

## **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 huvivenesatamia, kalastussatamia sekä yhteysalusten ja vesibussien käyttämiä satamia. Jätehuollon järjestämistä ja jätehuoltosuunnitelman laatimista koskevat vaatimukset laajenisivat suureen osaan näistä satamista. Alusjätedirektiivi edellyttää myös muutoksia alusjätteitä koskevaa maksujärjestelmää ja vapautuksia koskevaan sääntelyyn. Lisäksi lain öljypäästömaksua koskevan sääntelyn soveltamisala laajennettaisiin sisävesille ja öljylastinsiirtoja koskeva sääntely laajennettaisiin kattamaan myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirrot sekä polttoaineiden toimitukset alukselta toiselle. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan myös muutoksia, joilla tarkennettaisiin rikkidirektiivin täytäntöönpanoa Suomessa sekä muutoksia, joilla rajattaisiin painolastivesisääntelyn soveltumista tiettyihin Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavista aluksista.

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 alus rekisteristä. 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 mahdollisimman pian.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	4
1 Asian tausta ja valmistelu .....	4
1.1 Tausta .....	4
1.2 Valmistelu .....	5
1.2.1 Alusjätedirektiivin valmistelu .....	5
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu.....	6
2 Alusjätedirektiivin tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	6
3 Nykytila ja sen arviointi.....	7
3.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely.....	7
3.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	10
3.3 Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikki- ja happipitoisuutta koskeva sääntely.....	11
3.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely.....	11
3.5 Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin.....	13
3.6 Alusturvallisuuslaki .....	13
3.7 Alusrekisterilaki .....	14
3.8 Turvatoimilaki.....	15
3.9 Laivavarustelaki .....	17
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	17
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	17
4.1.1 Aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely .....	17
4.1.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	20
4.1.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	21
4.1.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely.....	22
4.1.5 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	23
4.1.6 Alusturvallisuuslaki .....	23
4.1.7 Alusrekisterilaki .....	24
4.1.8 Turvatoimilaki.....	24
4.1.9 Laivavarustelaki .....	24
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	25
4.2.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely .....	25
4.2.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	31
4.2.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	32
4.2.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely.....	33
4.2.5 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	35
4.2.6 Alusturvallisuuslaki .....	36
4.2.7 Alusrekisterilaki .....	36
4.2.8 Turvatoimilaki.....	37
4.2.9 Laivavarustelaki .....	38

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	39
5.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely.....	39
5.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	39
5.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	39
5.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely.....	40
5.5 Tiettyjen Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	40
5.6 Alusturvallisuuslaki .....	40
5.7 Alusrekisterilaki .....	41
5.8 Turvatoimilaki.....	41
5.9 Laivavarustelaki .....	41
6 Lausuntopalaute .....	41
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	49
7.1 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	49
7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	84
7.3 Laki alusrekisterilain muuttamisesta.....	86
7.4 Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta .....	88
7.5 Laki laivavarustelain muuttamisesta .....	89
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	89
8.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely .....	89
8.2 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely.....	91
9 Voimaantulo .....	92
10 Toimeenpano ja seuranta .....	93
11 Suhde muihin esityksiin.....	94
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	94
LAKIEHDOTUKSET .....	96
merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta .....	96
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta .....	130
alusrekisterilain muuttamisesta .....	133
eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta .....	135
laivavarustelain muuttamisesta .....	136
LIITTEET .....	137
RINNAKKAISTEKSTIT .....	137
merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta .....	137
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta .....	204
alusrekisterilain muuttamisesta .....	208
eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta .....	210
laivavarustelain muuttamisesta .....	211

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883 (jäljempänä *alusjätedirektiivi*), annettiin 17.4.2019. Alusjätedirektiivillä uudistettiin unionin aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamista koskeva sääntely, joka oli annettu direktiivillä 2000/59/EY (jäljempänä vanha *alusjätedirektiivi*). Kansallisesti alusjätesääntely on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 9 ja 10 lukujen säännöksillä. 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 täytäntöönpanevien viranomaisten, sidosryhmien tai unionin viranomaisten havaintoihin. Tarve tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 (jäljempänä *rikkidirektiivi*), täytäntöönpanosäännösten täydentämiseen tuli ilmi Euroopan meriturvallisuusviraston (jäljempänä *EMSA*), vuonna 2018 Suomessa toteuttaman rikkidirektiivin täytäntöönpanon auditoinnin yhteydessä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun sääntelyn laajentaminen kattamaan öljylastinsiirtojen lisäksi myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirrot sekä polttoaineiden toimittamisen alukselta toiselle perustuu etenkin öljyn- ja kemikaalintorjunnasta vastaavien viranomaisten huomioihin ja hallituksen esitykseen 3/2017 vp tehtyyn kirjaukseen siitä, että valmistelu sääntelyn laajentamiseksi polttoaineen toimittamiseen ja muihin kuin kivennäispohjaisiin öljyihin käynnistetään viipymättä kyseisen esityksen jälkeen. Painolastivesisääntelyn soveltamisen rajaaminen eräiden jäänmurtajien osalta perustuu viranomaisen aloitteeseen.

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

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

Samoin kuin alusrekisterilakiin ehdotettavien muutosten osalta, lakiin eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (485/2004, jäljempänä *turvatoimilaki*) esitetään muutoksia, jotta Suomelle tärkeän meriliikenteen toiminta voisi jatkua häiriöttömästi covid-19-pandemian kaltaisista pökkauksellisista 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.

Laivavarustelakiin (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) 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 riittävyyteen satamissa, aluksilla syntyvän jätteen toimittamiseen satamien vastaanottolaitteisiin ja hallinnollisiin rasituksiin, jotka johtuvat muun muassa siitä, että jäsenvaltiot ovat tulkinneet eri tavoin direktiivin keskeisiä käsitteitä ja menettelyjä. REFIT-arviossa todettiin, että osa 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 tarpeellisena ja kiinnitti lausunnossaan<sup>4</sup> huomiota satamien jätetuollon valvontaan ja tarpeeseen varmistaa ei erityismaksua -järjestelmän soveltuminen jatkossakin. Ympäristövaliokunta piti ongelmallisena, että vapautusjärjestelmä rajautuu unionin sisäiseen liikenteeseen. Liikenne- ja viestintävaliokunta puolestaan piti hyvänä sääntelyn yhtenäistämistä unionin sisällä sekä unionin ja kansainvälisen sääntelyn välillä.<sup>5</sup> Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti huomiota myös siihen, että käsiteltävien ja vastaanotettavien jätteiden osalta tulisi ottaa huomioon myös niiden sopivuus alueellisen jätetuollonjärjestelmän 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 jätehuoltoa koskevasta sääntelystä. Direktiivin täytäntöönpanoa ja hallituksen esitystä muutenkin on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. Alusjätedirektiivin täytäntöönpanon osalta valmistelussa on tehty tiivistä yhteistyötä etenkin ympäristöministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Valmisteluun ovat osallistuneet aiheesta riippuen myös maa- ja metsätalousministeriö, ulkoministeriö, Rajavartiolaitos, Tulli, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Väylävirasto.

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

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 5.11.–17.12.2020. Lausuntoyhteenvedo on ladattavissa valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet verkkosivulta.<sup>6</sup> Hallituksen esityksestä järjestettiin täydentävä lausuntokierros 29.1.–12.2.2021, koska merenkulun ympäristönsuojelulakiin tehtiin jatkovalmistelussa merkittäviä muutoksia, joista oli tarpeen kuulla sidosryhmiä.

## 2 Alusjätedirektiivin tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

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

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

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

---

<sup>6</sup> <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM036:00/2019>

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

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

Komissiolle on siirretty alusjätedirektiivin nojalla valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä direktiivin määräysten tarkentamiseksi. Ensinnäkin komissio voi antaa 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaan täytäntöönpanosäädöksiä riittävien erillisten varastotilojen laskemisen menetelmistä. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukaan komissiolle on toimivalta antaa täytäntöönpanosäädöksiä 5 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen alusten ympäristöystävällisyyskriteerien määrittämiseksi, ja 7 kohdan toisen alakohdan mukaan valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla määritetään kalastustoiminnan aikana verkkoihin kertyvän jätteen volyyymiä ja määriä koskevien seurantatietojen seuranta- ja raportointimenetelmät ja raportoinnin muoto. Lisäksi komissio voi jäsenvaltioiden tarkastusvelvoitteita koskevan 11 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan nojalla antaa täytäntöönpanosäädöksiä unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin määrittämiseksi. Täytäntöönpanosäädöksiä valmistellaan komission vetämässä Euroopan kestävän merenkulun foorumin (European Sustainable Shipping Forum) alusjäte-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 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 HELCOMin suosituksiin. HELCOMin suosituksiin perustuen kansallinen alusjätesääntely 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 jättemäärät ovat vähäiset. Sääntelyä ei ole sovellettu alle 50-paikkaisiin huvivenesatamiin. Sääntelyä ei ole sovellettu myöskään pieniin kalastussatamiin eikä maantielautojen, yhteysalusten ja vesibussien käyttämiin laitureihin. Kalastussatamia koskevat nykyisin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun vaatimukset, mutta suuri osa kalastussatamista on niin pieniä, ettei sääntelyä sovelleta niihin. Kalastussatamien sääntelyä ei ole kuitenkaan sovellettu johdonmukaisesti. Osalla isoja kalastussatamia, joihin puretaan jopa miljoonia kiloja saalista vuosittain, ei ole jätehuoltosuunnitelmaa, ja toisaalta monilla hyvin pienillä, tuhansien kilojen purkumäärien satamilla on hyväksytty elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen jätehuoltosuunnitelma. Jätehuoltosuunnitelma on arviolta joillain sadoilla satamilla. Nämä ovat lähinnä kauppamerenkulun satamia, vähintään 50 venepaikan huvivenesatamia ja isoimpia kalastussatamia. Satamien määrästä ei ole saatavilla tietoa, koska ympäristönsuojelun tietojärjestelmästä ei ole toistaiseksi mahdollista saada koottua tietoa satamien jätehuollosta. Määrän arvioidaan kuitenkin olevan yhteensä vähintään neljäsataa.

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

Alan toimijoilta saatujen tietojen mukaan huvivenesatamia on Suomessa kaikkiaan noin 1300. Ilmatieteen laitoksen arvion mukaan rannikolla sijaitsevien vähintään 50-paikkaisten huvivenesatamien määrä on noin 250<sup>7</sup>, mutta kunnilta saatujen tietojen mukaan määrä lienee suurempi. Sisävesillä sijaitsevien sääntelyn piirissä jo olevien satamien määrästä ei ole tietoa. 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

---

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



järjestetty etenkin monissa alle 50-paikkaisissa venekerhojen kotisatamissa ja vierasvene- ja palvelusatamissa.

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

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

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

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

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

Vanhassa alusjätedirektiivissä ja merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään velvollisuudesta jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan. Vaatimus koskee myös kalastusaluksia ja huviveneitä. Jättöpakolla pyritään ehkäisemään alusten halua dumpata jätteet mereen. Aluksen on myös ilmoitettava ennen satamaan saapumista, mitä ja kuinka paljon

jätteitä se aikoo jättää satamaan. Alusjätedirektiivin mukainen valvonta perustuu pitkälti näihin ennakoilmoituksiin. Ilmoitusvelvollisuus ei koske aluksia, joiden bruttovetoisuus on alle 300, eikä alle 45-metrisiä kalastusaluksia ja huviveneitä.

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

### 3.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

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

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

Tällä hetkellä rikosoikeudellinen rangaistus voidaan määrätä merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan ja öljypäästömaksu 3 luvun 1 §:n mukaan öljyn 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 (SopS 50/1996) ja MARPOL-yleissopimus. MARPOL-yleissopimus ja alusjäterikosdirektiivi (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) edellyttävät aluksilta aiheutuvan meren pilaantumisen kieltojen ja päästörajoitusten rikkomisen tehokasta sanktiointia. Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisten kieltojen ja rajoitusten rikkomisen kriminalisoinnista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä ja rikoslain (39/1889) 48 luvussa.

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

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

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

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

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

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

Öljysäiliöalusten välisistä öljylastinsiirroista (niin kutsuttu STS-siirto) säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 2 a luvussa. Sääntely perustuu Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä 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. Luvun 2 §:n mukaan öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään STS-siirtoon merellä, on oltava öljylastin

siirtosuunnitelma (niin kutsuttu STS-siirtosuunnitelma). Suomalaisen aluksen osalta STS-siirtosuunnitelman hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos. Saman luvun 3 §:ssä säädetään STS-siirron ennakoilmoitusvelvollisuudesta. Sen mukaan aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava Tullille suunnitelmasta suorittaa STS-siirto Suomen vesialueella. Suunnitelmasta suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä on ilmoitettava alusliikennepalvelun tarjoajalle. Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle, Rajavartiolaitokselle, Suomen ympäristökeskukselle, Tullille ja Väylävirastolle. Edelleen nykyinen sääntely varaa Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden kieltää yksittäinen öljylastia koskeva STS-siirto meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä.

Nykyinen sääntely rajaa viranomaisten mahdollisuutta puuttua toimintaan, joka saattaa aiheuttaa ympäristön pilaantumista. Tällä hetkellä viranomaiset eivät saa tietoa muista kuin merellä tapahtuvista öljylastien siirroista, joten merellä toteutettavia muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoja ja polttoaineiden toimituksia ei voida ottaa ennakoivasti ja riittäväällä tavalla huomioon pelastus- ja torjuntavalmiuden ylläpitämisessä ja alusliikennepalvelun antamisessa. Lisäksi viranomaisilla ei ole toimivaltaa puuttua muihin kuin öljylastian siirtoihin vaarallisissa 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 haitallisten ja vaarallisten aineiden siirtoja on arviolta muutama. Alusten välisiä polttoaineen toimituksia eli niin kutsuttuja bunkrausoperaatioita toteutetaan merellä vain poikkeuksellisesti. Satamissa alusten välinen bunkraus on arkipäivää, vaikkakin suurin osa aluksista saa polttoaineensa laiturilta käsin säiliöautosta tai kiinteästä säiliöstä.

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

Ympäristöhallinto on kiinnittänyt huomiota STS-siirtoja koskevan sääntelyn soveltamisalan rajallisuuteen jo vuosia, mutta sääntelyn kohteen laajentaminen ei ole onnistunut aiempien säädöshankkeiden kiireellisyyden vuoksi. Hallituksen esitykseen 3/2017 vp, jolla esitettiin öljylastinsiirtoja koskevan 2 a luvun säätämistä, kirjattiin kuitenkin, että valmistelu sääntelyn polttoaineen toimittamiseen ja muihin kuin kivennäisöljyihin laajentamiseksi tulisi aloittaa viipymättä. Myös HELCOM on jo vuosien ajan kannustanut Itämeren maita laajentamaan STS-siirtoja koskevaa sääntelyä kattamaan myös polttoaineen toimitukset.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> HELCOMin suositus 28/3, annettu 7.3.2007.

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

### 3.5 Painolastivesisäätelyn soveltuminen jäänmurtajiin

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

### 3.6 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 asetuksesta (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 oikeussäätöjä ei löydy alusturvallisuuslaista eikä muusta lainsäädännöstä.

### 3.7 Alusrekisterilaki

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

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

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

Menettelystä aluksen ja rakenteilla olevan aluksen rekisteröinnissä ja omistusoikeuden kirjaamisesta säädetään alusrekisterilain 4 luvussa. Lain 20 §:ssä säädetään rekisteröinti- ja kirjaamishakemuksen muodosta ja sisällöstä. Pykälän 3 momentin mukaan hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon

perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä. Lain 27 §:n 1 kohdassa säädetään hakemuksen hylkäämisestä, jos omistaja ei ole rekisteröintihakemuksessa riittävästi selvittänyt, millä tavalla alus on hänelle siirtynyt.

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

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

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

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

### 3.8 Turvatoimilaki

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 väliaikaisesti 1.6.2020-31.12.2020 voimassa olleella lailla eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (405/2020). Uusi 4 a § mahdollisti covid-19-tartuntatauti-epidemian 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-tartuntatauti-epidemian 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 hyväksytyt luokituslaitokset.

Liikenne- ja viestintäviraston saaman palautteen perusteella luokituslaitokset ja varustamot ovat olleet tyytyväisiä väliaikaiseksi tarkoitettuun muutokseen ja toivovat sen säätämistä pysyväksi käytännöksi. Väliaikaisen lain ollessa voimassa 1.6.-31.12.2020 tehtiin valtuutuksia neljä. Varustamot ja luokituslaitokset ovat esittäneet toiveen saada tehdä turvatarkastuksia myös 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.

### **3.9 Laivavarustelaki**

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

Direktiivin täytäntöönpanon myötä merenkulun ympäristönsuojelulain jätteiden vastaanottojärjestelyjä satamassa ja jätteiden jättämistä satamaan koskevan sääntelyn soveltamisalaa esitetään tarkennettavan. Sataman vähäisyyteen perustuvaa rajausta on tarkoitus tulkita jatkossa siten, että vähintään 25 venepaikan tai talvitelakointipaikan huvivenesatamat rannikolla kuuluisivat sääntelyn piiriin. Sisävesillä soveltamisalan raja kulkisi kuitenkin edelleen 50 venepaikassa. Myös venevalkamat, luonnonsatamat ynnä muut vähäiset paikat, jotka voivat vastaanottaa aluksia, suljettaisiin jatkossakin sääntelyn ulkopuolelle. Kalastussatamien osalta sataman vähäisyyden tulkintaa on tarkoitus tarkentaa siten, että ainakin ammattikalastajien käyttämät satamat tulisivat sääntelyn piiriin. Yhteysalusten ja vesibussien ynnä muiden pienten kotimaanliikenteen matkustaja-alusten käyttämät satamat on aiemmin tulkittu vähäisiksi, mutta ne on tarkoitus tuoda sääntelyn piiriin. Toisaalta soveltamisalaa rajattaisiin niiden osalta niihin satamiin, joihin alukset jättävät jätteensä. Operatiivisista syistä Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen satamat rajattaisiin sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle.

Satamien määrästä ei ole tarkkaa tietoa, koska Suomessa ei ole satamarekisteriä tai muuta lähdettä, johon satamia koskevia tietoja olisi kattavasti kerätty. Olemassa olevien lähteiden mukaan Suomen merialueella (pois lukien Ahvenanmaa) on kuitenkin vähintään 195

vierassatamaa tai käyntisatamaa, jotka ovat alle 50-paikkaisia.<sup>9</sup> Tosin osa näistä on alle 25-paikkaisia eli siten ehdotetun sääntelyn ulkopuolella. Kotisatamien arvioidaan olevan melko hyvin katettuna Ilmatieteen laitoksen keräämissä tiedoissa, joiden mukaan rannikolla on reilu 100 25–49-paikkaista huvivenesatamaa.<sup>10</sup> Siten sääntelyn piiriin tulevien huvivenesatamien määrä on arviolta reilu 200. Nykyisin jätehuoltosuunnitelma on arviolta vähintään 350 huvivenesatamalla. Ammattikalastajien käyttämiä satamia arvioidaan olevan vähintään 250. Yhteysalusten ja vesibussien käyttämiä, sääntelyn piiriin tulevia satamia on arviolta joitain kymmeniä.

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

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

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

Sataman jätehuoltosuunnitelmaan sisällytettäviä tietoja ehdotetaan tarkennettavan direktiivin vaatimusten mukaisesti. Lisäksi säädettäisiin jätehuoltosuunnitelman keskeisten tietojen

---

<sup>9</sup> Suomen Vierassatamat Oy

<sup>10</sup> Johansson et al, Model for leisure boat activities and emissions - implementation for the Baltic Sea. Ocean Science Discussions 2020.

ilmoittamisesta komission ylläpitämässä merenkulun tiedonvaihtojärjestelmässä eli niin kutsutussa SafeSeaNet-järjestelmässä siten, satamat, joissa käy unionin seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, syöttäisivät tiedot järjestelmään itse. Sataman jätehuoltosuunnitelma olisi jatkossa voimassa direktiivin sallimat viisi vuotta, kun toistaiseksi kansallisesti suunnitelmat ovat olleet voimassa kolme vuotta. Satamille tulevien vaatimusten kohtuullistamiseksi satamat voisivat tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia. Nykyisin tämä on mahdollista vain huvivenesatamille.

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

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

Jätteiden jättämisestä satamaan perittäviä maksuja koskeva sääntely säilyisi peruseriaatteiltaan 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 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 kyselytutkimuksena.

Alusjätedirektiivillä tehostetaan myös aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa ja vastaanottojärjestelyjä koskevaa valvontaa. Aluksiin kohdistuvan valvonnan tulisi jatkossa kattaa 15 % kaikista jäsenvaltion satamissa vuosittain käyvistä seurantadirektiivin (2002/59/EY) soveltamisalaan kuuluvista aluksista. Direktiivin sääntely perustuu ns. riskiperusteiseen valvontaan. Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossakin toimivaltainen valvontaviranomainen suorittamaan nämä tarkastukset. Direktiivi edellyttää kuitenkin, että myös seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisiin aluksiin on mahdollista kohdistaa valvontatoimenpiteitä. Siksi ehdotetaan, että Rajavartiolaitokselle ja poliisille annettaisiin toimivalta valvoa näiden pienten alusten jättöpakkoa. Kyseiset viranomaiset suorittavat vesiliikennevalvontaa ja -tarkastuksia aluksillaan jo nykyisin. Huviveneisiin kohdistuva valvonta olisi ennen kaikkea ennaltaehkäisevää tietoisuuden lisäämistä ja asennekasvatusta, sillä näiltä aluksilta ei edellytetä jätöpäiväkirjojen tai ennakkoilmoitusten kaltaista dokumentaatiota, joten valvontatehtävä sopisi hyvin yhteen poliisin ja Rajavartiolaitoksen nykyisten tehtävien kanssa, jotka sisältävät jo 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 ennakkoilmoitusta koskevasta vaatimuksesta käydessään vain sataman ankkurointialueella. Satamapalveluissa käytettävät alukset puolestaan vapautettaisiin ennakkoilmoitusta, 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 jätetuoltoa 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 päästökielton osalta esityksessä ehdotetaan, että öljyn päästökieltoa ja päästörajoituksia laajennettaisiin koskemaan myös muita kuin kivennäispohjaisia öljyjä, joita käytetään aluksella, ja jotka vastaavat ominaisuuksiltaan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kattamia kivennäispohjaisia öljyjä. Päästökielton ohella esitetään, että päästökielton rikkomisesta näiden aineiden osalta voitaisiin määrätä kivennäisöljyjen päästökielton rikkomisen tapaan öljypäästömaksu lain 3 luvun mukaisesti taikka rikosoikeudellinen rangaistus lain 13 luvun 3 §:n mukaan. Ehdotetulla muutoksella päästäisiin tilanteeseen, jossa kaikkia aluksilla käytettäväksi tarkoitettuja meriympäristölle haitallisia öljyjä säännellään yhdenmukaisesti. Näitä öljyjä ovat kivennäisöljyjen lisäksi ainakin erilaiset hiilivedyt kuten synteettiset öljyt sekä biopohjaiset öljyt ja polttoaineet kuin myös pyrolyysiöljyt, joita voidaan käyttää aluksella kivennäisöljyjen tapaan joko polttoaineena tai muutoin aluksen operoinnissa, kuten erilaisissa koneistoissa ja laitteissa. YK:n merioikeusyleissopimuksen rantavaltion toimivaltaa talousvyöhykkeellä koskevien määräysten vuoksi öljyn päästökielto koskisi kuitenkin ulkomaisten alusten osalta talousvyöhykkeellä vain niitä kivennäisöljyyn rinnastettavia aineita, joiden päästäminen alukselta on kielletty MARPOL-yleissopimuksen nojalla.

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

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

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

#### 4.1.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

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

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

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

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvussa säädetään nykyisin öljylastin siirrosta aluksesta toiseen eli niin kutsutuista STS-siirroista. 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 irtolastit ja SOLAS-yleissopimuksessa määritellyt vaaralliset kiinteät irtolastit. Polttoaineilla tarkoitettaisiin kivennäisöljyjä, kaasupolttoaineita ja biopolttoaineita.

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

Edelleen soveltamisalan laajentaminen merkitsisi sitä, että jatkossa myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtämistä sekä polttoaineiden bunkrausta koskisi velvollisuus ennakoilmoituksen tekemiseen suomalaisille viranomaisille. Aluksen ilmoitusvelvollisuudesta säättäminen varmistaisi, että viranomaisilla on tieto Suomen vesialueilla ja talousvyöhykkeellä tapahtuvista siirroista ja siten reaaliaikainen tilannekuva riittävän torjunta- ja pelastusvalmiuden ylläpitämiseksi. Viranomaisilla olisi näin mahdollisuus tarpeen vaatiessa tiedustella ennakoivasti aluksilta niiden aikeista STS-operaation toteuttamiseksi sekä viime kädessä oikeus

tarvittaessa jopa kieltää operaatio turvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun liittyvistä syistä esimerkiksi vaarallisissa sääoloissa, liikenneolosuhteissa tai muissa tilanteissa, joissa vaikuttaa, että siirrosta aiheutuisi vaaraa alusturvallisuudelle tai ympäristölle. Kyseessä olisi kuitenkin ilmoitusvelvollisuus, eli STS-operaatiosta 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.

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

Painolastivesiä koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain ja painolastivesiyleissopimuksen sääntelyn ulkopuolelle ehdotetaan rajattavan eräitä jäänmurtajia, jotka tuottavat jäänmurtopalveluita Väylävirastolle. Ensinnäkin sääntelyn ulkopuolelle rajattaisiin ennen vuotta 1990 rakennetut alukset, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimusperusteisesti. Ehdotettu muutos koskisi neljää jäänmurtajaa, 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 jäänmurtajilta painolastivesisääntelyn noudattamista, kyseisten valtioiden aluksia ei olisi mahdollista käyttää Suomessa. Rajaus perustuisi painolastivesiyleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan e alakohtaan, joka mahdollistaa valtion alusten rajaamisen sääntelyn ulkopuolelle.

#### 4.1.6 Alusturvallisuuslaki

Alusturvallisuuslakiin esitetään uutta kohtaa, jossa määriteltäisiin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten osalta annettu komission delegeoitu asetus (EU) 2020/411. Vuonna 2017 annettiin non-SOLAS-direktiivi. Non-SOLAS-direktiivin muutoksen yhteydessä päätettiin, että jatkossa direktiivin liitteiden säännökset annetaan delegeoituna asetuksena. Alusturvallisuuslain säännöksiin, joissa viitataan non-SOLAS-direktiivin liitteisiin, esitetään muutettavaksi vastaamaan 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 vakavuus direktiivin, täytäntöön panemiseksi tarvittavat säännökset. Aluksia koskevista vakavuusvaatimuksista säännellään aluksen koosta, tyylistä ja liikennöitävästä matkasta riippuen SOLAS-yleissopimuksessa, IS-

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

#### 4.1.7 Alusrekisterilaki

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

#### 4.1.8 Turvatoimilaki

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

#### 4.1.9 Laivavarustelaki

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

Jätehuollon järjestämisen kustannuksia on kuvattu alla erityyppisten satamien osalta erikseen.

Huvivenesatamille tulevia vaatimuksia ehdotetaan porrastettavan sataman käytön mukaan siten, että kotisatamissa tulisi järjestää samojen jättejakeiden vastaanotto kuin nykyisin säädetään vähintään 50-paikkaisille satamille. Muissa huvivenesatamissa tulisi järjestää sekajätteen ja käymäläjäteveden vastaanotto. Satamalle aiheutuvat kustannukset riippuvat etenkin siitä, millainen jätehuolto satamassa nykyisin on. Sääntelyn piiriin tulevien huvivenesatamien määrä on arviolta reilu 200. Kotisatamien osuutta tästä määrästä on vaikea arvioida, mutta se lienee noin puolet. Siten reilussa sadassa satamassa tulisi järjestää kaikkien neljän jättejakeen vastaanotto ja reilussa sadassa satamassa sekajätteen ja käymäläjätteen vastaanotto. Sekajätteen vastaanotto on järjestetty jo nykyisin lähes kaikissa näistä satamista, joten kustannuksia aiheutuisi vain käymäläjätevedestä ja kotisatamissa myös vaarallisten ja öljyisten jätteiden vastaanotosta.

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

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

Kustannukset vaihtelisivat kuitenkin merkittävästi satamakohtaisesti. Jätehuollon kustannuksiin vaikuttaisi ennen kaikkea satamaa käyttävien alusten ja niiltä peräisin olevien jätteiden määrä. Lisäksi sataman sijainti vaikuttaa kuljetuskustannuksiin, minkä vuoksi lisäkustannuksia aiheutuisi etenkin ulkosaaristossa sijaitseville satamille. Sataman sijainti vaikuttaa myös siihen,

mille käsittelylaitokselle jätteitä voi viedä käsiteltäväksi tai millä jäteyrityksillä on mahdollisuus tarjota satamaan jätehuoltoa, millä on myös vaikutusta hintoihin.

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

Huvivenesatamia koskevalla sääntelyllä olisi välillisiä vaikutuksia myös veneilijöihin, jotka käyttävät niitä huvivenesatamia, joihin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukuihin ehdotettavien muutosten vaikutukset kohdistuvat. Alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla satamille aiheutuvat kustannukset tulisivat satamamaksujen ja pursiseurojen jäsenmaksujen kautta lopulta veneilijöiden maksettavaksi. Edellä kuvattujen kustannusten myötä yksittäisten vierasvenesatamien veneilijöiltä perimien satamamaksujen arvioidaan nousevan keskimäärin noin 10 prosentilla niiltä osin, kuin satamat joutuvat investoimaan uusiin jätehuoltojärjestelyihin. Pursiseurojen laituripaikkamaksujen kasvua on haastava arvioida, sillä kuntien ja pursiseurojen vuokrasopimus- ja muut sopimuskäytännöt vaihtelevat suuresti. Arvioidaan kuitenkin, että 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 lienee tällä hetkellä järjestetty lähinnä suurimmissa kotisatamissa.

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

Kalastussatamille aiheutuisi kustannuksia myös jätehuoltosuunnitelman hyväksyttämistä. Kalastussatamien, joihin puretun saaliin vuotuinen määrä on vähintään 20 000 kg, jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jolle ehdotetaan oikeutta periä maksu jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten satamilta perimän maksun suuruuden arvioidaan olevan korkeintaan joitain satoja euroja. Pienten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi jatkossa kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, jonka huvivenesatamilta perimän taksan suuruus on tällä hetkellä keskimäärin 250–300 euroa. Kuntien ympäristöviranomaisten kalastussatamilta perimien maksujen määrästä ei toistaiseksi ole arviota.

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 käytäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. ELY-keskusten arvion mukaan yhteysaluksien ja vesibussien käyttämät satamat ovat palveluiltaan jo riittävät vastaamaan niitä käyttävien alusten tarpeisiin, joten jätehuollon järjestämisen vaikutusten arvioidaan jäävän vähäisiksi. Jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä arvioidaan sen sijaan aiheutuvan vähäistä hallinnollista taakkaa sekä mahdollisesti vähäisiä taloudellisia

kustannuksia, jos elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hyödyntävät ehdotettavan mahdollisuuden periä maksu jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä.

Kauppamerenkulun satamille ehdotetut muutokset aiheuttaisivat verrattain vähän vaikutuksia. Jätteiden vastaanottoa koskevat vaatimukset voivat edellyttää 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 ja unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään SafeSeaNetiin. Sataman on tehtävä nämä toimet sataman toiminnan muuttuessa olennaisesti ja vähintään viiden vuoden välein. Jätehuoltosuunnitelman laatimiselle ehdotetaan 1,5 vuoden siirtymäaikaa lain voimaantulosta. Siten noin kolmasosa kauppamerenkulun satamista voi uusia jätehuoltosuunnitelmansa ehdotettujen vaatimusten mukaiseksi silloin, kun niiden tulisi voimassa olevan lain mukaan tarkistaa nykyiset suunnitelmansa.

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

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

Kauppamerenkulun aluksille aiheutuvien kustannusten arvioidaan pysyvän nykyisellä tasollaan, koska maksujärjestelmä säilyisi pitkälti nykyisessä muodossaan. Vapautuksia koskevaan sääntelyyn tulisi vähäisiä muutoksia, minkä vuoksi säännöllisessä mutta aikatauluttamattomassa liikenteessä olevat alukset eivät jatkossa saisi vapautusta jättöpakosta, 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 lisäävät jätehuoltopalvelujen kysyntää, kun nykyistä useammassa satamassa tulee jatkossa järjestää jätteiden vastaanotto. Tällä on positiivisia vaikutuksia jätehuoltoyrityksille ja vähäinen työllistävä vaikutus.

*Vaikutukset viranomaistoimintaan*

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

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

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi valvoa seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten jättöpakkoa ja ennakoilmoituksia siten kuin ehdotetussa 10 luvussa ja alusjätedirektiivissä säädetään. Direktiivin säännösten mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tarkastaa Suomen satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 15 prosenttia sen satamissa vuosittain käyvien yksittäisen alusten kokonaismäärästä. Tämä tarkastusvelvoite täytettäisiin osittain osana satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY mukaisia satamavaltiotarkastuksia, mutta tarkastukset on kohdennettava komission myöhemmin antaman täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti riskiperusteisesti tiettyihin aluksiin, joten Liikenne- ja viestintäviraston lienee tarpeen tehdä vähintään joitakin ylimääräisiä alusjätedirektiivin mukaisia tarkastuksia vuosittain. alusjätedirektiivin 11 artiklan 1 kohdassa asetettu 15 % vähimmäistarkastusvelvollisuus Suomessa käyvien alusten kokonaismäärästä tarkoittaa noin 300 alusjätedirektiivin mukaista alusjätetarkastusta vuodessa. Viraston arvion mukaan Traficomien merenkulun valvonnalle alusjätetarkastusten 15 %:n tarkastusvelvoitteesta aiheutuvat lisätehtävät vastaavat noin kahta henkilötyövuotta.

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

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 olisikin lähinnä lakiteknisestä lisäyksestä.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille vaikutuksia aiheuttaisi ennen kaikkea satamien jätahuoltosuunnitelmien hyväksyminen. Satamien, joiden jätahuoltosuunnitelmien hyväksymisestä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaisivat, määrän arvioidaan kasvavan vähintään reilulla sadalla. Yhden jätahuoltosuunnitelman käsittely vie elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta keskimäärin 1–3 päivää. Hyväksyttävien jätahuoltosuunnitelmien määrä arviolta kaksinkertaistuisi nykyisestä sadasta noin kahteensataan, jolloin myös kokonaistyömäärä kaksinkertaistuisi. Tällöin ehdotuksista johtuva kokonaistyömäärä olisi arviolta 200 henkilötyöpäivää. Jätahuoltosuunnitelmien ehdotetaan olevan jatkossa voimassa viisi vuotta tai kunnes sataman toiminta muuttuu merkittäväksi, joten tehtävät jakautuisivat eri vuosille. Lisäksi kunkin sataman muu ohjaaminen ja neuvonta sekä valvonta työllistää noin 1,5 henkilötyöpäivää vuodessa. Vuosittainen lisätyö olisi siten yhteensä

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, minkä on tarkoitus kattaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä aiheutuva taakka. Valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaisesti julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää (omakustannusarvo). Jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä perittävien maksujen tulisi siis vastata suuruudeltaan niistä ELY-keskuksille aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi kunkin ELY-keskuksen tulisi sääntelyn voimaantulon yhteydessä kertaluontoisesti selvittää alueellaan sijaitsevat satamat. Tämän tehtävän vaikutuksen arvioidaan olevan muutamista muutamiin kymmeniin henkilötyöpäiviin. Ottaen huomioon, että ELY-keskukset eivät tällä hetkellä perimään maksuja yhteensä kymmenien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä, maksun perimisen arvioidaan kattavan uusista tehtävistä aiheutuvan työmäärän aiheuttamat vaikutukset.

Vastaavasti kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten merenkulun ympäristönsuojelulain mukaiset tehtävät lisääntyisivät merkittäväksi sääntelyn piiriin tulevien pienten huvivenesatamien määrän kasvun myötä. Sääntelyn piirissä olevien huvivenesatamien, joiden jätehuoltosuunnitelmat kunnan ympäristönsuojeluviranomainen hyväksyy, määrän arvioidaan kasvavan nykyisestä arviolta 350 satamasta kaikkiaan yhteensä 550 satamaan. Lisäksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisille tulisi tehtäviä pienten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä. Näitä satamia arvioidaan olevan reilu sata. Yhteensä työmäärän lisäys on siten reilu 300 satamaa. Satamat voisivat kuitenkin tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia, minkä vuoksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi ei kuitenkaan arvioida tulevan 300 jätehuoltosuunnitelmaa. Yhden jätehuoltosuunnitelman käsittely vie kunnan ympäristönsuojeluviranomaisilta kerättyjen tietojen mukaan keskimäärin korkeintaan yhden henkilötyöpäivän. Lisäksi kunkin sataman muu ohjaaminen ja neuvonta sekä valvonta työllistävät kunnan ympäristönsuojeluviranomaista vuosittain vajaan yhden henkilötyöpäivän. Yhteensä ehdotettujen muutosten arvioidaan lisäävän kuntien tehtäviä vuosittain noin 150 henkilötyöpäivällä. Muutosten aiheuttama hallinnollinen taakka kohdistuisi etenkin rannikkokuntiin, joissa on paljon 25–50-paikkaisia huvivenesatamia. Kunta voi periä maksun jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä. Lisäksi kunkin kunnan tulisi sääntelyn voimaantulon yhteydessä kertaluontoisesti selvittää kunnan alueella sijaitsevat satamat. Tämä tehtävän kunnat ovat arvioineet vievän keskimäärin yhden henkilötyöpäivän.

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

Ehdotetun 9 luvun 10 §:n 1 momentin 7 kohdan nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää Luonnonvarakeskukselle uudesta kalastustoiminnan aikana havaspyydyksiin kertyvän 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 kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen

seurantatietojen toimittamisesta komissiolle. Rahoitus tutkimusten tekemiseen on tarkoitus järjestää liikenne- ja viestintäministeriöstä. Komission täytäntöönpanosäädöksellä säädettävästä raportoinnin tavasta riippuen viranomaisen 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. Siten olisi todennäköisesti loogisinta, että tehtävästä vastaisi Luonnonvarakeskus.

### *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 maksujärjestelmän avulla, alusten tehostettuun EU-valvontaan sekä jätteiden tehokkaampaan erilliskeräykseen ja kiertotalouden edistämiseen.

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

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

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

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

Euroopan komission vuonna 2014 teettämän selvityksen mukaa merenkulku ei ole Itämerellä meriroskan 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 roskaapäästöt on tunnistettu Itämeren alueella yhdeksi meriroskan lähteeksi. Komission teettämän selvityksen mukaan huviveneilyn aiheuttama roskaantuminen vastaakin noin kolmea prosenttia kaikesta meriroskasta Itämeren alueella. Vaikka huviveneilyn aiheuttaman roskaantumisen osuus kokonaispäästöistä on suhteellisesti pieni, päästöt keskittyvät pistemäisesti veneilijöiden suosimille alueille. Lisäksi roskaantumista voi tapahtua 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 pääsyinä näille päästöille olivat vastaanottolaitteistojen epäkunto ja puuttuminen. Kauppamerenkulun osalta käymäläjätevesipäästöille asetetaan rajoituksia kansainvälisellä MARPOL-yleissopimuksella mutta siitä huolimatta esimerkiksi rahtialukset voivat purkaa käymäläjätevettä puhdistamattomana mereen 12 meripeninkulman päässä lähimmästä rannasta. Käymäläjätevedessä on rehevöittävää typpeä ja fosforia, joita levät käyttävät kasvuunsa. Lisäksi ulostebakteerit heikentävät vedenlaatua. Käymäläjätteen keräämisellä ja kattavan alusperäisen jätteen jätehuollon järjestämisellä olisi selkeä vaikutus vesiemme ravinnekuormituksen vähentämiseen.

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

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

#### 4.2.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, sillä öljyn päästökieltoa rikotaan nykyisin verrattain vähän. Taloudellisia vaikutuksia voitaisiin katsoa aiheutuvan niille

tahoille, joiden aluksilta pääsee veteen öljyä sisävesialueella ja joille määrättäisiin tästä syystä suuruudeltaan merkittävämpi hallinnollinen sanktio kuin nykyinen sakkorangaistus olisi. Öljypäästömaksun suuruus määräytyisi myös sisävesillä lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaisesti.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

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

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. Keskusrikospoliisin laboratorio tutkii öljypäästöistä otettavia näytteitä ja Rajavartiolaitos sekä poliisi noudattavat näytteenotossa tätä ohjeistusta.

#### *Ympäristövaikutukset*

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

#### 4.2.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotuksilla pyritään rikkidirektiivin mukaisen valvonnan tehostamiseen, joten niillä ei olisi taloudellisia vaikutuksia vaatimusten mukaisesti toimiville merenkulkualan toimijoille tai polttoaineen toimittajille. Sen sijaan toistuvasti vaatimusten vastaisesti toimineen polttoaineen toimittajan tulisi ilmoittaa Tullille polttoaineen toimittamisoperaatioista ja korvata viranomaisille polttoaineen näytteenotosta ja analyysista aiheutuneet kustannukset. Suurimmat Suomeen sijoittuneet polttoaineen toimittajat toimittavat polttoainetta jopa tuhansia kertoja vuodessa, joten taloudelliset vaikutukset voisivat nousta suuriksikin. Tällaista tilannetta pidetään kuitenkin hyvin epätodennäköisenä.



### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Polttoaineen toimittajien valvontavelvoitteen laajentaminen tietyissä tapauksissa näytteidenottoon aluksilla poltettavasta meriliikenteessä käytettävästä polttoaineesta, kun polttoainetta ollaan toimittamassa aluksille tuo ainakin vastuuviranomaiselle (Tulli) uuden valvontatehtävän. Uusi valvontatehtävä tulee kuitenkin toteutettavaksi vain, 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 tarkoitetun vuosikertomuksen perusteella. Tällaisia tapauksia ei ole tähän asti ollut Suomessa. Valvontatehtävän viranomaisille aiheuttamat kustannukset perittäisiin polttoaineen toimittajalta. Tullin näyteenotosta vastaavat henkilöt olisi koulutettava tehtävään. Tarkoituksena on, että tullivirkailijat vastaisivat näyteenotosta, mutta tarvittaessa Tulli voisi turvautua Rajavartiolaitoksen virka-apuun.

### *Ympäristövaikutukset*

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

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

### *Taloudelliset vaikutukset*

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

Arvioiden mukaan Suomen satamissa aluksia bunkrataan toiselta alukselta keskimäärin arviolta joitain kymmeniä kertoja vuodessa. Aluemerellä ja talousvyöhykkeellä vuosittain toteutettujen bunkrausoperaatioiden määrästä ei ole tietoa. Alusten välisiä bunkrausoperaatioita Suomessa toteuttaa 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 ennen kaikkea vuoteen 2021, jolloin sääntelyn on tarkoitus tulla voimaan. Tuolloin työllistävän vaikutuksen arvioidaan olevan noin 0,5 henkilötyövuotta. Tämän jälkeen tarpeen uusien alueiden nimeämiseen arvioidaan syntyvän vain harvoin, viraston arvion mukaan tarpeen lisätä korkeintaan kerran vuodessa. Nimeämistä koskevan määräystä päivittäminen lisäämällä uusia alueita lisäisi viraston tehtäviä kulloinkin 0,2 henkilötyövuodella. Lisäksi esitys lisää Traficomien valvonnan piiriin tulevien asiakokonaisuuksien määrää.

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 kivennaisöljyllä 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 heikompi 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.

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

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan muutosta, jolla Väylävirastolle jäänmurtajapalveluita tuottavat alukset rajattaisiin painolastivesisopimuksen 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 jäänmurtajat ovat valtio-omisteisia ja ne on kansallisilla päätöksillä rajattu painolastivesisopimuksen sääntelyn ulkopuolelle. Niillä ei siten ole painolastivesien käsittelylaitteistoja. Ilman nyt ehdotettavaa säännöstä voi syntyä tilanne, jossa Suomi ei voisi käyttää näiden alusten jäänmurtajapalveluita. Ehdotetulla muutoksella estettäisiin tämä

heikentävä vaikutus talvimerenkulun toimivuudelle ja sujuvan ympärivuotisen kuljetusjärjestelmän edellyttämälle palvelutasolle.

#### 4.2.6 Alusturvallisuuslaki

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

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

#### 4.2.7 Alusrekisterilaki

##### *Taloudelliset vaikutukset*

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

Sekä alusrekisterilakiin että turvatoimilakiin esitetyt muutokset yhdessä turvaavat merikuljetusten jatkuvuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Merikuljetuksilla on suuri merkitys Suomen tuonnille ja viennille. Monet kotitalouksien arjen ja yritysten toiminnan kannalta välttämättömät hyödykkeet tuodaan Suomeen meritse. Merikuljetusten keskeytyksettömällä jatkumisella on siten suuri merkitys Suomen taloudelle myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Ehdotettu muutos koskee vain pientä osaa kauppamerenkulun aluksista, joten sen vaikutukset kansantalouteen ovat vähäiset. Nykyisenkaltaisissa sekä tulevaisuudessa mahdollisissa 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 kuukauden määräajassa sekä viranomaisen velvollisuus poistaa alus rekisteristä, mikäli tarvittavaa selvitystä ei ole jälkikäteen esitetty. Asialla on merkitystä myös kansainväliseen merenkulkuun, jossa alkuperäisen saantoasiakirjan rekisteröinti on normaalia tapaoikeutta kaikkialla maailmassa.

Saantoasiakirjan jäljennöksen esittämistä rekisteröintihakemuksen liitteenä ei ole rajattu pelkästään poikkeuksellisiin tilanteisiin, minkä ei arvioida merkittävästi vaikuttavan viranomaisten tehtäviin.

#### 4.2.8 Turvatoimilaki

##### *Taloudelliset vaikutukset*

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

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

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

#### 4.2.9 Laivavarustelaki

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

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

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

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

Alusjätedirektiivi edellyttää, että jäsenvaltiot panevat direktiivin vaatimukset kansallisesti täytäntöön. Kuten jäljempänä säännöskohtaisissa perusteluissa kuvataan, valtaosa direktiivin säännöksistä on melko yksityiskohtaisia eikä jätä tilaa kansalliselle harkinnalle kuin käytännön toteuttamistapojen osalta. 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 tietyin poikkeuksin myös jatkossa.

Toisaalta direktiivi sallii nimenomaista kansallista harkintaa muun muassa sääntelyn soveltumiseen valtion aluksiin, satamapalveluissa käytettäviin aluksiin ja satamien ankkurointipaikkoihin. Mainitut lievennykset ehdotetaan hyödynnettävän. Lisäksi jättöpakkoa, ennakoilmoituksia 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 mökkiyhteyksilaitureita. 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.

### **5.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen**

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

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

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

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

Nykyinen merenkulun 2 a luvun sääntely luo puitteet öljylastinsiirtojen toteuttamiselle. Sääntelyn laajentaminen koskemaan myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoja ja polttoaineiden toimitusta olisi lainsäädäntöteknisesti yksinkertaisin ja taloudellisin tapa säännellä kyseisiä operaatioita. Sääntelyn laajentaminen ei vaatisi esimerkiksi uuden luvun lisäämistä merenkulun ympäristönsuojelulakiin, sillä nykyinen 2 a luvun sääntely olisi suhteellisen 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 sellaisten kuivalastien siirtoja, jotka eivät ole haitallisia tai vaarallisia, joten soveltamisalan laajentamisen kaikkiin lasteihin aiheuttamat vaikutukset kohdistuisivat lähinnä kuivalasteihin. Siksi sääntelyn laajentamisen kaikkiin lasteihin aiheuttamat vaikutukset toimijoille eivät olisi kohtuullisia saavutettaviin hyötyihin verrattuna.

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

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

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

#### **5.6 Alusturvallisuuslaki**

Alusturvallisuuslakiin lisättäisiin vakavuusdirektiivistä sellaiset säännökset, joista on perustuslain mukaan säädettävä lailla. Näitä ovat todistuskirjojen myöntäminen, varustamojen velvollisuus ilmoittaa kausiluonteisesta tai lyhytaikaisesta liikennöinnistä sekä



määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle direktiivin edellyttämien merialueiden määrittämiseksi. Näiden muutosten toteuttamiselle ei siis ole muuta vaihtoehtoa.

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

### **5.7 Alusrekisterilaki**

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

### **5.8 Turvatoimilaki**

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

### **5.9 Laivavarustelaki**

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

## **6 Lausuntopalaute**

Esityksestä pyydettiin lausunnot valtioneuvoston kanslialta, ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Liikenne- ja viestintävirastolta, ELY-keskusten ja TE-toimistojen kehittämis- ja hallintokeskukselta, alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Huoltovarmuuskeskukselta, Luonnonvarakeskukselta, Maanmittauslaitokselta, Oikeusrekisterikeskukselta, Poliisilta, Puolustusvoimilta, Rajavartiolaitokselta, Ruokavirastolta, Suomen ympäristökeskukselta, Tullilta, Tuomioistuinvirastolta, Väylävirastolta, Arctia Oy:lta, Business Finlandilta, Elinkeinoelämän

keskusliitto ry:ltä, Finnpiilot Pilotage Oy:ltä, Meriliitto ry:ltä, Merimieseläkekassalta, Merimiespalvelutoimisto ry:ltä, Meriteollisuus ry:ltä, Metsäteollisuus Ry:ltä, Pidä Saaristo Siistinä ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry:ltä, Suomen Kuntaliitto Ry:ltä, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Laivanpäälystöliitto ry:ltä, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry:ltä, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni SMU ry:ltä, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:ltä, Suomen Satamaliitto ry:ltä, Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö ry:ltä, Suomen Varustamot Ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Traffic Management Finland Oy:ltä, WWF Suomelta ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut YTP ry:ltä. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla, jonka kautta lausuntoja voivat antaa kaikki organisaatiot ja kansalaiset.

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

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

Lausunnoista on koostettu yhteenveto, joka on julkaistu valtioneuvoston Hankeikkunassa.<sup>11</sup> Keskeistä lausuntopalautetta kuvataan alla aiheittain.

#### *Yleiset huomiot*

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

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

Oikeusministeriö kiinnitti huomiota esitettyihin asetuksenantovaltuuksiin. Niitä on pyritty tarkentamaan oikeusministeriön lausunnon perusteella, mutta osa jo nykyistä valtuuksista ja lain

---

<sup>11</sup> <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM036:00/2019>

asetuksenantovaltuuksia koskeva logiikka (valtuudet kunkin substanssiluvun lopussa) on jätetty ennalleen. Asetuksenantovaltuudet, joiden nojalla on tarkoitus säätää komission täytäntöönpanosäädösten mukaisesti, säilytetään, koska täytäntöönpanosäädösten valmistelu on vielä niin kesken, ettei niiden muodosta (esim. asetus tai direktiivi) ole vielä tietoa. Jos kyseessä on suoraan sovellettavia säädöksiä, ei asetuksenantovaltuuksia käytettäisi.

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

Useat lausunnonantajat kiinnittivät huomiota alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien viranomaisvaikutusten merkittävyyteen. Yhtäältä vaikutuksista tulisi olla tarkemmat arviot ja toisaalta esityksestä tulisi ilmetä, miten vaikutuksiin on varauduttu etenkin viranomaisten resurssien varmistamiseksi. Esimerkiksi ympäristöministeriö katsoi, ettei lakiesityksessä ole riittävästi arvioitu ehdotusten ELY-keskuksille aiheuttamien vaikutusten laajuutta, ja piti uusien tehtävien edellyttämiä lisäresursseja välttämättömänä edellytyksenä sille, että hallituksen esitys voidaan hyväksyä. ELY-keskukset kiinnittivät huomiota siihen, että vaikutuksia aiheutuu myös satamien selvittämisestä ja kirjaamisesta viranomaisen tietojärjestelmiin. Esityksessä on esitetty, että ELY-keskukset voisivat periä maksun jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Lausuntokierroksen ja jatkovalmistelun aikana liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja ELY-keskusten kesken on valmisteltu nk. ELY-keskusten maksuasetuksen<sup>12</sup> muutosta, jonka myötä asetuksessa säädettäisiin satamalta jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä perittävästä maksusta. Maksun taso on tarkoitus asettaa sellaiseksi, että maksuilla kertyvät tulot kattaisivat esityksen mukaisista lisätehtävistä aiheutuvat kustannukset.

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

Ympäristöministeriö katsoi lausunnossaan, että alusjätedirektiivin kansallisessa täytäntöönpanossa tulisi ottaa tarkemmin huomioon EU:n kiertotalouspaketin aiheuttamat muutokset Suomen jätelainsäädäntöön. Merenkulun ympäristönsuojelulaisissa tulisi ympäristöministeriön mukaan selvemmin määritellä jätelain ja merenkulun ympäristönsuojelulain rajapinnat, jotta satamatoimija tietää, kuinka jätehuolto satamassa tulee lainsäädännön mukaisesti järjestää. Esityksessä on pyritty huomioimaan kansallisten yhdyskuntajätettä koskevien jätelainsäädännön tiukentuminen säätämällä suurten satamien (käytännössä kauppamerenkulun satamien) yhdyskuntajätejakeiden vastaanottovelvoitteista. Samalla merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun asetukseen kaavaillut säännökset unionin lainsäädännöstä johtuvat käytöstä poistettujen akkujen ja paristojen sekä sähkö- ja elektroniikkaromu vastaanotosta nostettaisiin lain tasolle. Ympäristöministeriö ehdotti yhdyskuntajätejakeiden vastaanoton laajentamista kaikkiin satamiin, mutta kustannussyistä se ehdotetaan rajattavan vain kauppamerenkulun satamiin.

---

<sup>12</sup> Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2021, 1272/2020.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Rikkipäästömaksu*

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

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

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

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

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

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

Ympäristöministeriö katsoo, että kaikki lastin siirrot pitäisi toteuttaa vain satamissa ja erikseen nimetyillä alueilla. Sääntelyssä olisi ympäristöministeriön mukaan erityisesti hyvä huomioida lannoitelastit. Alusten operoidessa Itämerellä tulisi huomioida, että kyse on äärimmäisen rehevöityneestä ja herkästä merialueesta. Vaikka lannoitteita ei ole MARPOL-yleissopimuksessa määritelty haitallisiksi aineiksi, Itämerellä lannoitteiden päätyminen mereen lisää merkittävästi rehevöitymistä ja aiheuttaa haittaa meriluonnolle. Sääntelyä ei ole jatkovalmistelussa ehdotettu laajennettavan kaikkiin lasteihin, koska monien vaarattomien lastien siirto on usein turvallisempaa toteuttaa liikkeessä kuin ankkurissa. Siksi siirtojen rajaaminen tietyille alueille ei olisi tarkoituksenmukaista. Lannoitelastien siirtojen sääntely on puolestaan hyvin haastavaa lannoitteiden määrittelyn vaikeuden vuoksi. Lisäksi lannoitelasteja ei viranomaisten tiedon mukaan juuri siirretä merellä, joten niiden sääntelyä ei jatkovalmistelussa katsottu tarpeelliseksi.

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

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

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

#### *Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin*

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

#### *Muut merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetyt muutokset*

Ympäristöministeriö piti merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 9 kohdaksi esitettyä biopolttoaineen määritelmää tarpeellisenä ja kannatettavana lisäyksenä ottaen huomioon uuden sukupolven polttoaineiden käytön lisääntyminen merenkulussa. Ympäristöministeriö piti myös rikosoikeudellisen rangaistuksen ulottaminen näiden aineiden päästöihin on paikallaan.

#### *Alusturvallisuuslaki*

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

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

#### *Alusrekisterilaki*

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

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

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

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

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



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

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

#### *Turvatoimilaki*

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

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

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

#### *Laivavarustelaki*

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

#### *Jatkovalmistelu ja täydentävä lausuntokierros*

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

## **7 Säännöskohtaiset perustelut**

### **7.1 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

#### **1 luku Yleiset säännökset**

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

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

Pykälään ehdotetaan lisättävän uudeksi 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 energiantensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa (MEPC.1/Circ.879) tarkoitettuja energiantensiivisiä 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-sanan 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 41 kohdassa, päästövähentämismenetelmä 42 kohdassa, rikinoksidipäästöjen valvonta-alue 43 kohdassa ja typen oksidipäästöjen valvonta-alue 57 kohdassa. Rikin ja typen oksidipäästöjen valvonta-alueiden määritelmässä ehdotetaan lisäksi viitattavan jatkossa IMon sijasta Kansainväliseen merenkulkujärjestöön.

Uudeksi 44 kohdaksi lakiin ehdotetaan SafeSeaNet-järjestelmän määritelmää, johon viitataan 10 luvun 3 §:ssä. Määritelmässä viitataan unionin seurantadirektiiviin, jossa kyseisestä merenkulun tiedonvaihtojärjestelmästä säädetään.

Pykälän 45 kohdassa säädettäisiin sataman määritelmästä. Määritelmä perustuisi nykyiseen sataman määritelmään (56 kohta). Määritelmään tehtäisiin alusjätedirektiivin 2 artiklan 9 kohdan mukaisesti lisäys, että myös mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue luetaan satamaksi. On syytä huomata, että alusjätedirektiivin mukainen sataman määritelmä ei sisällä sataman vähäisyyteen perustuvaa rajausta. Kyse on kansallisesta ratkaisusta, joka on ollut sataman määritelmässä vanhan alusjätedirektiivin täytäntöönpanosta lähtien.<sup>13</sup> Rajauksen tarkoituksena on varmistaa, ettei lain 9 ja 10 lukujen sääntely soveltuisi vähäisimpiin satamiin. Siten satamana ei pidettäisi esimerkiksi soutuveneidien rantasäilytyspaikkoja tai luonnonsatamia, joissa on veneiden kiinnittämistä varten vain koukkuja tai muita yksinkertaisia rakenteita, eikä retkisatamia, joissa ei ole palveluita. Myös venevalkamat rajautuisivat sääntelyn ulkopuolelle. Satamaksi ei myöskään luettaisi laitureita, joita käytetään lyhytaikaiseen asiointiin, kuten kauppa- ja jakeluaseman laitureita, jos niihin ei liity muuta satamatoimintaa. Myöskään vähäiselle alusmäärälle tarkoitettua laituria ei pidettäisi satamana. Tähän asti huvivenesatamien osalta vähäisen alusmäärän rajan on käytännössä tulkittu kulkevan 50 venepaikassa tai talvisäilytyspaikassa, koska merenkulun ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (76/2010) säädetyt jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevat vaatimukset ovat koskeneet vain vähintään 50-paikkaisia huvivenesatamia. Tätä tulkintaa olisi kuitenkin syytä tarkentaa, ja lähtökohtaisesti vähintään 25-paikkaiset huvivenesatamat tulisi jatkossa tulkita ei-vähäisiksi. Tältä osin on syytä viitata lain 1 luvun 3 §:ään ehdotettuun rajaukseen, jonka mukaan sisävesillä 9 ja 10 lukujen säännöksiä ei sovellettaisi alle 50-paikkaisiin satamiin. Koska unionin alusjätesääntelyn laajentaminen sisävesille on kansallinen lisä, tarkoituksena on, ettei uudistetun direktiivin täytäntöönpanosta aiheudu sisävesien pienille huvivenesatamille uusia vaatimuksia. Voimassa olevan sääntelyn perustelujen mukaan paikkaa käyttävien alusten laatu ei vaikuta siihen, pidetäänkö sitä satamana vai ei. Jatkossakaan ei ole tarkoituksena, että tietynlaisten veneiden tai alusten käyttämät satamat rajattaisiin automaattisesti sääntelyn ulkopuolelle, mutta alustyyppi voi vaikuttaa osaltaan vähäisyyden arviointiin. Esimerkiksi yksinomaan

---

<sup>13</sup> Nyt jo kumotun aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) lailla 933/2003 säädetty 2 a §, joka tuli voimaan 1.1.2004.

soutuveneiden käyttämä satama on lähtökohtaisesti vähäisempi kuin satama, joka palvelee moottoroituja, käymälällä varustettuja retkiveneitä. Huvivenesatamien lisäksi vähäisiksi satamiksi olisi mahdollista tulkita myös vapaa-ajan kalastukseen käytettäviä satamia, jos niiden rakenteet sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Yhteysalusten, vesibussien ja muiden pienten kotimaan liikenteessä toimivien matkustaja-alusten käyttämien laitureiden rajaukselle sääntelyn ulkopuolelle ei ole enää perusteita, koska mainittujen alusten jätemääriä ei voi pitää vähäisinä. Saariston yhteysalus- ja vesibussisatamien vaatimusten kohtuullistamiseksi luvun 3 §:ssä ehdotetaan kuitenkin säädettävän, että 9 ja 10 lukujen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle suljettaisiin ne kotimaanliikenteessä toimivat kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin matkustaja-aluksia palvelevat satamat, joihin alukset eivät jätä jätteitä. Maantielautojen laitureita ei kuitenkaan pidettäisi satamina, koska liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaan maantielautat laitureineen ovat osa maantietä. Sataman pitäjien velvoitteiden sekä viranomaisten valvontatehtävien helpottamiseksi sataman määritelmän muutoksista on tarkoitus viestiä toimijoille ennen lain voimaantuloa. On kuitenkin syytä huomata, että vaikka vähäiset satamat rajataan sääntelyn ulkopuolelle sataman vähäisyyden perusteella, niitä koskee jätelain 28 §:n yleinen jätehuollon järjestämisvelvollisuus. Lisäksi jätelain 76 §:n mukaan sataman pitäjän on järjestettävä roskaantumisen ehkäisemiseksi alueella riittävä jätteen keräys ja muut jätehuollon palvelut. Siten myös vähäisen sataman pitäjän on huolehdittava siitä, ettei satamatoiminta aiheuta roskaantumista, sekä tarvittaessa jätehuolto syntyvälle jätteelle.

Sataman pitäjän määritelmästä säädettäisiin pykälän *46 kohdassa*. Erona nykyiseen 57 kohdan sataman pitäjän määritelmään olisi, että sataman pitäjä olisi oikeushenkilö. Kyseessä on kansallinen tarkennus, jolla pyritään varmistamaan, etteivät sataman pitäjälle tulevat vaatimukset kohdistu yksityisiin kiinteistönomistajiin, kuten mökkeilijöihin.

Uutena *47 kohtana* ehdotetaan määriteltävän unionin satamapalveluasetus, johon viitattaisiin lain 10 lukuun ehdotettavissa muutoksissa.

Uudeksi *48 kohdaksi* ehdotettu satamassa olevan vastaanottolaitteen määritelmä vastaisi alusjätedirektiivin mukaisen satamassa olevan vastaanottolaitteen määritelmään. Kelluvalla laitteella tarkoitettaisiin esimerkiksi jätteiden vastaanottamiseen käytettävää proomua tai muuta alusta, liikkuvalla laitteella puolestaan esimerkiksi jäte- tai loka-autoa, joka vastaanottaa aluksilta peräisin olevaa jätettä. Määritelmään viitattaisiin 9 lukuun ehdotetuissa muutoksissa.

Uudeksi *50 kohdaksi* ehdotetaan seurantadirektiivin määritelmää. Direktiivin määrittely olisi tarpeen 10 ja 12 lukuun 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 alueneri (*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*), kemikaalisäiliöalue (*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*), painolastivesiyleissopimus (*39 kohta*), Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen alus (*40 kohta*), sedimentit (*49 kohta*), sisävesialue (*51 kohta*), sisävesialus (*52 kohta*), SOLAS-yleissopimus (*53 kohta*), Suomen vesialue (*54 kohta*), talousvyöhyke (*55 kohta*), TBT-asetus

(56 kohta), valmiste (58 kohta), ympäristön pilaantuminen (59 kohta), öljy (60 kohta), öljypitoinen seos (61 kohta), öljysäiliöalus (62 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. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos ovat järjestäneet jätehuollon omilla satamissaan, joten soveltamisalarajauksella ei käytännössä ole vaikutusta esimerkiksi ympäristönsuojelun tason kannalta. Esimerkiksi Puolustusvoimien satamissa sovelletaan koko Puolustusvoimia koskevaa ympäristönsuojeluohjetta sekä varuskuntaakohtaisia jätehuoltosuunnitelmia. Puolustusvoimilla on sisäisessä käytössä myös satamarakenteet kuvaavia karttoja, joissa on kuvattu eri jätejakeiden vastaanottopisteet.

Momentin 2 kohdalla puolestaan rajattaisiin 9 ja 10 lukujen soveltamisalan ulkopuolelle sisävesillä sijaitsevat huvivenesatamat, joissa on alle 50 venepaikkaa tai veneiden talvitelakointipaikkaa. Alusjätedirektiivi soveltuu vain merialueiden rannoilla sijaitseviin satamiin, mutta kansallisesti aluksilta peräisin olevien jätteiden jättämistä satamaan koskevaa sääntelyä on sovellettu myös sisävesillä. Momentin 2 kohdan rajauksella pyritäänkin varmistamaan, että kansallisen sääntelyn soveltamisala ei laajentuisi kohtuuttomasti sisävesillä sijaitsevien satamien osalta sataman määritelmän tulkinnassa tapahtuvasta muutoksesta huolimatta.

Momentin 3 kohdalla rajattaisiin 9 ja 10 lukujen sääntelyn ulkopuolelle yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia palvelevat satamat, joihin kyseiset alukset eivät toimita jätteitä. Säännöksen tarkoituksena on sulkea 9 luvun mukaisten jätehuollon järjestämisvelvoitteiden ulkopuolelle etenkin saaristokohteet, joissa yhteysalukset ja vesibussit vierailevat. Mainitut alukset liikennöivät yleensä tietyllä reitillä, jonka varrella alus jättää jätteitä vain yhteen tai korkeintaan kahteen satamaan. Esimerkiksi saariston yhteysaluksilla on jätehuoltosopimukset niin kutsutuissa kotilaitureissaan, joista käsin ne liikennöivät. Tällaiset pienet matkustaja-alukset eivät jätä jätteitä saaristosatamiin, vaan päinvastoin jopa kuljettavat saarilla syntynyttä jätettä

mantereelle. Siten jätehuollon järjestäminen näissä reitin varrella olevissa vierailusatamissa olisi turhaa.

Pykälän 1 ja 2 momentti säilyisivät nykyisessä muodossaan.

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

**1 §.** *Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset.* Pykälää ehdotetaan muutettavan kokonaisuudessaan. Nykyiset säännökset säilyisivät kuitenkin sisällöllisesti ennallaan, mutta nykyisten 2 ja 3 momenttien väliin lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin päästökielton soveltamisesta myös muihin kuin kivennäispohjaisiin öljyihin. Nykyisen 3 momentin sääntely siirtyisi samalla 4 momenttiin. Nykyinen päästökielto koskee vain MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia öljyjä, mutta ehdotus laajentaisi päästökielton koskemaan myös sellaisia öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä ja muita niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä haitallisia aineita. Nämä aineet ovat meriympäristön kannalta yhtä haitallisia kuin kivennäisöljypohjaiset aineet. Niitä myös käytetään aluksilla koneistoissa taikka polttoaineena vastaavalla tavalla kuin kivennäisöljyjä. Valvonta- ja torjuntaviranomaiset myös käyttävät samoja menetelmiä tämän ainejoukon valvontaan ja torjuntaan, joten olisi perusteltua, että niistä säännellään yhdenmukaisesti, jolloin erottelua kivennäisöljyjen ja ei-kivennäispohjaisten öljyjen välillä ei tarvitsisi sanktiota määrättäessä tehdä. Öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita haitallisia hiilivedyiksi luokiteltavia aineita tai niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä muita haitallisia aineita ei saisi myöskään päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella tai Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta. Merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 5 kohdasta johtuen öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita haitallisia hiilivedyiksi luokiteltavia aineita tai niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä muita haitallisia aineita koskeva päästökielto ei kuitenkaan koskisi ulkomaisia aluksia talousvyöhykkeellä siltä osin kuin kyseisten aineiden mereen päästämistä ei ole kielletty MARPOL-yleissopimuksessa tai sen nojalla annetuissa kansainvälisissä säädöksissä. Näin ollen tällaisten päästöjen osalta valvovan viranomaisen tulisi kuitenkin edelleen selvittää onko kyse MARPOL-yleissopimuksen I liitteen tarkoittamasta kivennäisöljypäästöstä vai muusta päästöstä.

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

**3 §.** *Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset, 4 §.* *Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset, 5 §.* *Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle, 6 §.* *Öljypäiväkirja, 7 §.* *IOPP-todistuskirja, 9 §.* *Porauslautat ja muut alustat sekä 10 §.* *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 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 välisistä 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 kivennäispolttoaineiden, kaasupolttoaineiden ja biopolttoaineiden toimittaminen alukselta toiseen. Ehdotuksella pyritään varmistamaan, että sääntely kattaa kaikki aineet, jotka

voivat veteen päätyessään aiheuttaa ympäristön pilaantumista. Näiden lastien ja jätteiden siirtojen lisäksi sääntelyn on tarkoitus kattaa alusten välinen polttoaineiden toimittaminen aluksen omaa käyttöä varten. Polttoaineen toimittamisella tarkoitettaisiin raakaöljystä saatavien nestemäisten polttoaineiden, biopolttoaineiden ja kaasupolttoaineiden toimituksia.

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

Pykälän 1 momentin mukaan luvun säännöksiä sovellettaisiin lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä 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 kaasuoiljyt. 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 oC . 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 soveltuminen olisi meriturvallisuussyistä ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi perusteltua laajentaa kaikkiin ehdotettuihin 2 a luvussa tarkoitettuihin siirtoihin ja polttoaineen toimituksiin.

Pykälän 4 momentin mukaan luvun säännöksiä ei sovellettaisi Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen 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 osoitettuja alueita koskeva sääntely 2 §:ään ja muutettaisiin sitä vastaamaan luvun uutta soveltamisalaa. Siten 2 § koskisi 1 §:ssä tarkoitettujen siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitettuja alueita. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 1 §:ssä tarkoitettujen siirrot ja toimitukset olisi sallittu vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Momentti vastaisi siten siirtojen ja toimitusten kattavuutta lukuun ottamatta nykyistä 1 §:n 1 momenttia.

Toistaiseksi öljylastinsiirtojen toteuttamista varten on nimetty kaksi aluetta. Nämä alueet ovat Kalbådagrundin ankkuripaikka Suomenlahdella ja Svartbäckin ankkuripaikka Porvoon Kilpilahden edustalla.<sup>14</sup> Sääntelyn kohteen laajentuessa lienee tarpeen nimetä uusia alueita. Tarkoituksena on, että siirroille osoitettaisiin alueita Suomen aluevesien ulkorajan ulkopuolelta Suomen talousvyöhykkeeltä vain poikkeuksellisissa tilanteissa, jotta varmistettaisiin Rajavartiolaitoksen edellytykset valvoa operaatioita ja tarpeen vaatiessa ryhtyä esimerkiksi torjuntatoimenpiteisiin. Mahdollinen merellisen ympäristövahingon torjunta voisi vaikeutua huomioiden pitkät etäisyydet sekä myös sääolosuhteiden vaikutukset esimerkiksi merenkäynnin ja aallokon haitatessa torjuntatyötä. Kuten sisäministeriön rajavartio-osasto lausui hallituksen esitysluonnoksesta, Suomen talousvyöhykkeellä mereen joutunut vaarallinen tai haitallinen aine voi myös nopeastikin ajautua toisen valtion talousvyöhykkeelle tai aluevesille, mikä voi osaltaan tuoda lisää haasteita torjuntatyöhön sekä mahdollisiin korvaus- ja vastuukysymyksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto nimeäisi meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Metsähallituksen, Tullin, Väyläviraston, alueen pelastustoimen pelastusviranomaisen ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa, 1 §:ssä tarkoitettuja alueita 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 Liikenne-

---

<sup>14</sup> Liikenteen turvallisuusviraston päätös 19.12.2017, Dnro TRAFI/398315/03.04.01.00/2017



ja viestintävirastolle lisättäisiin luvun 6 §:ään toimivalta antaa määräyksiä alueista, joilla siirrot ja toimitus on sallittu.

Pykälän 3 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetyistä, 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 tekeville aluksilla on jo sellainen. Tyypillisesti menettelytapaohje sisältyy aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään, joka perustuu IMO:n kansainväliseen johtamissäännöstöön laivojen turvallisesta toiminnasta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (ISM-säännöstö). ISM-säännöstö on saatettu Euroopan unionin alueella voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 336/2006 kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta. Velvollisuutta sisällyttää 2 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään ei kuitenkaan olisi.

**4 §.** *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 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteiden siirtoja sekä polttoaineen toimituksia koskevan ennakkoilmoituksen sisällöstä. Säännös korvaisi nykyisen 3 §:n 2 momentin, jonka mukaan öljylastien STS-siirtoa koskevaan ennakkoilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 42 säännön mukaiset tiedot. Momentissa tarkoitettujen siirtojen ja toimitusten ennakkoilmoituksen sisällöstä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Öljylastinsiirtojen osalta asetuksessa on tarkoitus säätää, että ilmoitukseen tulisi sisällyttää mainitun 42 säännön mukaiset tiedot. Muiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten osalta ilmoitettavia tietoja koskevat vaatimukset olisivat soveltuvilta osin vastaavat kuin öljylastinsiirtoja koskevat vaatimukset. Siten ennakkoilmoituksen yhteydessä olisi tarkoitus vaatia operaatioon osallistuvien alusten perustietojen, suunnitellun operaation alkamispäivämäärää, kestoja ja maantieteellistä sijaintia, siirron suorittamistapaa, siirrettävän lastin tai toimitettavan polttoaineen tyyppiä ja määrää sekä operaation palveluntarjoajaa tai kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevien tietojen toimittamista. Lisäksi vaadittaisiin vahvistusta siitä, että aluksella on 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje.

Pykälän 4 momentti koskisi tietojen antamista poikkeustilanteissa, joissa kaikkia 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei olisi saatavilla 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta. Säännös vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 4 momenttia, mutta säännökseen lisättäisiin sääntelyn kohteen laajentamisesta kaikkien haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoihin ja polttoaineiden toimituksiin edellyttämät muutokset. Momentissa säädettäisiin, että siirrosta tai toimituksesta olisi ilmoitettava vähintään 48 tuntia ennen sen toteuttamista, vaikka kaikkia 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei olisi vielä saatavilla. Lisäksi puuttuvat tiedot olisi toimitettava viranomaisille niin pian kuin mahdollista. Edelleen 5 momentissa säädettäisiin myös ilmoitettavien tietojen päivittämisestä. Jos 3 momenteissa tarkoitettut tiedot muuttuisivat ennen suunnitellun siirron tai toimituksen toteuttamista, olisi siitä jatkossa välittömästi ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

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

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta kieltää suunniteltu yksittäinen 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus meriympäristön suojeluun tai alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä erityisistä syistä. Säännös vastaisi pääpiirteissään nykyisen 1 §:n 4 momenttia. Säännös siirrettäisiin alueiden nimeämistä koskevasta pykälästä ennakkoilmoituksia koskevaan pykälään, koska kielto perustuisi ennakkoilmoituksista saatavien tietojen perusteella tehtävään harkintaan. Sisällöllisesti pykälässä olisi uutta se, että jatkossa kielto 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 muulle 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 siirrossa tai toimituksessa käytetyllä aluksella olisi oltava siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö. Tällaisesta vaatimuksesta säädetään öljylastin STS-siirtoihin osallistuvien alusten osalta nykyisen 4 §:n ensimmäisessä lauseessa.

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

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

**7 §.** *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Nykyisen 6 §:n säännökset tarkemmista säännöksistä ja määräyksistä siirrettäisiin muutettuina uuteen 7 §:ään. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nykyisen 6 §:n 1 momentin mukaisesti asetuksenantovaltuudesta. Aiemmasta poiketen valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa myös 2 a luvun soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä, kun nykyisin asetusten on tullut liittyä Suomen kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin säädösten soveltamiseen. Siirtojen toteuttamiseen liittyviä järjestelyjä ja rajoituksia koskeva asetuksenantovaltuus päivitetäisiin siten, että se kattaisi 1

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

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

### **3 luku Öljypäästömaksu**

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

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

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 viranomainen sisävesillä tapahtuvien öljypäästöjen osalta, joten muutoksella ei olisi merkitystä käytännön valvonnan kannalta. Erona olisi vaihtoehtoinen, rikosoikeudellinen rangaistusta tehokkaampi ja taloudellisesti tuntuvampi hallinnollinen prosessi, jolla tapahtuneesta öljypäästöstä sanktioitaisiin. Maksun määräisi, kuten merialueellakin, Rajavartiolaitos lain 3 luvun 5 §:n nojalla. Suoritettuaan tutkinnan poliisi valvovana viranomaisena ilmoittaisi Rajavartiolaitokselle tarvittavat tiedot maksun määräämiseksi. Nykyisen lain 3 luvun 6 §:ssä säädetään Rajavartiolaitoksen oikeudesta pysäyttää alus 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Saman luvun 8 §:ssä säädetään virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa. Koska Rajavartiolaitos on maksun määräävä viranomainen, on se myös oikea viranomainen tekemään päätöksen mahdollisesta aluksen 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. Merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 5 kohdasta johtuen päästökielton ja siten öljypäästömaksun laajennus muihin kuin kivennäispohjaisiin haitallisiin hiilivedyksi luokiteltaviin aineisiin tai niiden kaltaisesti aluksella käytettäviin muihin haitallisiin aineisiin ei kuitenkaan koskisi ulkomaista alusta Suomen talousvyöhykkeellä siltä osin kuin aineiden mereen päästäminen ei ole kiellettyä MARPOL-yleissopimuksessa tai sen nojalla annetuissa kansainvälisissä säädöksissä.

**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 §.** Menettelytapaohjekirja; **7 §.** Lastipäiväkirja; **8 §.** Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat; **9 §.** Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta; **10 §.** Tarkemmat säännökset ja määräykset. Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 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>15</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 kielioipillisiä 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 alakohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen

---

<sup>15</sup> Hallituksen esitys 248/2009 vp, s. 68.

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

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

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

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

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

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

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

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

**15 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset.** Luvun 15 §:n 1 momentissa säädettyjä asetuksenantovaltuuksia ehdotetaan täydennettävän siten, että asetuksella olisi mahdollista säätää 12 ja 12 a §:ssä tarkoitetuista näytteiden otosta ja analysoinnista sekä tietojen raportoinnista Liikenne- ja viestintävirastolle.

## **7 a luku Alusten energiatehokkuus**

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

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

**4 §. Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 kohta, jonka mukaan painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun säännöksiä ei sovellettaisi ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimusperusteisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja valtiosopimusperusteisesti. Soveltamisalan rajaus perustuisi kansainvälisen painolastivesiyleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan e alakohtaan, jonka mukaan yleissopimusta ei sovelleta valtion operoimaan ei-kaupallisessa käytössä olevaan alukseen. Sopimus edellyttää kuitenkin, että myös nämä alukset noudattavat sopimusta niin pitkälle kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Painolastivesisääntely edellyttää, että aluksiin asennetaan



painolastivesien käsittelylaitteisto. Rakenteellisista syistä suurien käsittelylaitteistojen asentaminen aluksille olisi haastavaa ja kallista. Ennen vuotta 1990 rakennettujen alusten jäljellä oleva käyttöikä on myös rajallinen. Uusiin jäänmurtajiin laitteistot olisi asennettava. Ehdotettu muutos koskisi neljää jäänmurtajaa, jotka tuottavat jäänmurtopalveluja Väylävirastolle sopimus pohjaisesti, sekä kaikkia ulkomaisia aluksia, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja valtiosopimusten nojalla. Toistaiseksi tällaisia valtiosopimuksia on tehty Ruotsin ja Venäjän kanssa.

## **9 luku** *Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa*

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 lukua ehdotetaan muutettavan alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla. Muutokset on kuvattu alla pykäläkohtaisesti. Luvun otsikko ehdotetaan muutettavan 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 käytävistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja -määrät, tarkennettaisiin siten, että siinä lueteltaisiin riittävyuden arvioinnissa huomioon otettavat tekijät siten kuin alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säännellään. Vastaanotto laite voisi olla joko kiinteä taikka kelluva tai liikuteltava laite kuten proomu tai jäteauto. Momentin sanamuotoja täsmennettäisiin muutenkin direktiivin mukaisiksi. On syytä huomata, että kyseessä on pääsääntö, joka koskee kaikkia satamia niiden käyttötarkoituksesta ja niitä käyttävien alusten tai veneiden tyypistä riippumatta. Tätä sääntöä tarkennettaisiin kauppamerenkulun satamien osalta 1 §:n 2 momentissa, korjaussatamien osalta 2 §:ssä, kalastussatamien osalta 3 §:ssä ja huvivenesatamien osalta 4 §:ssä. On mahdollista, että satamassa käy erilaisia aluksia, kuten vaikka sekä kalastusaluksia että huviveneitä. Tällöin satamassa tulee olla riittävät vastaanottolaitteet sitä käyttäviltä kalastusaluksilta ja huviveneiltä tuleville jätteille sekä täyttää kalastussatamia ja huvivenesatamia koskevat erilliskeräysvaatimukset, joista säädetään 3 ja 4 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin jätelajit, joita varten satamassa on järjestettävä erilliskeräys eli erilliset vastaanottolaitteet. Erilliskeräysvaatimuksista säädetään nykyisin 1 momentissa. Vaatimukset perustuvat Helsingin sopimuksen IV liitteen 6 määräykseen, joka koskee aluksille kohdistettua tiettyjen jätteiden jättöpakkoa. Jättöpakon vastinparina on haluttu säätää sataman pitäjän velvollisuudesta järjestää kyseisten jätteiden vastaanotto satamassa. Erikseen vastaanotettavia jätelajeja olisivat öljypitoiset jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet, käymäläjätevedet, kiinteät jätteet ja pakokaasujen puhdistusjätteet. Alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan ja parhaillaan päivitettävän kansallisen jätelainsäädännön mukaisten vaatimusten huomioon ottamiseksi momentissa ehdotettaisiin edellytettävän myös käytettyjen paristojen ja akkujen, sähkö- ja elektroniikkaromun, biojätteen, kuitupakkausjätteen, muovipakkausjätteen, lasipakkausjätteen sekä metallipakkausjätteen ja muun pienikokoisen metallijätteen vastaanottoa. Lakiteknisenä 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. Näin ollen esimerkiksi satamissa, joiden kautta kulkee irtolastia kuljettavaa rahtiliikennettä, tulee olla riittävät vastaanottolaitteistot myös lastijäämien ja ruumanpesuvesien vastaanottamiseen. Siten öljyiset jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet ja kiinteät jätteet pitäisivät sisällään myös näitä aineita sisältävät lastijäämät.

Lisäksi on syytä huomata, että muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden ja niistä johdettujen tuotteiden terveystieteiden ja asetuksen (EY) N:o 1774/2002 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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 sekä vastaavia kotimaanliikenteessä liikennevälineitä pieniä matkustaja-aluksia palvelevat satamat. Vaikka alukset tyypillisesti käyvät tällaisissa satamissa tiheästi, niiltä peräisin olevien jätelajien määrä on usein vähäinen. Esimerkiksi haitallisia nestemäisiä aineita ja pakokaasujen puhdistusjätteitä tällaisiin satamiin ei yleensä kertyisi. Näitä satamia koskisi kuitenkin 1 §:n 1 momentin pääsääntö, jonka mukaan satamissa olisi oltava riittävät erilliset vastaanottolaitteet satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. Siten kunkin sataman pitäjän tulisi arvioida vastaanottolaitteiden riittävyttä satamaa käyttävien alusten tarpeista lähtien.

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

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

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

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

**3 §.** *Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa.* Nykyisin sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva 3 § muutettaisiin koskemaan jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa ja sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 5 §:ään. Pykälän mukaan 1 §:n 2 momentissa säädetyt jätteiden erilliskeräysvaatimukset eivät

koskisi kalastussatamia. Kalastussatama määriteltäisiin satamaksi, joka on pääasiassa 1 luvun 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettujen kalastusaluksien käytössä. Kalastussatamia koskee 9 luvun 1 §:n pääsääntö eli vaatimus riittävien vastaanottolaitteiden järjestämiseen satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon riittävien vastaanottolaitteiden järjestämiseen.

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

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan 4 § muodostaisi poikkeuksen 1 §:n 2 momentin satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista. Huviveneilyssä kertyy vähemmän jätettä ja vähemmän eri jätelajeja kuin kauppamerenkulussa, joten huvivenesatamien pitäjille asetetut vaatimukset vastaanottolaitteiden järjestämisestä voivat olla kevyemmät kuin muilla satamilla. Kaikissa huvivenesatamissa olisi kuitenkin 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaisesti järjestettävä erilliskeräys satamaa tavanomaisesti käyttäviltä huviveneiltä peräisin oleville jätteille. Lisäksi on syytä huomata, että jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevat vaatimukset koskisivat vain oikeushenkilöiden pitämiä satamia, sillä lain 1 luvun 2 §:n 49 kohdassa sataman pitäjä määriteltäisiin oikeushenkilöksi. Siten yksityishenkilöiden omat satamat rajautuisivat siten huvivenesatamia koskevan sääntelyn ulkopuolelle.

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

Niin kutsuttujen kotisatamien vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista säädettäisiin erikseen 3 momentissa. Kotisatamilla tarkoitetaan huvivenesatamia, joissa alukset ovat kiinnittyneenä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä. Näissä satamissa tulisi järjestää öljypitoisten jätteiden, käymäläjätevesien, sekalaisen yhdyskuntajätteen ja vaarallisten jätteiden vastaanotto. Kyse olisi direktiivin pääsäännön tulkinnasta: veneistä jätetään eniten jätteitä kotisatamiin, koska niiden huolto suoritetaan kotisatamissa. Mainittuja jättejakeita kertyy lähtökohtaisesti kaikkiin kotisatamiin vähintään pieniä määriä, joten niiden keräämistä edellytettäisiin kaikissa kotisatamissa. Jos kotisatamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta olisi

tarpeen jättää satamaan myös muita jättejakeita, tulisi sataman pitäjän 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaan järjestää vastaanotto myös näille jättejakeille.

Pykälän 4 momentin nojalla huvivenesatamien pitäjät voisivat poiketa 2 ja 3 momentin sekä 1 §:n 1 momentin vaatimuksista järjestämällä jätteiden vastaanoton sopimalla toisen, lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Sataman pitäjän tulisi pitää tietoa tällaisesta järjestelystä sekä kyseisen vastaanottolaitteiston sijainnista ja aukioloajoista helposti saatavilla. Huvivenesataman jätteiden vastaanottoa mitoitettaessa tulee myös ottaa huomioon mahdollisista toisista huvivenesatamista tulevat käyttäjät ja niiden jätteet, jotta vastaanottolaitteet ovat riittävät kaikille käyttäjien jätteille. Pääpiirteisään samansisältöisesti säädetään merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 2 §:n 2 momentissa. Sääntely perustuu kansalliseen harkintaan.

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

vastaanottojärjestelyt, vaikka satamanpitäjä ei itse välttämättä vastaisi kyseisen jätelajin keräämisestä aluksilta. Myös muun muassa lastijäämien vastaanotto tulisi olla huomioituna jätehuoltosuunnitelmassa niiden kauppasatamien osalta, joihin kyseistä jätelajia jätetään.

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

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

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

Nykyisen 3 §:n 3 momentin mukainen vaatimus noudattaa jätehuoltosuunnitelmaa sen hyväksymisen jälkeen ehdotetaan sisällytettävän 5 §:n 5 momenttiin. Samalla edellytettäisiin jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisten toimien ja vastaanottolaitteiden kunnan 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 olisi esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle myös arvioitavaksi, ei vain hyväksyttäväksi. Kuten nykyisin, huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Erona nykyiseen sääntelyyn säädettäisiin, että kunnan ympäristönsuojeluviranomainen hyväksyisi myös sellaisten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat, joihin puretaan vuosittain alle 20 000 kilogrammaa saalista. Ehdotuksen taustalla on se, että monet pienet kalastussatamat sijaitsevat huvivenesatamien läheisyydessä. Siten olisi järkevää, että näiden satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy sama viranomainen. Muiden satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi nykyisen sääntelyn mukaisesti alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. 20 000 kilogramman purkumäärä on tarkoitus laskea viiden edellisen vuoden keskiarvona kalasaaliiden raportointiin perustuen.

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 tekniikoita jätteiden käsittelemiseksi. Momentin sanamuotoja myös tarkennettaisiin nykyiseen säännökseen verrattuna siten, että sataman pitäjältä vaadittaisiin jätehuoltosuunnitelman päivittämistä ja esittämistä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, kun nykyinen 4 §:n 2 momentti kattaa vain jätehuoltosuunnitelman tarkistamisen. Mainitulla ehdotuksella pyritään yhdenmukaistamaan kansallista säännöstä alusjätedirektiivin sääntelyn kanssa. 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 säädettävän määräyksenantovaltuudesta. Viittaus määräyksiin on siis turha, koska tällaisia määräyksiä ei ole mahdollista antaa.

Pykälän 4 momentiksi ehdotetaan uutta säännöstä, jonka mukaan toimivaltainen viranomainen voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa 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 säädettäisiin 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 puolentoista vuoden siirtymäaika, jonka aikana uusien vaatimusten mukaiset jätehuoltosuunnitelmat tulisi hyväksyttävä 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 tarkoitettut tiedot merenkulun tiedonhallintajärjestelmään ja unionin SafeSeaNet-järjestelmään. Vaatimus tietojen ilmoittamiseen SafeSeaNetissä perustuu alusjätedirektiivin 5 artiklan 2 kohdan toiseen alakohtaan. Tietojen ilmoittaminen merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä on tarpeen, jotta alukset saavat tiedon. Tarkoituksena on, että tiedot

olisi tulevaisuudessa mahdollista välittää merenkulun tiedonhallintajärjestelmästä suoraan SafeSeaNet-järjestelmään, kun järjestelmien välillä on tämän mahdollistava rajapinta. Toistaiseksi tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, joten tiedot pitää ilmoittaa molempiin järjestelmiin.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että 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 asetuksenantovaltuuksia koskevia säännös siirrettäisiin täydennettynä uuteen 10 §:ään.



Pykälän 1 momentin osalta ehdotetaan, että nykyisen lain mukaiset asetuksenantovaltuudet päivitetäisiin vastaamaan substanssipykäliin ehdotettavia muutoksia. Siten 1 kohdan asetuksenantovaltuus koskisi 1 §:ssä tarkoitettujen jätteiden vastaanottojärjestelyjen sijaan 1 §:ssä tarkoitettuja satamassa olevia vastaanottolaitteita. Viittaus 2 §:ssä tarkoitettuihin jätteiden vastaanottojärjestelyihin korjaussatamassa pysyisi nykyisessä muodossaan. Uusina asetuksenantovaltuuksina esitetään valtuutta tarkentaa jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa (3 §) ja huvivenesatamassa (4 §), ehdotetun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamista ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettuista ilmoittamista koskevia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella sekä alusjätedirektiivin 2 artiklan 4 kohdan ja 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettujen kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle. Momentin 1–4 kohtien mukaisilla asetuksenantovaltuuksilla on tarkoitus säätää muun muassa nykyisen merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti siitä, että jätteiden vastaanotto voidaan järjestää joko siten, että satamassa on pysyvä vastaanottolaitte tai siten, että satamaan tarvittaessa tilataan jätteiden vastaanottopalvelun. Ehdotetussa 7 kohdassa viitataan direktiivin säännöksiin, joissa puhutaan kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvästä jätteestä. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa käytettäisiin verkot-termin sijasta termiä havaspyydykset, jotta ilmaisu kattaisi verkkoihin rinnastettavat kalastuspyydykset. Direktiivin 8 artiklan 7 kohdan ensimmäinen alakohta edellyttää, että jäsenvaltiot keräävät kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvän jätteen määriä ja tilavuutta koskevia seurantatietoja ja toimittavat nämä seurantatiedot komissiolle. Saman kohdan toisen alakohtaan 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 kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän 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. Näillä näkymin ilmoittava viranomainen voisi olla Luonnonvarakeskus.

Asetuksella annettavien säännösten ulottamista koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia koskeva 2 momentti vastaisi sanatakkasti 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 vastaanottolaitteille asetettuja vaatimuksia. Pykälien otsikoiden ja momenttien terminologiaa tarkennettaisiin direktiivin mukaisesti siten, että sääntely koskisi alukselta peräisin olevia jätteitä, eikä alusjätteet 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 mukaiseksi 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). Toisin sanoen kaikki sellaiset Marpol-yleissopimuksen liitteiden I (öljy), II (haitalliset nestemäiset aineet), IV (käymäläjätevesi), V (kiinteä jäte) ja VI (ilman pilaantumiseen liittyvät) soveltamisalaan kuuluvia jätteet, joita syntyy aluksen matkan tai lastaus-, purkamis- ja puhdistustoimien aikana ja kalastustoiminnan aikana pyydyksiin kerääntynyt jäte tulee jättää sataman vastaanottolaitteisiin. Kiinteään jätteeseen lukeutuvat muovit, elintarvikkejätteet, kotitalousjätteet (esim. pahvi, paperi, lasi, metalli), ruokaöljy, jätteenpoltouunin tuhka, aluksen toiminnasta aiheutuva jäte, eläinten ruhot, pyydykset ja sähkö- ja elektroniikkaromu. Lisäksi momentissa tarkennettaisiin, että jätteet tulee jättää satamaan MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti eli ne aluksilta peräisin olevat jätteet, joita ei saa poistaa mereen, tulee toimittaa sataman vastaanottolaitteisiin.

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

Ehdotetun 1 §:n 3 momentti koskee poikkeuksia 1 momentissa ehdotetusta jättöpakosta ja vastaa siten muutettuna nykyisen 1 §:n 3 momenttia. Momentin johtolauseen kirjoitusasua on muutettu vastaamaan paremmin alusjätedirektiivin sääntelyä. Poikkeuksista jättöpakosta säädetään alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdassa. Ehdotetun 3 momentin 1 kohdassa säädettäisiin poikkeuksesta aluksille, joilla on jätettä varten riittävät erilliset varastotilat. Alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten osalta riittäviä varastotiloja arvioidaan alusjätedirektiivin 2 ja 3 liitteiden<sup>16</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 erikseen sekä seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten että sen soveltamisalaan kuulumattomien alusten osalta. Niistä on tarkoitus säätää kansallisesti valtioneuvoston asetuksella. Asetuksenantovaltuus sisällytettäisiin ehdotettavaan 6 §:ään

Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin (ESSF) alaisessa työryhmässä on valmisteltu riittävän varastotilan laskentamenetelmää koskevaa suositusta komissiolle. Laskentamenetelmäksi suositellaan yksinkertaista mallia, jossa riittävyys lasketaan jätteen

---

<sup>16</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.

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

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi 3 momentin estämättä edellyttää, että alus toimittaa kaikki jätteet satamaan, jos saatavilla olevien tietojen perusteella ei voida todeta, että aluksen 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 siirrettävään muutettuna 2 §:ään. Samalla nykyisin 2 §:ään sisällytetyt säännökset maksujärjestelmästä siirrettäisiin muutettuina 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, kalastusalueiden ja enintään 12 matkustajaa kuljettavien huviveneiden rajaamiselle 1 momentin vaatimusten ulkopuolelle ei ole tarvetta eikä perusteita. Sen sijaan 2 momentissa säädettäisiin alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan ja mainitun artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan sallimalla tavalla, että 1 momentin sääntely ei koske aluksia, jotka käyvät vain sataman ankkurointialueella, eikä satamapalveluissa käytettäviä aluksia.

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tositteluvelvollisuutta koskevista poikkeuksista. Alusjätedirektiivi sallii tositteluvelvollisuudesta 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 kuitintuotovelvollisuus ei koskisi satamia, jotka voivat vastaanottaa ainoastaan kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksia. Lisäksi vaatimuksena on, että satamassa on miehittämättömät vastaanottolaitteet. Siten pienen sataman rajana pidettäisiin kansallisesti sataman ympäristölupavelvollisuutta, joka ympäristönsuojelulain (527/2014) liitteen mukaan on se, että satama soveltuu kantavuudeltaan yli 1350 tonnin aluksille. Miehittämättömillä vastaanottolaitteilla tarkoitetaan, että satamassa ei ole henkilökuntaa ottamassa vastaan aluksilta peräisin olevia jätteitä eli aluksen henkilökunta toimittaa jätteet itse alukselta satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Tositteluvelvollisuutta koskevan vapautuksen ehdot täyttävän sataman olisi ilmoitettava jätteenhoito-suunnitelman hyväksymisen

yhteydessä haluavansa vapautuksen velvollisuudesta. Jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen olisi tällöin ilmoitettava tällaisen sataman nimi ja sijainti SafeSeaNet-järjestelmään. Tiedot ilmoitettaisiin SafeSeaNetiin kuitenkin vain niiden satamien osalta, joissa käy seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Tietojen ilmoittaminen on perusteltua, koska poikkeusten ilmoittamisella pyritään varmistamaan alusten tiedonsaanti, ja SafeSeaNet-järjestelmää käyttävät vain seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvat alukset.

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

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

**4 §.** *Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut.* Nykyisen 2 §:n mukainen alusjätteistä ja lastijätteistä perittäviä maksuja koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 4 §:ään. Nykyinen sääntely kattaa jo pääpiirteissään alusjätedirektiivin kustannusten kattamiseen käytettäviä järjestelmiä koskevan 8 artiklan vaatimukset, mutta 4 §:ään nyt tehtäisiin alusjätedirektiivin täytäntöönpanon edellyttämät muutokset. Ehdotetun 1 luvun 2 §:n 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 alakohtaan perustuen, että kiinteisiin jätteisiin luettaisiin kuuluvaksi myös kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvä jäte. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohdan mukaisesti säädettäisiin, että ilman erityismaksua katetaan myös välilliset hallintokustannukset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maksuista, joita aluksilta peräisin olevien jätteiden jättämisestä peritään jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella, eli niin kutsutuista suorista

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

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

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

Pykälän 5 momentin mukaisesti maksut voisivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun tai muuhun sataman käyttöoikeudesta perittävään maksuun. Vastaavan kaltainen säännös sisältyy myös nykyiseen 3 §:ään. Satamamaksuun sisältyvien aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottamisesta perittävien maksujen osuus satamamaksusta tulee ilmoittaa sen

varmistamiseksi, että maksut ovat kohtuullisia ja tasapuolisia ja että ne vastaavat käytettävissä olevien laitteiden ja palvelujen kustannuksia.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin poikkeuksista aluksista perittävistä maksuista. Momentin mukaan maksuja ei perittäisi aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on vapauttanut 10 luvun 5 §:n nojalla alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta. Vapautussäntely perustuu alusjätedirektiivin 9 artiklaan. Vapautuksen ehtona on jätehuoltosopimus jossain aluksen reitin varrella olevassa satamassa, joten jätteiden vastaanotosta vastaava sopimuspuoli perii alukselta maksun sen jättämisestä jätteistä tämän sopimuksen perusteella. Siten alukselta ei ole tarpeen periä maksua alusjätedirektiivin 8 artiklassa ja merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 5 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Maksuja ei perittäisi myöskään satamapalveluasetuksessa 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 alakohta sallii tällaisen poikkeuksen maksuvelvollisuudesta. Toisin kuin nykyisessä poikkeuksia koskevassa 2 §:n 4 momentissa on säädetty, maksuja perittäisiin myös huviveneiltä ja matkustaja-aluksilta, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa, sillä alusjätedirektiivi ei salli näiden alustyyppien sulkemista maksujärjestelmän ulkopuolelle.

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

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

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

Ensinnäkin 1 kohdan mukaan alus voitaisiin vapauttaa mainituista velvollisuuksista, jos se on aikataulun mukaisessa liikenteessä. Säännöksessä määriteltäisiin alusjätedirektiivin 2 artiklan 11 kohdan mukaisesti, mitä tarkoitetaan aikataulun mukaisella liikenteellä. Toisena ehtona on alusjätedirektiivin 2 artiklan 12 kohdan mukaisten säännöllisten satamakäyntien ja 13 kohdan usein tehtävien satamakäyntien määritelmien mukaisesti, että alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia saman kaavan mukaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa. Momentin 1 ja 2 kohdat kattaisivat siten alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan. Momentin 3 kohdassa edellytettäisiin, että aluksella on sellainen jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet. Kohta vastaisi alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan

b alakohtaa i-iii alakohtineen. Lähtökohtaisesti pätevyyttä arvioitaisiin sen perusteella, onko kyseinen jätehuoltoyritys merkitty jätelain (646/2011) 142 §:ssä tarkoitettuun jätehuoltorekisteriin. Vaihtoehtoisesti vapautuksen hakijan tulee osoittaa muulla tavoin yrityksen pätevyys. Neljäntenä ehtona säädettäisiin alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, että järjestelyllä ei saa olla kielteisiä vaikutuksia meriturvallisuudelle, asumis- tai työoloille aluksilla taikka meriympäristölle.

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

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

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

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

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

Ensinnäkin, 1 kohdan mukaan asetuksella ehdotetaan voitavan säätää tarkemmin 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 tyyppiin



mukaan. Eri jätelajien vaarallisuudesta ja sen arvioinnista on tarkoitus keskustella tarkemmin muiden jäsenvaltioiden kanssa, joten alennusperusteen tarkentaminen valtioneuvoston asetuksella antaisi kansallisesti hiukan lisää aikaa siitä säätämiseksi.

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan asetuksella annettavien säännösten ulottamista koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia koskeva 2 momentti vastaisi sanatakkasti 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 luettee 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 alusjätedirektiivin mukaisesti pitävän sisällään alusten velvollisuuden jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan ja jätteiden ennakkoilmoituksia siten kuin lain 10 luvussa ja alusjätedirektiivissä säädetään. Alusjätedirektiivin 11 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltion on tarkastettava sen satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 15:tä prosenttia sen

satamissa vuosittain käyvien yksittäisten alusten kokonaismäärästä. Artiklan 2 kohdassa säädetään tarkastettavien alusten valinnasta komission täytäntöönpanosäädöksellä annettavan riskiperusteisen kohdentamismekanismin perusteella. Viittauksella alusjätedirektiiviin säädetäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarkastettava seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla.

**6 §. Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät ja 8 §. Poliisin valvontatehtävät.** Rajavartiolaitoksen ja poliisin valvontatehtäviä koskeviin 6 ja 8 §:iin ehdotetaan lisättävän uudet 3 momentit, joissa säädetäisiin, että mainitut viranomaiset valvoisivat suorittamansa vesiliikenteen valvonnan yhteydessä seurantadirektiivin soveltamisalaan kuulumattomien alusten velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan 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 varmistaa. Ehdotuksilla 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. Rajavartiolaitoksen suorittama valvonta koskisi alle 45-metrisiä huviveneitä ja kalastusaluksia Suomen merialueella, kun taas Suomen sisävesialueella valvontaa suorittaisi poliisi. Tarkoituksena on, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat puuttua tällaisiin tilanteisiin muiden merenkulun ympäristönsuojelulain sekä esimerkiksi vesiliikennelain mukaisten tehtäviensä ohessa huomatessaan alusten rikkovan mainittua velvollisuutta. Kyse ei siten olisi merkittävästä uudesta tehtävästä, vaan säännöksillä pyrittäisiin varmistamaan direktiivin noudattaminen kevyimmällä mahdollisella tavalla.

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

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

**16 §. Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.** Lain noudattamisen tehostamiseksi asetettavaa uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevaan pykälään lisättäisiin kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja Tullille oikeus asettaa mainittu tehoste. Tarkoituksena on, että kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voisi asettaa uhkasakon sataman pitäjälle sataman jätehuollon järjestämisen ja jätehuoltosuunnitelman laatimisen ja hyväksyttämisen varmistamiseksi. Tulli voisi puolestaan tehostaa mainituilla keinoilla

polttoaineen toimittajien valvontaa. Samalla lakiteknisenä korjauksena pykälästä poistettaisiin viittaus uhkasakkolakiin, koska nykyisin se suositellaan jätettäväksi pois.

**17 §.** *Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita.* Pykälän 2 momenttia, jossa säädetään 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 §.** *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.

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

### **13 luku** *Erinäiset säännökset*

**1 §.** *Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen.* Viranomaisten merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla perimiä maksuja koskevan 1 §:n 1 momentin loppuun esitetään lisättävän virke, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 9 luvun 6 §:n mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu. Mainitussa pykälässä säädetään sataman jätehuoltosuunnitelman 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 vakavuusdirektiivin 5 artiklan mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltioiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevistä aallonkorkeusarvoista.

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

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

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

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava varustamo haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia 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. Säännökseen lisättäisiin jo nykyään olevan pykäläviittauksen lisäksi lyhyt kuvaus rangaistavasta, viitatussa 34 §:ssä kielletyksi säädetystä menettelystä. Lisäksi 1 momenttiin lisättäisiin uusi 12 kohta, jossa säädettäisiin 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakavuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen tahallinen tai törkeä laiminlyönti rangaistavaksi alusturvallisuusrikkomuksena.

### **7.3 Laki alusrekisterilain muuttamisesta**

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

Liikkumisrajoituksista johtuen aluksen saantokirjaa ei välttämättä saada toimitettua alkuperäisenä kappaleena rekisteriviranomaiselle ja siksi jäljennöksen toimittaminen helpottaisi rekisteröintitilannetta. Vaikka covid-19-epidemia on tällä hetkellä pääosin kotoperäinen, Euroopan edelleen voimakkaasti heikentyvä epidemiatilanne voi jatkossa vaikuttaa myös Suomen tilanteeseen. Suomessa syksyn aikana todettu tapausmäärien kasvu heijastelee muualla Euroopassa havaittua epidemian kiihtymistä, verrattuna kesän rauhalliseen tilanteeseen. Lakiehdotuksella pyritään huolehtimaan siitä, että poikkeuksellisissa häiriötilanteissa, kuten covid-19-epidemia, alusten rekisteröinti olisi mahdollista. Siten huolehditaan myös alusliikenteen toimivuudesta. Muutoksella mahdollistettaisiin osittain vastaava poikkeaminen, josta säädettiin väliaikaisella lailla keväällä 2020 (ks. 404/2020 ja HE 62/2020).

Ehdotettu säännös olisi tarkoitettu vastaamaan tilanteisiin, joissa hakija ei pysty toimittamaan alkuperäistä asiakirjaa 15 §:ssä säädettyssä määräajassa ja alkuperäinen laissa säädetty velvoite pysyisi ennallaan. Tämän vuoksi aluksen omistaja velvoitettaisiin esittämään alkuperäinen

saantoasiakirja tai sen julkisen notaarin oikeaksi todistama jäljennös viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista olisi ollut haettava. Asiakirja olisi esitettävä viranomaiselle joko henkilökohtaisesti tai se olisi toimitettava postitse. Kuukauden määräaika voidaan pitää kohtuullisena ja sen puitteissa aluksen omistajalla on riittävästi aikaa ja vaihtoehtoja toimittaa alkuperäinen asiakirja. Viranomaisella on velvollisuus järjestää asiointimahdollisuudet toimipisteissään myös poikkeuksellisissa oloissa. Määräaika yksi kuukausi ei myöskään ole kohtuuton viranomaisten rekisteritoiminnan julkisen luotettavuuden kannalta.

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

Ehdotetulla muutoksella pyritään vastaamaan haasteeseen toimittaa alkuperäinen asiakirja sekä noudattaa määräyksiä ja määräaikoja. Näin voi olla esimerkiksi covid-19-epidemian kaltaisissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Asiakirjan toimittaminen voi olla välttämätöntä, jos rekisteröinti on tehtävä tiettyä päivänä ja alus halutaan pitää keskeytyksettä liikenteessä. Hakijaa ei voitaisi velvoittaa esittämään alkuperäistä saantoasiakirjaa, jos hän ei esimerkiksi mahdollisten säädettyjen rajoitusten tai muiden toimenpiteiden vuoksi pääsisi paikanpäälle sitä tekemään. Siksi olisi tärkeää mahdollistaa 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 pystyittäisi rekisteröimään rajoitusten vuoksi. Myöskään viranomaisen ei tarvitsisi mennä paikanpäälle tarkastamaan asiakirjaa.

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

Pykälän nykyinen 4 momentti esitetään muutettavaksi 5 momentiksi.

Pykälän 2 momentin 3 kohtaan 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 lisättäisiin 20 §:n viittaus myös uuteen 4 momenttiin sekä korjattaisiin vanha viittaus 20 §:n 4 momenttiin vastaamaan ehdotettua uutta 5 momenttia.

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

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

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

aluksen omistaja täyttäisi velvollisuuttaan säädettyssä yhden kuukauden määräajassa. Hallintolain mukaan rekisteriviranomaisen olisi kuitenkin varattava aluksen omistajalle tilaisuus tulla kuulluksi ennen päätöstä poistaa alus rekisteristä. Tästä mainittaisiin pykälässä rekisteröidyn oikeussuojan varmistamiseksi.

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

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

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

Pykälän nykyinen 2 momentti esitetään muutettavaksi 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.* Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 4 a §, joka olisi voimassa 1.4.2021 lähtien. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin 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 säädettäisiin hyväksytyyn luokituslaitoksen määritelmästä viittaamalla aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1868/2009) 2 §:n määritelmään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin luokituslaitoksen työntekijän rikosoikeudellisesta virkavastuusta sekä vahingonkorvausvastuusta.

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



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

## **7.5 Laki laivavarustelain muuttamisesta**

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

**14 a §. Aluksen käyttötarkoituksen muuttuminen.** Lakiin lisättäisiin uusi 14 a §, jossa säädettäisiin ruorimerkillä varustamattomien laivavarusteiden hyväksymisestä 14 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 purjehtimasta Euroopan unionin ulkopuolisen maan lipun alta Suomen lipun alle, sovelletaan myös sellaiseen alukseen, jolle käyttötarkoituksen muutoksen johdosta myönnetään alusturvallisuuslain nojalla turvallisuuskirjoja.

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

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

Alusjätedirektiivin ja sen nojalla annettujen komission täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanemiseksi tietyistä satamien vastaanottojärjestelyjä ja jätteiden jättämistä satamaan koskevista vaatimuksista olisi tarkoitus säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Asetuksella säädettävät säännökset olisi tarkoitus tehdä muutoksina merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen (76/2010).

On syytä huomata, että alusjätedirektiivissä tarkoitettujen komission täytäntöönpanosäädösten valmistelu on viivästynyt, eikä niiden säädösmuodosta ole toistaiseksi tietoa. Siten voi olla, että säädökset ovat suoraan sovellettavaa oikeutta. Jos näin on, ei niiden mukaisia säännöksiä annettaisi asetuksella, ja asetuksenantovaltuudet jäisivät käyttämättä. Alla on kuvattu merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen kaavailtuja muutoksia olettaen, että komission täytäntöönpanosäädökset edellyttävät kansallisia täytäntöönpanotoimia.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 10 §:ssä ehdotetaan säädettävän kyseisen luvun säännösten tarkentamisesta valtioneuvoston asetuksella. Ensinnäkin asetuksella olisi tarkoitus säätää luvun 1–4 §:ssä tarkoitetuista satamissa olevista vastaanottolaitteista. Mainituilla asetuksenantovaltuuksilla on tarkoitus säätää muun muassa nykyisen merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti siitä, että jätteiden vastaanotto voidaan järjestää joko siten, että satamassa on pysyvä vastaanottolaitte tai siten, että satamaan tarvittaessa tilataan jätteiden vastaanottopalvelun. Vastaava tarkentava sääntely sisältyy nykyisin merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen (76/2010) 7 luvun 1 ja 2 §:iin.

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, alustyypit, rahti ja jätteet.

9 luvun 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.

Ehdotetun 10 §:n 7 kohdan mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin puolestaan antaa tarkempia säännöksiä alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettujen kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle. Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus säätää, että Luonnonvarakeskus keräisi mainitut tiedot kalastajille kohdennetulla kyselytutkimuksella komission täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös seurantatiedot komissiolle toimittavasta viranomaisesta ja raportoinnin muodosta. Toistaiseksi ei ole tiedossa, miten täytäntöönpanosäädöksessä olisi tarkoitus säätää raportoinnista, mutta alustavan arvion mukaan ilmoittamisesta vastaisi Luonnonvarakeskus.

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

Toiseksi 10 luvun 6 §:ssä säädettäisiin jätteen vaarallisuuden arviointia koskevasta asetuksenantovaltuudesta. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 4 kohdan c kohtaan perustuen 10 luvun 4 §:n 3 momentin 3 kohdassa ehdotetaan säädettävän, että maksut voivat vaihdella jätteen vaarallisuuden mukaan. Jätteen vaarallisuuden huomioimisesta jätemaksujen määrän vaihtelussa käydään parhaillaan 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 täytäntöönpanosäädöksiä aluksen ympäristöystävällisyydestä. Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää alennusperusteesta komission valmisteleman täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Komissio ei anna täytäntöönpanosäädöstä lähimerenkulun määritelmästä, mutta siitä käydään keskusteluita muiden jäsenvaltioiden kanssa. Siten valtioneuvoston asetuksella säädettävä määritelmä pyrittäisiin harmonisoimaan muiden jäsenvaltioiden, tai ainakin Suomen lähinaapureiden, kanssa.

Lisäksi on syytä huomata, että kotimaanliikenteessä toimiville pienille matkustaja-aluksille 5 §:n nojalla myönnettävien vapautusten hakemiseen olisi tarkoitus soveltaa alemmaa taksaa säätämällä 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.

Merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen suunniteltujen muutosten lisäksi niin kutsutussa ELY-keskusten maksuasetuksessa<sup>17</sup> on tarkoitus säätää ELY-keskusten satamilta jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä perimän maksujen suuruudesta. Maksuasetuksen muutoksen valmistelu on kesken, mutta esillä on ollut ehdotus, jonka mukaan maksun suuruus perustuisi kiinteään hintaan ensimmäisiltä tunneilta ja sen jälkeen laskutettavasta tuntitaksasta.

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

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

Ensinnäkin valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista, kuten varautumistoimenpiteistä ja niistä aiheutuvista kustannuksista. Siten valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollisesti tarpeen säätää siirtoon tai polttoaineen toimitukseen osallistuvan aluksen velvollisuudesta toimittaa riittävä torjuntakalusto paikalle sekä kalustolle asetetuista ja koulutettua torjuntahenkilöstöä koskevista vaatimuksista. Tarkoituksena on, että lastien siirtoon tai polttoaineen toimitukseen osallistuvan aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön olisi järjestettävä paikalle apualue, jolla on riittävä torjuntakalusto. Apualueen ja torjuntakaluston olisi oltava koko

---

<sup>17</sup> Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2021, 1272/2020.

siirron ajan jatkuvassa valmiudessa välitöntä käyttöä varten. Lisäksi torjuntakaluston olisi sovelluttava kulloinkin siirrettävälle haitalliselle tai vaaralliselle lastille tai toimitettavalle polttoaineelle. Torjuntakalustoon kuuluvan aluksen olisi pystyttävä keräämään siirrettävää haitallista tai vaarallista nestemäistä ainetta tai toimitettavaa polttoainetta merestä tankkeihinsa. Paikalla olisi oltava riittävästi torjuntapuomeja, jotta veteen mahdollisesti vuotava polttoaine tai muu aine ei pääsisi leviämään laajemmalle alueelle. Lisäksi molemmat alukset tulisi ympäröidä öljyntorjuntapuomilla. Lisäksi torjuntakalustoa operoivalta henkilöstöltä edellytettäisiin tiettyä koulutusta.

Toiseksi valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin siirtoja ja toimituksia koskevaan ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista. Ilmoitettavista tiedoista säädettäisiin erikseen öljylastin siirtoja ja muiden siirtojen ja toimitusten osalta. Öljylastin siirtoja koskevaan ennakoilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista säädettäisiin MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 42 säännön mukaisesti. Kansallisena lisänä edellytettäisiin tietoa siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista. Nykyisin näiden tietojen sisällyttämisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 3 §:n viittauksella MARPOL-yleissopimuksen I liitteeseen. Muiden siirtojen ja toimitusten osalta tietoja koskevista vaatimuksista olisi tarkoitus säätää soveltuvin osin kuten öljylastinsiirtojen osalta. Siten 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 sekä tietoa siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista.

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

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

## **9 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta tulee voimaan 28.6.2021. Laissa merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ehdotetaan kuitenkin säädettävän muutamista siirtymäsäännöksistä, joilla kohtuullistettaisiin satamille ja aluksille tulevien vaatimusten voimaantuloa. 9 luvun 1 §:ssä säädetyt vastaanottolaitteita koskevia vaatimuksia, 3 §:ssä säädetyt jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa koskevia vaatimuksia ja 4 §:ssä säädetyt jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevia vaatimuksia sovellettaisiin 1 päivästä tammikuuta 2022 lähtien. Mainitun luvun 5 §:ssä säädetyt sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskevia vaatimuksia ja 6 §:ssä säädetyt sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevia vaatimuksia 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 mahdollisimman pian. Näiden lakien ehdotetaan tulevan muita lakeja aiemmin voimaan, koska kyse on vuonna 2020 covid-19-pandemian aikana määräaikaaisina säädettyjen muutosten tekemisestä pysyvästi. Siten lakien voimaantulo mahdollisimman pian lyhentäisi aikaa, jona ehdotetut säännökset eivät ole voimassa.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

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

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

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

Selvitys teetetään muutaman vuoden kuluttua säännösten voimaantulosta.

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

## **11 Suhde muihin esityksiin**

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

## **12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

*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 hyväksytyt luokituslaitokset 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 vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida antaa kuin viranomaisille.

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

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

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

Perustuslain esitöiden ja perustuslakivaliokunnan käytännön perusteella merkittävän julkisen vallan käyttämisenä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuva 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 lisäystä ei voida pitää sillä tavoin merkittävänä, että se muuttaisi tehtävän luonnetta merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäväksi tehtäväksi, jota ei voida PL 124 §:n mukaan siirtää muun kuin viranomaisen tehtäväksi.

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

*Ponsi*

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 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, 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 § 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 (646/2011) 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 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 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 turvallisuudesta 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 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) *kiinnittämisenestojärjestelmällä* 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 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 Vihreojn 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) *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;

41) *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;

42) *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;

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

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

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

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

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

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

49) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

50) *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;

51) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

52) *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;

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

54) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

55) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;

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

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

58) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

59) *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;

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

61) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä; sekä

62) *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, joissa on alle 50 venepaikkaa tai joiden yhteydessä on alle 50 huviveneen talvitelakointipaikkaa; eikä
- 3) yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia palveleviin satamiin, joihin kyseiset alukset eivät toimita jätteitä.

## 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.

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

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

### 3 §

#### *Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista 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 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 säädettyjä vaatimuksia koskevista poikkeuksista ja samanarvoisuuksista sekä poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita ja nesteidensiirtoa koskevista malleista;

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

3) 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta; ja

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

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

## 2 a luku

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

## 1 §

### *Soveltamisala*

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä 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 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.

## 2 §

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

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa 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.

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

Jos poikkeustapauksessa kaikkia edellä 3 momentissa 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 momentissa 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 tarkoitettua ilmoituksesta 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 suojeluun tai alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen 1 §:ssä tarkoitettun siirron tai toimituksen.

## 5 §

### *Siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö*

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

STS-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 3 momentissa tarkoitettun ilmoitukseen 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) 3 §:ssä tarkoitettun STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

### 3 luku

## **Öljypäästömaksu**

### 1 §

#### *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden päästökiellon rikkomisesta Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (öljypäästömaksu), jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren 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.

### 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 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 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 kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

---

### 8 §

#### *Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat*

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännösten (IBC-säännöstö) tai kemikaalien irtolastikuljetussäännösten (BCH-säännöstö) vaatimukset.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen kemikaalialussäännösten 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 määrääjäksi 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 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 tarkoitetusta haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta;

2) 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoituksista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten, poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun valvonnan, lastitilojen tuulettamisen ja poistoveden tyhjennysolosuhteiden osalta; ja

3) 4 §:ssä tarkoitetuista kemikaalisäiliöaluksille asetettavista rakenteellisista vaatimuksista.

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 tarkoitettuista valmiussuunnitelmista;

3) 6 §:ssä tarkoitettuista menettelytapaohjekirjasta;

4) 7 §:ssä tarkoitettuista lastipäiväkirjasta; ja

5) 8 §:ssä tarkoitetuista todistuskirjoista.

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

## **Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

### 1 §

#### *Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus*

Käsittlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan 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 liikenneväyän 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 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 tarkoitettulla 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 ruokajätteen poistamiseen, mikäli on selvää, että näiden ruokajätteen 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 jätöpäiväkirja*

---

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

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

#### 6 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-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 tarkoitetusta aluksen jätöpäiväkirjan kaavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettujen teknisten määräysten 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 kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

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

## 5 §

### *Aluksen laitteita koskevat vaatimukset*

Aluksen dieselmootorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Euroopan 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 valtuuttama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen dieselmootorin sekä pakokaasujen puhdistuslaitteet ja puhdistusmenetelmät edellyttäen, että ne täyttävät MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta



yksittäistapauksessa poikkeuksia siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

#### 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 määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

#### 6 a §

##### *Aluksen konepäiväkirjaan tehtävän merkinnät*

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 §

##### *Polttoaineiden laatuvaatimukset*

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

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

---

#### 8 §

##### *Polttoaineen määrittäminen*

Meriliikenteen polttoaineiden vaatimustenmukaisuus määritetään käyttäen menetelmiä, joiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa, 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 jätteenpolttouneissa. 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 jätteenpolttounein 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 ja jakeluasemilta. Tulli analysoi näytteet ja raportoi tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

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

## 12 a §

### *Aluksille toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden valvonta*

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

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

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

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

## 13 §

### *Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto*

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

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

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

## 14 §

### *Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*

Ympäristöministeriö voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää määräaikaisen poikkeuksen tämän luvun mukaisesta polttoaineen laatuvaatimuksesta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä 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 määrittämismenetelmistä, 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;
- 10) 12 ja 12 a §:ssä tarkoitettu näytteiden otosta ja analysoinnista;
- 11) 12 ja 12 a §:ssä tarkoitettu tietojen raportoinnista Liikenne- ja viestintävirastolle; sekä
- 12) 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 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 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 eriteltyt 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 määrääjäksi 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.

## 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 sopimus pohjaisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja valtiosopimus pohjaisesti.

## 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 tyyppin; 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) käytetyt paristot ja akut;
- 5) sähkö- ja elektroniikkaromu;
- 6) biojäte;
- 7) kuitupakkausjäte;
- 8) muovipakkausjäte;
- 9) lasipakkausjäte;
- 10) metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte;
- 11) **muut kiinteät jätteet**; ja
- 12) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Edellä 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia.

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti, ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.

### 3 §

#### *Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa*

Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka ovat pääasiassa 1 luvun 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettujen kalastusalusten käytössä (kalastussatama).

### 4 §

#### *Jätteiden vastaanottojärjestelyt huvivenesatamassa*

Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske huvivenesatamia.

Huvivenesataman pitäjän on huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään käymäläjätevesille ja **sekalaiselle yhdyskuntajätteelle**.

Huvivenesataman, jossa alukset ovat kiinnittyneinä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä, pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätelajeille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) käymäläjäte**vedet**;
- 3) **sekalainen** yhdyskuntajäte; 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 ja vastaanottolaitteiden kuntoa on seurattava, havaitut puutteet korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia jatkuvasti kehitettävä.

## 6 §

### *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

Sataman jätehuoltosuunnitelma on esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman ja sellaisen kalastussataman, johon vuosittain purettu saalismäärä on alle 20 000 kilogrammaa, jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman pitäjän on päivitettävä ja esitettävä 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 jätteenhoitomenettelyistä; ja
- 5) kuvaus maksujärjestelmästä, mukaan lukien maksujen määräytymisen periaatteet ja hinnat.

Sataman, joka on merkitty alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, pitäjän on lisäksi ilmoitettava edellä 2 momentissa tarkoitettut tiedot mainittuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään ja 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 tarkoitettun sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä;
- 6) 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamisesta ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua ilmoittamisesta; ja
- 7) alusjätedirektiivin 2 artiklan 4 kohdan ja 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettun kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle.

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 9 luvun 4 §:n 4 momentin mukaisesti sopinut.

Edellä 1 momentista poiketen alus voi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos:

- 1) aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista kertyvälle jätteelle;
- 2) 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. Tositteeseen on sisällytettävä alusjätedirektiivin liitteessä 3 luetellut tiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vaatimusta ei kuitenkaan sovelleta satamiin, jotka voivat vastaanottaa ainoastaan kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksia, ja 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. Tiedot ilmoitetaan kuitenkin vain niiden satamien osalta, joissa käy seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai hänen tehtävään valtuuttamansa on ennen satamasta lähtöä tai heti jätteiden toimittamista koskevan tositteen saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät tiedot alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen. Jätteiden toimittamista koskevan tositteen sisältämien tietojen on oltava saatavilla seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvalla aluksella vähintään kahden vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätepäiväkirjan 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 kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvä 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.

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 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 julkaistuun 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 velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

1) edellä 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitetusta riittävästä erillisestä varastotilasta,

2) perusteista, joiden mukaan 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua jätteen vaarallisuutta arvioidaan; ja

3) perusteista, joiden mukaan alukselle on myönnettävä 4 §:n 4 momentin mukaan alennusta. Edellä 1 momentissa tarkoitetut 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 vesiliikenteen valvonnan yhteydessä 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 vesiliikenteen valvonnan yhteydessä 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, 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.

## 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 §

### *Raportointi komissiolle*

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava komissiolle joka kolmas vuosi raportti siitä, miten Suomen toimivaltaiset ovat soveltaneet alusjäterikodirektiiviä.

## 19 §

### *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 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 luetteloä koskevan veloitteen 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.

---

## 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 käyttää alusta,
- 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:

#### 20 §

##### *Rekisteröintihakemus*

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, jos ne eivät käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä.

Hakija voi myös esittää selvityksenä oman saantonsa laillisuudesta jäljennöksen alkuperäisestä asiakirjasta. Alkuperäinen tai julkisen notaarin oikeaksi todistama asiakirja on kuitenkin esitettävä viranomaiselle viimeistään yhden kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava.

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 pakkohuutokaupalla.

#### 27 §

##### *Hakemuksen hylkääminen*

Hakemus on hylättävä, jos:

- 1) 20 §:n 3 tai 4 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 §

##### *Aluksen poistaminen 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 päivänä                      kuuta 2021.

## 4.

### Laki

#### **eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin (485/2004) uusi 4 a § seuraavasti:

#### 4 a §

##### *Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitetun hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään alukselle turvatoimiasetuksessa tarkoitetut turvatarkastukset, 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 päivänä kuuta 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 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, 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 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 luku

1 luku

**Yleiset säännökset**

**Yleiset säännökset**

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

(Lain 1 luvun 2 §:ssä määritellyt termit on lakiehdotuksessa järjestetty aakkosjärjestykseen. Lisäykset ja poistot merkitty alla olevassa rinnakkaistekstissä tekstin kursiivilla ja lihavoinnilla.)

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

*Voimassa oleva laki*

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 aluemerellä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

*Ehdotus*

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 lastijäämää, jota syntyy aluksen matkan tai lastauksen, purkamisen ja puhdistuksen aikana, kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä ja muuta alukselta peräisin olevaa jätelain (646/2011) 5 §:ssä tarkoitettua jätettä;*

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

6) *alusjäterikosdirektiivillä 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) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;
- 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 määrittellään 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 Vihreojn ja Viipurin välillä;
- 16) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja
- 9) **biopolttoaineella Kansainvälisen merenkulkujärjestön biopolttoaineseosten ja MARPOL-yleissopimuksen I liitteen lastien kuljetuta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja biopolttoaineita ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön energiaintensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja energiaintensiivisiä 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, käymäläjätevetettä 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 turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

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

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

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

20) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta;

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

22) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesivälillä 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 Rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai

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 sisäänntuloväylää, 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, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen

vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

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 sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

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

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

25) *alusjätteellä kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;*

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

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;

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) *lastijätteellä aluksen lastitiloissa olevia lastijäämiä, jotka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin lastaamisen ja purkamisen päätyttyä;*

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

28) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa

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*

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;

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 typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

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

31) *öljypitoisellaseoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

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

33) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi

***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 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 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

*Voimassa oleva laki*

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;

35) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

36) *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;

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

38) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen,

*Ehdotus*

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, syväästä, vakavuutta tai rasiitusta;

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;

myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

39) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

40) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

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

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

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

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

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

41) *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;

42) *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;

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



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

45) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

46) *typen oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

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

48) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

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

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

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

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

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

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

49) *sedimenteillä aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;*

50) *seurantadirektiivillä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY*

*Voimassa oleva laki*

viippausta, kallistumista, syväästä, 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;

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 kerran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon haetaan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;*

56) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, *ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitettut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;*

57) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai

*Ehdotus*

***kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;***

51) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

52) *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;

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

54) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

55) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;

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

57) *typen oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt

siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

58) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

59) *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;

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

61) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä; *sekä*

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

3 §

3 §

*Lain soveltamisala*

*Lain soveltamisala*

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

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

Tätä lakia sovelletaan alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon. Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin,

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,

*Voimassa oleva laki*

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.)

*Ehdotus*

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, joissa on alle 50 venepaikkaa tai joiden yhteydessä on alle 50 huviveneen talvitelakointipaikkaa; eikä*

*3) yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia palveleviin satamiin, joihin kyseiset alukset eivät toimita jätteitä.*

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

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

*Voimassa oleva laki*

neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta.  
(uusi 3 mom.)

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

3 §

*Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista edellyttäen, että laite, järjestely tai rakenne täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset.

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

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

*Ehdotus*

neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta.

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

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

3 §

*Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

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

*Voimassa oleva laki*

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 hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

*Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle*

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.

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

6 §

*Öljypäiväkirja*

*Ehdotus*

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 hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

*Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle*

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

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

6 §

*Öljypäiväkirja*

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 mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

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

7 §

*IOPP-todistuskirja*

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen rakenne- ja laitemääräykset. Tästä osoituksena alukselle myönnetään kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta

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 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.

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 §

9 §

*Porauslautat ja muut alustat*

*Porauslautat ja muut alukset*

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:

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.

- 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 §

10 §

*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 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.

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 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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

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

3) 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta; ja

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

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

2 a luku

**Öljylastin siirto aluksesta toiseen**

(uusi 1 §)

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

**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 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 §

*STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet*

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin, Väyläviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa, 1 momentissa tarkoitettut alueet ja pitää niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

2 §

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

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

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

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

(ks. ehdotuksen kohta 4 § 7 mom.)

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

(ks ehdotuksen kohta 1 § 3 mom.)

2 §

*STS-siirtosuunnitelma*

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään STS-siirtoon merellä, on oltava öljylastin siirtosuunnitelma (STS-siirtosuunnitelma), joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy STS-siirtosuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.  
(uusi 3 mom.)

3 §

*Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta*

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella *STS-siirto* käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

2) Alusliikennepalvelun tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa *STS-siirto* Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

3 §

*STS-siirtosuunnitelma ja menettelytapaohjeet*

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

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

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

4 §

*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.*

## Voimassa oleva laki

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot. (uusi 3 mom.)

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, öljyastian tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille.

Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalvelun tarjoajasta säädetään. (uusi 6 mom.)

## Ehdotus

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

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

Jos poikkeustapauksessa kaikkia edellä 3 momentissa 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 momentissa tarkoitettua tietoja 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 tarkoitettua ilmoituksesta 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 suojeluun tai alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen 1 §:ssä tarkoitettua siirron tai toimituksen.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

***STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevat pätevyysvaatimukset***

***Siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö***

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.)

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.*

5 §

6 §

*Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista*

*Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista*

Öljyä vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa Suomen öljyntorjuntaviranomaisille STS-siirron yhteydessä suoritettavista varautumistoimenpiteistä aiheutuvista 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.

6 §

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.

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 STS-siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista, mukaan lukien

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä:

1) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvien STS-siirtojen käytännön järjestämisestä; ja

2) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

### 3 luku

## Öljypäästömaksu

### 1 §

#### *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

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

varautumistoimenpiteet ja niistä aiheutuvat kustannukset; ja

2) edellä 4 §:n 3 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) 3 §:ssä tarkoitetun STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

### 3 luku

## Öljypäästömaksu

### 1 §

#### *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen *tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden* päästökiellon rikkomisesta Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (öljypäästömaksu), jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen

*Voimassa oleva laki*

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.

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 §

*Ehdotus*

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.

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*

*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 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista sekä määrätä samanarvoisuuksista siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

5 §

*Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle*

Kemikaalisäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Edellä 1 §: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 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

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



*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

hakemuksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

hakemuksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

7 §

7 §

*Lastipäiväkirja*

*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.

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 §

8 §

*Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat*

*Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat*

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännösten (IBC-säännöstö) tai kemikaalien irtolastikuljetussäännösten (BCH-säännöstö) vaatimukset.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännösten (IBC-säännöstö) tai kemikaalien irtolastikuljetussäännösten (BCH-säännöstö) vaatimukset.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen kemikaalialussäännösten 3 tyyppin alusta koskevat vaatimukset, lastisäiliön sijaintia lukuun ottamatta, siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen kemikaalialussäännösten 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 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.

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 §

## 9 §

*Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta**Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta*

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjennetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen määräysten mukaisesti.

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

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

talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettuista 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 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, vapautuksista ja samanarvoisuuksista;

2) 5 §:ssä tarkoitettuista valmiussuunnitelmasta;

3) 6 §:ssä tarkoitettuista menettelytapaohjekirjasta;

4) 7 §:ssä tarkoitettuista lastipäiväkirjasta; ja

5) 8 §:ssä tarkoitettuista todistuskirjoista.

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

5 luku

**Aluksista aiheutuvien  
käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja  
päästörajoitus*

Käsitlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja

talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettuista 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 talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, vapautuksista ja samanarvoisuuksista;

2) 5 §:ssä tarkoitettuista valmiussuunnitelmasta;

3) 6 §:ssä tarkoitettuista menettelytapaohjekirjasta;

4) 7 §:ssä tarkoitettuista lastipäiväkirjasta; ja

5) 8 §:ssä tarkoitettuista todistuskirjoista.

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

5 luku

**Aluksista aiheutuvien  
käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja  
päästörajoitus*

Käsitlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja

talusvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -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 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

### 3 §

#### *Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, ja jokaisen matkustaja-aluksen tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Käymälällä varustetun suomalaisen aluksen, joka ei täytä 1 momentin edellytyksiä eikä ole huvivene, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tai aluksen käymäläjäteveden hienonnus- ja desinfiointijärjestelmän edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talusvyöhykkeellä sekä suomalaisen aluksen osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella

talusvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen 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 hienonnus- ja desinfiointijärjestelmän edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talusvyöhykkeellä sekä suomalaisen aluksen osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

liikennöivän aluksen jätevesisäiliön rakenteesta ja muista ominaisuuksista.

liikennöivän aluksen jätevesisäiliön rakenteesta ja muista ominaisuuksista.

4 §

4 §

*Huvivenettä koskevat vaatimukset*

*Huvivenettä koskevat vaatimukset*

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevettä varten käymäläjärjestelmillä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksella on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilysäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukainen. Huviveneen vesikäymälä on liitettävä käymäläjäteveden keräilysäiliöön tai käymäläjäteveden käsittelylaitteistoon.

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevettä varten käymäläjärjestelmillä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksella on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilysäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on MARPOL-yleissopimuksen mukainen. Huviveneen vesikäymälä on liitettävä käymäläjäteveden keräilysäiliöön tai käymäläjäteveden käsittelylaitteistoon.

5 §

5 §

*ISPP-todistuskirja*

*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).

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 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.

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 §

7 §

*Tarkemmat säännökset*

*Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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

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 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 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

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.)

kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuslaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

2 §

*Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa*

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 säännön mukaisia aluksen kulussa oloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, mikäli on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille.

3 §

*Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyjä 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

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

2 §

*Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa*

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

3 §

*Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti 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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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.

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.

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 §

6 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

*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 talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella 1 §:ssä tarkoitetuista poistamiskiellosta ja poistamisrajoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen, tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettua kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuislaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja

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 talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella 1 §:ssä tarkoitetuista 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 talusvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talusvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettua kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuislaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja



*Voimassa oleva laki*

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**

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*

*Ehdotus*

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**

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 tyypin oksidipäästöjen valvonta-alueella purjehtivan aluksen dieselmoottoreihin, joita tyypin 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 73/78 -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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

1) päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;

2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

3) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 13.5 säännön mukaisesti ja säännön edellytysten täytyessä tyypin oksidipäästöjen valvonta-alueella purjehtivan aluksen dieselmoottoreihin, joita tyypin 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

*Voimassa oleva laki*

tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa poikkeuksia siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

6 §

*IAPP-todistuskirja*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (IAPP-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

6 a §

*Aluksen konepäiväkirjaan tehtävän merkinnät*

Aluksen konepäiväkirjaan tulee merkitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13 säännössä edellytetyt tiedot niiden dieselmootoreiden osalta, joilla on todistuskirja, jonka mukaan dieselmoottori täyttää sekä VI liitteen tyyppien oksidipäästöjen vähentämistä koskevat II että III tason päästömääräykset, kun alus saapuu VI liitteen 13 säännön mukaiselle tyyppien oksidipäästöjen vähentämistä koskevalle III tason valvontaluueelle ja poistuu sieltä, tai kun dieselmoottorin tyyppien oksidipäästöjen vähentämistä koskeva II tai III tason päällä / pois päältä -tila muuttuu tällaisella alueella.

*Ehdotus*

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 määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

6 a §

*Aluksen konepäiväkirjaan tehtävän merkinnät*

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 tyyppien oksidipäästöjen vähentämistä koskevat II että III tason päästömääräykset, kun alus saapuu VI liitteen 13 säännön mukaiselle tyyppien oksidipäästöjen vähentämistä koskevalle III tason valvontaluueelle ja poistuu sieltä, tai kun dieselmoottorin tyyppien oksidipäästöjen vähentämistä koskeva II tai III tason päällä / pois päältä -tila muuttuu tällaisella alueella.

7 §

*Polttoaineiden laatuvaatimukset*

Aluksella käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI 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.

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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa asetetut 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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL

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.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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 §

*Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö*

Uuden päästönvähentämismenetelmän koekäytön tulee täyttää MARPOL 73/78 -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 jätteenpolttouneissa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään aineista, joiden polttaminen on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla

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

*Voimassa oleva laki*

myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Aluksen jätteenpolttoon tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

11 a §

*Meriliikenteen polttoaineen toimittajia koskevat velvoitteet*

(uusi 1 mom.)

Meriliikenteen polttoaineen toimittajan on annettava kansainvälisessä liikenteessä olevalle alukselle MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty sinetöity polttoainenäyte, jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut. Meriliikenteen polttoaineen toimittajan on säilytettävä jäljennös polttoaineen luovutustodistuksesta vähintään kolmen vuoden ajan todistuksen antamisesta.

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.

*Ehdotus*

Aluksen jätteenpolttoon 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 ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

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

(uusi 12 a §)

12 a §

*Aluksille toimitettavien meriliikenteen  
polttoaineiden valvonta*

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

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

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

*Edellä 1 momentissa tarkoitettun polttoaineen toimittajan on korvattava näytteenotosta ja analyysistä viranomaisille aiheutuneet kustannukset.*

13 §

13 §

*Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita  
koskeva raportointi ja tietojenvaihto*

*Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita  
koskeva raportointi ja tietojenvaihto*

Meriliikenteen polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määrästä ja laadusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

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

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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

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 §

14 §

*Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*

*Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*

Ympäristöministeriö voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää määräaikaisen poikkeuksen tämän luvun mukaisesta polttoaineen laatuvaatimuksesta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrättyillä ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädettyillä perusteilla. Poikkeus on voimassa enintään kuusi kuukautta kerrallaan.

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

15 §

15 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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;

- 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 määrittämisestä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;

6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästövähentämismenetelmistä 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*

(uusi 10 kohta)

(uusi 11 kohta)

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:

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 määrittämisestä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;

6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästövähentämismenetelmistä 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;

10) 12 §:ssä tarkoitettu näytteiden otosta ja analysoinnista;

11) 12 §:ssä tarkoitettu tietojen raportoinnista *Liikenne- ja viestintävirastolle; sekä*

12) 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:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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

7 a luku

**Alusten energiatehokkuus**

1 §

*Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset*

Alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

2 §

*SEEMP-suunnitelma*

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

2 a §

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

7 a luku

**Alusten energiatehokkuus**

1 §

*Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset*

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

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

2 §

*SEEMP-suunnitelma*

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

2 a §

*Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan*

*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.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun aluksen SEEMP-suunnitelmassa on oltava vuoden 2018 loppuun mennessä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa 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 siirtopäivänä tai niin pian kuin on käytännössä mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

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 tarkoitettun 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 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 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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Virasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

2 c §

*Vaatimustenmukaisuusvakuutus*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

1) viimeistään viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai

2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jolloin vakuutus on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

3 §

3 §

*IEE-todistuskirja*

*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.

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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

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 §

4 §

*Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin*

*Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin*

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

5 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;
- 2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;
- 3) IEE-todistuskirjasta;
- 4) 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

- 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.

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;

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;

*Voimassa oleva laki*

- 3) rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

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;

*Ehdotus*

- 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 valtiosopimusperusteisesti.

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 säädetty 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) käytetyt paristot ja akut,
- 5) sähkö- ja elektroniikkaromu;
- 6) biojäte;
- 7) kuitupakkausjäte;
- 8) muovipakkausjäte;
- 9) lasipakkausjäte;
- 10) metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte;
- 11) muut kiinteät jätteet; ja

*Voimassa oleva laki*

5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä; sekä

6) lastijätteet.

Öljysatamassa on lisäksi oltava laitteet, jotka ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

*Pääosin huviveneliikennettä palvelevan sataman (huvivenesatama) pitäjän velvollisuus ottaa vastaan jätteitä aluksista koskee satamaa, jossa on vähintään 50 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on vähintään viidenkymmenen huviveneen talvitelakointipaikka ja jossa peritään maksua tai muuta korvausta venepaikasta. Huvivenesataman pitäjä voi sopia toisen satamanpitäjän kanssa satamien yhteisen vastaanottoaikan ylläpidosta, jolloin satamia pidetään tältä osin yhtenä satamana.*  
(uusi 4 mom.)

(uusi 5 mom.)

(uusi 3 §)

*Ehdotus*

12) 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 §)

*Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia.*

*Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti, ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.*

3 §

***Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa***

*Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka ovat pääasiassa 1 luvun 2 §:n*



Voimassa oleva laki

Ehdotus

21 kohdassa tarkoitettujen kalastusalusten käytössä (kalastussatama).

(uusi 4 §)

4 §

**Jätteiden vastaanottojärjestelyt  
huvivenesatamassa**

Mitä edellä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske huvivenesatamia.

Huvivenesataman pitäjän on huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään käymäläjätevesille ja sekalaiselle yhdyskuntajätteelle.

Huvivenesataman, jossa alukset ovat kiinnittyneinä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä, pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätelajeille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) käymäläjätevedet;
- 3) sekalainen yhdyskuntajäte; 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 §

5 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelma*

*Sataman jätehuoltosuunnitelma*

Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma 1 §:ssä tarkoitettujen aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi. Huvivenesatama voi tehdä

Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi satamassa.

*toisen huvivenesataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, joka voi koskea yhtä tai useampaa jätelajia.*

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien, kuten jätteiden vastaanoton, keräyksen, varastoinnin, käsittelyn ja hyödyntämisen suunnittelussa, on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyypit. Suunnitelmassa on lisäksi edellytettävä, että jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia on seurattava, havaitut puutteet on korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia on kehitettävä jatkuvasti.

(uusi 3 mom.)

(uusi 4 mom.)

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty.

4 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan

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 ja vastaanottolaitteiden kuntoa on seurattava, havaitut puutteet korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia jatkuvasti kehitettävä.

6 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

Sataman jätehuoltosuunnitelma on esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman ja sellaisen kalastussataman, johon vuosittain

ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

*Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.*

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset. (uusi 4 mom.)

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

*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 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, 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 tahoille ilmoitustaulullaan ja muille *internetsivuillaan*, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville tiedot *sataman jätehuoltojärjestelyistä* sekä *jätehuoltomaksuista* niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. *Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus* tai *kunnan ympäristönsuojeluviranomainen* voi *sataman jätehuoltosuunnitelmaa* hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

(uusi 3 mom.)

*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 jätteenhoitomaksuista;* ja

5) *kuvaus maksujärjestelmästä, mukaan lukien maksujen määrätymisen periaatteet ja hinnat.*

*Sataman, joka on merkitty alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

6 §

*Tarpeettoman viivytyksen välttäminen*

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä.

(uusi 2 mom.)

7 §

*Raportointi*

*Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, Liikenne- ja viestintäviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitettut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan komissiolle.*

(uusi 9 §)

8 §

*Tarpeettoman viivytyksen välttäminen*

*tiedonhallintajärjestelmään, pitäjän on lisäksi ilmoitettava edellä 2 momentissa tarkoitettut tiedot mainittuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään ja SafeSeaNet-järjestelmään..*

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.*

(raportointia koskeva säännös poistetaan)

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*

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:

1) 1 §:ssä tarkoitetuista *jätteiden vastaanottojärjestelyistä* satamassa;

2) 2 §:ssä tarkoitetuista *jätteiden vastaanottojärjestelyistä* korjaussatamassa; ja  
(uusi 3 kohta)

(uusi 4 kohta)

3) 3 §:ssä tarkoitetun sataman *jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä.*

(uusi 6 kohta)

(uusi 7 kohta)

Edellä 1 momentin nojalla annetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

10 luku

**Jätteiden jättäminen satamaan**

10 §

*Tarkemmat säännökset*

*suomalaisen sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteesta. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Suomen ulkopuolella sijaitsevien satamien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista satamavaltion viranomaisille ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.*

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 tarkoitetun sataman *jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä;*

6) 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista *tiedoista tiedottamisesta ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua ilmoittamisesta; ja*

7) *alusjätedirektiivin 2 artiklan 4 kohdan ja 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitetun kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle.*

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;*

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 *aihetta olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita tai ei ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa, ja siksi on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen.*

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 9 luvun 4 §:n 4 momentin mukaisesti sopinut.*

Edellä 1 momentista *poiketen alus voi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos:*

1) *aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista kertyvälle jätteelle;*

2) *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.*

## *Voimassa oleva laki*

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

### 3 §

#### ***Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen***

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle *alusjätteitä ja lastijätteitä koskeva ilmoitus* käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia. Jos aluksen lopullinen tulosatama selviää alle 24 tuntia ennen tähän satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä EU:n jäsenvaltion viranomaisille.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kalastusaluksia eikä huviveneitä, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa.

*Liikenne- ja viestintävirasto valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä säädetään.*

(uusi 3 §)

## *Ehdotus*

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 *aluksesta 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. (ks. lakiehdotuksen 12 luvun 2, 6 ja 8 §)

3 §

#### ***Jätteen toimittamista koskeva tosite***

*Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava aluksen päällikölle ilman aiheutonta viivytystä jätteen toimittamista koskeva tosite. Tositteeseen on*



sisällytettävä alusjätedirektiivin liitteessä 3 luetellut tiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vaatimusta ei kuitenkaan satamiin, jotka voivat vastaanottaa ainoastaan kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksia, ja 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. Tiedot ilmoitetaan kuitenkin vain niiden satamien osalta, joissa käy seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai hänen tehtävään valtuuttamansa on ennen satamasta lähtöä tai heti jätteiden toimittamista koskevan tositteen saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät tiedot alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen. Jätteiden toimittamista koskevan tositteen sisältämien tietojen on oltava saatavilla seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvalla aluksella vähintään kahden vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätepäiväkirjan 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.

## 2 §

**Alusjätteistä ja lastijätteistä perittävät maksut**

Sataman aiheutuvien

pitäjä perii kustannusten

jätehuollosta kattamiseksi

## 4 §

**Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut**

Sataman aiheutuvien

pitäjä perii kustannusten

jätehuollosta kattamiseksi

## *Voimassa oleva laki*

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.)

(uusi 4 mom.)

## *Ehdotus*

maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei *tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan*. Maksun tulee kattaa *välilliset hallintokustannukset* ja seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

- 1) öljypitoiset jätteet, *lastijäämiä lukuun ottamatta*;
- 2) käymäläjätevedet; ja

- 3) kiinteät jätteet, *mukaan lukien kalastustoimien aikana havaspyydyksiin tarttuva jäte, lastijäämiä lukuun ottamatta.*

*Jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella peritään kuitenkin maksu:*

- 1) *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) *alustyypin, 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*

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun. *Sataman tulee ilmoittaa maksun määrä ja sen perusteet. Maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan, mutta maksujen suuruus ei saa riippua siitä, kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksuista voidaan myöntää alennusta, jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä.*

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksua ei kuitenkaan peritä kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa. Maksua ei myöskään peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on tämän luvun 4 §:n nojalla vapauttanut alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakosta.

4 §

*Vapautus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamista koskevan vapautuksen alukselle, joka on säännöllisessä liikenteessä siten, että se liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Vapautus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa.

*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 julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiäikoihin, jotka muodostavat aikataulun;

2) alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia saman kaavan mukaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai

*Voimassa oleva laki*

*Liikenne- ja viestintävirastolle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrättyllä 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 kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä 1 §:n 3 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä olla jättämättä jätteitä satamaan.

*Ehdotus*

*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 velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

*1) edellä 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitetusta riittävästä erillisestä varastotilasta,*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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

2) perusteista, joiden mukaan 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua jätteen vaarallisuutta arvioidaan; ja

3) perusteista, joiden mukaan alukselle on myönnettävä 4 §:n 4 momentin mukaan alennusta.

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

11 luku

11 luku

**Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

**Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

1 §

1 §

*Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

*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.

---

---

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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä

*Voimassa oleva laki*

Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja

2) 2 §:ssä tarkoitettusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut 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, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

2 §

*Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät*

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat:

- 1) alusta ja sen rakennetta sekä lastia;
- 2) aluksen polttoainetta ja sen laatua;
- 3) aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä;
- 4) aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä;
- 5) aluksen varusteita;
- 6) aluksen käyttöä;
- 7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;

*Ehdotus*

Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja

2) 2 §:ssä tarkoitettusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut 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;

*Voimassa oleva laki*

8) aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;  
9) velvollisuutta jättää *alusjätteet* satamaan;

10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

6 §

*Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät*

(uusi 3 mom.)

8 §

*Poliisin valvontatehtävät*

(uusi 3 mom.)

15 §

*Hallintopakko*

Liikenne- ja viestintävirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

*Ehdotus*

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 vesiliikenteen valvonnan yhteydessä 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 vesiliikenteen valvonnan yhteydessä 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 tarkoitetulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

*Uhkasakko, teettämisuhta ja keskeyttämisuhta*

Liikenne- ja viestintävirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan *siten kuin uhkasakkolaisissa (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 ryhtymään toimiin päästön

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

*Uhkasakko, teettämisuhta ja keskeyttämisuhta*

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.

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



*Voimassa oleva laki*

johdosta sen mukaan kuin säädetään alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

(uusi 18 §)

*Ehdotus*

päästön johdosta siten kuin alusjäterikosdirektiivissä säädetään.

18 §

#### **Raportointi komissiolle**

*Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava komissiolle joka kolmas vuosi raportti siitä, miten Suomen toimivaltaiset ovat soveltaneet alusjäterikosdirektiiviä.*

19 §

18 §

#### *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.

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.

#### *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 perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa. *Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 9 luvun 6 §:n mukaan*

*Voimassa oleva laki*

Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

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 luetteloä koskevan veloitteen.

*Ehdotus*

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 luetteloä koskevan veloitteen 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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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.

---

## 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, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten 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*

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)

*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-aluksen erityiset vakavuusvaatimukset***

*Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä vakavuusdirektiivissä niille asetut vakavuusvaatimukset.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alkut 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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*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 §

91 §

*Alusturvallisuusrikkomus*

*Alusturvallisuusrikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

---

11 kohta on kumottu L:lla 7.11.2014/879.  
12) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa

---

11) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa käyttää alusta,

12) laiminlyö 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakavuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen

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*

20 §

*Rekisteröintihakemus*

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, *jolleivät* ne käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä.

(uusi 4 mom.)

*Jollei* aluksen edellisen omistajan saantoa ole merkitty rekisteriin, hänen omistusoikeudestaan on esitettävä selvitys, joka olisi tarpeen hänen saantonsa kirjaamiseksi. Selvitystä edellisen omistajan omistusoikeudesta ei kuitenkaan tarvitse

*Ehdotus*

20 §

*Rekisteröintihakemus*

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, *jos ne eivät* käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä.

*Hakija voi myös esittää selvityksenä oman saantonsa laillisuudesta jäljennöksen alkuperäisestä asiakirjasta. Alkuperäinen tai julkisen notaarin oikeaksi todistama asiakirja on kuitenkin esitettävä viranomaiselle viimeistään yhden kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava.*

*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



*Voimassa oleva laki*

esittää, jos alus on myyty pakkohuutokaupalla.

27 §

*Hakemuksen hylkääminen*

Hakemus on hylättävä, jos:

1) 20 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitettua selvitystä ei ole esitetty eikä 25 §:n mukaista kuulutusta ole pyydetty;

2) luovuttajalla ei ollut oikeutta aluksen luovutukseen ja tästä vallintaoikeuden rajoituksesta oli ennen luovutusta tehty merkintä rekisteriin; tai

3) aluksen rekisteröinnille ja omistusoikeuden kirjaamiselle on muu este.

31 §

*Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus*

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi itse poistaa aluksen alusrekisteristä pykälässä mainituista syistä. Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

(uusi 2 mom.)

Rekisteriin merkityn aluksen omistajalle on viivytyksettä ilmoitettava rekisteriviranomaisen päätöksestä poistaa alus rekisteristä.

*Ehdotus*

esittää, jos alus on myyty pakkohuutokaupalla.

27 §

*Hakemuksen hylkääminen*

Hakemus on hylättävä, jos:

1) 20 §:n 3 tai 4 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 §

*Aluksen poistaminen 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 päivänä kuuta 2021.

4.

## Laki

### eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin (485/2004) uusi 4 a §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

(uusi)

4 a §

#### *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 päivänä kuuta 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 jonkin 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.