomen vesialueella ja talousvyöhyk-  
keellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suo-  
men aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuo-  
lella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopi-  
muksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa

1) 1 §:ssä tarkoitettuista haitallisten neste-  
mäisten aineiden luokittelusta;

2) 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoituk-  
sista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten,  
poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun val-  
vonnan, lastitilojen tuulettamisen ja poistove-  
den tyhjennysolosuhteiden osalta; ja

3) 4 §:ssä tarkoitetuista kemikaalisäiliöaluk-  
sille asetettavista rakenteellisista vaatimuk-  
sista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL  
yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopi-  
muksen tai Euroopan yhteisön säädösten täy-  
täntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyk-  
siä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä  
sekä suomalaisten alusten osalta myös Suo-  
men aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuo-  
lella:

1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, va-  
pauksista ja samanarvoisuuksista;

2) 5 §:ssä tarkoitettuista valmiussuunnitel-  
mista;

3) 6 §:ssä tarkoitettuista menettelytapaohje-  
kirjasta;

4) 7 §:ssä tarkoitettuista lastipäiväkirjasta; ja

5) 8 §:ssä tarkoitettuista todistuskirjoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut säännökset  
ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräyk-  
set voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesi-  
alueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia  
aluksia.

5 luku

**Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesi-  
päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja päästöra-  
joitus*

Käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjä-  
teveden päästäminen aluksesta veteen on kiel-  
letty Suomen vesialueella ja talousvyöhyk-  
keellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suo-  
men aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuo-  
lella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen  
IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka

*Voimassa oleva laki*

taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

3 §

*Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, ja jokaisen matkustaja-aluksen tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Käymälällä varustetun suomalaisen aluksen, joka ei täytä 1 momentin edellytyksiä eikä ole huvivene, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tai aluksen käymäläjäteveden hienonnuksen ja desinfiointijärjestelmän edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

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

4 §

*Huvivenettä koskevat vaatimukset*

*Ehdotus*

Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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

3 §

*Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset*

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

Käymälällä varustetun suomalaisen aluksen, joka ei täytä 1 momentin edellytyksiä eikä ole huvivene, tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

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

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

4 §

*Huvivenettä koskevat vaatimukset*

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevettä varten käymäläjärjestelmällä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksella on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilyssäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukainen. Huviveneen vesikäymälä on liitettävä käymäläjäteveden keräilyssäiliöön tai käymäläjäteveden käsittelylaitteistoon.

## 5 §

*ISPP-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (ISPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 7 §

*Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevettä varten käymäläjärjestelmällä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksella on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilyssäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on MARPOL-yleissopimuksen mukainen. Huviveneen vesikäymälä on liitettävä käymäläjäteveden keräilyssäiliöön tai käymäläjäteveden käsittelylaitteistoon.

## 5 §

*ISPP-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (ISPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 7 §

*Tarkemmat säännökset*

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



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

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

6 luku

**Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus*

Kiinteän jätteen poistaminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Kiinteän jätteen poistaminen veteen suomalaiselta alukselta tai kiinteältä ja kelluvalta alustalta, jota käytetään merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisessa, hyväksikäytössä ja niihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa toiminnassa, on kielletty siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuksilaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

2 §

6 luku

**Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus*

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

(kumotaan 2 mom.)

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

2 §

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilan-  
teissa*

*Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilan-  
teissa*

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 säännön mukaisia aluksen kulussa oloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, mikäli on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille.

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

3 §

3 §

*Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta  
ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

*Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta  
ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyt kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti laaditaan aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

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

4 §

4 §

*Aluksen jätehuoltosuunnitelma*

*Aluksen jätehuoltosuunnitelma*

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, ja kiinteillä tai kelluvilla alustoilla, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden vähentämiseksi ja käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

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

5 §

5 §

*Aluksen jätepäiväkirja*

*Aluksen jätepäiväkirja*

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa jätepäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti myöntää yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksen aluksen jätepäiväkirjan pitämisestä.

6 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella 1 §:ssä tarkoitettuista poistamiskiellosta ja poistamisrajoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen, tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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

2) 5 §:ssä tarkoitettua aluksen jätepäiväkirjan kaavasta.

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

7 luku

**Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

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

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

6 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

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

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

2) 5 §:ssä tarkoitettua aluksen jätepäiväkirjan kaavasta.

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

7 luku

**Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästökielto ja päästörajoitus*

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksista on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

2 §

*Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitus*

Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästäminen voidaan 15 §:ssä säädetyn mukaisesti kieltää tai päästämistä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevassa satamassa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen taikka Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten mukaisesti.

4 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa*

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

1) päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;

2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

1 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästökielto ja päästörajoitus*

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksista on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

2 §

*Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitus*

Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästäminen voidaan 15 §:ssä säädetyn mukaisesti kieltää tai päästämistä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevassa satamassa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen taikka Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten mukaisesti.

4 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa*

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

1) päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;

2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

3) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13.5 säännön mukaisesti ja säännön edellytysten täytyessä typen oksidipäästöjen valvonta-alueella purjehtivan aluksen dieselmootoreihin, joita typen oksidipäästöjen valvonta-aluetta koskevat päästörajoitukset koskevat, mutta jotka eivät täytä näitä rajoituksia tai joiden polttoaineena voidaan käyttää sekä kaasua että nestemäistä polttoainetta.

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

5 §

5 §

*Aluksen laitteita koskevat vaatimukset*

*Aluksen laitteita koskevat vaatimukset*

Aluksen dieselmootorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Euroopan yhteisön säädösten vaatimusten mukaiset. Jos dieselmootorin lähtöteho on yli 130 kilowattia, puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava myös MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaiset.

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

Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuutama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen dieselmootorin sekä pakokaasujen puhdistuslaitteet ja puhdistusmenetelmät edellyttäen, että ne täyttävät MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa poikkeuksia siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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

6 §

6 §

*IAPP-todistuskirja*

*IAPP-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (IAPP-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (IAPP-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

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 annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 6 a §

## 6 a §

*Aluksen konepäiväkirjaan tehtävän merkinnät**Aluksen konepäiväkirjaan tehtävän merkinnät*

Aluksen konepäiväkirjaan tulee merkitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13 säännössä edellytetyt tiedot niiden dieselmootoreiden osalta, joilla on todistuskirja, jonka mukaan dieselmoottori täyttää sekä VI liitteen typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevat II että III tason päästömääräykset, kun alus saapuu VI liitteen 13 säännön mukaiselle typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevalle III tason valvonta-alueelle ja poistuu sieltä, tai kun dieselmoottorin typen oksidipäästöjen vähentämistä koskeva II tai III tason päällä / pois päältä -tila muuttuu tällaisella alueella.

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

## 7 §

## 7 §

*Polttoaineiden laatuvaatimukset**Polttoaineiden laatuvaatimukset*

*Aluksella* käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, jossa käytetään 9 a §:ssä tarkoitettua päästönvähentämismenetelmää, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

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

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

## 8 §

*Polttoaineen määritysmenetelmät*

Meriliikenteen polttoaineiden vaatimustenmukaisuus määritetään käyttäen menetelmiä, joiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa asetetut vaatimukset.

## 9 §

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

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoainetta koskevat toimet on merkittävä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

## 9 a §

*Päästönvähentämismenetelmät*

Suomalaisella aluksella käytettävät päästönvähentämismenetelmät hyväksytään noudattaen neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU säännöksiä.

## 10 §

## 8 §

*Polttoaineen määritysmenetelmät*

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

## 9 §

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

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

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

## 9 a §

*Päästönvähentämismenetelmät*

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

## 10 §

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Uusien päästönvähentämismenetelmien koe-  
käyttö*

*Uusien päästönvähentämismenetelmien koe-  
käyttö*

Uuden päästönvähentämismenetelmän koe-  
käytön tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleis-  
sopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin sää-  
dösten mukaiset vaatimukset.

Uuden päästönvähentämismenetelmän koe-  
käytön tulee täyttää MARPOL-yleissopi-  
muksen VI liitteen ja Euroopan unionin sää-  
dösten mukaiset vaatimukset.

11 §

11 §

*Jätteen polttaminen aluksella*

*Jätteen polttaminen aluksella*

Aluksen tavanomaisesta toiminnasta synty-  
vän jätteen polttaminen aluksella on Suomen  
vesialueella kielletty.

Aluksen tavanomaisesta toiminnasta synty-  
vän jätteen polttaminen aluksella on Suomen  
vesialueella kielletty.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta synty-  
vän jätteen polttaminen Suomen talous-  
vyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös  
Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella on  
sallittu vain aluksen jätteenpolttoaineissa.  
MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liit-  
teessä määrätään ja Euroopan yhteisön sää-  
döksissä säädetään aineista, joiden polttami-  
nen on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä  
ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen ta-  
lousvyöhykkeen ulkopuolella.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta synty-  
vän jätteen polttaminen Suomen talous-  
vyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös  
Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella on  
sallittu vain aluksen jätteenpolttoaineissa.  
MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä mää-  
rätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä sää-  
detään aineista, joiden polttaminen on kiel-  
letty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalai-  
silla aluksilla myös Suomen talousvyöhyk-  
keen ulkopuolella.

Aluksen jätteenpolttoainin tulee täyttää  
MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen  
vaatimukset.

Aluksen jätteenpolttoainin tulee täyttää  
MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaati-  
mukset.

11 a §

11 a §

*Meriliikenteen polttoaineen toimittajia koske-  
vat velvoitteet*

***Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden  
toimittajia koskevat velvoitteet***

(uusi 1 mom.)

*Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen  
toimittajan, joka toimittaa meriliikenteessä  
käytettävää polttoainetta Suomessa, on ilmoi-  
tettava Liikenne- ja viestintävirastolle harjoit-  
tavansa tällaista toimintaa.*

Meriliikenteen polttoaineen toimittajan on  
annettava kansainvälisessä liikenteessä ole-  
valle alukselle MARPOL 73/78 -yleissopi-  
muksen VI liitteen ja Euroopan unionin sää-  
dösten mukaisesti polttoaineen luovutustodis-  
tus, johon on liitetty sinetöity polttoainenäyte,

*Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen  
toimittajan on annettava kansainvälisessä lii-  
kenteessä olevalle alukselle MARPOL-yleis-  
sopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin  
säädösten mukaisesti polttoaineen luovutusto-  
distus, johon on liitetty kyseisen liitteen mu-  
kaisesti otettu sinetöity polttoainenäyte, jonka*



*Voimassa oleva laki*

jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut. Meriliikenteen polttoaineen toimittajan on säilytettävä jäljennös polttoaineen luovutustodistuksesta vähintään kolmen vuoden ajan todistuksen antamisesta.

12 §

*Meriliikenteen polttoaineiden valvonta*

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

13 §

*Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto*

Meriliikenteen polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määristä ja laadusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

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

Liikenne- ja viestintävirasto raportoi meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä vastaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta tietojen-

*Ehdotus*

vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut. Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan on säilytettävä jäljennös polttoaineen luovutustodistuksesta vähintään kolmen vuoden ajan todistuksen antamisesta.

12 §

*Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonta*

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta, jakeluasemilta ja polttoaineesta, kun sitä ollaan toimittamassa alukselle, sekä analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

13 §

*Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto*

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto raportoi meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä vastaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta tietojen-

*Voimassa oleva laki*

vaihdosta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

14 §

*Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*

Ympäristöministeriö voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää määräaikaisen poikkeuksen tämän luvun mukaisesta polttoaineen laatuvaatimuksesta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätyillä ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetyillä perusteilla. Poikkeus on voimassa enintään kuusi kuukautta kerrallaan.

15 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

2) 2 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

3) 5 §:ssä tarkoitetuista aluksella käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvista päästöistä veteen;

4) 5 §:ssä tarkoitetuista alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista;

5) 6 §:ssä tarkoitettua IAPP-todistuskirjasta;

*Ehdotus*

vaihdosta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

14 §

*Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*

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

15 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

1) 1 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

2) 2 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

3) 5 §:ssä tarkoitetuista aluksella käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvista päästöistä veteen;

4) 5 §:ssä tarkoitetuista alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista;

5) 6 §:ssä tarkoitettua IAPP-todistuskirjasta;

6) 7–9 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määrittymenestelmästä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;

6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenestelmästä ja niiden hyväksymisestä;

7) 10 §:ssä tarkoitettu uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä;

8) 11 §:ssä tarkoitetuista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella;

9) 10 ja 13 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista asetuksessa säädettävälle viranomaiselle tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi; sekä

10) 14 §:ssä tarkoitettu polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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

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

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

6) 7–9 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määrittymenestelmästä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;

6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenestelmästä ja niiden hyväksymisestä;

7) 10 §:ssä tarkoitettu uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä;

8) 11 §:ssä tarkoitetuista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella;

9) 10 ja 13 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista asetuksessa säädettävälle viranomaiselle tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi; sekä

10) 14 §:ssä tarkoitettu polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista.

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

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

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

7 a luku

7 a luku

**Alusten energiatehokkuus**

**Alusten energiatehokkuus**

1 §

1 §

*Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset*

*Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset*

Alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

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

Aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

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

2 §

2 §

*SEEMP-suunnitelma*

*SEEMP-suunnitelma*

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

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

2 a §

2 a §

*Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan*

*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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen,

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 ku-

sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettun aluksen SEEMP-suunnitelma noudattaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimuksia ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

2 b §

*Toimitettavat tiedot*

Edellä 2 a §:n 1 momentissa tarkoitettun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitettut tiedot on:

1) koottava kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kunkin kalenterivuoden päätyttyä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtöpäivänä tai niin pian kuin on käytännössä mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eritellyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Virasto varmistaa, että alusten polttoaineen

vaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettun aluksen SEEMP-suunnitelma noudattaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimuksia ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

2 b §

*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 kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kunkin kalenterivuoden päätyttyä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtöpäivänä tai niin pian kuin on käytännössä mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eritellyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin edellä 1 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

*Voimassa oleva laki*

kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

2 c §

*Vaatimustenmukaisuusvakuutus*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viimeistään viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jolloin vakuutus on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

3 §

*IEE-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan

*Ehdotus*

kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

2 c §

*Vaatimustenmukaisuusvakuutus*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viimeistään viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jolloin vakuutus on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

3 §

*IEE-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

4 §

*Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin*

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettua aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) IEE-todistuskirjasta;

4) 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

4 §

*Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin*

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

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 tarkoitettua aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) IEE-todistuskirjasta;

4) 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

**Rikkipäästömaksu**

1 §

**Rikkipäästömaksun maksuvelvollisuus**

*Edellä 7 luvun 1 §:ssä tarkoitettujen ilmaa pilaavien aineiden päästökiellon ja 7 luvun 7 §:ssä säädettyjen polttoaineiden laatuvaatimusten rikkomisesta Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä rikkipäästöjen osalta määrätään seuraamusmaksu (rikkipäästömaksu).*

*Rikkipäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä (maksuvelvollinen). Rikkipäästömaksua ei voida määrätä aluksen omistajalle, jos tämä osoittaa laivanisännän, joka on käytänyt alusta omistajan asemesta.*

*Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat rikkipäästömaksusta yhteisvastuullisesti.*

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

2 §

**Rikkipäästömaksun määrä**

*Rikkipäästömaksu määrätään aluksen kone-tehon, aluksen Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä laittomalla polttoaineella kuljetun matkan ja satamassa olon keston sekä polttoaineen rikkipitoisuusrajan ylittämisen vakavuuden perusteella tämän lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaisesti. Konetehoa määritettäessä otetaan huomioon aluksen kyseisellä matkalla tai satamassa olon aikana MARPOL-yleissopimuksen rikkipitoisuutta koskevien vaatimusten vastaisella polttoaineella käyttämien koneiden ja laitteiden kokonaisteho.*

*Maksun suuruus on kuitenkin aina vähintään 6 000 euroa.*



*Toistuvista rikkomuksista maksu voidaan määrätä korotettuna. Maksu korotetaan 1,5-kertaiseksi saman omistajan tai laivanisännän toisesta rikkipäästörikkomuksesta ja enimmillään kolminkertaistetaan, mikäli rikkomukset ovat toistuvia tai muuten luonteeltaan erityisen tuomittavia.*

3 §

**Vapautus rikkipäästömaksusta**

*Rikkipäästömaksu voidaan jättää määräämättä tai maksua voidaan alentaa, jos maksuvelvollinen osoittaa, että maksun määrääminen olisi sellaisen hätä- tai onnettomuustilanteen, johon ei voida soveltaa 7 luvun 4 §:n poikkeussäännöksiä, taikka muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi ilmeisen kohtuutonta.*

4 §

**Rikkipäästömaksun toissijaisuus**

*Rikkipäästömaksua ei voida määrätä sille, joka on lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen kyseisestä rikkipäästörikkomuksesta.*

*Rikkipäästömaksun määränneen viranomaisen on hakemuksesta poistettava maksu, jos se, jolle on määrätty rikkipäästömaksu, myöhemmin tuomitaan rangaistukseen samasta ilmaa pilaavien aineiden päästökiellon rikkomuksesta.*

5 §

**Rikkipäästömaksun määrääminen**

*Rikkipäästömaksun määrää Liikenne- ja viestintäviraston esityksestä Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.*

*Rikkipäästömaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.*

6 §

**Toimet rikkipäästömaksun määräämisen turvaamiseksi**

*Rikkipäästömaksun määräämiseksi voidaan ryhtyä sellaisiin asian selvittämiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin kuin tässä luvussa ja 12 luvun 11–13 §:ssä säädetään.*

*Rajavartiolaitos voi pysäyttää aluksen 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädettyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että Rajavartiolaitokselle asetetaan riittävä rahavakuus mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole.*

*Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamisesta on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos rikkipäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys on välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttamisestä on voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.*

*Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.*

7 §

**Tilaisuus tulla kuulluksi**

*Ennen maksupäätöstä on aluksen omistajalle tai laivanisännälle varattava tilaisuus antaa selityksensä asian laatuun nähden riittävässä määräajassa.*

*Jos 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta.*

*Aluksen päällikkö edustaa maksuvelvollista rikkipäästömaksua koskevissa asioissa.*

8 §

***Virka-apu rikkipäästömaksua koskevassa asiassa***

*Viranomaisen on annettava Rajavartiolaitokselle rikkipäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.*

9 §

***Oikeus saada tietoja***

*Jos tiedon antamisesta ei aiheudu haittaa asian selvittämiseksi, esitutkintaviranomaisella on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa Rajavartiolaitokselle sellaisia laittoman rikkipäästön esitutkinnassa esille tulleita tietoja, joilla voi olla merkitystä päätettäessä rikkipäästömaksun määräämisestä samasta rikkipäästöstä.*

10 §

***Muutoksenhakuoikeus***

*Maksuvelvollisella on oikeus hakea muutosta rikkipäästömaksua koskevaan päätökseen sekä 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun päätökseen valittamalla Helsingin kärjäoikeudessa toimivaan merioikeuteen.*

*Merioikeus on päätösvaltainen merilain (674/1994) 21 luvun 1 §:n 3 momentissa tarkoitettussa kokoonpanossa.*

11 §

***Valituksen tekeminen***

*Valitus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös valitusosoituksineen on annettu maksuvelvolliselle tiedoksi. Valituskirjelmä toimitetaan Rajavartiolaitokselle.*

*Rajavartiolaitoksen on viipymättä toimitettava valituskirjelmä Helsingin käräjäoikeuden kansliaan sekä liitettävä siihen jäljennökset kertyneestä asiakirja-aineistosta ja oma lausumansa. Asiakirjoja käräjäoikeudelle toimitettaessa on ilmoitettava, milloin valituskirjelmä on saapunut.*

*Valitus tulee vireille merioikeudessa silloin, kun 2 momentissa tarkoitetut asiakirjat saapuvat tuomioistuimen kansliaan. Tuomioistuimen on viivytyksettä annettava valittajalle ja Rajavartiolaitokselle tieto käsittelyn ajasta ja paikasta sekä valittajan poissaolon seurauksista.*

*Jos valittaja on toimittanut valituskirjelmän määrääjässä suoraan toimivaltaiseen tuomioistuimeen, hän ei menetä puhevaltaansa.*

## 12 §

### **Menettely merioikeudessa**

*Merioikeuden on valituksen ja muun asiassa saadun selvityksen perusteella tutkittava, onko rikkipäästömaksun määräämiselle ollut edellytyksiä. Asian käsittelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasiassa säädetään.*

*Asiaa merioikeudessa käsiteltäessä Rajavartiolaitoksen tulee näyttää toteen sellaiset tarpeelliset seikat, jotka ovat olleet perusteena rikkipäästömaksun määräämiselle. Merioikeuden on huolehdittava siitä, että asia tulee perusteellisesti käsitellyksi.*

*Päätöksentekijän tai häntä edustavan virkamiehen on oltava läsnä merioikeudessa valitusta käsiteltäessä. Valituksen tekijällä on oikeus olla läsnä merioikeudessa. Asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta, jos:*

- 1) merioikeus ei pidä valituksen tekijän henkilökohtaista kuulemistä tarpeellisena; ja*
- 2) valituksen tekijä on kutsuttu merioikeuteen sillä uhalla, että asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta.*

## 13 §

### **Jatkovalitus**

*Muutosta merioikeuden ratkaisuun haetaan hovioikeudelta valittamalla siten kuin oikeudenkäymiskaarella (4/1734) säädetään. Merioikeuden päätökseen aluksen pysäyttämistä ja vakuuden asettamista koskevassa asiassa ei saa hakea muutosta valittamalla.*

*Asian käsittelystä hovioikeudessa ja muutoksenhausta korkeimpaan oikeuteen on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäymiskaaren 26 ja 30 luvussa säädetään. Hovioikeuden on valitusasiaa käsiteltäessä varattava Rajavartiolaitokselle tilaisuus tulla kuuluksi valituksen johdosta ja tarvittaessa esittää selvitystä asiassa.*

*Rajavartiolaitoksella on oikeus oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitämiseksi hakea muutosta merioikeuden ja hovioikeuden tämän lain nojalla tekemään ratkaisuun, jos merioikeus tai hovioikeus on muuttanut Rajavartiolaitoksen päätöstä tai kumonnut sen.*

#### 14 §

### **Rikkipäästömaksun määrämisen määräaika**

*Rikkipäästömaksua ei voida määrätä, kun päästörikkomuksesta on kulunut kolme vuotta.*

#### 15 §

### **Rikkipäästömaksun täytäntöönpano**

*Maksupäätös pannaan täytäntöön sen jälkeen, kun se on tullut lainvoimaiseksi.*

#### 16 §

### **Rikkipäästömaksun maksamisen määräaika ja korko**

*Rikkipäästömaksu on maksettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi saamisesta.*

*Maksettavaksi erääntyneelle rikkipäästömaksulle, jota ei ole suoritettu viimeistään*

*eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitettun korkokannan mukaan.*

17 §

**Rikkipäästömaksun täytäntöönpanosta vastaava viranomainen**

*Rikkipäästömaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus.*

*Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla rikkipäästömaksua on alennettu tai maksu on poistettu.*

8 luku

8 luku

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

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

4 §

4 §

*Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen*

*Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen*

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta:

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta:

- 1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 3) rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

- 1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 3) Rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä; eikä

5) ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimus pohjaisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja valtiosopimus pohjaisesti.

9 luku

**Jätteiden vastaanotto satamassa**

1 §

*Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa*

(uusi 1 mom.)

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat, sataman pitäjän huolehdittaviksi jätettävät:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet;
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) kiinteät jätteet;
- 5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä; sekä
- 6) lastijätteet.

Öljysatamassa on lisäksi oltava laitteet, jotka ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

*Pääosin huviveneliikennettä palvelevan sataman (huvivenesatama) pitäjän velvollisuus*

9 luku

**Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa**

1 §

**Satamassa olevat vastaanottolaitteet**

*Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet, joihin voidaan ottaa vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja -määrät, ottaen huomioon:*

- 1) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
- 2) kyseisen sataman koon ja maantieteellisen sijainnin;
- 3) kyseisessä satamassa käyvien alusten tyyppiin; ja
- 4) tämän lain 10 luvun 5 §:ssä säädetyt mahdolliset vapautukset.

Sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätteille:

- 1) öljypitoiset jätteet
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) kiinteät jätteet; ja
- 5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

(poistetaan 2 mom.)

Edellä 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

(ks. ehdotuksen 4 §)

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*ottaa vastaan jätteitä aluksista koskee satamaa, jossa on vähintään 50 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on vähintään viidenkymmenen huviveneen talvitelakointipaikka ja jossa peritään maksua tai muuta korvausta venepaikasta. Huvivenesataman pitäjä voi sopia toisen satamanpitäjän kanssa satamien yhteisen vastaanottoaikan ylläpidosta, jolloin satamia pidetään tältä osin yhtenä satamana.*  
(uusi 4 mom.)

*Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteen vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia.*

(uusi 3 §)

3 §

***Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa***

*Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka ovat pääasiassa 1 luvun 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettujen kalastusaluksien käytössä (kalastussatama). Kalastussataman pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään kiinteille jätteille.*

*Lisäksi kalastussatamassa, johon purettu vuotuinen saalismäärä ylittää 20 000 kilogrammaa, on järjestettävä jätelain (646/2011) 6 a luvun mukaisesti tuottajavastuun piiriin kuuluvan muovia sisältävien kalastusvälinejätteen vastaanotto keräystä varten. Vastaanotto on järjestettävä yhteistoinnassa mainitussa luvussa tarkoitettujen tuottajien kanssa.*

(uusi 4 §)

4 §

***Jätteiden vastaanottojärjestelyt huvivenesatamassa***

*Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske huvivenesatamia.*



*Huvivenesataman, jossa on vähintään 25 venepaikkaa tai talvitelakointipaikkaa, pitäjän on huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään käymäläjätevesille ja sekajätteelle.*

*Huvivenesataman, jossa alukset ovat kiinnittyneinä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä, pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätelajeille:*

- 1) öljypitoiset jätteet;*
- 2) käymäläjätevedet;*
- 3) sekajäte; ja*
- 4) vaaralliset jätteet.*

*Poiketen siitä, mitä edellä 2 ja 3 momentissa sekä 1 §:n 1 momentissa säädetään, huvivenesataman pitäjä voi järjestää jätteiden vastaanoton sopimalla toisen, kohtuullisella etäisyydellä lähialueella olevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Tällöin huvivenesatamassa on oltava sen käyttäjien helposti saatavilla tieto tällaisesta järjestelystä sekä kyseisen vastaanottolaitteiston sijainnista ja aukioloajoista. Huvivenesataman jätteiden vastaanottoa mitoitettaessa on myös otettava huomioon toisista huvivenesatamista tulevat käyttäjät.*

3 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelma*

*Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma 1 §:ssä tarkoitettujen aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi. Huvivenesatama voi tehdä toisen huvivenesataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, joka voi koskea yhtä tai useampaa jätelajia.*

*Sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien, kuten jätteiden vastaanoton, keräyksen, varastoinnin, käsittelyn ja hyödyntämisen suunnittelussa, on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyytit. Suunnitelmassa on lisäksi edellytettävä, että jätehuollon toteuttamiseksi tar-*

5 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelma*

*Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi satamassa.*

*Jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuolto, kuten jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen. Jätehuoltosuunnitelmassa on lisäksi kuvattava aluksilta perittävien maksujen suuruus ja laskentaperusteet. Jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksilta peräisin olevien jätteiden jäte-*

peellisiä toimia on seurattava, havaitut puutteet on korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia on kehitettävä jatkuvasti.

huollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet, ellei niitä ole kuvattu muussa sataman toimintaa koskevassa toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä suunnitelmassa. Sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyyppit.

*Jos huvivenesatamalla on edellä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettu sopimus toisen vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta, on tämän sopimuksen sisältö kuvattava kyseisen sataman jätehuoltosuunnitelmassa.*

*Satama voi tehdä toisen samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevan sataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, jossa määritetään vastaanottolaitteiden tarve ja saataavuus kunkin sataman osalta erikseen.*

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty.

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty. *Lisäksi jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia on seurattava, havaitut puutteet korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia jatkuvasti kehitettävä.*

4 §

6 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

*Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman ja sellaisen kalastussataman, johon vuosittain purettu saalismäärä on alle 20 000 kilogrammaa, jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma on kuitenkin esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

*Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edel-*

Sataman pitäjän on päivitettävä ja esitettävä sataman jätehuoltosuunnitelma toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, jos sataman toiminta tai satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Joka tapauksessa jätehuoltosuunnitelma on päivitettävä ja esitet-

## *Voimassa oleva laki*

*leen voimassa. Valvontaviranomaisen kehoksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.*

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

### 5 §

#### *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen*

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille

## *Ehdotus*

tävä 1 momentin mukaan toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi vähintään viiden vuoden välein.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten vaatimukset.

*Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa suunnitelman toteuttamisen kannalta tarpeellisia määräyksiä, kuten tarvittavista vastaanottolaitteista tai siitä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.*

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

### 7 §

#### *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen*

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille ja käyttäjille sekä heidän edustajilleen, toimivaltaisille viranomaisille ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on pidettävä nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava

tahoille ilmoitustaulullaan sekä *internetsivuil- laan*, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyt- täen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon anta- miseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyt- tävien alusten jätehuollosta vastaavien ja hei- dän edustajiensa saataville tiedot *sataman jä- tehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomak- suista* niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. *Elin- keino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kun- nan ympäristönsuojeluviranomainen voi sata- man jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jäte- huollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.*

6 §

*Tarpeettoman viivytyksen välttäminen*

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta vii- vytystä.

(uusi 2 mom.)

nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyt- tävien alusten jätehuollosta vastaavien ja hei- dän edustajiensa saataville *seuraavat* sataman jätehuoltojärjestelyitä koskevat ajantasaiset tiedot sähköisesti ja siten, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tie- don:

1) *satamassa olevien vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta ja tapauk- sen mukaan niiden aukioloajat;*

2) *luettelo aluksilta peräisin olevasta jät- teestä, jonka jätehuollosta satama yleensä vastaa;*

3) *luettelo yhteyspisteistä, satamassa ole- vista vastaanottolaitteista vastaavista toimi- joista ja tarjolla olevista palveluista;*

4) *kuvaus jätteentoimitusmenettelyistä; ja*

5) *kuvaus maksujärjestelmästä, mukaan lu- kien maksujen määräytymisen periaatteet ja hinnat.*

*Sataman, joka on merkitty alusliikennepal- velulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, pitäjän on li- säksi ilmoitettava edellä 2 momentissa tarkoi- tetut tiedot käyttäen mainittua merenkulun tie- donhallintajärjestelmää. Muiden satamien osalta jättesuunnitelmat hyväksyneen viran- omaisen on toimitettava edellä 2 momentissa tarkoitettut tiedot Liikenne- ja viestintäviras- tolle, joka vie tiedot SafeSeaNet-järjestel- mään.*

8 §

*Tarpeettoman viivytyksen välttäminen*

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille *tai muille jätteiden jättä- miseen tai vastaanottoon osallistuville osa- puolille* aiheudu tarpeetonta viivytystä.

*Alus tai muu jätteiden jättämiseen tai vas- taanottoon osallistunut osapuoli on oikeutettu*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

7 §

*korvaukseen tarpeettoman viivytyksen sille aiheuttamasta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään.*

(raportointia koskeva säännös poistetaan)

*Raportointi*

*Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, Liikenne- ja viestintäviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan komissiolle.*

(uusi 9 §)

9 §

***Satamien vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittaminen***

*Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava suomalaisen sataman väitetyistä puutteista Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään, kun on kyse toisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltion ilmoittamasta puutteesta suomalaisen sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Suomen ulkopuolella sijaitsevien satamien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista satamavaltion viranomaisille ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.*

8 §

*Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

10 §

*Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön ja tämän lain säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

*Voimassa oleva laki*

1) 1 §:ssä tarkoitetuista *jätteiden vastaanottojärjestelyistä* satamassa;

2) 2 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamassa; ja

3) 3 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuolto-suunnitelman rakenteesta ja sisällöstä.

Edellä 1 momentin nojalla annetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

10 luku

**Jätteiden jättäminen satamaan**

1 §

*Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet*

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan yhteisön alueella olevaan satamaan, ja muun kuin suomalaisen aluksen, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan, on ennen kuin alus lähtee satamasta jätettävä satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin kaikki *alusjätteensä ja lastijätteensä*.

Jos huvivenesataman *alueella* ei ole vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulee jättää *muuhun maissa olevaan asianmukaiseen vastaanottolaitteeseen, jollei jätteitä voida tämän lain mukaisesti jättää alukseen*.

Edellä 1 momentissa *tarkoitettu velvollisuus jättää jätteet ei kuitenkaan koske:*

1) *valtioneuvoston asetuksella säädettyjä vähäisiä määriä jätettä;*

*Ehdotus*

1) 1 §:ssä tarkoitetuista *satamassa olevista vastaanottolaitteista;*

2) 2 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamassa;

3) 3 §:ssä tarkoitetuista *jätteiden vastaanottojärjestelyistä kalastussatamassa;*

4) 4 §:ssä tarkoitetuista *jätteiden vastaanottojärjestelyistä huvivenesatamassa;*

5) 5 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuolto-suunnitelman rakenteesta ja sisällöstä;

6) 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista *tiedoista tiedottamisesta ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua ilmoittamisesta.*

Edellä 1 momentin nojalla annetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

10 luku

**Jätteiden jättäminen satamaan**

1 §

*Velvollisuus jättää alukselta peräisin olevat jätteet*

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan yhteisön alueella olevaan satamaan, ja muun kuin suomalaisen aluksen, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan, on ennen kuin alus lähtee satamasta jätettävä satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin kaikki *alukselta peräisin olevat jätteet MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti*.

Jos huvivenesatamassa ei ole vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulee jättää vastaanottolaitteeseen, *jonka käytöstä sataman pitäjä on sopinut*.

Edellä 1 momentista *poiketen alus voi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos:*

1) *aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan*

2) tapauksia, joissa jätteiden jättäminen satamaan aluksesta riippumattomasta syystä aiheuttaa alukselle tarpeetonta viivytystä; lisäksi edellytetään, että aluksella on riittävät erilliset säilytystilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana kertyvälle alusjätteelle ja lastijätteelle; tai

3) käymäläjäteveden jättämistä aluksilta, joiden käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten.

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos on perusteltua aiheita olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita tai ei ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa, ja siksi on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

3 §

**Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen**

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle *alusjätteitä ja lastijätteitä koskeva ilmoitus* käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia. Jos aluksen lopullinen tulosatama selviää alle 24 tuntia ennen tähän satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä EU:n jäsenvaltion viranomaisille.

aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista kertyvälle jätteelle;

2) aluksen käydessä vain sataman ankkurointialueella se on ankkurointialueella alle 24 tuntia; tai

3) aluksen käydessä vain sataman ankkurointialueella sääolosuhteet ovat epäsuotuisat.

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos saatavilla olevilla tietojen perusteella ei voida todeta, että aluksen seuraavassa käyntisatamassa on riittävät vastaanottolaitteet, tai seuraava käyntisatama ei ole tiedossa.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

2 §

**Jätteiden ennakoilmoitus**

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle *alukselta peräisin olevia jätteitä koskeva alusjätedirektiivin liitteen 2 mukainen jätteiden ennakoilmoitus* käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia. Jos aluksen lopullinen tulosatama selviää alle 24 tuntia ennen tähän satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella *sähköisessä muodossa* vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä EU:n jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

*Voimassa oleva laki*

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske ka-  
lastusaluksia eikä huviveneitä, jotka saavat  
kuljettaa enintään 12 matkustajaa.

*Liikenne- ja viestintävirasto valvoo alusjä-  
tedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen il-  
moituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä  
säädetään.*

(uusi 3 §)

*Ehdotus*

Mitä 1 momentissa säädetään, ei kuitenkaan  
koske aluksia, jotka käyvät vain sataman ank-  
kurointipaikalla, eikä satamapalveluasetuk-  
sessa tarkoitettuja satamapalveluissa käytet-  
täviä aluksia.

(ks. lakiehdotuksen 12 luvun 2, 6 ja 8 §)

3 §

***Jätteen toimittamista koskeva tosite***

*Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaan-  
ottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä  
ja toimitettava aluksen päällikölle ilman ai-  
heetonta viivytystä jätteen toimittamista kos-  
keva tosite.*

*Edellä 1 momentissa tarkoitettua vaati-  
musta ei kuitenkaan sovelleta kantavuudel-  
taan alle 1 350 tonnin aluksille soveltuviin sa-  
tamiin, joissa on miehittämättömät vastaanot-  
tolaitteet. Sataman on jätehuoltosuunnitel-  
man hyväksymisen yhteydessä ilmoitettava,  
mikäli se täyttää poikkeuksen edellytykset.  
Tällöin sataman jätehuoltosuunnitelman hy-  
väksyvän viranomaisen on ilmoitettava kysei-  
sen sataman nimi ja sijainti 1 luvun 2 §:ssä  
tarkoitettua SafeSeaNet-järjestelmää käyt-  
täen.*

*Seurantadirektiivin soveltamisalaan kuulu-  
van aluksen päällikön tai hänen tehtävään  
valtuuttamansa on ennen satamasta lähtöä tai  
heti jätteiden toimittamista koskevan tositteen  
saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät  
tiedot alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tar-  
koitettua merenkulun tiedonhallintajärjestel-  
mää käyttäen. Jätteiden toimittamista koske-  
van tositteen sisältämien tietojen on oltava  
saatavilla seurantadirektiivin soveltamis-  
alaan kuuluvalla aluksella vähintään kahden  
vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-,  
lasti- tai jätepäiväkirjan tai jätehuoltosuunni-  
telman kanssa, ja ne on pyynnöstä esitettävä  
unionin jäsenvaltion toimivaltaiselle viran-  
omaiselle.*



*Mitä edellä 1 ja 3 momentissa säädetään, ei sovelleta satamapalveluasetuksessa tarkoitettuihin satamapalveluissa käytettäviin aluksiin.*

2 §

**Alusjätteistä ja lastijätteistä perittävät maksut**

Sataman pitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei. Maksun tulee kattaa seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

- 1) öljypitoiset jätteet;
  - 2) kiinteä jäte *lastijätettä* lukuun ottamatta;
- ja
- 3) käymäläjätevesi.

(uusi 2 mom.)

Satamanpitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun myös niiltä satamassa käyviltä aluksilta, jotka jättävät lastijätettä sataman vastaanottolaitteisiin. (uusi 3 mom.)

4 §

**Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut**

Sataman pitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei *tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan*. Maksun tulee kattaa *välilliset hallintokustannukset* ja seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

- 1) öljypitoiset jätteet, *lastijäämiä lukuun ottamatta*;
- 2) käymäläjätevedet; ja
- 3) kiinteät jätteet, *mukaan lukien passiivisesti kalastettu jäte, lastijäämiä lukuun ottamatta*.

*Jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella peritään kuitenkin maksu:*

- 1) *edellä 1 momentissa tarkoitettujen jätteiden jättämisestä aiheutuneista kustannuksista, kun toimitettu jätemäärä ylittää valtioneuvoston asetuksessa tarkoitetun erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin;*
  - 2) *pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevasta jätteestä; ja*
  - 3) *siitä osasta kustannuksia, jota ei kateta 1 momentin mukaan perittävällä maksulla.*
- (kumotaan 2 mom.)

*Maksujen on oltava kohtuullisia ja niiden on perustuttava satamassa käytössä olevien laitteiden aiheuttamiin kustannuksiin ja satamassa tarjottaviin palveluihin. Sataman pitäjän on ilmoitettava alukselta perittävän maksun määrä ja laskentaperusteet. Maksut voivat vaihdella*

- 1) *alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan;*

(uusi 4 mom.)

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun. *Sataman tulee ilmoittaa maksun määrä ja sen perusteet. Maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyyppin, aluluokan tai aluksen kokoluokan mukaan, mutta maksujen suuruus ei saa riippua siitä, kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksuista voidaan myöntää alennusta, jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä.*

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksua ei kuitenkaan peritä kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa. Maksua ei myöskään peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on tämän luvun 4 §:n nojalla vapauttanut alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakosta.

4 §

*Vapautus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamista koskevan vapautuksen alukselle, joka on säännöllisessä liikenteessä siten, että se liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Vapautus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa

2) jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella; tai  
3) jätteen vaarallisuuden mukaan.

*Maksuista on myönnettävä alennusta, jos kyseessä on lähimerenkulussa toimiva alus tai aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä.*

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun tai muuhun sataman käyttöoikeudesta perittävään maksuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksua ei peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on tämän luvun 5 §:n nojalla vapauttanut alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta, satamapalveluasetuksessa tarkoitetuilta satamapalveluissa käytettäviltä aluksilta eikä aluksilta, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla.

5 §

*Vapautus jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää alukselle 1 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakkoa, 2 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijäämistä ilmoittamista ja 4 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevista jätteistä perittävää maksua koskevan vapautuksen sen reitin varrella oleviin suomalaisiin satamiin. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että

1) alus on aikataulun mukaisessa liikenteessä eli liikenteessä, joka perustuu julkais-

*liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Liikenne- ja viestintävirastolle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Vapautus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.*

*Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee.*

*Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Euroopan unionin komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.*

**5 §**

*Tarkemmat säännökset*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälis-*

*tuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiaikoihin, jotka muodostavat aikataulun;*

*2) alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia saman kaavan mukaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa;*

*3) aluksella on pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa jätehuoltosopimus, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet; ja*

*4) järjestelyllä ei ole kielteisiä vaikutuksia meriympäristölle, meriturvallisuudelle, terveydelle taikka asumis- tai työoloille aluksilla.*

*Vapautus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.*

*Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava 1 momentin mukaisesti vapautetulle alukselle alusjätedirektiivin liitteen 5 mukainen vapautustodistus. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava myönnetystä vapautuksesta aluksen reitillä oleville satamille ja muille satamille, joita päätös koskee. Liikenne- ja viestintäviraston on myös ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää.*

*Vaikka alukselle olisi myönnetty vapautus, se ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.*

**6 §**

*Tarkemmat säännökset*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten*

*Voimassa oleva laki*

ten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä 1 §:n 3 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä olla jättämättä jätteitä satamaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

11 luku

**Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

1 §

*Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

---

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelun tarjoajalle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

---

*Ehdotus*

velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

1) 1 luvun 2 §:n 48 kohdassa, tämän luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitusta riittävästä erillisestä varastotilasta,

2) perusteista, joiden mukaan 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua jätteen vaarallisuutta arvioidaan;

3) perusteista, joiden mukaan alukselle on myönnettävä 4 §:n 4 momentin mukaan alennusta; ja

4) alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua passiivisesti kalastetun jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

11 luku

**Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

1 §

*Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

---

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelun tarjoajalle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

---

3 §

3 §

*Tarkemmat säännökset*

*Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja

2) 2 §:ssä tarkoitetusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

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

1) 1 §:ssä tarkoitetusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja

2) 2 §:ssä tarkoitetusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

12 luku

12 luku

**Valvonta ja hallintopakko**

**Valvonta ja hallintopakko**

1 §

1 §

*Valvontaviranomaiset*

*Valvontaviranomaiset*

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, *kunnan ympäristönsuojeluviranomainen*, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

2 §

2 §

*Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät*

*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;

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;

*Voimassa oleva laki*

- 3) aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä;
  - 4) aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä;
  - 5) aluksen varusteita;
  - 6) aluksen käyttöä;
  - 7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;
  - 8) aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;
  - 9) velvollisuutta jättää *alusjätteet* satamaan;
- 10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

6 §

*Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät*

(uusi 3 mom.)

8 §

*Poliisin valvontatehtävät*

(uusi 3 mom.)

15 §

*Hallintopakko*

*Ehdotus*

- 3) aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä;
- 4) aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä;
- 5) aluksen varusteita;
- 6) aluksen käyttöä;
- 7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;
- 8) aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;
- 9) *seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan ja jätteiden ennakoilmoituksia siten kuin tämän lain 10 luvussa sekä alusjätedirektiivissä ja sen nojalla annetuissa säädöksissä säädetään; ja*
- 10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

6 §

*Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät*

*Rajavartiolaitos valvoo mahdollisuuksien mukaan seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten tämän lain 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.*

8 §

*Poliisin valvontatehtävät*

*Poliisi valvoo mahdollisuuksien mukaan seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten tämän lain 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.*

15 §

*Hallintopakko*

*Voimassa oleva laki*

Liikenne- ja viestintävirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

- 1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;
- 2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;
- 3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

*Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka*

Liikenne- ja viestintävirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakko- laissa (1113/1990) säädetään.

17 §

*Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita*

Jos on selvää näyttöä siitä, että alus on rikkonut velvollisuuttaan jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan, Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä alus tai, jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa valtiossa, ilmoitettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

Jos aluksen on havaittu päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla me-

*Ehdotus*

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, *kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja Tulli* voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

- 1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;
- 2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;
- 3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

*Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka*

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, *kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja Tulli* voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakko- laissa (1113/1990) säädetään.

17 §

*Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita*

Jos on selvää näyttöä siitä, että alus on rikkonut velvollisuuttaan jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan, Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä alus tai, jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa valtiossa, ilmoitettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

Jos aluksen on havaittu päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla me-

rellä, Suomen ympäristökeskuksen, Rajavartiolaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava havaitsemastaan päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ja aluksen lippuvaltiolle sekä pyydettyä ryhtymään toimiin päästön johdosta *sen mukaan kuin säädetään alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.*

(uusi 18 §)

rellä, Suomen ympäristökeskuksen, Rajavartiolaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava havaitsemastaan päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ja aluksen lippuvaltiolle sekä pyydettyä tätä ryhtymään toimiin päästön johdosta *siten kuin alusjäte-rikosdirektiivissä säädetään.*

18 §

### ***Laiminlyöntimaksu***

*Sataman pitäjä on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos se laiminlyö 9 luvun 5 §:ssä säädetyn velvollisuuden laatia sataman jätehuoltosuunnitelma tai 9 luvun 6 §:ssä säädetyn velvollisuuden esittää sataman jätehuoltosuunnitelma toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi.*

*Laiminlyöntimaksu 1 momentissa tarkoitettua jätehuoltosuunnitelman laatimatta jättämisestä tai sen esittämättä jättämisestä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi on 5 000 euroa.*

*Laiminlyöntimaksua voidaan kohtuullistaa tai se voidaan jättää määräämättä, jos maksuvelvollinen osoittaa, että laiminlyönti on johtunut maksuvelvollisen erehdyksestä tai poikkeuksellisista oloista eikä maksuvelvollinen ole saavuttanut laiminlyönnin johdosta merkittävää taloudellista etua.*

*Laiminlyöntimaksun määrää sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen osalta toimivaltainen viranomainen. Ennen maksun määräämistä 1 momentissa tarkoitettua laiminlyönnistä valvontaviranomaisen on kehoitettava kirjallisesti laiminlyöjää maksun määräämisen uhalla korjaamaan laiminlyöntinsä määräaikaan mennessä. Laiminlyönnin korjaamiselle on kehotuksessa varattava vähintään 30 päivän määräaika. Maksu voidaan määrätä 60 päivän kuluessa kehotuksessa asetetun määräajan päättymisestä, jos laiminlyöjä ei ole korjannut laiminlyöntiään.*



Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Laiminlyöntimaksua ei voida määrätä sille, joka on tuomittu rangaistukseen samaa asiaa koskevasta rikkomuksesta tai jos asia on viireillä esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa.*

*Laiminlyöntimaksu I momentissa tarkoitettusta jätehuoltosuunnitelman laatimatta jättämisestä voidaan määrätä uudelleen laiminlyönnin jatkuessa, kun edellisen maksun määräämisestä on kulunut vähintään kalenterivuosi. Uuden maksun määräämisessä noudatetaan, mitä I momentissa säädetään.*

*Laiminlyöntimaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Maksettavaksi erääntyneelle laiminlyöntimaksulle, jota ei ole suoritettu eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain 4 §:n mukaisesti.*

19 §

(uusi 19 §)

#### **Raportointi komissiolle**

*Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava komissiolle joka kolmas vuosi raportti siitä, miten Suomen toimivaltaiset ovat soveltaneet alusjäterikosdirektiiviä.*

18 §

20 §

#### *Tarkemmat säännökset*

#### *Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston, Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

13 luku

13 luku

#### **Erinäiset säännökset**

#### **Erinäiset säännökset**

1 §

1 §

*Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

*Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista sekä viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään. Tarkempia säännöksiä valtion viranomaisille perittävistä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Kunnalle tämän lain mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista sekä viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään. Tarkempia säännöksiä valtion viranomaisille perittävistä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Kunnalle tämän lain mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa. *Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 9 luvun 6 §:n mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia.*

---

3 §

*Rangaistussäännökset*

---

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa ja päästörajoitusta,

---

11) 9 luvun 1 ja 2 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

---

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen.

---

3 §

*Rangaistussäännökset*

---

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn, *öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden* päästökieltoa ja päästörajoitusta,

---

11) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

---

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen *sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten, kuin pykälässä säädetään*

Tämä laki tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021.

Lain 9 luvun 1 §:ssä säädettyjä vastaanotto-laitteita koskevia vaatimuksia, 3 §:ssä säädettyjä jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastus-satamassa koskevia vaatimuksia ja 4 §:ssä säädettyjä jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevia vaatimuksia sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022. Mainitun luvun 5 §:ssä säädettyjä sataman jätehuolto-suunnitelmaa koskevia vaatimuksia ja 6 §:ssä säädettyjä sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevia vaatimuksia sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2023.

Edellä 10 luvun 4 §:ssä säädettyjä alukselta peräisin olevista jätteistä perittävien maksujen määräytymisen perusteita sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022. Mainitun luvun 5 §:ssä säädettyä vapautusta jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista koskevia säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2023.

---

## 2.

### Laki

#### aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 20 ja 45 kohta, 17 §, 29 §:n 3 momentti sekä 91 §:n 12 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 20 kohta, 17 § ja 29 §:n 3 momentti laissa 946/2018 sekä 2 §:n 45 kohta laissa 169/2019, sekä

*lisätään* 2 §:ään uusi 2 a ja 13 b kohta, uusi 5 a luku ja lakiin siitä lailla 879/2014 kumotun 91 §:n 11 kohdan tilalle uusi 91 §:n 11 kohta, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

(uusi 2 a kohta)

*2 a) delegoidulla asetuksella komission delegoitua asetusta (EU) 2020/411, matkustajialusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustajialusten turvallisuusvaatimusten osalta;*

(uusi 13 b kohta)

*13 b) vakavuusdirektiivillä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/25/EY ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista;*

20) ro-ro-matkustaja-aluksella alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on *non-SOLAS-direktiivin* liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

20) ro-ro-matkustaja-aluksella alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on *delegoidun asetuksen liitteessä I* olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

45) perinnealuksella Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä *muuten kuin säännöllisessä liikenteessä* käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

45) perinnealuksella Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä *pienimuotoisessa kaupallisessa liikennekäytössä* käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

17 §

17 §

*Samanarvoisuudet*

*Samanarvoisuudet*

*Voimassa oleva laki*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä, joilla sallitaan *non-SOLAS-direktiivin liitteen I* sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltaminen, jos vastaavat säännöt ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin *liitteen I* säännöt.

29 §

*Vapautukset*

---

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava IMO:lle 1 ja 2 momentin mukaisista vapautuksista.

(uusi 5 a luku)

*Ehdotus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä, joilla sallitaan *delegoidun asetuksen* sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltaminen, jos vastaavat säännöt ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin *delegoidun asetuksen* säännöt.

29 §

*Vapautukset*

---

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava IMO:lle 1 momentin mukaisista vapautuksista.

5 a luku

**Ro-ro-matkustaja-aluksen vakavuus**

34 a §

***Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset***

*Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä vakavuusdirektiivissä niille asetutut vakavuusvaatimukset.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevistä aallonkorkeusarvoista.*

34 b §

***Todistuskirjat***

*Liikenne- ja viestintävirasto myöntää todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtiville ro-ro-matkustaja-aluksille, joka täyttää vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.*

*Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.*

## 34 c §

**Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti.**

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

*Jos varustamo haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.*

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

*Kun Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tämän pykälän 1 ja 2 momentissa tarkoitettun liikennöinnin, tällaisessa liikennöinnissä käytettävillä ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava 34 b §:ssä säädetty todistuskirja, joka osoittaa niiden olevan vakavuusdirektiivin säännösten mukaisia.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

91 §

*Alusturvallisuusrikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

---

11 kohta on kumottu L:lla 7.11.2014/879.  
12) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa

91 §

*Alusturvallisuusrikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

---

11) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa,  
12) laiminlyö 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakavuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen

Tämä laki tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021.

### 3.

## Laki

### alusrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusrekisterilain (512/1993) 20, 27 ja 31 §, sellaisina kuin niistä 20 ja 31 § ovat  
laissa (310/2018), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

20 §

20 §

*Rekisteröintihakemus*

*Rekisteröintihakemus*

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista alusrekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, *jolleivät* ne käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä.

(uusi 4 mom.)

*Jollei* aluksen edellisen omistajan saantoa ole merkitty rekisteriin, hänen omistusoikeudestaan on esitettävä selvitys, joka olisi tarpeen hänen saantonsa kirjaamiseksi. Selvitystä edellisen omistajan omistusoikeudesta ei

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, *jos ne eivät* käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä. *Hakija voi esittää normaaliolojen häiriötilanteissa tai muissa yhteiskunnan poikkeuksellisissa tilanteissa tarpeellisenä selvityksenä oman saantonsa laillisuudesta myös jäljennöksen alkuperäisestä asiakirjasta.*

*Alkuperäinen tai julkisen notaarin oikeaksi todistama asiakirja on kuitenkin esitettävä viranomaiselle viimeistään kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava.*

*Jos* aluksen edellisen omistajan saantoa ei ole merkitty rekisteriin, hänen omistusoikeudestaan on esitettävä selvitys, joka olisi tarpeen hänen saantonsa kirjaamiseksi. Selvitystä edellisen omistajan omistusoikeudesta ei



*Voimassa oleva laki*

kuitenkaan tarvitse esittää, jos alus on myyty pakkohuutokaupalla.

27 §

*Hakemuksen hylkääminen*

Hakemus on hylättävä, jos:

- 1) 20 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitettua selvitystä ei ole esitetty eikä 25 §:n mukaista kuulutusta ole pyydetty;
- 2) luovuttajalla ei ollut oikeutta aluksen luovutukseen ja tästä vallintaoikeuden rajoituksesta oli ennen luovutusta tehty merkintä rekisteriin; tai
- 3) aluksen rekisteröinnille ja omistusoikeuden kirjaamiselle on muu este.

31 §

*Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus*

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi itse poistaa aluksen *alusrekisteristä* pykälässä *mainituista syistä*. Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

(uusi 2 mom.)

Rekisteriin merkityn aluksen omistajalle on viivytyksettä ilmoitettava rekisteriviranomaisen päätöksestä poistaa alus rekisteristä.

*Ehdotus*

kuitenkaan tarvitse esittää, jos alus on myyty pakkohuutokaupalla.

27 §

*Hakemuksen hylkääminen*

Hakemus on hylättävä, jos:

- 1) 20 §:n 3 ja 5 momentissa tarkoitettua selvitystä ei ole esitetty eikä 25 §:n mukaista kuulutusta ole pyydetty;
- 2) luovuttajalla ei ollut oikeutta aluksen luovutukseen ja tästä vallintaoikeuden rajoituksesta oli ennen luovutusta tehty merkintä rekisteriin; tai
- 3) aluksen rekisteröinnille ja omistusoikeuden kirjaamiselle on muu este.

31 §

*Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus rekisteristä*

Jos rekisteriin merkitty omistaja ei täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi itse poistaa aluksen rekisteristä mainitussa pykälässä *tarkoitetuilla perusteilla*. Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

*Jos rekisteriin merkitty aluksen omistaja ei täytä 20 §:n 4 momentin mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomaisen on poistettava alus rekisteristä. Rekisteriviranomaisen on kuitenkin ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.*

Rekisteriin merkityn aluksen omistajalle on viivytyksettä ilmoitettava rekisteriviranomaisen päätöksestä poistaa alus rekisteristä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2021.

## 4.

### Laki

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain (485/2004) 4 a §, sellaisena kuin se on laissa (405/2020), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

4 a §

4 a §

*Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus*

*Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitetun hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään alukselle turvatoimi-asetuksessa tarkoitetut turvatarkastukset, joihin kuuluu väli- ja uusintatarkastuksia. Lisäksi virasto voi valtuuttaa edellä tarkoitetun luokituslaitoksen antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen. *Valtuutukset ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2020.*

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luokituslaitoksen työntekijään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 1 momentissa tarkoitettua turvatarkastusta.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitetun hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään alukselle turvatoimi-asetuksessa tarkoitetut turvatarkastukset, joihin kuuluu väli- ja uusintatarkastuksia. Lisäksi virasto voi valtuuttaa edellä tarkoitetun luokituslaitoksen antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luokituslaitoksen työntekijään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 1 momentissa tarkoitettua turvatarkastusta ja antaessaan alukselle tarkastukseen kuuluvan kansainvälisen turvatodistuksen. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Tämä laki tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2021.

## 5.

### Laki

#### laivavarustelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan laivavarusteista annetun lain (1503/2011) 1 §, sellaisena kuin se on laissa  
914/2016, sekä  
lisätään uusi 14 a §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

1 §

*Soveltamisala*

*Soveltamisala*

*Tässä laissa säädetään laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU, jäljempänä laivavarustedirektiivi, tarkoitetuista varusteista.*

*Tätä lakia sovelletaan laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU, jäljempänä laivavarustedirektiivi, tarkoitettuihin varusteisiin.*

*Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen, jolle myönnetään turvallisuuskirjat jokin seuraavista kansainvälisistä yleissopimuksista mukaisesti:*

*1) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus;*

*2) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (SopS 51/1983), jäljempänä MARPOL 73/78 -yleissopimus;*

*3) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 30/1977), jäljempänä COLREG-yleissopimus.*

(uusi 14 a §)

14 a §

***Aluksen käyttötarkoituksen muuttuminen***

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2021.