

Hallituksen esitys eduskunnalle alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, merenkulun ympäristönsuojelulain sekä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä vuonna 2004 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sekä **varauman, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen.** Lisäksi eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään laki yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä lait, joilla tehtäisiin yleissopimuksen edellyttämät muutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin.

Yleissopimuksen tarkoituksena on torjua kansainvälisessä merenkulussa käytettävien alusten painolastivesien ja sedimenttien valvomaton päästämistä meriin. Painolastivesien mukana haitallisia vieraslajeja ja taudinaiheuttajia voi siirtyä merialueilta toisille, mistä voi aiheutua merkittävää vahinkoa meriympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja luonnonvaroilta.

Yleissopimus sisältää määräyksiä painolastivesien käsittelystä aluksilla, poikkeuksista ja vapautuksista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökiellosta, painolastiveden vaihtamisesta, sallituista painolastiveden käsittelymenetelmistä, alusten velvollisuudesta laatia painolastivesisuunnitelma, pitää painolastivesipäiväkirjaa ja

hankkia painolastivesitodistuskirja sekä sääntöjen noudattamisen valvonnasta.

Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraamin toukokuussa 2005. Yleissopimus tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään kolmekymmentä valtiota, joiden yhteinen kauppalavasto muodostaa vähintään kolmekymmentäviisi prosenttia maailman kauppalavaston bruttovetoisuudesta, on joko allekirjoittanut yleissopimuksen ilman ratifiointitai hyväksymisvarauksia tai on jättänyt vaadittavat ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjat. Yleissopimuksen voimaantulon edellytykset eivät toistaiseksi ole täytyneet, eikä yleissopimus ole siten tullut kansainvälisesti voimaan. Suomen osalta yleissopimus tulee voimaan joko sen voimaantulopäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettamispäivämäärästä riippuen siitä, kumpi päivämäärästä on myöhempi.

Yleissopimuksen voimaansaattamislaki sekä lait merenkulun ympäristönsuojelulain ja aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta ovat tarkoitettut tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan.

SISÄLLYS

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Haitallisten vesieliöiden leviäminen alusten painolastivesisäiliöissä nousi yleiseen tietoisuuteen ensi kerran jo 1900-luvun alussa, kun Pohjanmereltä löydettiin laaja esiintymä Aasiasta peräisin olevaa kasviplanktonlevyä. Tiedeyhteisö kiinnostui aiheesta kuitenkin vasta 1970-luvulla, ja erityisesti Yhdysvaltojen, Kanadan ja Australian aloitteesta vieraslajien aiheuttamat ongelmat tuotiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ja sen merellisen ympäristön suojelukomitean (MEPC) käsittelyyn 1980-luvun lopulla. Siitä lähtien MEPC on kehittänyt yhteistyössä IMO:n meriturvallisuuskomitean (MSC) kanssa ensin ohjeita painolastivesien valvonnan ja käsittelystä sekä myöhemmin oikeudellisesti sitovan yleissopimuksen, joka hyväksyttiin Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 ja jonka Suomi allekirjoitti hyväksymisvaraamin 27 päivänä toukokuuta 2005.

Painolastivettä tarvitaan aluksen vakavoittamiseksi sekä kulkusyvyyden säätämiseksi, ja sitä kuljetetaan maailmalla laivojen painolastivesitankeissa vuosittain arviolta 7–10 miljardia tonnia. Painolastivesi voi eläin- ja kasviplanktonin lisäksi sisältää suurempiakin eliöitä, kuten kaloja ja taskurapuja. Kun painolastivesi lasketaan mereen laivan määränpäässä, matkasta selvinneet eliöt saattavat asettua uuteen ympäristöön.

Lajien leviämistä ihmisen avulla pidetään yhtenä neljästä suurimmasta uhasta maailman merien monimuotoisuudelle. Laivaliikenteen aiheuttamista biologisista invaasioista on viime vuosikymmeninä tullut yhä vakavampi ongelma. Syynä tähän ovat lisääntynyt liikenne, alusten koon kasvu, uusien reittien avautuminen sekä nopeammat laivat, minkä vuoksi yhä suurempi määrä organismeja selviää matkasta elossa. Itämerellä on nykyisin noin 120 vierasperäistä lajia, joista noin puolet on saapunut laivaliikenteen välityksellä. Vieraslajeja voi päätyä Itämereen myös muun muassa tahallisten istutusten takia, kalaviljelmiltä ja ihmisen rakentamien kanavien kautta. Invaasioiden todennäköisyyden odotetaan tulevaisuudessa kasvavan

entisestään Itämerellä. Tämä johtuu sekä ennustetusta ilmaston lämpenemisestä että Venäjän öljyviennin kasvusta, joka tuo Itämerelle suuria öljysäiliöaluksia täynnä painolastivettä maailmalta.

Maailmalla suurta haittaa ovat aiheuttaneet esimerkiksi amerikankampamaneetti, joka romahdutti Mustanmeren ja Kaspienmeren kalatalouden 1980- ja 1990-luvulla, sekä vaeltajasimpukka, jonka arvioidaan aiheuttaneen miljardien dollareiden kustannukset Pohjois-Amerikan suurilla järvillä.

Suomen vesialueilla pysyvästi esiintyvistä vieraslajeista suurinta haittaa ovat toistaiseksi aiheuttaneet muun muassa veneiden ja alusten pohjiin kiinnittyvä merirokko sekä verkoihin takertuva petovesikirppu. Tarkkaa tietoa vieraslajien Suomessa aiheuttamista kustannuksista ei ole, mutta kansallista vieraslajistrategiaa koskevassa ehdotuksessa (Ehdotus kansalliseksi vieraslajistrategiaksi, Maa- ja metsätalousministeriö, Työryhmämuistio, mmm 2011:2, 2011) on arvioitu kaikkien vieraslajien aiheuttamien kokonaiskustannusten olevan kymmeniä tai satoja miljoonia euroja vuodessa. Vieraslaji, joka on asettunut uudelle alueelle, on käytännössä mahdoton hävittää, minkä vuoksi on ensiarvoisen tärkeää keskittyä ennakoivaan torjuntatyöhön lajien leviämisen estämiseksi. On myös syytä huomata, että vieraslajien torjuntatoimien kustannukset ovat yleisesti merkittävästi pienemmät kuin haitallisten vieraslajien aiheuttamien haittojen kustannukset.

2 Nykytila

2.1 Kansallinen lainsäädäntö

Alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) sekä valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010). Painolastivesien ja sedimenttien mukana leviävistä vieraslajeista ei kuitenkaan ole toistaiseksi säädetty Suomen kansallisessa lainsäädännössä.

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetussa laissa

(1686/2009) säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisuudesta käytöstä.

Molempia edellä mainittuja lakeja on tarpeen tarkistaa painolastivesiyleissopimuksen johdosta jäljempänä esitetyllä tavalla.

2.2 Kansainvälinen kehitys

Vieraslajien vaikutuksia meriympäristölle ja taloudelle alettiin tutkia varsinaisesti vasta 1970-luvulla. Vieraslajit olivat aiheuttaneet tuhoja etenkin Pohjois-Amerikan suurilla järvilla sekä Australiassa. 1980-luvun lopussa Kanada ja Australia nostivat asian esille ensimmäistä kertaa IMO:n MEPC-komiteassa. Vuonna 1991 MEPC-komitea hyväksyi päätöslauselmalla MEPC.50(31) ohjeet ei-toivottujen organismien ja taudinaiheuttajien leviämisen estämiseksi alusten painolastivesien ja sedimenttien välityksellä (*Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges*). Ne korvattiin vuonna 1993 IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmalla A.774(18) hyväksymillä uusilla ohjeilla. Päätöslauselmassa pyydettiin myös MEPC-komiteaa ja MSC-komiteaa kehittämään kansainvälisesti sitovaa lainsäädäntöä painolastivesien ja sedimenttien mukana kulkevien vieraslajien leviämisen ehkäisemiseksi.

IMO:n 20. yleiskokous hyväksyi vuonna 1997 resoluution A.868(20), joka sisälsi alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskevat ohjeet (*Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens*). Näihin ohjeisiin perustuen jatkettiin sitovan lainsäädännön kehitystyötä, kunnes IMO:n diplomaattikonferenssi hyväksyi 13 päivänä helmikuuta 2004 alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä painolastivesiyleissopimus. Toukokuuhun 2013 mennessä yleissopimuksen on ratifioinut 36 maata, jotka edustavat 29,06 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. Yleissopimuksen hyväksymisedellytykset

eivät ole toistaiseksi täyttyneet, eikä se siten ole vielä tullut kansainvälisesti voimaan.

Suomi on allekirjoittanut yleissopimuksen hyväksymisvaraumin 27 päivänä toukokuuta 2005. Suomi on marraskuussa 2007 hyväksytyssä Itämeren toimintasuunnitelmassa (*Baltic Sea Action Plan*) sitoutunut yhdessä muiden Itämeren maiden kanssa ratifioimaan painolastivesiyleissopimuksen vuoteen 2010 mennessä tai viimeistään ennen vuotta 2013. Pohjoismaista Norja, Ruotsi ja Tanska ovat jo ratifioineet yleissopimuksen. Myös Venäjä on ratifioinut yleissopimuksen.

Itämeren meriympäristön tilan parantamiseksi tehtävässä työssä yleissopimuksen ratifiointi on yksi keskeisistä välineistä.

Painolastivesiyleissopimuksen tarkoituksena on torjua kansainvälisessä merenkulussa käytettävien alusten painolastivesien ja sedimenttien valvomatonta päästämistä meriin. Painolastivesien mukana haitallisia vieraslajeja ja taudinaiheuttajia voi siirtyä merialueilta toisille, mistä voi aiheutua merkittävää vahinkoa meriympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja luonnonvaroille. Käytännössä alusten painolastivesien mukana leviävien vieraslajien uhkaa torjutaan asettamalla aluksille velvollisuus käsitellä painolastivetensä niin, että niihin sisältyvät eliöt ja organismit kuolevat. Painolastivesien käsittelyvelvollisuus tulee voimaan asteittain riippuen aluksen rakennusvuodesta ja painolastivesikapasiteetista. Siirtymävaiheessa aluksilla on mahdollisuus myös vaihtaa painolastivetensä yleissopimuksessa määritellyillä merialueilla. Itämerellä tällaisia riittävän syviä ja riittävän kaukana rannikosta sijaitsevia alueita ei kuitenkaan ole.

Yleissopimus sisältää määräyksiä painolastivesien käsittelystä aluksilla, poikkeuksista ja vapautuksista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökiellosta, painolastiveden vaihtamisesta, sallituista painolastiveden käsittelymenetelmistä, alusten velvollisuudesta laatia painolastivesisuunnitelma, pitää yllä painolastivesipäiväkirjaa ja hankkia painolastivesitodistuskirja sekä sääntöjen noudattamisen valvonnasta. Yleissopimukseen liittyy lisäksi IMO:n antamat ohjeet (*guidelines*), joissa on annettu tarkempia määräyksiä yleissopimuksen soveltamisesta. Painolastivesiyleissopimuksen täytäntöönpa-

noa ja sen soveltamiseen liittyviä ongelmia käsitellään säännöllisesti IMO:n MEPC-komiteassa, joka antaa tarvittaessa soveltamisohjeita ja suosituksia yleissopimuksen alaan liittyvissä kysymyksissä.

Voimassa olevaa kansallista lainsäädäntöä vieraslajien leviämisen estämiseksi merenkulun välityksellä on muun muassa USA:ssa, Kanadassa, Australiassa, Uudessa-Seelannissa, Brasiliassa sekä Norjassa, jossa tuli 1 päivänä heinäkuuta 2010 voimaan määräys lajien leviämisen estämiseksi painolastiveden ja sedimenttien kautta (*Forskrift 7. juli 2009 nr. 992 om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip*). Muissa Euroopan tai Itämeren maissa ei voimassaolevaa painolastivesilainsäädäntöä vielä ole. Toisaalta on huomioitava, että merenkulun kansainvälisen luonteen takia kansallisilla määräyksillä on joka tapauksessa vain rajallinen vaikutus haitallisten vieraslajien torjuntaan.

Biologista monimuotoisuutta koskeva Yhdistyneiden kansakuntien (YK) yleissopimus (*The United Nations Convention on Biological Diversity*), jäljempänä CBD-yleissopimus (SopS 78/1994), avattiin allekirjoitettavaksi YK:n ympäristö- ja kehityskonferenssissa (UNCED) Rio de Janeirossa vuonna 1992. Suomi allekirjoitti sopimuksen 5 päivänä kesäkuuta 1992 ja ratifioi sen vuonna 1994. Sopimuksen 8 (h) artiklassa todetaan, että sopimuspuolten tulee, sikäli kun se on mahdollista ja tarkoituksenmukaista, estää sellaisten vieraslajien pääsy, jotka uhkaavat ekosysteemejä, elinympäristöjä tai lajeja, ja rajoittaa niiden leviämistä tai hävittää ne. Näistä toimista vieraslajien leviämisen estäminen on osoitettu tehokkaimmaksi keinoksi. IMO:n kansainvälisen painolastivesiyleissopimuksen johdannossa viitataan biologista monimuotoisuutta koskevaan YK:n CBD-yleissopimukseen ja sen tavoitteisiin.

CBD-yleissopimus edellyttää, että maat laativat vieraslajeja koskevat kansalliset strategiat tai ohjelmat. Yleissopimuksen mukaisesti Suomessa aloitettiin vuonna 2008 kansallisen vieraslajistrategian valmistelu. Suomen kansallisessa luonnon monimuotoisuuden suojelun ja kestäväen käytön strategiassa (Valtioneuvoston periaatepäätös 21 päivänä joulukuuta 2006) ja toimintaohjelmassa

vastuutahoiksi Suomen kansallisen vieraslajistrategian laatimisessa nimettiin maa- ja metsätalousministeriö, ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö. Vetovastuu kuuluu maa- ja metsätalousministeriölle. Ehdotus kansalliseksi vieraslajistrategiaksi luovutettiin maaliskuun lopussa 2011. Lopullinen strategia valmistui vuonna 2012. Yksi strategiaehdotuksen toimenpide-ehdotuksista on IMO:n painolastivesiyleissopimuksen ratifioiminen.

2.3 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unioni teki Göteborgin Euroopa-neuvostossa vuonna 2001 päätöksen luonnon monimuotoisuuden vähenemisen pysäyttämiseksi vuoteen 2010 mennessä (KOM (2001) 264 lopullinen). Koska vieraslajien haitallisten vaikutusten merkitys luonnon monimuotoisuuden heikkenemisessä on suuri esimerkiksi tehokkaasti leviävien vieraslajien syrjäyttäessä elinympäristöistä niiden alkuperäisiä eliölajeja tai muuttaessa alkuperäisiä luontotyyppisiä toisiksi, haitallisiin vieraslajeihin kohdistuvat toimet ovat myös EU-tasolla avainasemassa.

EU:n kuudennen ympäristöohjelman (vuodet 2002–2012) 6 artiklan mukaisesti yksi luonnonsuojelua ja biologista monimuotoisuutta koskevista tavoitteista ja ensisijaisista toimista on biologisen monimuotoisuuden heikkenemisen pysäyttäminen vuoteen 2010 mennessä muun muassa ehkäisemällä ja lieventämällä vieraista lajeista ja genotyypeistä aiheutuvia vaikutuksia. Lisäksi ohjelmassa kehitetään toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ehkäistä ja valvoa vieraiden lajien, myös vieraan perimän, leviämistä.

Euroopan komission tiedonanto otsikolla ”Tavoitteena haitallisia vieraslajeja koskeva EU:n strategia” julkaistiin joulukuussa 2008. Se oli ensimmäinen vaihe kehityksessä kohti EU:n strategiaa vieraslajien aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi. Tiedonannossa selvitettiin, millaisen uhan haitalliset vieraslajit muodostavat ja miten ongelma voitaisiin ratkaista. Komissio valmistele ehdotustaan vuonna 2011 esitettäväksi EU:n laajuiseksi strategiaksi, jolla pyritään vähentämään huomattavasti haitallisten vieraslajien vaikutuksia Euroopan biologiseen monimuotoisuuteen.

teen. Komissio aikoo myös tutkia mahdollisuutta luoda vieraslajeihin liittyvä varhaisvaroitus- ja tiedotusjärjestelmä, joka perustuisi säännöllisesti päivitettyyn kartoitukseen ja tehokkaiisiin vastatoimiin.

Euroopan ja Välimeren maiden kasvinsuojelujärjestö (EPPO) on ottanut käyttöön tuholaisraportointijärjestelmän ja pitää yllä luetteloa haitallisista vieraslajeista, joita on suositeltavaa säännellä kansallisella tasolla niiden saapumisen ja leviämisen estämiseksi.

Vieraslajien aiheuttamat ongelmat on mainittu myös Euroopan parlamentin ja neuvoston 17 päivänä kesäkuuta 2008 yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista antamassa direktiivissä 2008/56/EY, jäljempänä meristrategiadirektiivi.

Euroopan unionilla ei ole lainsäädäntöä laivojen painolastivedessä liikkuvien tai runkoihin kiinnittyneiden eliöiden leviämisen estämisestä. Lainsäädäntöä ei myöskään ole suunnitteilla, koska IMOn määräysten katsotaan olevan paras tapa globaalin vieraslajiongelman ehkäisemiseksi. Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA (*European Maritime Safety Agency*) valmistelee kuitenkin ohjeita ja apuvälineitä painolastivesiyleissopimuksen ratifiointin helpottamiseksi ja implementoinnin harmonisoimiseksi Euroopassa.

2.4 HELCOM

Itämeren maiden ympäristöministerit hyväksyivät Itämeren suojelukomission (HELCOM) ministerikokouksessa marraskuussa 2007 Itämeren toimintasuunnitelman (*Baltic Sea Action Plan*, BSAP). Osana toimintasuunnitelmaa hyväksyttiin myös niin kutsuttu painolastivesitiekartta, jonka tavoitteena on painolastivesiyleissopimuksen yhtenäinen ja nopea ratifiointi HELCOMin jäsenmaissa. Toimintasuunnitelmassa sovittiin, että HELCOMin jäsenmaiden tulisi ratifioida yleissopimus 2010 mennessä tai viimeistään vuoteen 2013 mennessä. Toukokuuhun 2013 mennessä HELCOM-jäsenmaista Ruotsi, Tanska ja Venäjä ovat ratifioineet yleissopimuksen, ja muut maat ovat ilmoittaneet HELCOMille, että kansallinen ratifiointiprosessi on käynnissä.

HELCOM on yhdessä Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelukomission (OS-

PAR) kanssa hyväksynyt vapaaehtoiset painolastiveden vaihto-ohjeet vieraslajien leviämisen ehkäisemiseksi painolastiveden mukana. Ohjeissa pyydetään aluksia pitämään painolastivesipäiväkirjaa, käyttämään painolastivesisuunnitelmaa sekä vaihtamaan painolastivetensä painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-1 säännön mukaisesti ennen aluksen tuloa Pohjanmerelle tai Itämerelle.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on saattaa yleissopimus Suomen osalta voimaan ja tehdä tarvittavat muutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin. **Yleissopimukseen esitetään tehtäväksi varauma, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen.** Painolastivesiyleissopimuksen keskeisten määräysten sisällyttäminen merenkulun ympäristönsuojelulakiin on perusteltua sääntelyn läpinäkyvyyden varmistamiseksi, yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien selkeän määrittelyn takaamiseksi ja viranomaisvastuiden jakamiseksi. Esitetyillä muutoksilla on pyritty toteuttamaan merenkulun ympäristönsuojelulain säätämisen yhteydessä valittua lainsäädäntötekniikkaa ja lain perusrakennetta. Esitetyt muutokset ovat siten yhteensopivat vuoden 2010 alussa voimaan tulleen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistuksen tavoitteiden kanssa. Yleissopimuksen vuoksi on tarpeellista tehdä eräitä muutoksia myös aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin.

Lakimuutosten lisäksi merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen olisi tarkoitus merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta annetun lain vahvistamisen jälkeen sisällyttää tarkemmat säännökset niistä merenkulun ympäristönsuojelulakiin sisällytetyistä velvoitteista, joita painolastivesiyleissopimuksen tehokas täytäntöönpano edellyttää. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä olisi tarkoitus antaa tarkemmat tekniset säännökset muun muassa aluksilta vaadittavien painolastivesien hallintaan liittyvien asiakirjojen sisällöstä ja kaavasta.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset merenkulkuelinkeinolle

Kansainvälisessä liikenteessä olevien alusten on noudatettava yleissopimuksen vaatimuksia liikennöidessään sopimuspuolten välillä yleissopimuksen tultua kansainvälisesti voimaan. Yleissopimuksen 3 artiklan mukaan sopimuspuolen tulee nimittäin soveltaa yleissopimuksen määräyksiä muihinkin kuin sopimuspuolen aluksiin. Yleissopimuksen suomalaiselle merenkulkuelinkeinolle aiheuttamat kustannukset ovat siten riippumattomia siitä, liittyykö Suomi yleissopimukseen vai ei.

Painolastivesiyleissopimuksen voimaantulo aiheuttaa merenkulkuelinkeinolle kustannuksia. Yleissopimus ja sen täytäntöönpanoa koskeva kansallinen lainsäädäntö koskevat vain kansainvälistä liikennettä. Täyttääkseen yleissopimuksen vaatimukset aluksiin tulisi pääsääntöisesti asentaa painolastiveden käsittelylaitteisto.

Vuonna 2009 ja sen jälkeen rakennetut alukset, joiden painolastivesikapasiteetti on alle 5 000 kuutiota, joutuvat täyttämään painolastiveden käsittelyvaatimukset heti yleissopimuksen tullessa voimaan tai aluksen valmistuessa.

Vuonna 2012 ja sen jälkeen rakennetut alukset, joiden painolastivesikapasiteetti on yli 5 000 kuutiota, joutuvat käsittelemään painolastivetensä heti valmistuttuaan.

Muiden alusten osalta käsittelyvaatimus tulee voimaan joko 2014 tai 2016 painolastivesikapasiteetista ja rakennusvuodesta riippuen. Jotta alukset ehtivät suunnitella käsittelylaitteistojen hankinnan ja jotta ylimääräisiltä telakoinnilta vältyttäisiin, käsittelyvaatimukset tulevat voimaan näiden alusten osalta vuoden 2014 tai 2016 vuosipäiväänsä seuraavan väli- tai uusintakatsastuksen yhteydessä. Painolastivesilaitteiston vaihtoehtona on painolastiveden jättäminen maihin ja painolastiveden päästämisen välttäminen kokonaan.

Suomalaisista kansainvälisessä liikenteessä olevasta noin 110 aluksesta suurin osa on

painolastivesikapasiteetiltaan suhteellisen pieniä, muutamasta sadasta kuutiosta muutamaa tuhanteen kuutiota. Riippuen aluksen koosta, käsiteltävän painolastiveden määrästä, alustyyppistä, lastista ja reitistä käsittelylaitteiston hinta vaihtelee ja on esimerkiksi 200 kuutiota tunnissa käsittelevälle laitteistolle 190 000 eurosta 500 000 euroon alusta kohden. Esimerkiksi matkustaja-alukset ja ro-ro-alukset eivät päästä tai ota suuria määriä painolastivettä kerrallaan. Painolastiveden käsittelyn tai painolastiveden vaihdon kustannukset riippuvat aluksen liikennealueesta, alustyyppistä sekä painolastivesikapasiteetista ja ovat 2–135 euroa jokaista 1 000 käsiteltyä painolastivesikuutiota kohden.

Kansainvälisessä liikenteessä oleville aluksille koituu lisäksi hallinnollisia kustannuksia todistuskirjojen ja painolastivesisuunnitelmien hyväksynnöistä sekä painolastivesipäiväkirjan pidosta.

Lähialueella liikennöivät alukset voivat mahdollisesti saada vapautuksen tai poikkeuksen yleissopimuksen vaatimuksista, jos alus päästää painolastivetensä samalle alueelle kuin mistä se on otettu, tai jos riskiarvioinnin perusteella todetaan, että lajien leviämiseksi ei tietyllä reitillä ole riskiä. Tällaisten alusten ei välttämättä tarvitsisi asentaa lainkaan painolastiveden käsittelylaitteistoa.

Ainoastaan Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä liikennöiville aluksille yleissopimuksen voimaantulo ei nykyisellään aiheuta kustannuksia, koska sitä sovelletaan ainoastaan kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin. On kuitenkin mahdollista, että esimerkiksi Suomen etelärannikolla havaitaan tulevaisuudessa vaarallinen vieraslajiesiintymä, jonka ei haluta leviävän pohjoiseen tai sisävesialueille. Tällöin voi olla tarpeen ripeästi säätää, että myös ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä purjehtivat alukset ovat velvollisia noudattamaan käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa ja muita vieraslajien leviämisen estämiseksi tarpeellisia painolastivesiyleissopimuksen määräyksiä ja kansallisia sopimuksen täytäntöönpanoa koskevia säännöksiä. Tämä vaatii kuitenkin merenkulun ympäristönsuojelulain ja mahdollisten muiden merenkulun lakien muuttamista.

Erilaisia painolastiveden käsittelymenetelmiä on kehitteillä lukuisia. Vuoden 2012 tammikuun loppuun mennessä IMO:n ohjeiden mukaisen tyyppi hyväksynnän on saanut 17 menetelmää. Aktiivisia ainesosia käyttävistä menetelmistä IMO:n vaatiman lopullisen hyväksynnän saaneita oli 20 ja alustavan hyväksynnän saaneita 34. Eri alustustyypeille sopivia uusia käsittelymenetelmiä kehitetään ja hyväksytään jatkuvasti. IMO:n MEPC-komitea onkin arvioinut, että markkinoilla tulee olemaan riittävästi eri alustustyypeille sopivia menetelmiä, jotta painolastiveden käsittelyä voidaan vaatia yleissopimuksen tullessa voimaan.

Painolastiveden käsittelylaitteistojen kehitystilanteesta ja kustannuksista julkaistaan säännöllisesti kansainvälisiä tietoja ja tilastoja. Esimerkiksi kansainvälisesti arvostetun luokituslaitoksen *Lloyd's Register*'n helmikuussa 2010 julkaistun raportin (*Lloyd's Register Ballast Water Treatment Technology Guide*) mukaan hyväksytyjen käsittelymenetelmien ja -laitteiden määrä on moninkertaistunut parissa vuodessa, ja samalla laitteiden keskihinnat ovat laskeneet huomattavasti, etenkin pienempien laitteiden osalta. Hinnat eri menetelmien ja valmistajien välillä vaihtelevat kuitenkin erittäin paljon. Hankintakustannukset ovat *Lloyd's Register* -luokituslaitoksen mukaan 200 kuutiota tunnissa käsittelevälle laitteistolle keskimäärin 195 000 euroa ja 2 000 kuutiota tunnissa käsittelevälle laitteistolle keskimäärin 532 000 euroa. Käyttökustannukset ovat 2–135 euroa jokaista 1 000 käsiteltävää painolastivesikuutiota kohden. Käyttökustannukset muodostuvat menetelmästä riippuen usein suurelta osin lisääntyneestä energiankulutuksesta, joka on *Lloyd's Register* -luokituslaitoksen arvion mukaan noin 0–200 kilowattia jokaista 1 000 käsiteltävää painolastivesikuutiota kohden. Painolastiveden käsittely lisää siis hieman alusten polttoaineenkulutusta ja ilmaan meneviä päästöjä. Hintoihin sisältyy asennuskustannukset, jotka etenkin olemassa oleville aluksille voivat olla suuret. Asennuksessa ongelmia saattaa aiheuttaa painolastiveden käsittelylaitteiston vaatima tila aluksella. Useimmat laitteistot asennetaan aluksen konehuoneeseen tai pumppuhuoneeseen, mutta

joidenkin valmistajien laitteistot voidaan asentaa ulos kannelle.

Aluksen olisi esityksen mukaan mahdollista saada määräaikainen vapautus painolastiveden vaihto- ja käsittelyvaatimuksesta, mikäli riski lajien leviämiseksi painolastiveden mukana aluksen reitillä on alhainen. Esityksen mukaan hakemuksen liitteenä tulisi Liikenteen turvallisuusvirastolle toimittaa aluksen reittiä koskeva riskiarviointi. Todennäköistä on, että varustamot teettäisivät tällaiset riskiarvioinnit yksityisellä konsultilla, jolloin riskiarvioinnin teettämisestä aiheutuisi varustamoille kustannuksia.

Esityksessä ehdotetaan, että Suomi tekisi yleissopimukseen varauman, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen. Kotimaan liikenteellä tarkoitettaisiin liikennettä suomalaisten satamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihreojen ja Viipurin välillä. Varauma vapauttaisi tällaisessa kotimaan liikenteessä olevat alukset painolastiveden käsittelyvelvoitteesta, eikä niihin siten tarvitsisi asentaa painolastiveden käsittelylaitteistoja. Erityisesti Saimaan alueen toimijat ovat katsoneet, että laitteistojen hankinta voisi vaarantaa niiden liiketoiminnan, koska toiminta on verrattain pienimuotoista ja käytetty aluskanta suhteellisen vanhaa.

Vaikutukset korjaussatamille

Yleissopimuksen 5 artiklassa vaaditaan, että sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan, että satamissa ja terminaaleissa, joissa on painolastisäiliöiden puhdistus- tai korjausmahdollisuudet, on riittävät laitteet sedimenttien vastaanottoa varten. Suomessa tämä koskee lähinnä muutamaa korjaussatamaa, eikä kustannusten arvioida olevan suuria. Korjaussatamat ottavat nykyäänkin vastaan painolastivesitankeissa olevaa sedimenttiä.

Muita taloudellisia vaikutuksia

Painolastivesiyleissopimuksen voimaantullolla voidaan katsoa olevan myönteisiä vaikutuksia meriteknologiateollisuudelle, kun

markkinat uusille painolastiveden käsittelyjärjestelmille laajenevat. Ainakin kaksi suomalaista yritystä on tuomassa markkinoille painolastiveden käsittelylaitteiston. Laitteistojen asentamisella ja suunnittelutyöllä voi myös olla työllistävä vaikutus.

Aluksen on mahdollista saada määräaikainen vapautus painolastiveden vaihto- ja käsittelyvaatimuksesta, mikäli riski lajien leviämiseksi painolastiveden mukana aluksen reitillä on alhainen. Riskiarviointi on tehtävä IMO:n riskiarviointia koskevan ohjeiston mukaisesti (*Guidelines for Risk Assessment Under Regulation A-4 of the BWM Convention (G7)*), päätöslauselma MEPC.162(56)). Myös HELCOM on kehittänyt erityisesti Itämeren koskevaa ohjeistusta, jota tulee myös noudattaa riskiarvioinnin laadinnassa. Riskiarviontien teettämisellä tulee olemaan ympäristöasiantuntijoita työllistävä vaikutus.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi huolehtia painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti muun muassa painolastivesisuunnitelman hyväksymisestä, painolastivesipäiväkirjojen tarkastuksista, todistusten antamisesta ja painolastiveden käsittelystä myönnettäviä vapautuksia koskevien hakemusten käsittelystä. Liikenteen turvallisuusvirasto hoitaa vastaavia tehtäviä jo nykyisin muiden merenkulun yleissopimusten täytäntöönpanon ja valvonnan osalta. Viraston oman arvion mukaan yleissopimuksen voimaantulo Suomen osalta tulee aiheuttamaan virastolle lisätyötä noin yhden henkilötyövuoden verran. Erityisesti vapautushakemusten käsittelyn arvioidaan aiheuttavan lisätyövoiman tarpeen. Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää hakemusten liitteenä olevista riskiarvioinneista lausuntoa Suomen ympäristökeskukselta, jonka työmäärä näin myös kasvaisi hieman. Muiden viranomaisten toimintaan yleissopimuksen hyväksyminen ei vaikuttaisi mainittavasti.

4.3 Ympäristövaikutukset

Painolastiveden käsittely yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti poistaa lähes kokonaan vieraslajien leviämisen riskin alusten painolastivesien mukana. Voimaantulon alkuvaiheessa vaadittava painolastiveden vaihto vähentää myös leviämisen riskiä, mutta ei poista sitä täysin. Koska vieraslajit voivat olla erittäin haitallisia ympäristölle, yleissopimuksen voimaantulolla ja merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetuilla muutoksilla on myönteinen ympäristövaikutus. Painolastiveden vaihtaminen ja käsittely nostavat hieman alusten energiankulutusta, mikä lisää myös aluksista ilmaan meneviä päästöjä. Painolastiveden käsittelystä itsessään ei aiheudu haittaa ympäristölle, sillä käsittelylaitteiden hyväksyntäprosessin yhtenä tarkoituksena on varmistaa, että ympäristölle, miehitykselle tai alukselle vaaraa aiheuttavia käsittelylaitteita ei hyväksytä.

Esityksessä ehdotetaan, että Suomi tekisi yleissopimukseen varauman, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen. Kotimaan liikenteellä tarkoitettaisiin liikennettä suomalaisten satamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihreojen ja Viipurin välillä. Varauman tekemisen arvioidaan lisäävän haitallisten vieraslajien leviämisen riskiä jonkin verran erityisesti Suomenlahdelta Saimaan kanavan kautta Saimaalle tapahtuvassa liikenteessä. Syynä tähän on, että Suomenlahdelle voi Venäjän sisävesiliikenteen kautta kulkeutua makeassa vedessä selviäviä lajeja jopa Kaspianmereltä asti. Ponto-Kaspian alueelta voi päätyä tulo-laslajeja Suomenlahdelle myös luontaisen leviämisen kautta ilman alusliikenteen myötävaikutusta. Tällaiset lajit voivat kulkeutua alusten painolastivesien mukana Saimaalle ja asettua pysyväksi osaksi Saimaan vesistön ekosysteemiä. Pohjanlahden osalta varauman ei arvioida aiheuttavan vastaavaa riskin lisääntymistä, koska Pohjanlahdella lajit pääsevät pääsääntöisesti leviämään myös ilman alusliikenteen vaikutusta.

Alusten painolastivesien ohella vieraslajit voivat levitä eri vesialueiden välillä myös alusten runkoihin kiinnittyneinä. Painolastivesiyleissopimus ei sisällä määräyksiä tämän

kaltaisen lajien leviämisen ehkäisemiseksi, mutta IMOssa on kehitteillä ohjeet siitä, miten laivojen runkoihin kiinnittyneiden eliöiden leviäminen uusille alueille voitaisiin estää.

5 Asian valmistelu

Yleissopimuksen taustaa ja kansainvälistä kehitystä on käsitelty yleisperustelujen jaksossa 2.2.

Hallituksen esitys painolastivesiyleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä merenkulun ympäristönsuojelulain ja aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä, jossa on liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi ollut edustus ympäristöministeriöstä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Liikennevirastosta, Suomen ympäristökeskuksesta, Suomen varustamot ry:stä ja Suomen satamaliitto ry:stä.

Esityksestä on pyydetty vuonna 2011 lausunnot seuraavilta tahoilta: valtiovaraministeriö, oikeusministeriö, ulkoasiainministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Suomen ympäristökeskus, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Etelä-Pohjanmaan ELY, Etelä-Savon ELY, Hämeen ELY, Kaakkois-Suomen ELY, Kainuun ELY, Keski-Suomen ELY, Lapin ELY, Pirkanmaan ELY, Pohjanmaan ELY, Pohjois-Karjalan ELY, Pohjois-Pohjanmaan ELY, Pohjois-Savon ELY, Satakunnan ELY, Uudenmaan ELY, Varsinais-Suomen ELY, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Kuntaliitto, Suomen Laivameklari-liitto ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Yrittäjät ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Satamaoperaattorit ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Konepäällystöliitto, Suomen Laivanpäällystöliitto, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto, Meriteollisuusyhdistys ry,

Suomen purjehdus ja veneily ry, Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö ry, Veneilyalan keskusliitto Finnboat ry, Suomen meripelastusseura ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi.

Lausunnon esityksestä antoivat seuraavat tahot: oikeusministeriö, ulkoasiainministeriö, ympäristöministeriö, puolustusministeriö ja pääesikunta, maa- ja metsätalousministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Suomen ympäristökeskus, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Suomen varustamot, Elinkeinoelämän keskusliitto, Suomen satamaliitto, Suomen Laivanpäällystöliitto, Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry ja Suomen luonnonsuojeluliitto.

Pääosa lausunnonantajista kannatti painolastivesiyleissopimuksen hyväksymistä, sen sisältämien määräysten kansallista voimaansaattamista sekä tarpeellisten muutosten tekemistä kansalliseen merenkulun lainsäädäntöön. Yleissopimusta pidetään tarpeellisena työkaluna haitallisten vieraslajien torjunnassa. Kukaan lausunnonantajista ei nimenomaisesti vastustanut yleissopimuksen hyväksymistä.

Viranomaislausunnonantajat arvioivat esitystä oman hallinnonalansa kannalta. Ulkoasiainministeriö ja oikeusministeriö esittivät eräitä, osin teknisiä, muutoksia ja lisäyksiä sekä esityksen perusteluteksteihin että lakiesityksiin. Myös muilta viranomaisilta saatiin ehdotuksia esitykseen tehtävistä tarkennuksista muun muassa viranomaisten välisen vastuunjaon osalta painolastivesiyleissopimuksen noudattamisen valvonnassa.

Elinkeinoelämän sidosryhmien lausunnoissa tuotiin esiin huoli yleissopimuksen kustannusvaikutuksista elinkeinonharjoittajille. Erityisesti viitattiin painolastiveden käsittelylaitteistojen hankinta- ja asennuskustannuksiin. Kustannusten minimoimiseksi pidettiin tärkeänä, että tietyllä alueella liikennöiville aluksille voidaan myöntää vapautuksia ja poikkeuksia käsittelemättömän painolastiveden päästökiellosta.

Elinkeinoelämän edustajat esittivät myös, että esityksen taloudellisia vaikutuksia pitäisi arvioida yhdessä muiden merenkuluelinkeinolle kustannuksia aiheuttavien säännöshankkeiden kanssa. Eri hankkeet tulisi

asettaa tärkeysjärjestykseen ja ajoittaa niiden toteuttaminen siten, että merenkulun edellytykset Suomen ulkomaankaupassa kyetään turvaamaan.

Esityksestä on kuultu erikseen Saimaan alueen toimijoita vuonna 2012. Saimaan alueen toimijoilta saatujen lausuntojen perusteella hallituksen esitykseen päätettiin sisällyttää esitys kotimaan liikennettä koskevan varauman tekemisestä yleissopimukseen. Saimaan alueen toimijoiden mukaan painolastiveden käsittelylaitteistojen asentaminen aluksille merkitsisi niiden toiminnan laajuuteen ja kaluston ikään nähden erittäin merkittäviä investointeja.

Varauman sisältävästä hallituksen esityksestä on pyydetty vuonna 2013 lausunnot seuraavilta tahoilta: valtiovarainministeriö, oikeusministeriö, ulkoasiainministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Suomen ympäristökeskus, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Etelä-Pohjanmaan ELY, Etelä-Savon ELY, Hämeen ELY, Kaakkois-Suomen

ELY, Kainuun ELY, Keski-Suomen ELY, Lapin ELY, Pirkanmaan ELY, Pohjanmaan ELY, Pohjois-Karjalan ELY, Pohjois-Pohjanmaan ELY, Pohjois-Savon ELY, Satakunnan ELY, Uudenmaan ELY, Varsinais-Suomen ELY, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Kuntaliitto, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Yrittäjät ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Sataoperaattorit ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Konepääallystöliitto, Suomen Laivanpääallystöliitto, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto, Meriteollisuusyhdistys ry, Suomen purjehdus ja veneily ry, Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö ry, Veneilyalan keskusliitto Finnboat ry, Suomen meripelastusseura ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, WWF Suomi, Merimiespalvelutöimistö, Oy Helsinki Chartering Ab, Oy Finnshipping Ltd, Oy Intercarriers Ltd ja Mopro Oy.

Lausunnon esityksestä antoivat seuraavat tahot:...

Annetuissa lausunnoissa...

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Painolastivesiyleissopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. Määritelmät. Artikla sisältää yleissopimuksen kannalta keskeiset määritelmät. Artiklassa on määritelty hallinto, painolastivesi, painolastivesien käsittely, todistuskirja, komitea, yleissopimus, bruttovetoisuus, haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat, järjestö, pääsihteeri, sedimentit ja alus.

Merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §:ään esitetään lisättäväksi painolastivesiyleissopimuksen, painolastiveden, painolastiveden käsittelyn ja sedimentin määritelmä.

2 artikla. Yleiset velvoitteet. Artiklan 1 kohdan mukaan jokainen sopimuspuoli sitoutuu saattamaan yleissopimuksen täysimääräisesti voimaan. Artiklan 2 kohdassa määrätään, että liitteet ovat yleissopimuksen erottamaton osa. Artiklan 3 kohdan mukaan mitään yleissopimuksen määräystä ei tule tulkita siten, että se estää valtiota ryhtymään yksin tai yhdessä muiden valtioiden kanssa tiukempiin toimiin haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämisen estämiseksi tai vähentämiseksi kansainvälisen oikeuden mukaisesti. Artiklan 4 kohdassa edellytetään, että sopimuspuolet pyrkivät yhteistyöhön yleissopimuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi. Artiklan 5 kohdan mukaan sopimuspuolet sitoutuvat edistämään painolastivesien käsittelyn ja sitä koskevien standardien jatkuvaa kehittämistä. Artiklan 6 kohdan mukaan sopimuspuolet pyrkivät siihen, että niiden tai muiden valtioiden ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille ei aiheudu vahinkoa. Artiklan 7 kohdassa edellytetään sopimuspuolia varmistamaan, että yleissopimuksen noudattamiseksi käytetyistä painolastivesien käsittelymenetelmistä ei aiheudu niiden tai muiden valtioiden ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille suurempaa haittaa kuin ne estävät. Artiklan 8 kohdassa sopimuspuolia pyydetään kannustamaan aluksia välttämään mahdollisesti haitallisia vesieliöitä tai taudinaiheuttajia sisältävän painolastiveden ottoa,

sekä edistämään IMO:n suositusten täytäntöönpanoa. Artiklan 9 kohdan mukaan sopimuspuolten on pyrittävä IMO:n puitteissa yhteistyöhön, jotta painolastiveden käsittelystä aiheutuvat uhat ja riskit voidaan käsitellä.

3 artikla. Soveltaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimusta sovelletaan, jollei toisin määrätä, (a) aluksiin, joilla on oikeus käyttää jonkin sopimuspuolen lippua ja (b) aluksiin, joilla ei ole oikeutta käyttää minkään sopimuspuolen lippua, mutta jotka toimivat jonkin sopimuspuolen hallinnon alaisuudessa.

Artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimusta ei sovelleta (a) aluksiin, joita ei ole suunniteltu eikä rakennettu kuljettamaan painolastivettä, eikä (b) ja (c) aluksiin, joita käytetään vain yhden sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä eli käytännössä valtion aluevesillä ja talousvyöhykkeellä ellei tämä sopimuspuoli toisin määritä.

Eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään varaumaa, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen, millä tarkoitetaan liikennettä suomalaisten satamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihreojn ja Viipurin välillä. Varauma on katsottu tarpeelliseksi, koska muutoin painolastivesiyleissopimusta tulisi soveltaa sellaisiin aluksiin, jotka sinällään ovat kotimaan liikenteessä, mutta jotka matkallaan kahden suomalaisen sataman välillä vierailevat myös toisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä. Tällaisia aluksia liikennöi esimerkiksi Pohjanlahden alueella, kun alukset voimassaolevan reitinjakojärjestelmän perusteella vierailevat matkan aikana Ruotsin lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesialueilla. Samankaltainen tilanne on Suomenlahden suomalaisista satamista Saimaan kanavan kautta Saimaan alueen satamiin liikennöivien alusten osalta, koska ne vierailevat matkan aikana Venäjän lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesialueilla.

Varaumassa käytetty kotimaan liikenteen määritelmä perustuu Saimaan kanavan kautta tapahtuvan liikenteen osalta Suomen ja Ve-

näjän välillä vakiintuneisiin yhteistyökäytäntöihin, joiden perustana on Saimaan kanavan vuokrauksesta Suomen ja Venäjän välillä tehty sopimus (SopS 7–8/2012 sekä aiempi vuokrasopimus SopS 39–40/1963).

Määritelmä vastaa merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 13 kohdassa, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 2 kohdassa, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 36 kohdassa ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 25 kohdassa käytettyä kotimaan liikenteen määritelmää.

Kotimaan liikenteen sulkemisella painolastivesiyhteistyösopimuksen ulkopuolelle tavoitellaan pienimuotoisen kotimaan liikenteen toimintaedellytysten turvaamista myös tulevaisuudessa. Erityisesti Saimaan alueen toimijat ovat katsoneet, että painolastiveden käsittelylaitteistojen hankinta voisi vaarantaa niiden liiketoiminnan, koska toiminta on verrattain pienimuotoista ja käytetty aluskanta suhteellisen vanhaa. Kotimaan liikenteen sulkeminen painolastivesiyhteistyösopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle ei arvioida aiheuttavan suurta haitallisten vieraslajien leviämisen riskiä. Kotimaan liikennettä koskeva sääntely on kuitenkin tarpeen ottaa uudelleen tarkasteluun, jos Suomen vesialueiden tai Itämeren vieraslajitilanne muuttuu merkittävästi.

Asiasta esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 4 §:ssä.

Painolastivesiyhteistyösopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan painolastivesiyhteistyösopimusta ei sovelleta (d) aluksiin, joita käytetään vain yhden sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä ja aavalla merellä, eikä (e) sota-aluksiin, laivaston apualuksiin tai muihin valtion omistamiin ja käyttämiin aluksiin, joita käytetään vain valtion eikaupalliseen toimintaan. Kohdassa vaaditaan kuitenkin, että sopimuspuoli varmistaa, että tällaiset alukset toimivat yhteistyösopimuksen mukaisella tavalla siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Edelleen artiklan 2 kohdan mukaan painolastivesiyhteistyösopimusta ei sovelleta (f) aluksilla suljetuissa säiliöissä pysyvästi olevaan painolastiveteen, jota ei poisteta alukselta.

Merenkulun ympäristönsuojelulain soveltamisesta puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin säädetään lain 1 luvun 4 §:ssä, jonka mukaan lakia sovelletaan puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu. Pykälän yksityiskohtaisten perustelujen (HE 248/2009 vp) mukaan lähtökohtana on, että merenkulun ympäristönsuojelulakia sovelletaan myös puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin. Perusteluissa viitataan kuitenkin IMO:n yleissopimukseen ja Helsingin sopimukseen, jotka sisältävät soveltamisalaa koskevia rajauksia.

Koska merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 4 § sisältää yleissäännökset lain soveltamisesta puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, lakiin ei ole tarpeellista ottaa erillistä alusten painolastivesien käsittelyä koskevaa rajausta mainittuja aluksia koskien. Selvennyksenä voidaan kuitenkin todeta, että puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksen ovat näin ollen velvollisia mahdollisuuksien mukaan noudattamaan painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa koskevia painolastivesiyhteistyösopimuksen ja merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä. Nykykäytännön mukaisesti mainituilta aluksilta ei kuitenkaan edellytetä esimerkiksi painolastivesisuunnitelman laatimista, painolastivesipäiväkirjan pitämistä eikä painolastivesitodistuskirjan hankkimista. Pääesikunnalta saadun lausunnon mukaan Suomen merivoimilla ei tällä hetkellä ole käytössä sellaista aluskalustoa, joilla käytettäisiin painolastivesilasteja yhteistyösopimuksessa tarkoitetulla tavalla.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuspuolen tulee soveltaa yhteistyösopimuksen määräyksiä muihin kuin sopimuspuolen aluksiin, jos se on tarpeen sen varmistamiseksi, ettei kyseisiä aluksia kohdella suotuisemmin.

4 artikla. *Alusten painolastivesistä ja sedimenteistä leviävien haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien valvonta.* Artiklan 1 kohdan määräyksen mukaan kunkin sopimuspuolen tulee vaatia ja varmistaa, että yhteistyösopimuksen ja sen liitteen vaatimuksia noudatetaan. Artiklan 2 kohdassa vaaditaan, että sopimuspuolet kehittävät erityisolohjeidensa ja valmiuksiensa mukaisesti oman lainkäyttöalueensa vesillä ja satamissa paino-

lastiveden käsittelyä varten kansallisia käytäntöjä, strategioita tai ohjelmia, jotka ovat yleissopimuksen tavoitteiden mukaisia ja edistävät niiden saavuttamista.

Suomessa yleissopimuksen 4 artiklan 2 kohdan osalta voidaan viitata edellä kansallisesta vieraslajistrategiasta ja EU:n meristrategiadirektiivistä esitettyyn.

5 artikla. Sedimentin vastaanottolaitteet. Artiklan 1 kohdassa vaaditaan, että sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan, että satamissa ja terminaaleissa, joissa on painolastisäiliöiden puhdistus- tai korjausmahdollisuudet, on riittävät laitteet sedimenttien vastaanottoa varten. Vastaanottolaitteiden on toimittava aiheuttamatta aluksille tarpeetonta viivytystä, ja niiden avulla on voitava turvallisesti poistaa sedimentit siten, että ne eivät heikennä tai vahingoita ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolten on ilmoitettava IMOlle kaikista tapauksista, joissa vastaanottolaitteiden väitetään olevan riittämättömiä, jotta IMO voi välittää tiedot muille asianomaisille sopimuspuolille.

Sedimenttien vastaanottolaitteista korjaus-satamissa esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 2 §:ssä. Tarkempi selvitys asiasta on luettavissa kyseisen pykälän yksityiskohtaisista perusteluista.

6 artikla. Tieteellinen ja tekninen tutkimus ja seuranta. Artiklan 1 kohdassa määrätään, että sopimuspuolien tulisi pyrkiä yhdessä tai erikseen edistämään ja helpottamaan painolastiveden käsittelyä koskevaa tieteellistä ja teknistä tutkimusta sekä seuraamaan painolastiveden käsittelyn vaikutuksia oman lainkäyttöalueensa vesillä. Tutkimukseen ja seurantaan sisältyy havaintojen tekeminen ja näytteenotto, mittaukset, arviointi ja analyysit, jotka koskevat tekniikoiden ja menetelmien tehokkuutta ja haittavaikutuksia, samoin kuin alusten painolastiveden mukana todennetusti levinneiden eliöiden ja taudinaiheuttajien aiheuttamia mahdollisia haittavaikutuksia. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolten on pyrittävä saamaan seuraavat asiaankuuluvat tiedot niitä pyytävien muiden sopimuspuolten käyttöön: (a) painolastivesien käsittelyä koskevat tieteelliset ja teknologiset ohjelmat ja tekniset toimenpiteet ja (b) painolastiveden käsittelyn tehokkuus mah-

dollisten seuranta- ja arviointiohjelmien perusteella.

Kansallista vieraslajistrategiaa koskevassa ehdotuksessa on esitetty toimenpideehdotuksena, että tärkeimmille kansainvälisen liikenteen satamille osoitettaisiin velvoite lajiston seurantaan osana ympäristölupaeh-toihin sisällytettäviä vaatimuksia.

Lajistoseurannan järjestämistä koskee myös EU:n meristrategiadirektiivi, jonka tavoitteena on saavuttaa Euroopan merien hyvä tila vuoteen 2020 mennessä. Direktiivi velvoittaa jäsenvaltioita laatimaan merialueilleen kansallisen meristrategian vuoteen 2014 mennessä. Suomessa direktiivi on pantu täytäntöön muuttamalla vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annettua lakia (1299/2004, nimeke muutettu lailla 272/2011; HE 323/2010 vp). Laissa viranomaiset velvoitetaan laatimaan merenhoito-suunnitelma, jonka tulee sisältää toimenpideehdotuksia. Näihin toimenpideehdotuksiin on tarkoitus sisällyttää myös vieraslajiseuranta koskevia velvoitteita.

7 artikla. Katsastus ja todistuskirjat. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuoli varmistaa, että sen lippua käyttävät tai sen alaisuudessa toimivat alukset katsastetaan ja niille annetaan todistuskirjat liitteessä olevien määräysten mukaisesti. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuoli, joka toteuttaa tiukempia toimenpiteitä 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti, ei saa vaatia toisen sopimuspuolen alukselta lisäkatsastusta ja todistuskirjaa, eikä aluksen hallinto ole velvoitettu katsastamaan ja antamaan todistuskirjaa toisen sopimuspuolen vaatimien lisätoimenpiteiden takia. Tällaisten lisätoimenpiteiden tarkistamisesta vastaa toimenpiteet toteuttanut sopimuspuoli, eivätkä ne saa aiheuttaa alukselle tarpeetonta viivytystä.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä aluksille suoritettavista katsastuksista säädetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetussa laissa. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on lain 43 §:n 4 momenttiin ja 53 §:n 2 momenttiin sisältyvien valtuutussäännösten nojalla antanut tarkempia teknisiä määräyksiä katsastuksista. Painolastivesitodistuskirjasta esitetään säädettäväksi lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 13 §:ssä, jonka yksityis-

kohtaisissa perusteluissa asiaa on käsitelty tarkemmin. Yleissopimuksessa tarkemmat määräykset asiasta on annettu yleissopimuksen liitteen E-1—E-5 säännössä.

8 artikla. Rikkomukset. Artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimuksen vaatimusten rikkominen on kielletty, ja seuraamukset vahvistetaan asianomaisen aluksen hallinnon laissa riippumatta siitä, missä rikkomus tapahtuu. Jos hallinto saa tiedon tällaisesta rikkomuksesta, sen on tutkittava asiaa, ja se voi pyytää ilmoittavalta sopimuspuolelta väitetyistä rikkomuksesta lisätodisteita. Jos hallinto saa riittävän varmuuden siitä, että väitetystä rikkomuksesta on riittävästi todisteita oikeuskäsittelyn aloittamiseen, se aloittaa oikeuskäsittelyn mahdollisimman pian oman lakinsa mukaisesti. Hallinto ilmoittaa toteuttamistaan toimista viipymättä väitetyistä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle ja IMO:lle. Jos hallinto ei ole ryhtynyt toimiin yhden vuoden kuluessa tiedon saamisesta, se ilmoittaa siitä sopimuspuolelle, joka teki ilmoituksen väitetyistä rikkomuksesta. Artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimuksen vaatimusten rikkomisen sopimuspuolen lainkäyttöalueella on kielletty, ja rikkomusten seuraamukset on määritettävä kyseisen sopimuspuolen laissa. Kun rikkomuksia tapahtuu, sopimuspuoli voi joko aloittaa oikeuskäsittelyn oman lakinsa mukaisesti tai antaa aluksen hallinnolle sen hallussa mahdollisesti olevat tiedot ja todisteet siitä, että rikkomus on tapahtunut. Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuspuolen seuraamusten on oltava riittävän ankaria, jotta niillä voidaan estää yleissopimuksen määräysten rikkomista kaikkialla.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä alusten satamatarkastuksista säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995). Laki sisältää sekä yleiset säännökset alusten tarkastuksista että säännökset erityisestä satamatarkastusjärjestelmästä, joka perustuu satamatarkastuksista Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettuun satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevaan yhteisymmärryspöytäkirjaan, jäljempänä Pariisin pöytäkirja, sekä satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/16/EY, jäljempänä PSC-direktiivi. Pariisin pöytäkirjaan ja PSC-

direktiiviin perustuvaa erityistä satamatarkastusjärjestelmää sovelletaan Pariisin pöytäkirjan allekirjoittaneissa maissa pöytäkirjassa mainittujen kansainvälisten yleissopimusten osalta. Painolastivesiyleissopimusta ei ole vielä sisällytetty Pariisin pöytäkirjan 2 sääntöön, jossa luetellaan pöytäkirjan soveltamisen kannalta merkitykselliset kansainväliset yleissopimukset ja pöytäkirjat, eikä myöskään PSC-direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa olevaan kansainvälisten yleissopimusten luetteloon. Näin ollen painolastivesiyleissopimusta ei ole vielä tässä vaiheessa tarpeen sisällyttää alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n 5 kohdassa olevaan kansainvälisten yleissopimusten luetteloon, joka perustuu Pariisin pöytäkirjan ja PSC-direktiivin vastaavaan luetteloon, vaan lakia voidaan muuttaa, kun painolastivesiyleissopimuksesta otetaan maininta Pariisin pöytäkirjaan ja PSC-direktiiviin. Sen sijaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain yleiset satamatarkastuksia koskevat säännökset soveltuvat myös painolastivesiyleissopimukseen ja antavat Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuuden tarkastaa aluksia painolastivesiyleissopimuksen osalta.

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säännökset viranomaisten valvontaoikeuksista, pakkokeinoista ja rikkomuksista määrätävistä rangaistuksista sisältyvät lain 12 ja 13 lukuun. Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 § sisältää lisäksi viittauksen rikoslain (39/1889) ympäristörikoksia koskevaan 48 lukuun. Asiaa on selvitetty tarkemmin eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa osiossa.

9 artikla. Alusten tarkastaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolen asianmukaisesti valtuutetut virkamiehet voivat kyseisen sopimuspuolen satamassa tai offshore-termiinalissa tarkastaa aluksen, johon yleissopimusta sovelletaan, määrittääkseen, noudattaako alus yleissopimusta. Tarkastus rajoittuu normaalisti seuraaviin: (a) tarkistetaan, onko aluksella voimassa oleva todistuskirja, ja jos sellainen on, se hyväksytään todisteena siitä, että alus täyttää yleissopimuksen vaatimukset, (b) tarkastetaan painolastivesipäiväkirja, ja/tai (c) otetaan näyte aluksen painolastivedestä IMO:n ohjeiden mukaisesti. Näytteiden analysointiin

vaadittavaa aikaa ei kuitenkaan saa käyttää perusteena, jolla voitaisiin aiheettomasti viivyttää aluksen toimintaa, liikkeitä tai lähtöä.

Artiklan 2 kohdassa tarkennetaan, missä tilanteissa voidaan tehdä perusteellinen tarkastus. Perusteellinen tarkastus voidaan tehdä, jos aluksella ei ole voimassa olevaa todistuskirjaa tai jos on selviä perusteita uskoa, että aluksen tai sen varusteiden kunto ei merkittävältä osin vastaa todistuskirjan tietoja tai aluksen päällikkö tai miehistö ei tunne painolastiveden käsittelyyn liittyviä olennaisia aluksella tehtäviä menettelyjä, tai tällaisia menettelyjä ei ole toteutettu.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuspuolen, joka tekee tarkastuksen tämän artiklan 2 kohdan tarkoittamissa olosuhteissa, on varmistettava, että alus ei poista painolastivettä ennen kuin se voi tehdä niin aiheuttamatta vahingon uhkaa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta.

Suomen kansallisen lainsäädännön osalta viitataan 8 artiklan kohdalla ja eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa osiossa esitettyyn.

10 artikla. *Rikkomusten havaitseminen ja alusten valvonta.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten on tehtävä yhteistyötä rikkomusten havaitsemisessa ja yleissopimusten määräysten noudattamisen valvonnassa.

Artiklan 2 kohdassa määrätään, että jos aluksen todetaan rikkoneen yleissopimusta, sopimuspuoli, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, ja/tai sopimuspuoli, jonka satamassa tai offshore-terminaalissa alus toimii, voi 8 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten tai 9 artiklassa tarkoitettujen muun toimen lisäksi antaa alukselle varoituksen, pysäyttää aluksen tai evätä siltä pääsyn satamaan. Sopimuspuoli, jonka satamassa tai offshore-terminaalissa alus toimii, voi kuitenkin antaa tällaiselle alukselle luvan lähteä satamasta tai offshore-terminaalista, jotta alus voisi poistaa painolastivedet tai mennä lähimmälle käytettävissä olevalle korjaustelakalle tai vastaanottolaitokselle, edellyttäen, että tämä ei aiheuta vahingon uhkaa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta.

Artiklan 3 kohdassa määrätään, että jos 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettu näytteenotto johtaa tuloksiin tai tukee toises-

ta satamasta tai offshore-terminaalista saatuja tietoja, joiden mukaan alus on uhka ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta, sopimuspuolen, jonka vesillä alus toimii, kieltää alusta poistamasta painolastivettä, kunnes uhka on poistettu.

Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuspuoli voi myös tarkastaa aluksen, kun se tulee sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai offshore-terminaaliin, jos se on saanut toiselta sopimuspuolelta alusta koskevan tutkintapyynnön sekä riittävästi näyttöä siitä, että aluksen toiminta rikkoo tai on rikkinut yleissopimuksen määräyksiä. Tutkinasta lähetetään selvitys sitä pyytäneelle sopimuspuolelle ja kyseisen aluksen hallinnon toimivaltaiselle viranomaiselle, jotta asianmukaiset toimet voidaan toteuttaa.

Suomen kansallisen lainsäädännön osalta viitataan 8 artiklan kohdalla ja eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa osiossa esitettyyn.

11 artikla. *Valvontatoimista ilmoittaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan alukselle on ilmoitettava jos 9 tai 10 artiklan mukaisesti tehty tarkastus osoittaa, että yleissopimusta on rikottu. Hallinnolle toimitetaan selvitys asiasta sekä rikkomuksesta saatu näyttö.

Artiklan 2 kohdassa määrätään, että jos 9 artiklan 3 kohdan tai 10 artiklan 2 tai 3 kohdan mukaisesti ryhdytään toimenpiteisiin, toimenpiteet toteuttava virkamies viipymättä ilmoittaa kirjallisesti kyseisen aluksen hallinnolle, tai ellei tämä ole mahdollista, kyseisen aluksen konsuli- tai diplomaattiedustajalle olosuhteista, joiden perusteella toimia pidettiin välttämättöminä. Lisäksi asiasta ilmoitetaan todistuskirjojen antamisesta vastaavalle hyväksytylle laitokselle.

Artiklan 3 kohdan mukaan satamavaltion viranomaisen on ilmoitettava 2 kohdassa mainittujen tahojen lisäksi seuraavalle poikkeamissatamalle kaikki rikkomusta koskevat asiaankuuluvat tiedot, jos se ei pysty toteuttamaan 9 artiklan 3 kohdan tai 10 artiklan 2 tai 3 kohdan mukaisia toimia tai jos alukselle on annettu lupa edetä seuraavaan poikkeamissatamaan.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä asiasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 4 §:ssä sekä alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 §:ssä. Asiaa

on selvitetty tarkemmin eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa osiossa.

12 artikla. *Alusten aiheeton viivyttäminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan alusten tarpeetonta pidättelemistä tai viivyttämistä yleissopimuksen 7 artiklan 2 kohdan tai 8, 9 taikka 10 artiklan nojalla on pyrittävä kaikin keinoin välttämään. Artiklan 2 kohdan mukaan alus on oikeutettu korvaukseen aiheutuneesta tappiosta tai vahingosta, joka sille on aiheutunut tarpeettoman pidättelyn tai viivyttämisen vuoksi.

Asiasta on Suomen kansallisessa lainsäädännössä säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 13 §:ssä ja 13 luvun 2 §:ssä. Lisäksi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 7 §:n 4 momentissa säädetään velvollisuudesta välttää aiheutonta viivytystä. Lain 22 § sisältää viittauksen vahingonkorvauslakiin (412/1974).

13 artikla. *Tekninen apu, yhteistyö ja alueellinen yhteistyö.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten on sitouduttava joko suoraan tai IMO:n ja muiden kansainvälisten elinten välityksellä antamaan sopimuspuolille, jotka pyytävät teknistä apua, tarvittaessa alusten painolastivesien käsittelyä ja valvontaa koskevaa tukea (a) henkilöstön koulutukseen; (b) sen varmistamiseen, että käytettävissä on asiaankuuluvaa tekniikkaa, varusteita ja laitteita; (c) yhteisten tutkimus- ja kehitysohjelmien aloittamiseen; ja (d) muiden sellaisten toimien aloittamiseen, joiden tarkoituksena on tämän yleissopimuksen ja järjestön kehittämien siihen liittyvien ohjeiden tehokas täytäntöönpano.

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolet sitoutuvat tekemään kansallisten lakiansa, asetustensa ja käytäntöjensä mukaisesti aktiivista työtä alusten painolastivesien käsittelyä ja valvontaa koskevan teknologian siirtämisessä.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuspuolten on erityisesti alueilla, jotka rajoittuvat suljettuihin ja puolisoljettuihin meriin, pyrittävä yleissopimuksen tavoitteiden edistämiseksi tehostamaan alueellista yhteistyötä, mukaan lukien yleissopimuksen mukaisten alueellisten sopimusten tekeminen alueellisten ominaispiirteet huomioon ottaen. Sopimuspuolten on pyrittävä tekemään yhteistyötä alueel-

listen sopimusten osapuolten kanssa kehittääkseen yhdenmukaistettuja menettelyjä.

Alueellista yhteistyötä tehdään jatkuvasti Itämeren maiden kesken HELCOMissa sekä EU-jäsenmaiden kesken unionitasolla. Painolastivesiin liittyen tärkeä on erityisesti HELCOMin painolastivesiyleissopimuksen ratifiointien tiekartta (*Ballast Water Road Map*), joka on osa HELCOMin Itämeren toimintasuunnitelmaa.

14 artikla. *Tietojen välittäminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan jokaisen sopimuspuolen tulee ilmoittaa IMO:lle seuraavat tiedot ja tarvittaessa antaa ne muiden sopimuspuolten käyttöön: (a) painolastivesien käsittelyä koskevat vaatimukset ja menettelyt, myös yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi annetut lait, asetukset ja ohjeet; (b) painolastivesien ympäristön kannalta turvallista poistamista varten käytettävissä mahdollisesti olevat vastaanottolaitteet ja niiden sijainti; ja (c) sellaista alusta koskevat tiedonsaantivaatimukset, joka ei pysty noudattamaan yleissopimuksen määräyksiä liitteessä olevassa A-3 ja B-4 säännössä esitetyistä syistä. Artiklan 2 kohdan mukaan IMO ilmoittaa sopimuspuolille kaikkien tämän artiklan mukaisesti toimitettujen tiedonantojen vastaanottamisesta ja jakaa kaikille sopimuspuolille tiedot, jotka sille on toimitettu tämän artiklan 1 kohdan b ja c alakohdan mukaisesti.

Suomessa tietojen toimittamisesta IMO:n kautta muille sopimuspuoleille vastaa pääsääntöisesti Liikenteen turvallisuusvirasto IMO:n GISIS-tietokannan kautta (*Global Integrated Shipping Information System*). Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun on esitetty lisättäväksi uusi 14 §, jossa säädettäisiin painolastivesiyleissopimuksen mukaisten tietojen ja varoitusten toimittamisesta.

15 artikla. *Riitojen ratkaisu.* Artiklan mukaan sopimuspuolten on ratkaistava yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevat riitansa käyttämällä neuvotteluja, tutkimusmenettelyä, välitystä, sovintomenettelyä, välimiesmenettelyä tai tuomioistuinmenettelyä, alueellisten elinten tai sopimusten apua taikka muita rauhanomaisia keinoja oman valintansa mukaan.

16 artikla. *Suhde kansainväliseen oikeuteen ja muihin sopimuksiin.* Artiklan mukaan mikään yleissopimuksessa ei vaikuta valtion

kansainvälisen tapaoikeuden mukaisiin oikeuksiin ja velvollisuuksiin sellaisena kuin ne on tuotu esiin YK:n merioikeusyleissopimuksessa (SopS 49 ja 50/1996).

17 artikla. *Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen.* Artikla sisältää tavanomaiset määräykset yleissopimuksen allekirjoittamisesta ja siihen liittymisestä. Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraamin 27 päivänä toukokuuta 2005.

18 artikla. *Voimaantulo.* Artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään 30 valtiota, joiden kauppalaivastot yhteensä edustavat vähintään 35 prosenttia maailman koko kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ovat joko allekirjoittaneet sen ilman ratifiointia, hyväksymistä tai liittymistä koskevaa varaumaa tai ovat tallettaneet vaadittavan ratifioimis-, hyväksymis- ja liittymiskirjan yleissopimuksen 17 artiklan mukaisesti. Artiklan 2–4 kohdassa on määräykset ratifioinnin, hyväksymisen tai liittymisen voimaantulosta niiden valtioiden osalta, jotka tallettavat ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan myöhemmässä vaiheessa.

Yleissopimuksen on toukokuussa 2013 ratifioinut 36 valtiota, jotka edustavat 29,06 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta. Yleissopimuksen voimaantulon edellytykset eivät ole siten toistaiseksi täyttyneet.

19 artikla. *Muutokset.* Artikla sisältää määräykset yleissopimuksen muuttamisesta. Sopimusta voidaan muuttaa joko järjestön harkinnan perusteella tai konferenssissa. Artiklan 2 ja 3 kohdassa on muuttamismenettelyä ja muutosten voimaantuloa koskevat määräykset. Artiklan 4 kohdan mukaan, jos sopimuspuoli ei hyväksy jonkin liitteen muutosta, sitä ei pidetä sopimuspuolena kyseisen muutoksen soveltamisen kannalta. Artiklan 5 ja 6 kohta sisältävät menettelyllisiä määräyksiä. Artiklan mukaan sopimuspuolen on mahdollista artiklan mukaista menettelyä noudattaen jättäytyä sopimuksen tai sen liitteiden muutosten ulkopuolelle.

20 artikla. *Irtisanominen.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuoli voi irtisanoa yleissopimuksen milloin tahansa sen jälkeen, kun on kulunut kaksi vuotta siitä päivästä, jona yleissopimus on tullut kyseisen sopimuspuo-

len osalta voimaan. Artiklan 2 kohdan mukaan irtisanominen tapahtuu ilmoittamalla siitä kirjallisesti IMO:n pääsihteerille, ja se tulee voimaan vuoden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta tai muuna ilmoituksessa mahdollisesti mainittuna myöhemmän ajan-kohtana.

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

22 artikla. *Kielet.* Artiklan mukaan yleissopimus on laadittu yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä kappaleena, joiden tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

LIITE: ALUSTEN PAINOLASTIVESIEN JA SEDIMENTTIEN VALVONTAA JA KÄSITTELYÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

A OSASTO – YLEISET MÄÄRÄYKSET

A-1 sääntö. *Määritelmät.* Sääntö sisältää liitteen kannalta keskeisiä määritelmiä. Säännössä on määritelty vuosipäivä, painolastivesitilavuus, yhtiö, rakennettu, merkittävä muutostyö, (etäisyys) lähimmästä maasta sekä vaikuttava aine.

A-2 sääntö. *Yleinen sovellettavuus.* Säännön mukaan painolastivedet saa päästää aluksesta ainoastaan liitteen määräysten mukaisesti painolastivesien käsittelymenettelyä noudattaen, ellei toisin määrätä.

A-3 sääntö. *Poikkeukset.* Liitteen sääntöjä ei sovelleta painolastiveden tai sedimentin ottamiseen tai päästämiseen, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä. Sääntöjä ei myöskään sovelleta painolastiveden ottamiseen tai päästöön, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, jos päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin eikä aluksen omistaja, yhtiö tai ajoperämies ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että va-

hinko todennäköisesti seuraisi. Sääntöjä ei myöskään sovelleta, kun tarkoituksena on välttää aluksen aiheuttamaa saastumista tai rajoittaa se mahdollisimman vähäiseksi tai kun kyseessä on saman painolastiveden ja sedimenttien otto ja myöhempi päästäminen aavalla merellä. Edelleen sääntöjä ei sovelleta kun painolastivesi ja sedimentit päästetään aluksesta samassa paikassa, josta kaikki painolastivesi ja sedimentit ovat peräisin edellyttäen, että mukaan ei ole sekoittunut muilta alueilta peräisin olevia käsittelemättömiä painolastivesiä ja sedimenttejä.

Poikkeuksista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoon esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 7 §:ssä. Asiaa on käsitelty tarkemmin kyseisen pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa.

A-4 sääntö. *Vapautukset.* Säännön 1 kohdan mukaan sopimuspuoli voi tai sopimuspuolet voivat omaan lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä myöntää vapautuksia B-3 tai C-1 sääntöjen soveltamisvaatimukseen muualla tässä yleissopimuksessa esitettyjen vapautusten lisäksi. Vapautusten on oltava myönnetty (1) alukselle, joka tekee, tai aluksille, jotka tekevät matkan tai matkoja tiettyjen satamien tai sijaintien välillä; tai alukselle, joka liikennöi yksinomaan tiettyjen satamien tai sijaintien välillä; (2) enintään viideksi vuodeksi siten, että voimassaoloaikana tehdään välitarkistus; (3) aluksille, jotka eivät sekoita painolastivesiä tai sedimenttejä muutoin kuin (1) kohdassa määritettyjen satamien tai sijaintien välillä; ja (4) IMO:n laatiman riskinarviointia koskevan ohjeiston perusteella ((*Guidelines for Risk Assessment Under Regulation A-4 of the BWM Convention (G7)*), päätöslauselma MEPC.162(56)). Säännön 2 kohdan mukaan vapautukset tulevat voimaan vasta sen jälkeen, kun ne on annettu tiedoksi IMO:lle ja asiaankuuluvat tiedot on jaettu sopimuspuolille. Säännön 3 kohdan mukaan vapautus ei saa huonontaa tai vahingoittaa ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja lähi- tai muissa valtioissa. Valtiota, johon vapautus saattaisi sopimuspuolen näkemyksen mukaan vaikuttaa haitallisesti, on kuultava, jotta mahdollisesti todettavat ongelmat voidaan ratkaista. Sään-

nön 4 kohdassa todetaan, että vapautus on merkittävä painolastivesipäiväkirjaan.

Vapautuksista esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 14 §:ssä, jonka yksityiskohtaisissa perusteluissa asiaa on käsitelty tarkemmin.

A-5 sääntö. *Määräysten vastaavuus.* Sääntö antaa hallinnolle oikeuden määrittää liitteen määräysten vastaavuuden huviveneille, joita käytetään yksinomaan virkistystoimintaan tai kilpailemiseen, ja aluksille, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä, ottaen huomioon IMO:n ohjeet (*Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance, G3*, päätöslauselma MEPC 123(53)).

Asiasta esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 4 §:ssä, jonka yksityiskohtaisissa perusteluissa asiaa on käsitelty tarkemmin.

B OSASTO – ALUKSILLE ASETETTAVAT KÄSITTELY- JA VALVONTAVAA TIMUKSET

B-1 sääntö. *Painolastivesisuunnitelma.* Säännön mukaan jokaisella aluksella on oltava painolastivesisuunnitelma, jota se noudattaa. Hallinto hyväksyy suunnitelman ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet (*Guidelines for Ballast Water Management and the Development of Ballast Water Management Plans, G4*, päätöslauselma MEPC.127(53)). Painolastivesisuunnitelma on aluskohtainen, ja siinä on muun muassa yksityiskohtaiset kuvaukset toimista, joiden avulla voidaan toteuttaa yleissopimuksen vaatimuksia.

Painolastivesisuunnitelmasta esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 11 §:ssä, jonka yksityiskohtaisissa perusteluissa asiaa on käsitelty tarkemmin.

B-2 sääntö. *Painolastivesipäiväkirja.* Säännön 1 kohdan mukaan jokaisella aluksella on oltava painolastivesipäiväkirja. Se voi olla sähköinen kirjausjärjestelmä tai se voi sisältyä toiseen päiväkirjaan tai järjestelmään, ja siinä on oltava vähintään lisäyksessä II eritellyt tiedot. Säännön 2–6 kohta sisältävät tietoa päiväkirjan säilytyksestä, mer-

kinnöistä, kielistä, allekirjoituksista ja tarkastuksista.

Painolastivesipäiväkirjasta esitetään säädettyväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 12 §:ssä, jonka yksityiskohtaisissa perusteluissa asiaa on käsitelty tarkemmin.

B-3 sääntö. *Painolastivesien käsittely aluksilla.* Sääntö sisältää laivan rakennusvuodesta ja painolastivesitilavuudesta riippuvat voimaantuloajankohdat painolastiveden käsittelyvaatimukselle.

Säännön 1 kohdan mukaan ennen vuotta 2009 rakennetulla aluksella, jonka painolastivesitilavuus on 1 500–5 000 kuutiometriä, painolastivedet käsitellään siten, että ne vastaavat vähintään D-1 (painolastiveden vaihto) tai D-2 (painolastiveden käsittely) säännössä tarkoitettuja standardeja vuoteen 2014 asti, minkä jälkeen ne vastaavat vähintään D-2 säännössä tarkoitettua standardia. Ennen vuotta 2009 rakennetulla aluksella, jonka painolastivesitilavuus on alle 1 500 tai yli 5 000 kuutiometriä, painolastivedet käsitellään siten, että ne vastaavat vähintään D-1 tai D-2 säännössä tarkoitettuja standardeja vuoteen 2016 asti, minkä jälkeen ne vastaavat vähintään D-2 säännössä tarkoitettua standardia.

Säännön 2 kohdan mukaan alus, johon 1 kohtaa sovelletaan, täyttää alukseen sovelletavan standardin noudattamisvuonna 1 kohdan vaatimukset viimeistään ensimmäisessä väli- tai uusintakatsastuksessa riippuen siitä, kumpi tulee ensin aluksen toimituksen vuosipäivän jälkeen.

Säännön 3 kohdan mukaan vuonna 2009 tai sen jälkeen rakennettu alus, jonka painolastivesitilavuus on alle 5 000 kuutiometriä, käsittelee painolastivesiä tavalla, joka vastaa vähintään D-2 säännössä tarkoitettua standardia.

Säännön 4 kohdan mukaan vuonna 2009 tai sen jälkeen rakennettu alus, jonka painolastivesitilavuus on vähintään 5 000 kuutiometriä, käsittelee painolastivesiä 1 kohdan 2 alakohdan mukaisesti.

Säännön 5 kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen rakennettu alus, jonka painolastivesitilavuus on vähintään 5 000 kuutiometriä, käsittelee painolastivesiä tavalla, joka vastaa

vähintään D-2 säännössä tarkoitettua standardia.

Säännön 6 kohdan mukaan vaatimuksia ei sovelleta aluksiin, jotka poistavat painolastivesiä vastaanottolaitokseen, jonka suunnittelussa on otettu huomioon IMO:n tällaisia laitoksia varten laatimat ohjeet (*Guidelines for Ballast Water Reception Facilities, G5*, päätöslauselma MEPC.153(55)).

Säännön 7 kohdan mukaan painolastivesien käsittelyyn saattaa olla muitakin hyväksyttäviä vaihtoehtoisia menetelmiä. Näiltä menetelmiltä edellytetään, että niillä varmistetaan vähintään sama ympäristönsuojelun, ihmisten terveydensuojelun, omaisuuden suojelun tai luonnonvarojen suojelun taso ja että IMO:n MEPC-komitea on hyväksynyt niiden periaatteet.

IMO:n yleiskokouksen päätöslauselma A.1005(25) suosittelee, että B-3 säännön 3 kohtaa ei noudatettaisi vuonna 2009 rakennetuille aluksille ennen 31 päivää joulukuuta 2011, koska 2009 rakennetuille aluksille ei vielä ollut riittävästi hyväksytyjä painolastiveden käsittelymenetelmiä. Vuonna 2009 ja sen jälkeen rakennetut alukset, joiden painolastivesikapasiteetti on alle 5 000 kuutiometriä, joutuvat täyttämään painolastiveden käsittelyvaatimukset heti yleissopimuksen tullessa voimaan tai aluksen valmistuessa. Vuonna 2012 ja sen jälkeen rakennetut alukset, joiden painolastivesikapasiteetti on yli 5 000 kuutiometriä, joutuvat käsittelemään painolastivesensä heti valmistuttuaan. Muiden alusten osalta käsittelyvaatimus tulee voimaan B-3 säännön 1.1, 1.2 ja 4 kohdan mukaisesti joko vuonna 2014 tai 2016 painolastivesikapasiteetista ja rakennusvuodesta riippuen. Jotta alukset ehtivät suunnitella käsittelylaitteistojen hankinnan, ja jotta ylimääräisiltä telakoinnilta välttyttäisiin, käsittelyvaatimukset tulevat voimaan näiden alusten osalta vuoden 2014 tai 2016 vuosipäiväänsä seuraavan väli- tai uusintakatsastuksen yhteydessä.

Aluksen painolastivesien käsittelystä esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 8 §:ssä. Lisäksi esitetään, että asiasta voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

B-4 sääntö. *Painolastiveden vaihtaminen.* Säännön 1 kohdan mukaan D-1 säännössä olevan standardin mukaisesti painolastivettä vaihdetaan aina kun mahdollista vähintään 200 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta ja vähintään 200 metrin syvyisessä vedessä ottaen huomioon IMO:n ohjeet (*Guidelines for Ballast Water Exchange, G6*, päätöslauselma MEPC 124(53)). Tapauksissa, joissa aluksen ei ole mahdollista vaihtaa painolastivettä tämän mukaisesti, painolastivesi on vaihdettava mahdollisimman kaukana maasta ja joka tapauksessa vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta ja vähintään 200 metrin syvyisessä vedessä.

Säännön 2 kohdan mukaan merialueilla, joilla etäisyys lähimmästä maasta tai syvyys ei täytä 1 kohdan vaatimuksia, satamavaltio voi tarvittaessa naapurivaltioiden tai muiden valtioiden kanssa neuvotellen osoittaa alueita, joilla alukset voivat vaihtaa painolastivedet, ottaen huomioon IMO:n ohjeet (edellä mainittu G6).

Säännön 3 kohdan mukaan alusta ei vaadita poikkeamaan suunnitellulta reitiltään tai viivyttämään matkaa, jotta se voisi noudattaa 1 kohdan vaatimuksia. Säännön 4 kohdan mukaan painolastivettä vaihtavaa alusta ei vaadita noudattamaan 1 tai 2 kohtaa, jos päällikkö kohtuudella katsoo sellaisen vaihdon uhkaavan aluksen turvallisuutta tai vakautta, miehistöä tai matkustajia epäsuotuisten sääolojen, aluksen rakenteen tai kuormituksen, laitteiden epäkunnon tai muun poikkeuksellisen olosuhteen takia. Säännön 5 kohdassa sanotaan, että kun alusta vaaditaan vaihtamaan painolastivesi, eikä se tee niin tämän säännön mukaisesti, syyt on merkittävä painolastivesipäiväkirjaan.

Sääntelyn tarkoituksena on, että lajien leviäminen uusille alueille vähentyisi, koska rannikkoalueella painolastiveteen joutuneilla organismeilla on heikommat mahdollisuudet selvitä hengissä avomerellä ja päinvastoin. Painolastiveden vaihto ei kuitenkaan ole biologisesti riittävän tehokas menetelmä, eikä painolastiveden vaihdon etäisyysvaatimukset käytännössä täyty kuin valtameriyli-lityksissä. Monilla merialueilla, kuten Itämerellä, Pohjanmerellä ja Välimerellä kriteerit täyttyviä painolastiveden vaihtoalueita on niukasti tai ei lainkaan. Itämerellä, jossa edes 50 meri-

peninkulman ja 200 metrin vaatimus eivät täyty missään, on tehty HELCOMin päätös olla nimeämättä erityisiä painolastiveden vaihtoalueita Itämeren sisäiselle liikenteelle. Vaihto-operaatio saattaa lisäksi aiheuttaa alusturvallisuuteen liittyviä riskitekijöitä (vakavuus, rungon lujuus), jolloin vaihtoa ei ole mahdollista suorittaa. Jos riskiarvioinnin perusteella todetaan, että tietyllä reitillä kulkevat alukset eivät lisää lajien leviämisen riskiä, niille voidaan antaa vapautus painolastiveden käsittely- tai vaihtovaatimuksista yleissopimuksen A-4 säännön mukaisesti.

Painolastiveden vaihdosta on esitetty säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 8 §:ssä. Lisäksi esitetään, että asiasta voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

B-5 sääntö. *Sedimenttien käsittely aluksilla.* Säännön 1 kohdan mukaan aluskien alusten on poistettava sedimentit tiloista, jotka on tarkoitettu painolastiveden kuljettamiseen, painolastivesisuunnitelma määräysten mukaisesti. Säännön 2 kohdan mukaan B-3 säännön 3–5 kohdassa tarkoitettujen alukset tulisi suunnitella ja rakentaa aluksen turvallisuutta tai toimintavarmuutta vaarantamatta siten, että sedimenttien otto ja ei-toivottava kertyminen on mahdollisimman vähäistä, että sedimenttien poistaminen helpottuu ja että sedimenttien poisto ja näytteenotto on turvallista, ottaen huomioon IMO:n ohjeet (*Guidelines on Design and Construction to Facilitate Sediment Control on Ships, G12*, päätöslauselma MEPC.150(55)). B-3 säännön 1 kohdassa tarkoitettujen alukset noudattavat tätä kohtaa siltä osin, kuin se on käytännössä mahdollista.

MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.127(53) antamissa ohjeissa (*Guidelines for Ballast Water Management and Development of Ballast Water Management Plans, G4*) suositellaan, että alukset poistaisivat painolastivesitankkien sedimentit ensisijaisesti vastaanottolaitteistoon ollessaan satamassa, korjaussatamassa tai kuivatelakalla. Mikäli alus kuitenkin päästää painolastivesitankkien sedimenttejä mereen, se tulisi tehdä vähintään 200 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta ja kohdassa, jossa syvyys on vähintään 200 metriä.

B-6 sääntö. *Päällystön jäsenten ja miehistön tehtävät.* Säännön mukaan päällystön jäsenten ja miehistön on tunnettava painolastiveden käsittelyyn liittyvät tehtävänsä aluksella, jolla he palvelevat, ja heidän on tunnettava tehtäviään vastaavilta osin aluksen painolastivesisuunnitelma.

Aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä säädetään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009) sekä aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1797/2009). Lain ja asetuksen säännökset kattavat päällystön jäsenten ja miehistön velvoitteen tuntea Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten keskeisen sisällön ja niistä johtuvat velvoitteet. Tämän vuoksi määräyksen osalta ei ole tarpeen sisällyttää erityistä säännöstä merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

C OSASTO – ERITYISVAATIMUKSET TIETYILLÄ ALUEILLA

C-1 sääntö. *Lisätoimenpiteet.* Säännön 1 kohdan mukaan, jos sopimuspuoli päättää yksin tai yhdessä muiden sopimuspuolten kanssa, että B osastossa esitettyjen toimenpiteiden ohella tarvitaan lisätoimenpiteitä haitallisten vesieliöiden tai taudinaiheuttajien leviämisen estämiseksi alusten painolastivesien ja sedimenttien välityksellä, sopimuspuoli voi tai sopimuspuolet voivat kansainvälisen oikeuden mukaisesti vaatia aluksia noudattamaan erityisstandardeja tai vaatimuksia.

Säännön 2 kohdan mukaan sopimuspuolen tai sopimuspuolten tulisi neuvotella niiden naapurivaltioiden tai muiden valtioiden kanssa, joihin 1 kohdan mukaiset standardit tai vaatimukset voivat vaikuttaa, ennen kuin standardit tai vaatimukset vahvistetaan.

Säännön 3 kohdan mukaan sopimuspuolen, joka aikoo tai sopimuspuolten, jotka aikovat ottaa käyttöön lisätoimenpiteitä 1 kohdan mukaisesti on (1) otettava huomioon IMO:n ohjeet (*Guidelines for Additional Measures Regarding Ballast Water Management Including Emergency Situations, G13*, päätöslauselma MEPC.161(56)); (2) ilmoitettava IMO:lle aikomuksestaan ottaa käyttöön lisä-

toimenpide tai toimenpiteitä vähintään kuusi kuukautta ennen suunniteltua toteutuspäivää, paitsi kun on kyse hätätilanteesta tai epidemiasta. Tiedonannon tulee sisältää lisätoimenpiteen sovelluksen koordinaatit, tarve, perustelut, hyöty, kuvaus sekä mahdolliset järjestelyt, joilla helpotetaan lisätoimenpiteen noudattamista aluksilla; (3) tarvittaessa hankittava IMO:n hyväksyntä siltä osin kuin sitä edellytetään kansainvälisessä tapaoikeudessa sellaisena kuin se on tuotu esiin YK:n merioikeusyleissopimuksessa (SopS 49 ja 50/1996).

Säännön 4 kohdan mukaan sopimuspuolen tai sopimuspuolten on tällaisia lisätoimenpiteitä käyttöön ottaessaan yritettävä antaa käytettäväksi kaikki asianmukaiset palvelut, jotta voidaan mahdollisuuksien mukaan helpottaa alusten taakkaa. Tällaisia palveluja voivat olla muun muassa merenkulkijoille annettavat ilmoitukset alueista, käytettävissä olevista ja vaihtoehtoisista reiteistä tai satamista.

Säännön 5 kohdan mukaan sopimuspuolen tai sopimuspuolten mahdollisesti hyväksymät lisätoimenpiteet eivät saa vaarantaa aluksen turvallisuutta, eivätkä ne saa missään olosuhteissa olla ristiriidassa minkään toisen yleissopimuksen kanssa, jota aluksen on noudatettava.

Säännön 6 kohdan mukaan sopimuspuoli voi tai sopimuspuolet voivat luopua käyttöön ottamiensa lisätoimenpiteiden soveltamisesta tietyksi ajanjaksoksi tai tietyissä olosuhteissa harkintansa mukaan.

C-2 sääntö. *Painolastiveden ottoa tietyillä alueilla koskevat varoitukset ja niihin liittyvät lippuvaltion toimenpiteet.* Säännön 1 kohdan mukaan sopimuspuolten on pyrittävä ilmoittamaan merenkulkijoille sen lainkäyttövaltaan kuuluvista alueista, missä alusten ei pitäisi tunnettujen olosuhteiden takia ottaa painolastivettä. Sopimuspuolten tulisi sisällyttää tällaisiin ilmoituksiin kyseisen alueen tai kyseisten alueiden tarkat koordinaatit ja, jos mahdollista, vaihtoehtoisen alueen tai vaihtoehtoisten alueiden sijainnin painolastiveden ottoa varten. Säännön 1 kohta sisältää esimerkkejä sellaisista alueista, joista varoituksia voidaan antaa, kuten alueet missä tiedetään olevan haitallisten vesieliöiden esiintymiä.

Säännön 2 kohdan mukaan sopimuspuolten on lisäksi ilmoitettava 1 kohdassa tarkoitettua alueista ja ajanjaksosta, jonka varoitus on todennäköisesti voimassa, IMOlle ja niille rannikkovaltioille, joihin varoitus mahdollisesti vaikuttaa. Sopimuspuolen on sisällytettävä ilmoitukseen kyseisen alueen tai kyseisten alueiden tarkat koordinaatit ja, jos mahdollista vaihtoehtoisten alueiden sijainnin painolastiveden ottoa varten. Ilmoitukseen on sisällytettävä neuvot niille aluksille, joiden on otettava alueelta painolastivettä, ja kuvaukset järjestelyistä, joita on tehty vaihtoehtoisia varantoja varten. Sopimuspuolten tulee myös ilmoittaa merenkulkijoille, IMOlle ja niille rannikkovaltioille, joihin varoitus mahdollisesti vaikuttaa, kun varoitusta ei enää sovelleta.

Asiasta esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun lisättävässä 6 §:ssä, jota koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa asiaa on selostettu tarkemmin.

C-3 sääntö. *Tietojen välittäminen.* Säännön mukaan IMO antaa asianmukaisin keinoin käyttöön tiedot, jotka sille C-1 ja C-2 säännön perusteella on toimitettu.

D OSASTO – STANDARDIT PAINOLASTIVEDEN KÄSITTELYÄ VARTEN

D-1 sääntö. *Painolastiveden vaihtostandardi.* Kun alus vaihtaa painolastivettä, siitä on tämän säännön mukaan vaihdettava vähintään 95 tilavuusprosenttia. Säännön 2 kohdan mukaan läpivirtausmenetelmällä painolastivettä vaihtavien alusten katsotaan täyttävän 1 kohdan mukainen sääntö, kun ne pumppaavat jokaisen painolastivesisäiliön läpi kolme kertaa niin paljon vettä kuin säiliöön mahtuu. Alle kolme kertaa säiliössä olevan määrän pumppaaminen voidaan hyväksyä, jos alus voi osoittaa vaihtaneensa vähintään 95 tilavuusprosenttia vedestä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvussa painolastiveden vaihtamisesta esitetään säädettäväksi 8 §:ssä. Lisäksi esitetään, että asiasta voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

D-2 sääntö. *Painolastiveden käsittelystandardi.* Säännön 1 kohdassa määritellään,

kuinka monta elinkelpoista, eri kokoluokkaa olevaa organismia aluksesta poistettavassa painolastivedessä saa käsittelyn jälkeen olla jäljellä. Säännön 2 kohdassa määritellään, kuinka paljon ihmisten terveyden mittareina toimivia indikaattorimikrobeja käsitellyssä painolastivedessä saa esiintyä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvussa painolastiveden käsittelystä esitetään säädettäväksi 8 §:ssä. Lisäksi esitetään, että asiasta voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

D-3 sääntö. *Painolastiveden käsittelyjärjestelmien hyväksyntävaatimukset.* Säännön 1 kohdan mukaan hallinnon on hyväksyttävä yleissopimuksen noudattamiseksi käytettävät painolastiveden käsittelyjärjestelmät ottaen huomioon IMO:n ohjeet (*Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems, G8*, päätöslauselma MEPC.174(58)), ellei 2 kohdassa toisin määrätä. Säännön 2 kohdan mukaan IMO hyväksyy yleissopimuksen noudattamiseksi käytettävät painolastivesien käsittelyjärjestelmät, joissa on vaikuttavia aineita tai valmisteita, joissa hyödynnetään yhtä tai useampaa vaikuttavaa ainetta. Asiasta on annettu IMO:n ohje (*Procedure for Approval of Ballast Water Management Systems that Make Use of Active Substances, G9*, päätöslauselma MEPC.169(57)). Säännön 3 kohdan mukaan yleissopimuksen noudattamiseksi käytettävien painolastivesien käsittelyjärjestelmien on oltava turvallisia sekä aluksen, sen laitteiden että miehistön kannalta.

Keinoja painolastivesiyleissopimuksessa asetettujen teknisten vaatimusten täyttämiseksi kehitellään edelleen. Lupaavia painolastiveden käsittelymenetelmiä ovat esimerkiksi vapaisiin radikaaleihin perustuvat elektrokemialliset menetelmät, UV-säteily, otsonointi, suodatus ja kavitaatio. IMO:n G8 ja G9 ohjeiden tarkoituksena on varmistaa, että käsittelyjärjestelmät täyttävät yleissopimuksen asettamat vaatimukset organismien eliminoinnin suhteen ja että käsittelystä ei aiheudu vaaraa alukselle, miehistölle tai ympäristölle. Lippuvaltio myöntää painolastiveden käsittelyjärjestelmille tyyppihyväksynnän G8 ohjeiden mukaisesti. Vasta tämän jälkeen käsittelyjärjestelmää saa käyttää aluksilla kansainvälisesti. Käsittelyjärjestelmät, joissa

hyödynnetään yhtä tai useampaa vaikuttavaa ainetta tai valmistetta, on lisäksi hyväksyttävä G9 ohjeiden mukaisesti IMO:n MEPC-komiteassa ennen kuin lippuvaltio voi antaa tyyppihyväksynnän.

Erilaisia painolastiveden käsittelymenetelmiä on kehitteillä lukuisia. Vuoden 2012 tammikuun loppuun mennessä IMO:n ohjeiden mukaisen tyyppihyväksynnän on saanut 17 menetelmää. Aktiivisia ainesosia käyttävistä menetelmistä IMO:n vaatiman lopullisen hyväksynnän saaneita oli 20 ja alustavan hyväksynnän saaneita 34. Eri alustypeille sopivia uusia käsittelymenetelmiä kehitetään ja hyväksytään jatkuvasti. IMO:n MEPC-komitea onkin arvioinut, että markkinoilla tulee olemaan riittävästi eri alustypeille sopivia menetelmiä, jotta painolastiveden käsittelyä voidaan vaatia yleissopimuksen tullessa voimaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun esitetään lisättäväksi asiasta uusi 9 §.

D-4 sääntö. *Koekäytössä olevat painolastiveden käsittelytekniikat.* Säännön 1 kohdan mukaan alukseen, joka osallistuu hallinnon hyväksymään lupaavia painolastiveden käsittelytekniikoita testaavaan ja arvioivaan ohjelmaan ennen kuin D-2 säännön standardi tulee voimaan aluksen osalta, sovelletaan D-2 säännön standardia vasta viiden vuoden kuluessa siitä, kun aluksen olisi muutoin edellytetty noudattavan kyseistä standardia. Säännön 2 kohdan mukaan alukseen, jonka osalta D-2 säännön standardi on jo tullut voimaan, ja joka osallistuu, IMO:n ohjeet (*Guidelines for Approval and Oversight of Prototype Ballast Water Treatment Technology Programmes, G10*, päätöslauselma MEPC.140(54)) huomioon ottaen, hallinnon hyväksymään lupaavia painolastiveden käsittelytekniikoita testaavaan ja arvioivaan ohjelmaan, jossa on edellytykset saavuttaa D-2 sääntöä korkeammat standardit, ei sovelleta D-2 säännön standardia viiteen vuoteen siitä, kun alukseen on asennettu tällaista tekniikkaa. Säännön 3 ja 4 kohdassa annetaan tarkempia ohjeita koekäytöstä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun esitetään lisättäväksi asiasta uusi 10 §.

D-5 sääntö. *Standardien tarkistus järjestyksessä.* Sääntö antaa IMO:n MEPC-komitealle toimeksiannon arvioida D-2 säännön mukais-

ten painolastiveden käsittelymenetelmien saatavuutta ennen säännön voimaantuloa.

D-2 säännön mukaisten painolastivesien käsittelymenetelmien saatavuutta vuonna 2009 rakennetuille aluksille arvioitiin MEPC-komitean 56. kokouksessa. Kokouksessa todettiin, että menetelmiä ei näille aluksille ollut riittävästi, minkä seurauksena IMO:n 25. yleiskokous hyväksyi päätöslauselma A.1005(25), joka suosittelee, että B-3 säännön 3 kohtaa ei noudatettaisi vuonna 2009 rakennetuille aluksille ennen 31 päivää joulukuuta 2011. MEPC-komitean 58. kokouksessa arvioitiin käsittelymenetelmien saatavuutta vuonna 2010 rakennetuille aluksille ja todettiin arvioinnin perusteella, että saatavuus on riittävä, minkä vuoksi uutta lykkäystä ei suositeltu. Arvio tehdään uudemmille aluksille yleissopimuksen voimaantulon lähestyessä MEPC-komitean tulevissa kokouksissa.

E OSASTO – KATSASTUSTA JA TODISTUSKIRJOJA KOSKEVAT VAATIMUKSET PAINOLASTIVEDEN KÄSITTELYÄ VARTEN

E-1 sääntö. *Katsastukset.* Säännön 1 kohdan mukaan aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joihin yleissopimusta sovelletaan, lukuun ottamatta kelluvia lauttoja sekä kelluvia varastointiyksiköitä (FSU) ja kelluvia tuotanto-, varastointi- ja purkuyksiköitä (FPSO), tehdään seuraavat katsastukset: peruskatsastus, uusintakatsastus, välikatsastus, vuosikatsastus sekä tilanteen mukaan joko yleinen tai osittainen lisäkatsastus. Säännön 1 kohdassa määritellään myös tarkemmin sitä, missä tilanteissa ja kuinka usein katsastuksia tulee tehdä. Säännön 2 kohdan mukaan hallinnon tulee ryhtyä asianmukaisiin toimiin niihin aluksiin nähden, joita tämän säännön 1 kohdan määräykset eivät koske, sen varmistamiseksi, että yleissopimuksen asianomaisia määräyksiä noudatetaan. Säännön 3 kohdan mukaan hallinnon virkamiehet toimittavat katsastukset, mutta hallinto voi myös valtuuttaa katsastusten toimittamisen joko tarkoitusta varten nimitetyille katsastajille tai hyväksymilleen laitoksille.

Säännön 4 ja 5 kohdassa kerrotaan tarkemmin hallinnon velvollisuuksista liittyen katsastajien nimeämiseen ja laitosten hyväksymiseen.

Säännön 6 kohdan mukaan hallinnon, katsastajan tai hyväksytyin laitoksen on välittömästi varmistettava, että ryhdytään korjaviin toimiin aluksen saattamiseksi vaatimustenmukaiseksi, jos todetaan, että aluksen painolastiveden käsittely ei vastaa E-2 tai E-3 säännössä edellytetyn todistuskirjan tietoja, tai että alus ei ole siinä kunnossa, että se voisi lähteä merelle aiheuttamatta vahingon vaaraa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille. Edellä mainituissa tapauksissa katsastaja tai valtuutettu laitos ei saa myöntää todistuskirjaa tai olemassa oleva todistuskirja on tarvittaessa peruttava, kunnes puutteet on korjattu. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, satamavaltion asianomaisille viranomaisille ilmoitetaan välittömästi. Kun hallinnon virkamies, nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos on ilmoittanut asiasta satamavaltion asianomaisille viranomaisille, kyseinen satamavaltion hallitus antaa tälle virkamiehelle, katsastajalle tai laitokselle kaiken tarvittavan avun, jotta ne voivat hoitaa tämän säännön mukaiset velvoitteensa, mukaan lukien 9 artiklassa tarkoitettut toimet.

Säännön 7 kohdan mukaan, jos alus joutuu onnettomuuteen tai jos havaitaan vika, joka vaikuttaa merkittävästi aluksen valmiuksiin käsitellä painolastivesiä yleissopimuksen mukaisesti, aluksen omistaja, liikenteenharjoittaja tai muu aluksesta vastaava henkilö ilmoittaa niin pian kuin mahdollista asiasta asiaankuuluvan todistuskirjan antamisesta vastaavalle hallinnolle, hyväksytylle laitokselle tai nimetylle katsastajalle, joka sen jälkeen aloittaa tutkimukset voidakseen määrittää 1 kohdan edellyttämän katsastuksen tarpeellisuuden. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, aluksen omistaja, liikenteenharjoittaja tai muu aluksesta vastaava henkilö ilmoittaa myös välittömästi asiasta satamavaltion asianomaisille viranomaisille, ja nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos varmistaa, että tällainen ilmoitus on tehty.

Säännön 8 kohdan mukaan asianomainen hallinto takaa kaikissa tapauksissa, että katsastus on kaiken kattava ja tehokas, ja var-

mistaa, että kaikki tarvittavat järjestelyt toteutetaan tämän velvoitteen täyttämiseksi.

Säännön 9 kohdan mukaan alus ja sen varusteet, järjestelmät ja prosessit on pidettävä kunnossa yleissopimuksen määräysten noudattamiseksi, jotta varmistetaan, että alus pysyy kaikilta osin kunnossa voidakseen liikua merellä aiheuttamatta vahingon uhkaa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille.

Säännön 10 kohdan mukaan sen jälkeen kun alukselle on tehty jokin 1 kohdan mukaisista katsastuksista, aluksen rakenteisiin, varusteisiin, asennuksiin, järjestelyihin tai materiaaleihin, jotka liittyvät B-1 säännössä edellytettyyn painolastivesisuunnitelmaan ja joita katsastus koskee, ei saa ilman hallinnon lupaa tehdä mitään muutoksia, lukuun ottamatta jonkin varusteen tai asennuksen suoranaista korvaamista toisella samanlaisella varusteella tai laitteella.

E-2 sääntö. *Todistuskirjan antaminen tai hyväksymismerkintä.* Säännön 1 kohdan mukaan hallinto varmistaa, että alukselle, johon sovelletaan E-1 sääntöä, annetaan todistuskirja sen jälkeen, kun se on menestyksekkäästi läpäissyt E-1 säännön mukaisen katsastuksen. Muut sopimuspuolet hyväksyvät sopimuspuolen valtuutuksella annetun todistuskirjan, ja se on kaikissa tämän yleissopimuksen piiriin kuuluvissa tarkoituksissa yhtä pätevä kuin sopimuspuolen itsensä antama todistuskirja. Säännön 2 kohdan mukaan hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama henkilö tai järjestö antaa todistuskirjat. Hallinto on jokaisessa tapauksessa täysin vastuussa todistuskirjasta.

E-3 sääntö. *Toisen sopimuspuolen antaman todistuskirjan tai hyväksynnän antaminen.* Säännön 1 kohdan mukaan toinen sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja, jos toinen osapuoli voi riittäväällä varmuudella todeta, että yleissopimuksen määräyksiä noudatetaan, se antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle todistuskirjan ja tarvittaessa tekee tai valtuuttaa tekemään aluksen todistuskirjaan hyväksymismerkinnän. Säännön 2 kohdan mukaan jäljennös todistuskirjasta ja katsastusselostuksesta toimitetaan niin pian kuin mahdollista pyynnön esittäneelle hallinnolle. Säännön 3 kohdan mukaan näin annetussa todistuskirjassa mai-

nitaan, että se on annettu hallinnon pyynnöstä. Se on yhtä pätevä ja samanarvoinen kuin hallinnon antama todistuskirja. Säännön 4 kohdan mukaan todistuskirjaa ei anneta alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli.

E-4 sääntö. *Todistuskirjan muoto.* Säännön mukaan todistuskirja laaditaan sen myöntävän sopimuspuolen virallisella kielellä lisäyksessä I annettua mallia noudattaen. Jos käytetty kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, mukana on oltava käännös jollekin näistä kielistä.

E-5 sääntö. *Todistuskirjan voimassaoloka ja pätevyys.* Säännön 1 kohdan mukaan todistuskirja annetaan hallinnon määrittämälle enintään viiden vuoden ajanjaksolle. Säännön 2—8 kohdassa on lisäksi tarkemmat määräykset todistuskirjan voimassaolosta eri tilanteissa. Säännön 9 kohdan mukaan E-2 tai E-3 säännön mukaisesti annettu todistuskirja lakkaa olemasta voimassa kaikissa seuraavissa tapauksissa: (1) jos yleissopimuksen noudattamiseksi tarvittavia rakenteita, varusteita, järjestelmiä, asennuksia, järjestelyjä tai materiaaleja muutetaan, ne vaihdetaan tai niitä korjataan merkittäväällä tavalla eikä todistuskirjaan tehdä hyväksymismerkintää tämän liitteen mukaisesti; (2) jos alus siirtyy käyttämään toisen valtion lippua. Uusi todistuskirja annetaan vasta, kun uuden todistuskirjan antava sopimuspuoli on riittävällä varmuudella todennut aluksen olevan E-1 säännön vaatimusten mukainen. Jos siirtyminen tapahtuu sopimuspuolten välillä, ja jos pyyntö tehdään kolmen kuukauden kuluessa siirtymisestä, sen sopimuspuolen hallituksen, jonka lippua alus oli aikaisemmin oikeutettu käyttämään, toimittaa niin pian kuin mahdollista hallinnolle jäljennökset aluksella ennen siirtymistä olleesta todistuskirjasta ja, mikäli mahdollista, jäljennökset asianomaisista katsastusselostuksista. Edelleen todistuskirja lakkaa olemasta voimassa, jos (3) asianomaisia katsastuksia ei ole toimitettu niiden ajanjaksojen puitteissa, joista E-1 säännön 1 kohdassa määrätään; tai (4) jos todistuskirjaan ei ole tehty hyväksymismerkintää E-1 säännön 1 kohdan mukaisesti.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä aluksille suoritettavista katsastuksista säädetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja

turvallisesta käytöstä annetussa laissa. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on lain 43 §:n 4 momenttiin ja 53 §:n 2 momenttiin sisältyvien valtuutussäännösten nojalla antanut tarkempia teknisiä määräyksiä katsastuksista, joita voidaan tarvittaessa muuttaa painolasti-veysyleissopimuksen edellyttämällä tavalla. Painolastivesitodistuskirjasta esitetään säädettäväksi lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 13 §:ssä, jonka yksityiskohtaisissa perusteluissa asiaa on käsitelty tarkemmin. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle esitetään annettavaksi valtuudet antaa teknisiä määräyksiä painolastivesitodistuskirjan kaavasta.

LIITTEEN LISÄYKSET

Liite sisältää kaksi lisäystä. I lisäys sisältää painolastiveden käsittelyä koskevan kansainvälisen todistuskirjan mallin ja II lisäys painolastivesipäiväkirjan mallin.

2 Lakiehdotusten perustelut

2.1 Laki alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

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

2 §. Pykälän mukaan yleissopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

2.2 Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitettävillä muutoksilla on pyritty toteuttamaan merenkulun ympäristönsuojelulain säätämisen yhteydessä valittua lainsäädäntöteknikkaa ja lain perusrakennetta. Esitetyt muutok-

set ovat siten yhteensopivat vuoden 2010 alussa voimaan tulleen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistuksen tavoitteiden kanssa.

1 luku Yleiset säännökset

2 §. Määritelmät. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 a kohta, jossa määriteltäisiin painolastivesiyleissopimus. Määritelmä sijoittuisi pykälässä samaan kohtaan, jossa on määritelty muut merenkulun ympäristönsuojelun kannalta merkittävät kansainväliset sopimukset ja EU-säädökset.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 46 a kohta, jossa määriteltäisiin painolastivesi. Painolastivedellä tarkoitettaisiin aluksella kuljetettavaa vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, joilla pystytään hallitsemaan aluksen tasapainoa. Kiintoaineilla tarkoitetaan esimerkiksi vedessä olevia kaloja, kasvinosia ja planktonia, joka ei ole painunut painolastivesitankin pohjalle sedimentiksi. Edelleen pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 46 b kohta, jossa määriteltäisiin painolastiveden käsittely, ja uusi 46 c kohta, jossa määriteltäisiin sedimentit.

Ehdotetut 1 luvun 2 §:n 46 a–c kohdan määritelmät perustuvat painolastivesiyleissopimuksen 1 artiklan määritelmiin. Ne olisi tarkoituksenmukaista sijoittaa pykälän mainittuun kohtaan, koska pykälän 46 kohdassa määritellään alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 92 ja 93/2010), jäljempänä AFS-yleissopimus, mukainen kiinnittymisenestojärjestelmä ja koska AFS-yleissopimusta koskevat aineelliset säännökset sijoittuvat merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun, johon ehdotetaan lisättäväksi myös painolastivesiyleissopimusta koskevat kansalliset säännökset. Näin ollen määritelmien sijoittuminen vastaisi sopimuksia koskevien aineellisten säännösten sijoittumisjärjestystä lain 8 luvussa.

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

3 §. AFS-yleissopimuksen mukaisten tietojen toimittaminen. Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että otsikosta kävisi selkeästi ilmi, että pykälä koskee ainoastaan AFS-yleissopimuksen mukaisten tietojen toimittamista. Painolastivesiyleissopimuksen mukaisten tietojen toimittamisesta ehdotetaan säädettäväksi 8 luvun 15 §:ssä.

4 §. Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen. Pykälän 1 momentissa esitetään säädettäväksi, että painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia 8 luvun säännöksiä ei sovelleta huviveneisiin eikä aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä. Aluksen pituutta ja painolastiveden enimmäistilavuutta koskevat rajat soveltuvat näin ollen sekä huviveneisiin että meripelastukseen käytettäviin aluksiin. Kohta perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen A-5 sääntöön, jonka mukaan sopimuspuoli määrittää itse, kuinka yleissopimuksen liitteen määräyksiä sovelletaan huviveneisiin ja meripelastukseen käytettäviin aluksiin. IMO:n asiasta laatimat ohjeet on otettava huomioon, kun säädetään yleissopimuksen määräysten vastaavuudesta edellä mainittujen alusten osalta.

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamista koskevien ohjeiden (*Guidelines for Ballast Water Management Equivalent Compliance, G3*, päätöslauselma MEPC 123(53)) mukaan myös huviveneiden tulisi käytännön mahdollisuuksien rajoissa noudattaa painolastivesiyleissopimusta ja sen soveltamista koskevia ohjeita. Liikenteen turvallisuusvirasto voisikin antaa näiden ohjeiden mukaisia suosituksia ja ohjeita, joilla huviveneitä ohjattaisiin esimerkiksi ottamaan painolastivettä mahdollisimman kaukana rannikosta ja satama-alueista sekä välttämään painolastiveden ottoa yöaikaan ja matalissa vesissä.

Pykälän 2 momentin mukaan painolastivesiä koskevia 8 luvun säännöksiä ei sovelletaisi ainoastaan kotimaan liikenteessä purjehdintiin aluksiin. Säännöksellä määriteltäisiin alusten painolastivesiä koskevien säännösten soveltamisala suhteessa merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 3 §:n 1 momentissa määritellyyn lain yleiseen soveltamisalaan,

jonka mukaan lakia sovelletaan kaikkiin aluksiin, jotka purjehtivat Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Saman momentin mukaan poikkeuksista lain soveltamiseen sisävesialueella ja kotimaan liikenteessä säädetään jäljempänä. Alusten painolastivesiä koskevien kansallisten säännösten soveltamisala on lain 8 luvun 4 §:n 2 momenttiin otettavalla säännöksellä siten tarkoitettu rajata lain yleisestä soveltamisalasta poikkeavalla tavalla. **Rajaus perustuu kotimaan liikennettä koskevaan varaumaan, joka esitetään tehtäväksi painolastivesiyleissopimuksen 3 artiklan soveltamisesta.**

5 §. Käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökielto. Pykälän mukaan käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien veteen päästäminen olisi kielletty painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaa kuuluvalta alukselta Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin painolastivesiyleissopimuksessa määrätään ja merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään. Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalasta määrätään sopimuksen 3 artiklassa, jonka sisältöä on selostettu tarkemmin edellä. Yleissopimuksen ja kansallisen lainsäädännön soveltamista ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä liikennöiviin aluksiin on selostettu 8 luvun 4 §:ää koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa.

6 §. Käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästäminen poikkeustilanteissa. Pykälässä säädetään poikkeuksista edellä 8 luvun 5 §:ssä esitettyyn käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoon. Pykälä perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen A-3 sääntöön. Pykälän mukaan kiellettyä ei 8 luvun 5 §:stä poiketen olisi painolastivesien ja sedimenttien päästäminen veteen, jos päästämisen syynä olisi aluksen turvallisuuden takaaminen tai ihmishengen pelastaminen, jos päästäminen johtuu aluksen tai sen varusteiden vauriosta tai jos päästämisen tarkoituksena on välttää tai rajoittaa saastumista. Edelleen pykälän mukaan kiellettyä ei olisi käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästäminen veteen, jos tankeissa olevat painolastivedet ja sedimentit on otettu aavalla merellä, jossa ne

myös myöhemmin päästetään takaisin veteen.

Pykälän 5 kohdan mukaan kiellettyä ei olisi painolastivesien ja sedimenttien päästäminen veteen, jos kyseessä on painolastiveden ja sedimenttien päästämiseen aluksesta samassa paikassa, josta kaikki painolastivesi ja sedimentit ovat peräisin, edellyttäen, että mukaan ei ole sekoittunut muilta alueilta peräisin olevia käsittelemättömiä painolastivesiä ja sedimenttejä. Jos sekoittumista kuitenkin on tapahtunut, muilta alueilta otetut painolastivedet on käsiteltävä painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

Samana paikan yhteistä määritelmää Itämeren alueella selvitetään parhaillaan HELCOMissa. Tavoitteena on selvittää, mitkä osat Itämerestä olisivat sellaisia, joiden sisällä painolastiveden ottaminen ja päästäminen veteen käsittelemättömänä ei aiheuta haitallisten vieraslajien leviämisen riskiä. Tämä helpottaisi yksinomaan joillakin Itämeren alueilla liikennöivien alusten toimintaa, koska tällöin ne voisivat vapautua velvollisuudesta käsitellä painolastivesiään. Niiden ei myöskään tarvitsisi hakea 8 luvun 14 §:ssä esitettyä vapautusta käsittelemättömän painolastiveden päästökiellosta. Todennäköistä on, että Itämerellä on alueita, joilta otetun painolastiveden päästäminen veteen käsittelemättömänä muilla Itämeren alueilla voi aiheuttaa haitallisten vieraslajien leviämisen riskin. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Nevan suu, jossa Venäjän sisävesien vesireittejä pitkin jopa Kaspianmereltä asti tulevan alukset saattavat painolastivesitankeissaan kuljettaa muilta vesialueilta peräisin olevia haitallisia vieraslajeja. Koko Itämeren määrittelemine samaksi paikaksi on siten epätodennäköistä. Koska saman paikan määritelmää selvitetään parhaillaan HELCOMissa, lain 8 luvun 16 §:ssä säädettäisiin, että määritelmästä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

7 §. Painolastiveden ottamista koskevat varoitukset. Pykälässä säädettäisiin painolastivesiyleissopimuksen liitteen C-2 säännön mukaisista varoituksista ottaa painolastivettä tietyillä vesialueilla. Tällaisia varoituksia voitaisiin antaa esimerkiksi silloin, kun jollakin alueella olisi vaarallinen vieraslajiesiintymä, jonka leviämisen estämiseksi olisi tar-

peen kehottaa aluksia välttämään painolastiveden ottamista kyseisellä alueella. Pykälän 1 momentin mukaan varoitusten toimittamisesta merenkulkijoille ja asianomaisille rannikkovaltioille vastaisi Liikennevirasto, joka on alusliikennepalvelusta (*Vessel Traffic Service*, VTS) ja merikartoituksesta vastaava viranomais Suomessa. Liikennevirastolla ei kuitenkaan olisi velvoitetta hankkia itse tietoa tällaisista alueista, vaan tieto niistä voisi tulla Liikennevirastolle esimerkiksi Suomen ympäristökeskukselta (SYKE), kansallisen vieraslajistrategian toimenpide-ehdotusten mukaisesti perustettavalta vieraslajilautakunnalta tai muiden valtioiden viranomaisilta. Myös HELCOMissa on perusteilla niin sanottu *early warning* -varoitussjärjestelmä, joka jatkossa voisi tarjota rannikkovaltioille tiedot vaarallisista vieraslajiesiintymistä.

Varoitukset koskisivat myös niitä huviveneitä, jotka 4 §:n 1 momentin mukaan muutoin jäisivät painolastivesiyleissopimuksen ja alusten painolastivesiä koskevien merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun säännösten soveltamisalan ulkopuolelle.

Pykälän 2 momentti sisältäisi viittauksen 8 luvun 6 §:n 1–3 kohtaan, jossa säädetään poikkeuksista käsittelemättömän painolastiveden päästökieltoon. Pykälän 1 – 3 kohdan poikkeukset koskisivat myös painolastiveden ottamista alueilla, joista on annettu edellä kuvattu varoitus.

8 §. Painolastivesien käsittely ja vaihto. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta käsitellä alusten painolastivedet painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti. Painolastivesiyleissopimuksen painolastiveden käsittelyä koskevia määräyksiä ovat B-3 sääntö, jossa määritellään aluksien painolastiveden käsittelyä ja vaihtoa koskevien vaatimusten voimaantulo, joka riippuu aluksen painolastivesitilavuudesta sekä rakennusvuodesta, sekä D-2 säännössä, jossa määritellään painolastiveden käsittelystandardi. Käsittelystandardin tarkoitus on määritellä taso, jonka mukaisesti alusten painolastivedet on käsiteltävä. Tason mittarina käytetään yhteen kuutiometriin ja yhteen millilitraan sisältyviä tietyn kokoisia elinkelpoisia organismeja sekä lisäksi eräitä erikseen määriteltyjä indikaattorimikrobeja. Mikäli painolastiveteen sisältyy standardin ylittävä määrä elinkelpoisia or-

ganismeja tai erillisiä indikaattorimikrobeja, sitä voidaan pitää osoituksena siitä, että aluksen painolastivesiä ei ole käsitelty riittävän huolellisesti ja on olemassa haitallisten vieraslajien leviämisen riski. Standardi toimii myös käsittelylaitteistojen tehokkuuden mittarina, eikä uudelle laitteelle voida myöntää hyväksyntää, ellei se kykene eliminoimaan vedestä eläviä organismeja D-2 säännössä määritellyn käsittelystandardin mukaisesti.

Satamavaltiotarkastusten yhteydessä laboratoriotutkimusten tekeminen alusten painolastivesistä on verrattain kallista ja aikaa vievää, minkä vuoksi käytännössä alusten painolastivesien käsittelyä seurataan painolastivesipäiväkirjan, -suunnitelman ja -todistuskirjan avulla sekä haastatteleamalla miehistöä ja päällystä sekä tutkimalla, täytetäänkö aluksen painolastivesien käsittelyyn tarkoitettu laitteisto painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin painolastiveden vaihdosta. Momentti koskisi ainoastaan suomalaisia aluksia niiden purjehtiesä Itämeren ulkopuolella. Tämä johtuu siitä, että Itämerellä ei ole yleissopimuksen liitteen B-4 säännön mukaisia painolastiveden vaihtoalueita, koska vaihtoalueita koskevat edellytykset, jotka perustuvat alueen etäisyyteen lähimmästä maasta sekä syvyyteen, eivät täyty Itämerellä. Tällaisia alueita ei myöskään aiota perustaa. Joka tapauksessa painolastivesien vaihtaminen on vain väliaikainen ratkaisu, josta on tarkoitus luopua, kunhan kaikilla aluksilla on riittävät painolastiveden käsittelyjärjestelmät.

Mikäli suomalaisten alusten painolastivedet vaihdetaan Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, vaihdossa on B-4 säännön lisäksi noudatettava yleissopimuksen liitteen D-1 säännössä määriteltyä painolastiveden vaihtostandardia, jonka mukaan painolastivedestä on vaihdettava 95 prosenttia tai pumpattava koko vesimassa kolmesti läpi, mikäli käytetään tällaista vaihtotapaa.

Painolastiveden vaihto saattaa olla alukselle turvallisuusriski. Tämän vuoksi yleissopimus edellyttää vaihtoa vain, jos aluksen turvallisuus voidaan taata. Myöskään reitiltä poikkeamista tai viivästyistä ei vaadita vaihdon takia.

9 §. *Painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevat vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin vaatimuksista, jotka aluksen painolastiveden käsittelyjärjestelmien tulee täyttää. Pykälä perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-3 sääntöön. Lisäksi aluksen painolastivesien käsittelyjärjestelmiä koskevien vaatimusten osalta tulee huomioida yleissopimuksen soveltamisesta annetut ohjeet (*Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems, G8*, päätöslauselma MEPC.174(58) sekä *Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances, G9*, päätöslauselma MEPC 169(57)).

Pykälän 1 momentin mukaan aluksen painolastiveden käsittelyjärjestelmien olisi oltava Euroopan unionin säädösten ja painolastivesiyleissopimuksen liitteen vaatimusten mukaiset. Euroopan unionin lainsäädännössä alusten varusteita ja laitteita koskevista vaatimuksista säädetään neuvoston laivavarusteista antamassa direktiivissä 96/98/EY, jäljempänä laivavarustedirektiivi. Oletettavaa on, että painolastiveden käsittelytekniikoita koskevat vaatimukset tullaan sisällyttämään EU:n laivavarustedirektiiviin heti, kun yleissopimus tulee voimaan. Suomessa laivavarustedirektiivi on alun perin pantu täytäntöön laivavarusteista annetulla valtioneuvoston asetuksella (925/1998), joka korvattiin vuoden 2012 alussa voimaan tulleella laivavarustelailla (1503/2011). Käsittelyjärjestelmiin, joissa käytetään biosidejä, sovelletaan myös EU:n biosidejä koskevaa lainsäädäntöä, muun muassa biosidituotteiden markkinoille saattamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 98/8/EY. Direktiivi on Suomessa pantu täytäntöön kemikaalilain muutoksella (1198/1999).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tai sen valtuuttaman hyväksytyin luokituslaitoksen oikeudesta hyväksyä kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen painolastiveden käsittelyjärjestelmät edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädökset ja painolastivesiyleissopimuksen liitteen vaatimukset. Pykälä perustuu edellä mainittuun painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-3 sääntöön ja sen soveltamisesta annettuihin ohjeisiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista siten kuin painolastivesiyleissopimuksen liitteessä määrätään ja Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Säännös perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-3 säännön 7 kohtaan, jonka mukaan painolastivesien käsittelyyn saattaa olla muitakin hyväksyttäviä vaihtoehtoisia menetelmiä edellyttäen, että menetelmillä varmistetaan vähintään sama ympäristönsuojelun, ihmisten terveydensuojelun, omaisuuden suojelun tai luonnonvarojen suojelun taso ja että komitea on hyväksynyt niiden periaatteet.

10 §. *Uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäyttö.* Pykälässä säädettäisiin uudenlaisten painolastiveden käsittelytekniikoiden koekäytöstä. Pykälä perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-4 sääntöön. Säännösten ja määräysten tulkinnaassa on lisäksi otettava huomioon IMO:n asiassa antama ohjeistus (*Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes (G10)*, päätöslauselma MEPC.140(54)). Koekäyttöön liittyvät viranomaistehtävät on säännöksellä osoitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle.

11 §. *Painolastivesisuunnitelma.* Säännös perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-1 sääntöön. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin aluksille velvollisuus tehdä painolastivesisuunnitelma. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että suomalaisen aluksen osalta suunnitelman hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

Painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-1 säännössä eritellään tarkemmin, mitä painolastiveden käsittelyyn liittyviä asioita suunnitelman tulee sisältää. Suunnitelma on aluskohtainen, ja se tulee laatia aluksen työkielillä. Mikäli työkieli ei ole englanti, ranska tai espanja, suunnitelmaan on liitettävä myös käännös jollekin näistä kielistä.

12 §. *Painolastivesipäiväkirja.* Säännös perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-2 sääntöön. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että aluksella tulee olla painolastivesiyleissopimuksen mukainen painolastivesipäiväkirja.

Pykälän 2 momentissa oikeutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastamaan aluksen painolastivesipäiväkirja ja saamaan siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa näillä toimillaan aiheuttaa alukselle tarpeetonta viivytystä.

Painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-2 säännön mukaan painolastivesipäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä aluksella vähintään kahden vuoden ajan siitä, kun viimeinen merkintä on tehty, ja sen jälkeen aluksen omistajan tai laivanisännän hallussa vähintään kolmen vuoden ajan.

Edelleen B-2 säännössä määrätään painolastivesipäiväkirjaan tehtävistä merkinnöistä, kun painolastiveden päästämistä koskee painolastivesiyleissopimuksessa määritelty poikkeus käsittelemättömän painolastiveden päästökieltoon (A-3 sääntö) tai jos alukselle on myönnetty painolastivesiyleissopimuksen mukainen vapautus käsittelemättömän painolastiveden päästökielellosta (A-4 sääntö). Samoin sääntö sisältää viittauksen painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-3 säännön 6 kohtaan, jonka mukaan painolastiveden käsittelyvaatimus ei koske aluksia, jotka poistavat painolastivesiä vastaanottolaitokseen. Edellä mainituissa tilanteissa sekä silloin, kun painolastivettä pääsee veteen muulla tahattomalla tai poikkeuksellisella tavalla, jota ei ole painolastivesiyleissopimuksessa vapautettu, painolastivesipäiväkirjaan tulee merkitä painolastiveden poistamisolosuhteet ja poistamisen syyt.

13 §. Painolastivesitodistuskirja. Pykälässä säädettäisiin painolastivesitodistuskirjasta. Pykälän 1 momentin mukaan todistuskirja vaadittaisiin alukselta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, lukuun ottamatta kelluvia lauttoja sekä muita painolastivesiyleissopimuksen liitteen E-1 säännössä tarkoitettuja kelluvia yksiköitä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta painolastivesitodistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset. Aluksen vaatimustenmukaisuus varmistetaan Liikenteen turvallisuusviraston

tai sen valtuuttaman hyväksytyt luokituslaitoksen suorittamassa katsastuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annettaisiin määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Ehdotettu pykälä perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen E osaston katsastuksia ja todistuskirjoja koskeviin määräyksiin. Painolastivesitodistuskirjaa koskevan soveltamisalan rajoitus edellä mainittuihin aluksiin perustuu painolastivesiyleissopimuksen liitteen E-1 sääntöön, jossa määrätään aluksille suoritettavista katsastuksista. Painolastivesitodistuskirjan antamisesta ja hyväksymisestä määrätään yleissopimuksen liitteen E-2 säännössä, toisen sopimuspuolen antamasta todistuskirjasta tai hyväksynnästä E-3 säännössä, todistuskirjan muodosta E-4 säännössä ja todistuskirjan voimassaoloajasta ja pätevyydestä E-5 säännössä.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä alusten katsastuksista säädetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009), jäljempänä alusturvallisuuslaki, sekä Liikenteen turvallisuusviraston lain nojalla antamissa määräyksissä. Lain 35 §:n 1 momentin mukaan katsastuksessa varmistetaan siitä, että alus on aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten mukainen, mikä kattaa myös painolastivesiyleissopimuksen ja kansallisen lainsäädännön painolastiveden ja sedimenttien käsittelyä koskevat vaatimukset. Saman pykälän 2 momentin 4 kohdan mukaan katsastuksessa on lisäksi tarkastettava, että aluksella on voimassa olevat todistus- ja turvallisuuskirjat sekä muut vaadittavat todistukset, asiakirjat ja säädökset. Tämä vaatimus koskee myös painolastivesitodistuskirjan tarkastamista.

Alusturvallisuuslain 36 §:n mukaan suomalaisen aluksen katsastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Edelleen pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi valtuuttaa hyväksytyt luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen osaksi tai kokonaan. Kotimaanliikenteen alusten osalta Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa aluksen katsastuksen suorittamisen osaksi tai kokonaan nimeämäl-

leen katsastajalle, joka ei ole Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa.

Alusturvallisuuslain 53 §:ssä säädetään ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista. Pykälän mukaan alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain vaatimukset. Edelleen pykälän mukaan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään. Pykälän viittaukset kattavat painolastivesiyleissopimuksen ja kansallisen lainsäädännön painolastiveden ja sedimenttien käsittelyä koskevat vaatimukset.

Edelleen alusturvallisuuslain 57 §:n 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta, jos aluksessa ei ole havaittu olennaisia puutteita. Pykälän 2 momenttiin sisältyy Liikenteen turvallisuusvirastolle osoitettu valtuus antaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa. Tämä valtuutus kattaa myös painolastivesiyleissopimuksen.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä aluksiin kohdistuvista satamavaltiotarkastuksista säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa. Lain nojalla suoritettavissa tarkastuksissa voidaan valvoa, että Suomen satamissa vierailevat ulkomaalaiset tai toisen hallinnon lipun alla purjehtivat alukset noudattavat painolastivesiyleissopimuksen määräyksiä ja Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä koskevia kansallisia säännöksiä.

14 §. *Vapautuksen myöntäminen painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta.* Py-

kälässä säädettäisiin aluksille myönnettävistä vapautuksista painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-3 säännön mukaisesta painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta sekä lisävaatimuksista, joita sopimusvaltioiden on yksin tai yhdessä mahdollista asettaa tietyille vesialueille painolastivesiyleissopimuksen liitteen C-1 säännön nojalla. Yleissopimuksessa vapautuksista määrätään liitteen A-4 säännössä.

Pykälän 1 momentin mukaan aluskohtaisen vapautukset myöntäisi kirjallisesta hakemuksesta Suomen vesialueelle ja talousvyöhykkeelle Liikenteen turvallisuusvirasto. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä olisi, ettei vapautus huononna tai vahingoita ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja.

Pykälän 2 momentin mukaan vapautus voitaisiin myöntää alukselle, joka liikkuu tiettyjen satamien tai paikkojen välillä. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että alus ei sekoita painolastivesiä tai sedimenttejä muutoin kuin vapautuksessa määritettyjen satamien tai paikkojen välillä.

Jotta Liikenteen turvallisuusviraston olisi mahdollista arvioida, huonontaisiko tai vahingoittaisiko vapautuksen myöntäminen ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja aiheuttamalla haitallisten vieraslajien leviämisen vaaran, pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirastolle tulisi hakemuksen liitteenä toimittaa riittävä arviointi edellä mainituista riskeistä. Käytännössä merkitystä olisi sillä, ovatko alueet, joilla alus liikennöi, katsottava sellaisiksi vesialueiksi, jossa lajistot pääsevät sekoittumaan itsestään tai joissa eliöstö on muutoin sama tai joiden ympäristöolosuhteet eroavat toisistaan niin merkittävästi, että vieraslajien leviäminen ei ole todennäköistä. Riskiarvioinnin laadinnassa olisi noudatettava IMOn ja HELCOMin asiassa antamia ohjeita. IMOn ohjeet sisältyvät MEPC-komitean päätöslauselmaan MEPC.162(56) (*Guidelines for Risk Assessment Under Regulation A-4 of the BWM Convention (G7)*). HELCOMin antamat erityisesti Itä-merta koskevat ohjeet riskiarvioinneista sisältyvät vuonna 2010 hyväksytyn Moskovan deklaration liitteisiin. HELCOMin ohjeita tarkennetaan ja parannetaan jatkuvasti. Ajan-

tasaiset ohjeet löytyvät HELCOMin kotisivuilta. Lisäksi pykälän 3 momentissa säädetäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää riskiarvioinnista lausuntoa Suomen ympäristökeskukselta.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava valtiota, johon vapautus saattaa vaikuttaa haitallisesti, jotta mahdollisesti todettavat ongelmat voitaisiin ratkaista. Tämä koskisi erityisesti valtioita, joiden kanssa Suomella on yhteistä meri- tai merivyyhykerajaa, mutta vapautusta hakevan aluksen liikennöintialueesta riippuen myös muita valtioita.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että vapautus olisi voimassa enintään viisi vuotta. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi vapautuksen voimassaoloaikana oikeus suorittaa välitarkistus, jossa varmistuttaisiin siitä, että edellytykset vapautuksen myöntämiselle ovat edelleen olemassa. Mikäli välitarkistuksessa todettaisiin, etteivät vapautuksen myöntämisedellytykset enää täyty, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa vapautuksen. Käytännössä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa vapautuksen esimerkiksi silloin, jos alueelle, jolle vapautus on myönnetty, on ilmestynyt vakava vieraslajiesiintymä, jonka leviämisen estämiseksi painolastivesien käsittely tulee tarpeelliseksi. IMO:n riskiarviointia koskevan G7-ohjeistuksen mukaan välitarkistus tulee suorittaa mieluiten ennen kuin 12 kuukautta on kulunut vapautuksen myöntämisestä, mutta viimeistään ennen kuin 36 kuukautta on kulunut vapautuksen myöntämisestä.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että vapautus tulisi voimaan vasta sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut vapautuksen tiedoksi IMOlle ja asiaankuuluvat tiedot on IMO:n kautta jaettu painolastivesiyleissopimuksen osapuolille.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin, että vapautuksesta olisi tehtävä merkintä painolastivesisuunnitelmaan ja painolastivesipäiväkirjaan.

15 §. Painolastivesiyleissopimuksen mukaisten tietojen toimittaminen. Pykälän mukaan painolastivesiyleissopimuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle vastaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Pykälässä tarkoitet-

tuja IMOlle toimitettavia tietoja olisivat muun muassa painolastivesiyleissopimuksen liitteen C-1 säännön mukaiset tiedot lisätoimenpiteistä, joita sopimusvaltiot voivat yksin tai yhdessä vaatia aluksilta tietyillä vesialueilla, sekä tiedot A-4 säännön mukaisista vapautuksista.

16 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Pykälä sisältäisi valtuutussäännökset tarkempien säännösten ja määräysten antamiseen valtioneuvoston asetuksella ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Valtuutukset olisivat tarpeen, jotta merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen voitaisiin tehdä tarvittavat painolastivesiyleissopimusta koskevat muutokset ja tarkentaa siten laissa olevaa sääntelyä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä 5 §:ssä tarkoitettua käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökiellosta. Pykälän 1 momentin 2 kohta sisältäisi valtuutuksen antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä 6 §:ssä tarkoitettua käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien ottamisesta ja päästämisestä poikkeustilanteissa. Säännöksen nojalla voitaisiin antaa tarkemmat säännökset muun muassa 6 §:n 5 kohdassa esitetystä saman paikan määritelmästä HELCOMissa kehitettävän ohjeistuksen perusteella. Saman paikan käsitettä ja siihen liittyviä seikkoja on käsitelty tarkemmin puheena olevan kohdan yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä 7 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden ottamista koskevista varoituksista. IMO:n MEPC-komitea on kehittänyt ja kehittää myös tulevaisuudessa painolastivesiyleissopimuksen täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevia suosituksia ja ohjeita (*guidelines*). Myös HELCOMilla on erityisesti Itämeren aluetta koskevia painolastivesien käsittelyä koskevia suosituksia ja ohjeita. Valtuutus olisi tarpeen, jotta tarvittaessa voitaisiin valtioneuvoston asetuksella antaa IMO:n ja HELCOMin suositusten ja ohjeiden mukaisia tarkempia säännöksiä käsittelemättömien painolastivesien ja sedimentti-

en päästökielellä. Kyse olisi yleissopimuksen määräyksiä ja esitettyjä laintasaisia säännöksiä tarkentavista, päävelvoitteen alaan kuuluvista ja osin hyvin teknisistä säännöksistä.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä 8 §:ssä tarkoitettua painolastivesien käsittelystä ja vaihdosta. Merenkulun ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa voitaisiin säätää tarkemmin painolastivesiyleissopimuksen liitteen painolastiveden käsittelyä koskevasta B-3 säännöstä, jossa määritellään aluksia koskevan painolastiveden käsittelyvaatimuksen aluksen painolastivesitilavuudesta sekä rakennusvuodesta riippuva voimaantulo, sekä yleissopimuksen liitteen B-4 säännöstä, jossa määritellään merialueet, joilla painolastiveden vaihtaminen on sallittua. Lisäksi valtuutuksen nojalla olisi mahdollista säätää asetuksessa yleissopimuksen liitteen D-1 säännöstä, jossa määritellään painolastiveden vaihtostandardi sekä D-2 säännöstä, jossa määritellään painolastiveden käsittelystandardi.

Pykälän 1 momentin 5–6 kohta sisältäisi valtuutuksen antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä 9 §:ssä tarkoitettua painolastiveden käsittelymenetelmiä koskevista vaatimuksista ja 10 §:ssä tarkoitettua uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä. Valtuutus olisi tarpeen, jotta valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista antaa painolastivesiyleissopimuksen, IMO:n suositusten ja ohjeiden sekä Euroopan unionin laivavarusteita koskevan lainsäädännön mukaisia tarkempia säännöksiä painolastiveden käsittelyjärjestelmistä sekä uusien tekniikoiden koekäytöstä. Kyse olisi yleissopimuksen määräyksiä ja esitettyjä laintasaisia säännöksiä tarkentavista, päävelvoitteen alaan kuuluvista ja osin hyvin teknisistä säännöksistä.

Pykälän 1 momentin 7 kohdan nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset 14 §:ssä tarkoitettua vapautuksen myöntämisestä. Valtuutus olisi tarpeen, jotta voitaisiin säätää tarkemmin yleissopimuksen sekä IMO:n ja HELCOMin ohjeiden mukaisesti esimerkiksi vapautuksen myöntämistä koskevan hakemuksen yhtey-

dessä Liikenteen turvallisuusvirastolle toimitettavasti riskiarvioinnista ja sen asianmukaisuuden ja perusteellisuuden selvittämisestä. Riskiarviointiin liittyviä seikkoja on käsitelty tarkemmin edellä vapautusten myöntämistä koskevan pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän 2 momentin nojalla antaa tarkempia teknisiä määräyksiä painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista, uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä, painolastivesisuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta sekä painolastivesipäiväkirjan ja painolastivesitodistuskirjan kaavasta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan annettavaksi valtuus antaa teknisiä määräyksiä vapautushakemuksen mukana virastolle toimitettavan riskiarvioinnin laadintavasta ja sisällöstä. Tämä olisi tarpeen, jotta voidaan varmistaa, että riskiarvioinnit on tehty asianmukaisesti ja että niiden sisältämät tulokset on saatu riittävän kattavan aineiston perusteella. Tämä edistäisi merenkulun ympäristönsuojelua, koska asianmukaisesti tehdyn riskiarvioinnin perusteella Liikenteen turvallisuusviraston on mahdollista arvioida, täytyvätkö vapautuksen myöntämisedellytykset.

9 luku **Jätteiden vastaanotto satamassa**

2 §. *Jätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa.* Pykälää ehdotettaisiin muutettavaksi siten, että nykyisin kolmessa eri momentissa olevat sataman pitäjän velvollisuudet kirjattaisiin pykälän 1–3 kohdaksi. Kyse olisi teknisestä muutoksesta, eikä velvoitteiden asiallista sisältöä ole tarkoitus muuttaa.

Lisäksi pykälän 4 kohtaan kirjattaisiin korjaussataman pitäjän velvollisuus huolehtia siitä, että korjaussatamassa on riittävät vastaanottolaitteet alusten painolastivesisäiliöiden sedimenttejä varten. Säännös perustuu painolastivesiyleissopimuksen 5 artiklaan. Käytännössä kun alukset huoltavat painolastivesisäiliöitä tai suorittavat muuten korjauksia aluksilla, painolastivesisäiliöiden tyhjentäminen niiden pohjalle kertyneistä sedimenteistä saattaa tulla tarpeelliseksi. Koska painolastiveden käsittelymenetelmillä ei pys-

tytä tuhoamaan sedimenteissä olevia eläviä organismeja ja koska sedimentit eivät myöskään vaihdu, kun painolastivettä vaihdetaan yleissopimuksen mukaisilla vaihtoalueilla, sedimenttien päästäminen sellaisenaan mereen voisi aiheuttaa haitallisten vieraslajien leviämisen riskin. Näin ollen on tarpeen, että korjaussatamilla, joissa painolastivesisäiliöitä korjataan tai puhdistetaan, on riittävät vastaanottolaitteet sedimenteille, jotteivät ne joudu mereen. Suomessa arvioidaan olevan vain vähän tällaisia satamia, ja niissäkin useissa on jo nyt riittävät vastaanottolaitteet, joista sedimentit kuljetetaan maihin niin, ettei niistä aiheudu vaaraa meriympäristölle. Sedimenttien toimittaminen asianmukaisesti vastaanottolaitoksiin ei vapauta alusta vastuusta käsitellä painolastivetensä tai vaihtaa se yleissopimuksen mukaisilla vaihtoalueilla.

Painolastivesiyleissopimuksen 5 artikla ja 14 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaiset tiedotukset vastaanottolaitteista on mahdollista hoitaa IMO:n GISIS-tietokannan kautta (*Global Integrated Shipping Information System*).

Sedimenttien ohella vieraslajien leviämisen riskiä aiheuttaa aluksen pohjan pesu, jos pohjaan kiinnittyneet eliöt irrotetaan ja lasketaan mereen. Tämä merkittävä vieraslajien leviämistä lisäävä tekijä, mutta asiasta on toistaiseksi kehitetty IMO:ssa vain suositusluonteisia ohjeita.

5 §. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen. Pykälän 1 ja 2 momenttiin esitetään lisättäväksi maininta kunnan ympäristönsuojeluviranomaisesta, koska se jäi epähuomiossa pois merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeneesta hallituksen esityksestä (HE 248/2009 vp). Lisäksi pykälään esitetään tehtäväksi eräitä sanamuotojen tarkistuksia.

10 luku **Jätteiden jättäminen satamaan**

1 §. Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet. Pykälän 4 momentin sanamuotoa ehdotetaan selkeytettäväksi. Säännöksen asiasältöä ei ole tarkoitus muuttaa. Momentti perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston 27 päivänä marraskuuta 2000 aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteis-

ta satamissa antaman direktiivin 2000/59/EY 7 artiklaan. Tarkistettu sanamuoto vastaisi paremmin myös direktiivin muotoilua.

12 luku **Valvonta ja hallintopakko**

2 §. Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 10 kohta, jolla ulotettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät koskemaan myös aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa koskevien säännösten ja määräysten noudattamista. Käytännössä valvonta tapahtuisi satamavaltiotarkastusten ja katsastusten yhteydessä painolastivesisuunnitelmaan, painolastivesipäiväkirjaan ja painolastivesitodistuskirjaan tehtyjä merkintöjä ja henkilöstön asiantuntemusta seuraamalla. Mikäli näiden perusteella on syytä epäillä aluksen rikkoneen yleissopimuksen tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia, voidaan painolastivedestä ottaa näyte sen tutkimiseksi, onko painolastivesi käsitelty asianmukaisesti. IMO:ssa, Pariisissa vuonna 1982 satamavaltion suorittamasta valvonnasta tehdyn yhteistyöpöytäkirjan piirissä sekä Euroopan meriturvallisuusvirastossa kehitetään parhaillaan ohjeita näytteiden otosta ja analysoinnista.

4 §. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät. Pykälän 1 momentin 2 kohtaa esitetään muutettavaksi siten, että elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset valvoisivat toimialueellaan myös alusten painolastivesisäiliöiden sedimenttien vastaanottolaitteita satamissa. Sataman määritelmään sisältyisi tässä yhteydessä myös 9 luvun 2 §:ssä tarkoitetut korjaussatamat, joille on esitetty säädettäväksi velvoite pitää käyttäjien saatavilla riittäviä sedimenttien vastaanottolaitteita.

11 §. Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä. Pykälä koskee Liikenteen turvallisuusviraston, rajavartiolaitoksen ja poliisin oikeutta tapahtuneiden päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella tarkastuksia ja ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun haitallisen aineen alkuperän tai koostumuksen selvittämiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädetään edellä mainittujen viranomaisten oikeudesta pysäyttää alus, jos epäiltyjen rikkomusten selvittäminen sitä vaatii tai on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen vaara.

Pykälän 1 ja 2 momenttiin esitetään lisättäväksi maininta painolastivesiyleissopimuksen tai merenkulun ympäristönsuojelulain vastaisesti veteen päästetyistä painolastivesistä ja sedimenteistä sekä haitallisten vieraslajien leviämisen vaarasta, jotta jatkossa edellä mainittujen viranomaisten oikeudet ulottuisivat myös painolastivesiyleissopimuksen tai sen täytäntöönpanoa koskevien kansallisten säännösten vastaisten tekojen selvittämiseen ja estämiseen.

12 §. *Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä.* Pykälässä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston, rajavartiolaitoksen ja poliisin tiedonsaanti-, tarkastus- ja pysäyttämisoikeudesta sellaisia ulkomaisia aluksia kohtaan, joiden epäillään rikkoneen merenkulun ympäristönsuojelulakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä ja aiheuttaneen siten siellä päästöjä.

Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi maininta painolastivesiyleissopimuksen tai merenkulun ympäristönsuojelulain vastaisesti veteen päästetyistä painolastivesistä ja sedimenteistä. Pykälän 2 momenttiin esitetään lisättäväksi maininta haitallisten vieraslajien leviämisestä tai sen vaarasta. Muutoksia esitetään, jotta jatkossa edellä mainittujen viranomaisten oikeudet ulottuisivat myös painolastivesiyleissopimuksen tai sen täytäntöönpanoa koskevien kansallisten säännösten vastaisten tekojen selvittämiseen ja estämiseen.

13 luku **Erinäiset säännökset**

3 §. *Rangaistussäännökset.* Pykälän 2 momenttiin esitetään lisättäväksi 10 a kohta, jonka nojalla voitaisiin tuomita merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon se,

joka muulla tavoin kuin tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin 8 luvun 5 §:ssä esitettyä käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa. Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta ei tuomita, jos teko on vähäinen tai jos teosta on muualla laissa säädetty ankarampi rangaistus.

Lain voimaantulosta esitetään säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Tämä olisi tarpeen, jotta merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetyt muutokset tulisivat voimaan samaan aikaan, kun painolastivesiyleissopimus tulee Suomen osalta voimaan. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen, jotta voitaisiin ryhtyä valmistelemaan tarvittavia muutoksia merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen sekä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä ja ohjeita.

2.3 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

2 §. *Määritelmät.* Pykälään esitetään lisättäväksi 4 a kohta, jossa määriteltäisiin painolastivesiyleissopimus. Määritelmä olisi tarpeen, kun jäljempänä esitettävissä säännöksissä viitattaisiin yleissopimukseen.

37 §. *Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus.* Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ja vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen (SopS 52/1968), jäljempänä lastiviivayleissopimus, lisäksi painolastivesiyleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen muun sopimuspuolen viranomaisen suorittama katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman katsastuksen kanssa. Muutos perustuisi painolastivesiyleissopimuksen liitteen E-3 sääntöön, jossa määrätään toisen sopimuspuolen suorittamista katsastuksista ja antamasta todistuskirjasta tai hyväksynnästä.

53 §. *Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus ennen merenkulun ympäristönsuojelulain voimaantuloa voimassa olleeseen aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Lisäksi viittaus Euroopan yhteisön säädöksiin muutetaan viittaukseksi Euroopan unionin säädöksiin.

Lain voimaantulosta esitetään säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Tämä olisi tarpeen, jotta lakiin esitetyt muutokset tulisivat voimaan samaan aikaan, kun painolasti-vesiyleissopimus tulee Suomen osalta voimaan. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen, jotta voidaan ryhtyä valmistelemaan painolasti-vesiyleissopimuksen ja lain voimaantulon edellyttämiä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä ja ohjeita.

3 Voimaantulo

Yleissopimus hyväksyttiin Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004. Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraumin 27 päivänä toukokuuta 2005. Yleissopimuksen 18 artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan kahdenoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään kolmekymmentä valtiota, joiden yhteinen kauppalaivasto muodostaa vähintään 35 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, on joko allekirjoittanut yleissopimuksen ilman ratifiointi- tai hyväksymisvarauksia tai on jättänyt vaadittavat ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjat yleissopimuksen 17 artiklan mukaisesti.

Yleissopimuksen 18 artiklan 2 kohdan mukaan niiden valtioiden osalta, jotka ovat jättäneet yleissopimusta koskevan ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa sen jälkeen, kun yleissopimuksen voimaantulon edellytykset ovat täyttyneet, mutta ennen yleissopimuksen kansainvälistä voimaantuloapäivää, yleissopimus tulee voimaan sen voimaantuloapäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua asiakirjan jättämisestä riippuen siitä,

kumpi päivämäärästä on myöhäisempi. Niiden valtioiden osalta, jotka ovat jättäneet ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan yleissopimuksen kansainvälisen voimaantulon jälkeen, yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua asiakirjan jättämisspäivämäärästä.

Yleissopimuksen voimaantulon edellytykset eivät toistaiseksi ole täyttyneet, eikä yleissopimus ole siten tullut kansainvälisesti voimaan. Suomen osalta yleissopimus tulee voimaan joko sen voimaantuloapäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettämispäivämäärästä riippuen siitä, kumpi päivämäärästä on myöhäisempi.

Eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään lisäksi varauksia, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen, millä tarkoitetaan liikennettä suomalaisien satamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihrevojn ja Viipurin välillä. Varauma koskisi yleissopimuksen soveltamisesta annettua 3 artiklaa.

Laki yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä lait merenkulun ympäristönsuojelulain ja aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain muuttamisesta ehdotetaan tuleviksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan.

Yleissopimuksen tarkoituksena on torjua kansainvälisessä merenkulussa käytettävien alusten painolastivesien ja sedimenttien valvomaton päästämistä meriin ja ehkäistä siten haitallisten vieraslajien leviämistä. Valtaosa yleissopimuksen määräyksistä liittyy alusten käyttöön, rakenteeseen ja teknisiin ominaisuuksiin. Yleissopimuksen 5 artiklassa on lisäksi määräys korjaussatamiin sijoitettavista sedimenttien vastaanottolaitteista.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Valtaosa yleissopimuksen määräyksistä koskee näitä asioita ja kuuluu siten valtakunnan

lainsäädäntövaltaan. Itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on kuitenkin lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta. Huviveneitä koskeva sääntely ja paikallisen veneliikenteen väylät kuuluvat myös maakunnan lainsäädäntövaltaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan nojalla. Yleissopimuksen 5 artiklan määräysten on katsottava koskevan luonnon- ja ympäristönsuojeluun kuuluvia asioita, minkä vuoksi ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Koska yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain maakunnan lainsäädäntövaltaan, on niiden voimaansaattamislaissa voimaantumisen Ahvenanmaan maakunnassa saatava itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus. **Samalla perusteella on haettava Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus myös yleissopimuksen soveltamisalaa koskevalle varaukselle.**

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se,

onko jokin määräys ristiriidassa vai sopuussuhteissa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Painolastivesiyleissopimus sisältää useita lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Yleissopimuksen 1 artikla sisältää sopimuksessa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Yleissopimuksen 1 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen soveltamista koskevassa 3 artiklassa määritellään yleissopimuksen sisältämien velvoitteiden henkilöllinen soveltamisala. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Yleissopimuksen 3 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan. Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaaan liittyviä merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä ovat lain yleistä soveltamisalaa koskeva 1 luvun 3–5 § sekä nyt esitetty alusten painolastivesiä koskevien säännösten soveltamisalaa koskeva 8 luvun 4 §. Aluksista, joilla on oikeus käyttää Suomen lippua, säädetään merilain (674/1994) 1 luvussa ja merilain 1 luvun 1 §:n soveltamisesta annetussa asetuksessa (1304/1999).

Eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään yleissopimuksen 3 artiklaa koskevaa varauksia, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen, millä tarkoitetaan liikennettä suomalaisten satamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihrevojn ja Viipurin välillä. Koska varauksella koskee lainsäädännön alaan kuuluvaa määräystä, on myös varaukselle haettava eduskunnan suostumusta.

Yleissopimuksen 5 artiklassa määrätään sedimentin vastaanottolaitteista. Artiklan

mukaan sopimuspuolen nimeämissä satamis- ja terminaaleissa, joissa on painolastisäiliöiden puhdistus- tai korjausmahdollisuudet, on oltava riittävät laitteet sedimenttien vastaanottoa varten. Vastaanotosta ei saa aiheutua aluksille tarpeetonta viivytystä. Artiklassa asetetaan korjaussatamien pitäjille velvollisuus järjestää korjaussatamaan riittävät sedimenttien vastaanottolaitteet. Yleissopimuksen 5 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan. Korjaussatamissa olevista sedimenttien vastaanottolaitteista esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 2 §:ssä. Tarpeettoman viivytyksen välttämiseksi säädetään lain 9 luvun 6 §:ssä.

Yleissopimuksen 7 artiklassa määrätään katsastuksista ja todistuskirjoista. Suomen kansallisessa lainsäädännössä aluksille tehtävistä katsastuksista säädetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 35 §:ssä. Pykälän mukaan katsastuksessa varmistutaan siitä, että alus on turvallisuusvaatimusten lisäksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten mukainen ja että aluksella on voimassa olevat todistus- ja turvallisuuskirjat sekä muut vaadittavat todistukset, asiakirjat ja säädökset. Lisäksi lain 53 §:ssä säädetään ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista. Yleissopimuksen 7 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan. Painolastivesitodistuskirjasta esitetään säädettäväksi yksityiskohtaisemmin merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 13 §:ssä.

Yleissopimuksen 8 artiklassa määrätään sen sisältämien vaatimusten rikkomisesta vahvistettavista seuraamuksista sekä sopimuspuolen hallintojen välisestä yhteistyöstä rikkomustapauksissa. Suomen kansallisessa lainsäädännössä merenkulun ympäristönsuojelusäännösten rikkomisesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä, joka sisältää viittauksen rikoslain (39/1889) ympäristörikoksia koskevan 48 luvun 1–4 §:ään ja säännökset merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta. Lisäksi ilmoitusvelvollisuudesta aluksen lippuvaltiolle säädetään lain 13 luvun 4 §:ssä, oikeudesta pakkokeinojen käyttöön Suomen talousvyöhykkeellä ulkomaista alusta kohtaan lain 13

luvun 5 §:ssä ja Suomen rikosoikeudellisesta toimivallasta ulkomaisen aluksen osalta lain 13 luvun 6 §:ssä. Kansallisessa lainsäädännössä yleissopimuksen 8 artiklaan liittyy lisäksi oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) tuomioistuinprosessia ja kansainvälisestä oikeusavusta rikosasioissa annetun lain (4/1994) kansainvälistä yhteistyötä koskeva säännökset. Yleissopimuksen 8 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 9 ja 10 artikla sisältävät määräykset alusten tarkastamisesta sekä rikkomusten havaitsemisesta ja alusten valvonnasta. Suomen kansallisessa lainsäädännössä aluksille suoritettavista satamatarkastuksista säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995), johon viitataan myös merenkulun ympäristönsuojelulain valvontaa ja hallintopakkoa koskevan 12 luvun 10 §:ssä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 11 § sisältää lisäksi säännökset Liikenteen turvallisuusviraston, rajavartiolaitoksen ja poliisin oikeuksista tarkastaa ja pysäyttää aluksia, kun kyse on tapahtuneiden päästöjen selvittämisestä tai on perusteltua syytä epäillä, että alus voi esimerkiksi sen rakenteen tai varusteiden huonon kunnan vuoksi aiheuttaa välittömän vesien pilaantumisen vaaran. Mainittujen viranomaisten oikeudesta suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 12 §:ssä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 13 §:ssä säädetään tarkastusviranomaisten velvollisuudesta välttää aiheutonta viivytystä ja vähemmän haitan periaatteesta. Yleissopimuksen 9 ja 10 artikla kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 11 artiklassa määrätään suoritetuista valvontatoimista ilmoittamisesta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 4 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta ilmoittaa viipymättä aluksen lippuvaltiolle ulkomaiseen alukseen kohdistetusta tarkastuksesta ja pysäyttämisestä. Kuitenkin, jos kyse on Suomen vesialueella tehdystä teosta, vain oikeudenkäyntiin liittyvät tiedot on ilmoitettava. Lisäksi alusturvallisuuden valvonnasta annetussa lain 14 §:ssä säädetään aluksen pysäyttämisestä, sen käytön rajoittamisesta sekä sen

varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä. Pykälän 3 momentin mukaan päätöksestä, jolla alus pysäytetään, sen käyttöä rajoitetaan tai sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käyttö kielletään, on viipymättä ilmoitettava aluksen päällikölle tai ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion hallinnolle tai sitä edustavalle lähimmälle konsulille tai diplomaattiselle edustajalle. Ilmoitukseen on liitettävä tarkastuskertomus. Lisäksi asiasta on tarvittaessa ilmoitettava nimetyille katsastajalle tai hyväksytyille laitoksille, jotka vastaavat luokitus todistusten antamisesta. Yleissopimuksen 11 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 12 artikla sisältää viranomaisia koskevan veloitteen välttää alusten aiheutonta viivyttämistä valvontatoimien yhteydessä. Suomen kansallisessa lainsäädännössä asiasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 13 §:ssä. Lisäksi lain 13 luvun 2 §:ssä on viittaukset hyvän hallinnon vaatimuksia koskevaan kansalliseen lainsäädäntöön. Myös alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 7 §:n 4 momentissa säädetään velvollisuudesta välttää aiheutonta viivytystä. Lain 22 § sisältää viittauksen vahingonkorvauslakiin (412/1974), jossa säädetään viranomaisten vahingonkorvausvastuusta aiheuttomasta pysäytyksestä tai viivytyksestä alukselle aiheutuneesta vahingosta. Yleissopimuksen 12 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Painolastivesiyleissopimuksen liitteen A-1 sääntö sisältää liitteessä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Liitteen A-1 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen A-2 säännössä määrätään liitteen yleisestä sovellettavuudesta. Säännön mukaan painolastivedet saa päästää aluksesta ainoastaan yleissopimuksen liitteen määräysten mukaisesti painolastivesien käsittelymenettelyä noudattaen, ellei toisin määrätä. Sääntö sisältää yleisen veloitteen käsitellä alusten painolastivedet ennen niiden mereen

päästämistä. Liitteen A-2 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan. Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun esitetään lisättäväksi uusi 5 §, jossa säädettäisiin käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökiellosta.

Liitteen A-3 sääntö sisältää poikkeukset käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien ottamisesta ja päästämisestä poikkeustilanteissa. Säännössä määritellään, missä tilanteissa yksilöiden on mahdollista poiketa painolastiveden ja sedimenttien käsittelyvelvollisuudesta. Liitteen A-3 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan. Säännön 5 kohtaan sisältyvästä samaa paikkaa koskevasta poikkeuksesta on esitetty säädettäväksi tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Asetuksella olisi tarkoitus tarkentaa saman paikan määritelmää HELCOMissa kehitettävän ohjeistuksen perusteella. Asiasta on esitetty lisättäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun uusi 7 §, jonka yksityiskohtaisissa perusteluissa myös saman paikan käsitteeseen liittyviä seikkoja on käsitelty tarkemmin.

Liitteen A-4 säännössä määrätään vapautuksista käsittelemättömän painolastiveden päästökiellosta. Säännössä määritellään, miten ja millä perusteluilla aluksille voidaan myöntää vapautuksia painolastiveden käsittelyvaatimuksista. Liitteen A-4 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan. Samasta asiasta on esitetty lisättäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun uusi 14 §.

Liitteen B-1 sääntö koskee painolastivesisuunnitelmaa ja B-2 sääntö painolastivesipäiväkirjaa. Säännöissä määrätään, että aluksella on oltava painolastivesisuunnitelma ja aluksella on pidettävä painolastivesipäiväkirjaa. Säännöissä asetetaan siten velvoitteita aluksista vastuussa oleville, ja niiden on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan. Painolastivesisuunnitelmasta ja -päiväkirjasta on esitetty säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun lisättävissä 11 ja 12 §:ssä. Lain 8 luvun 16 §:n 2 momentissa on esitetty säädettäväksi Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa teknisiä määräyksiä painolastivesisuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta sekä painolastivesipäiväkirjan kaavasta.

Liitteen B-3 säännössä määrätään painolastivesien käsittelystä aluksilla ja B-4 säännössä painolastiveden vaihtamisesta. Määräykset sisältävät viittaukset liitteen D-1 ja D-2 sääntöön, joissa on määritelty painolastiveden käsittelystandardi ja vaihtostandardi. Säännöissä määritellään painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteen perusteet. Määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan. Niistä on esitetty säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun lisättävässä 8 §:ssä sekä tarvittaessa tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen muutoksella. Määräysten yksityiskohtaista sisältöä on esitelty edellä.

Liitteen B-5 säännön 1 kohta koskee sedimenttien käsittelyä aluksilla. Kohdassa asetetaan velvoite poistaa alukselta sedimentit tiloista, jotka on tarkoitettu painolastiveden kuljettamiseen. Sedimentit on poistettava painolastivesisuunnitelman määräysten mukaisesti. Liitteen B-5 säännön 1 kohdassa asetetaan yksilöä koskeva velvoite, minkä vuoksi se kuuluu lainsäädännön alaan. Sedimenttien päästökiellosta esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun lisättävässä 5 §:ssä. Sedimenttien vastaanottolaitteista korjaussatamassa esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 2 §:ssä.

Liitteen B-6 säännössä määrätään aluksen päällystön jäsenen ja miehistön tehtävistä. Määräyksen mukaan päällystön jäsenten ja miehistön on tunnettava painolastiveden käsittelyyn liittyvät tehtävänsä aluksella, jolla he palvelevat, ja heidän on tunnettava tehtäviään vastaavilta osin aluksen painolastivesisuunnitelma. Sääntö sisältää yksilöön kohdistuvia velvoitteita. Aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä säädetään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009) sekä aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1797/2009). Liitteen B-5 säännön 1 kohta kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen D-1 säännössä määrätään painolastiveden vaihtostandardista ja D-2 säännössä painolastiveden käsittelystandardista. Määräysten osalta viitataan edellä liitteen B-3 ja B-4 säännöstä esitettyyn. Standardit ovat päävelvoitetta tarkentavia, teknisiä määräyksiä,

eivätkä ne siten kuulu lainsäädännön alaan. Standardien sisällöstä voidaan tarvittaessa säätää merenkulun ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa määräysten yksityiskohtaisuuden ja teknisyyden vuoksi.

Liitteen D-4 sääntö koskee koekäytössä olevia painolastiveden käsittelyjärjestelmiä. Säännössä määritellään lykkäykset painolastiveden vaihtostandardin soveltamiseen sellaisten alusten osalta, jotka osallistuvat uuden, lupaavan painolastiveden käsittelytekniikan koekäyttöön. Sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan. Aluksen laitteita koskevista vaatimuksista esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 9 §:ssä ja uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä 8 luvun 10 §:ssä.

Liitteen E-1–E-5 säännössä määrätään aluksille suoritettavista katsastuksista ja aluksille myönnettävästä painolastivesitodistuskirjasta. Suomen kansallisessa lainsäädännössä alusten katsastuksista säädetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009). Katsastuslainsäädännön sisältöä ja painolastivesitodistuskirjaa on käsitelty tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 13 §:ää koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa. Määräysten lainsäädännön alaan kuulumisen osalta on myös tarpeen kiinnittää huomiota perustuslain 124 §:ään, jonka mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Katsastukset hoitaa Liikenteen turvallisuusviraston nimissä ja puolesta tehtävään hyväksytty luokituslaitos, minkä vuoksi katsastuksissa on kyse perustuslain 124 §:n mukaisesta hallintotehtävän siirtämisestä muulle kuin viranomaiselle. Liitteen E-1–E-5 säännöt kuuluvat siten lainsäädännön alaan (tarkemmin HE 250/2009 vp, s. 87).

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain 53 §:n 2 momentti sisältää Liikenteen turvallisuusvirastolle osoitetun valtuutuksen antaa tarkempia määräyksiä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 16 §:n 2 momentissa on esitetty säädettäväksi Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa teknisiä määräyksiä painolas-

tivesitodistuskirjan kaavasta. Katsastuksia ja todistuskirjaa koskevat tarkemmat vaatimukset on siten tarkoitettu annettavaksi Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä IMOn määräysten ja ohjeiden mukaisesti.

4.2 Käsittelyjärjestys

Yleissopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Yleissopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön mukaisesti voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämismenettelyssä. Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

*eduskunta hyväksyisi alusten paino-
lastivesien ja sedimenttien valvonnasta
ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä*

helmikuuta 2004 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen,

ja että eduskunta hyväksyisi annettavaksi yleissopimuksen 3 artiklan mukaisesta soveltamisesta varauman, jonka mukaan yleissopimusta ei sovelleta Suomen kotimaan liikenteeseen, millä tarkoitetaan liikennettä suomalaisten satamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihrevojn ja Viipurin välillä.

Edellä esitetyn perusteella ja koska yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.**Laki****alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Yleissopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantuloa säädetään valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 8 luvun 3 §:n otsikko, 9 luvun 2 ja 5 §, 10 luvun 1 §:n 4 momentti, 12 luvun 2 §:n 1 momentin 9 kohta, 4 §:n 1 momentin 2 kohta, 11 §:n 1 ja 2 momentti ja 12 §:n 1 ja 3 momentti, sekä
lisätään 1 luvun 2 §:ään uusi 4 a ja 46 a – 46 c kohta, 8 lukuun uusi 4–16 §, 12 luvun 2 §:n 1 momenttiin uusi 10 kohta sekä 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin uusi 10 a kohta seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, joita kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai kuormitusta;

46 b) *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;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

8 luku

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

3 §

AFS-yleissopimuksen mukaisten tietojen toimittaminen

4 §

Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta huviveneisiin eikä aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä.

Painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta aluksiin, jotka liikenneöivät ainoastaan **kotimaan liikenteessä**. **(HUOM! Vaihtoehtona on, että yleissopimusta ja tämän luvun säännöksiä ei sovelleta olemassa oleviin aluksiin, jotka liikenneöivät ainoastaan kotimaan liikenteessä. Tällöin uudet, säännösten voimaantulon jälkeen raken-**

netut alukset kuuluisivat säännösten soveltamisalaan.)

5 §

Käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökielto

Käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien veteen päästäminen on kielletty painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta alukselta Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin painolastivesiyleissopimuksessa määrätään ja tässä laissa säädetään.

6 §

Käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 5 §:ssä säädetään, ei koske käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on välttämätöntä aluksen turvallisuuden takaamiseksi hätätilanteissa tai ihmishengen pelastamiseksi merellä;

2) päästäminen johtuu alukselle tai sen varusteille aiheutuneesta vauriosta edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varoimet painolastiveden veteen pääsemisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi on toteutettu ennen ja jälkeen vaurion syntymisen tai sen havaitsemisen, ja ettei laivanisäntä, aluksen päällikkö tai hänen sijaisensa ole aiheuttanut vauriota tahallisesti tai huolimattomuudesta;

3) päästämisen tarkoituksena on välttää aluksen aiheuttamaa saastumista tai rajoittaa se mahdollisimman vähäiseksi;

4) painolastivesi ja sedimentit otetaan ja päästetään myöhemmin takaisin veteen aavalla merellä; tai

5) painolastivesi ja sedimentit päästetään aluksesta samassa paikassa, josta ne ovat peräisin edellyttäen, että mukaan ei ole sekoittunut muilta alueilta peräisin olevia käsittlemättömiä painolastivesiä ja sedimenttejä; jos sekoittumista on tapahtunut, muilta alu-

eilta otetut painolastivedet on käsiteltävä painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

7 §

Painolastiveden ottamista koskevat varoitukset

Liikennevirasto välittää merenkulkijoille ja asianomaisille rannikkovaltioille painolastivesiyleissopimuksen liitteen C-2 säännön mukaisesti laaditut varoitukset alueista, joilla alusten ei tulisi ottaa painolastivettä.

Mitä 6 §:n 1–3 kohdassa säädetään käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämisestä poikkeustilanteissa, koskee myös painolastiveden ottamista alueilla, joista on annettu 1 momentissa tarkoitettu varoitus.

8 §

Painolastivesien käsittely ja vaihto

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen painolastivedet tulee käsitellä painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

Suomalaisen aluksen painolastivedet voidaan vaihtaa painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-3 säännössä tarkoitetun siirtymäajan mukaisesti B-4 säännössä määritellyillä merialueilla. Painolastiveden vaihdossa on noudatettava painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-1 säännössä tarkoitettua painolastiveden vaihtostandardia.

9 §

Painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevat vaatimukset

Aluksen painolastiveden käsittelyjärjestelmien on oltava Euroopan unionin säädösten ja painolastivesiyleissopimuksen vaatimusten mukaiset.

Liikenteen turvallisuusvirasto tai sen valtuuttama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen painolastiveden käsittelyjärjestelmät

edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista siten kuin Euroopan unionin säädöksissä säädetään ja painolastivesiyleissopimuksessa määrätään.

10 §

Uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäyttö

Uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytön tulee täyttää painolastivesiyleissopimuksen ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön asiasta antamien ohjeiden mukaiset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kirjallisesta hakemuksesta luvan koekäytölle edellyttäen, että 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset täyttyvät. Alukseen, joka osallistuu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymään lupaavia painolastiveden käsittelytekniikoita testaavaan ja arvioivaan ohjelmaan ennen kuin painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-2 säännössä tarkoitettu painolastiveden käsittelystandardi tulee voimaan aluksen osalta, sovelletaan D-2 säännön standardia vasta viiden vuoden kuluttua siitä, kun aluksen olisi muutoin edellytetty noudattavan kyseistä standardia.

Alukseen, jonka osalta painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-2 säännössä tarkoitettu painolastiveden käsittelystandardi on jo tullut voimaan ja joka osallistuu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymään lupaavia painolastiveden käsittelytekniikoita testaavaan ja arvioivaan ohjelmaan, jossa on edellytykset saavuttaa D-2 sääntöä korkeammat standardit, ei sovelleta D-2 säännön standardia viiteen vuoteen siitä, kun alukseen on asennettu tällaista tekniikkaa.

11 §

Painolastivesisuunnitelma

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella on oltava painolastivesiyleissopimuksen mukainen painolastivesisuunnitelma.

Suomalaisen aluksen osalta painolastivesisuunnitelman hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §

Painolastivesipäiväkirja

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella on oltava painolastivesiyleissopimuksen mukainen painolastivesipäiväkirja.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tarkastaa painolastivesipäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeentonta viivytyksiä.

13 §

Painolastivesitodistuskirja

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joka kuuluu painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan, lukuun ottamatta kelluvia lauttoja sekä muita painolastivesiyleissopimuksen liitteen E-1 säännössä tarkoitettuja kelluvia yksiköitä, on oltava painolastivesiyleissopimuksen mukainen todistuskirja.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta painolastivesitodistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

14 §

Vapautuksen myöntäminen painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää aluskohtaisen vapautuksen 8 §:ssä tarkoitettua painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä, jos vapautus ei huononna tai vahingoita ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja.

Vapautus voidaan myöntää alukselle, joka liikkuu tiettyjen satamien tai paikkojen välillä. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että alus ei sekoita painolastivesiä tai sedimenttejä muutoin kuin vapautuksessa määritettyjen satamien tai paikkojen välillä.

Hakemukseen on liitettävä riittävä arviointi riskeistä, joita vapautus voisi aiheuttaa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja luonnonvaroilta. Riskiarvioinnin laadinnassa on noudatettava Kansainvälisen merenkulkujärjestön ja Itämeren suojelukomission asiantuntijien ohjeita. Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää riskiarvioinnista lausunnon Suomen ympäristökeskukselta.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava valtiota, johon vapautus saattaa vaikuttaa haitallisesti, jotta mahdollisesti todettavat ongelmat voidaan ratkaista.

Vapautus on voimassa enintään viisi vuotta. Liikenteen turvallisuusvirastolla on vapautuksen voimassaoloaikana oikeus suorittaa välitarkistus, jossa varmistetaan siitä, että edellytykset vapautuksen myöntämiselle ovat edelleen olemassa. Mikäli välitarkistuksessa todetaan, etteivät vapautuksen myöntämisedellytykset enää täyty, Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa vapautuksen.

Vapautus tulee voimaan vasta sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut vapautuksen tiedoksi Kansainväliselle merenkulkujärjestölle ja asiaankuuluvat tiedot on jaettu painolastivesiyleissopimuksen osapuolille.

Vapautuksesta on tehtävä merkintä 11 §:ssä tarkoitettuun painolastivesisuunnitelmaan ja 12 §:ssä tarkoitettuun painolastivesipäiväkirjaan.

15 §

Painolastivesiyleissopimuksen mukaisten tietojen toimittaminen

Painolastivesiyleissopimuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

16 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa painolastivesiyleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 5 §:ssä tarkoitettua päästökiellosta;
- 2) 6 §:ssä tarkoitettua käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämistä poikkeustilanteissa;
- 3) 7 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden ottamista koskevista varoituksista;
- 4) 8 §:ssä tarkoitettua painolastivesien käsittelystä ja vaihdosta;
- 5) 9 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;
- 6) 10 §:ssä tarkoitettua uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä; sekä
- 7) 14 §:ssä tarkoitettua vapautuksesta myöntämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi painolastivesiyleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 9 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;
- 2) 10 §:ssä tarkoitettua uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä;
- 3) 11 §:ssä tarkoitettua painolastivesisuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;
- 4) 12 §:ssä tarkoitettua painolastivesipäiväkirjan kaavasta;
- 5) 13 §:ssä tarkoitettua painolastivesitodistuskirjan kaavasta; sekä

6) 14 §:n 3 momentissa tarkoitetun riskiarvioinnin laadintatavasta ja sisällöstä.

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

2 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa, jossa aluksia korjataan (korjaussatama), on 1 §:ssä säädettyjen vastaanottolaitteiden lisäksi riittävät vastaanottolaitteet:

1) satamaa käyttäviltä aluksilta tulevia otsonikerrosta heikentäviä aineita ja tällaisia aineita sisältäviä varusteita varten, kun niitä poistetaan alukselta;

2) satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevia öljyisiä painolasti- ja säiliönpesuvesiä varten;

3) korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten; sekä

4) alusten painolastivesisäiliöiden sedimenttejä varten.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaululla. Lisäksi nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sähköisen viestinnän kotisivuilla, sähköistä tiedonvälitystä apuna

käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien henkilöiden 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 henkilöille ja heidän edustajilleen.

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenteen turvallisuusvirasto 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.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten

ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat:

- 9) velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan;
10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

4 §

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo toimialueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa; ja

11 §

Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä

Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapahtuneiden päästöjen, haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä painolastivesiyleissopimuksen tai tämän lain vastaisesti veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella tarkastuksia ja ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn, muun haitallisen aineen tai painolastivesien ja sedimenttien alkuperän ja koostumuksen selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

Jos tapahtuneiden päästöjen, haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien tai painolastivesiyleissopimuksen tai tämän lain vastaisesti veteen päästettyjen painolastivesien ja

sedimenttien selvittäminen sitä vaatii tai on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen tai haitallisten vieraslajien leviämisen vaara, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

12 §

Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä

Kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä kulkeva ulkomainen alus on ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä, käyttänyt haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää tai päästänyt veteen painolastivesiä tai sedimenttejä painolastivesiyleissopimuksen tai tämän lain vastaisesti, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat ryhtyä kaikkiin 11 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat tarkastaa aluksen, jos momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai haitallisten vieraslajien leviämistä tai niiden vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aihetta tarkastukseen.

13 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

10 a) 8 luvun 5 §:n mukaista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 37 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 910/2011, uusi 4 a kohta seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

4 a) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä vuonna 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen tai painolastivesiyleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitettun katsastuksen kanssa.

Helsingissä xx päivänä xxkuuta 2011

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan unionin säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

Liikenneministeri
Merja Kyllönen

2.

Laki**merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 8 luvun 3 §:n otsikko, 9 luvun 2 ja 5 §, 10 luvun 1 §:n 4 momentin 2 kohta, 12 luvun 2 §:n 1 momentin 9 kohta, 4 §:n 1 momentin 2 kohta, 11 §:n 1 ja 2 momentti ja 12 §:n 1 ja 3 momentti, sekä
lisätään 1 luvun 2 §:ään uusi 4 a ja 46 a –c kohta, 8 lukuun uusi 4–16 §, 12 luvun 2 §:n 1 momenttiin uusi 10 kohta sekä 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin uusi 10 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset**Yleiset säännökset**

2 §

2 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, joita kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai kuormitusta;

46 b) *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;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

8 luku

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

3 §

Tietojen toimittaminen

8 luku

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

3 §

AFS-yleissopimuksen mukaisten tietojen toimittaminen

4 §

Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta huviveneisiin eikä aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä.

Painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta aluksiin, jotka liikenneivät ainoastaan kotimaan liikenteessä.

5 §

Käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökielto

Käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien veteen päästäminen on kielletty painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaa kuuluvalta alukselta Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin painolastivesiyleissopimuksessa määrätään ja tässä laissa säädetään.

6 §

Käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 5 §:ssä säädetään, ei koske käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on välttämätöntä aluksen turvallisuuden takaamiseksi hätätilanteissa tai ihmishengen pelastamiseksi merellä;

2) päästäminen johtuu alukselle tai sen varusteille aiheutuneesta vauriosta edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet painolastiveden veteen pääsemisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi on toteutettu ennen ja jälkeen vaurion syntymisen tai sen havaitsemisen, ja ettei laivanisäntä, aluksen päällikkö tai hänen sijaisensa ole aiheuttanut vauriota tahallisesti tai huolimattomuudesta;

3) päästämisen tarkoituksena on välttää aluksen aiheuttamaa saastumista tai rajoittaa se mahdollisimman vähäiseksi;

4) painolastivesi ja sedimentit otetaan ja päästetään myöhemmin takaisin veteen aavalla merellä; tai

5) painolastivesi ja sedimentit päästetään aluksesta samassa paikassa, josta ne ovat peräisin edellyttäen, että mukaan ei ole sekoittunut muilta alueilta peräisin olevia käsittlemättömiä painolastivesiä ja sedimenttejä; jos sekoittumista on tapahtunut, muilta alueilta otetut painolastivedet on käsiteltävä painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

7 §

Painolastiveden ottamista koskevat varoitukset

Liikennevirasto välittää merenkulkijoille ja asianomaisille rannikkovaltioille painolastivesiyleissopimuksen liitteen C-2 säännön mukaisesti laaditut varoitukset alueista, joilla alusten ei tulisi ottaa painolastivettä.

Mitä 6 §:n 1–3 kohdassa säädetään käsittlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämisestä poikkeustilanteissa, koskee myös painolastiveden ottamista alueilla, joista on annettu 1 momentissa tarkoitettu varoitus.

8 §

Painolastivesien käsittely ja vaihto

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen painolastivedet tulee käsitellä painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

Suomalaisen aluksen painolastivedet voidaan vaihtaa painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-3 säännössä tarkoitetun siirtymäajan mukaisesti B-4 säännössä määritellyillä merialueilla. Painolastiveden vaihdossa on noudatettava painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-1 säännössä tarkoitettua painolastiveden vaihtostandardia.

9 §

Painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevat vaatimukset

Aluksen painolastiveden käsittelyjärjestelmien on oltava Euroopan unionin säädösten ja painolastivesiyleissopimuksen vaatimusten mukaiset.

Liikenteen turvallisuusvirasto tai sen valtuuttama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen painolastiveden käsittelyjärjestelmät edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista siten kuin Euroopan unionin säädöksissä säädetään ja painolastivesiyleissopimuksessa määrätään.

10 §

*Uuden painolastiveden käsittelytekniikan
koekäyttö*

Uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytön tulee täyttää painolastivesiyleissopimuksen ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön asiasta antamien ohjeiden mukaiset

vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kirjallisesta hakemuksesta luvan koekäytölle edellyttäen, että 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset täyttyvät. Alukseen, joka osallistuu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymään lupaavia painolastiveden käsittelytekniikoita testaavaan ja arvioivaan ohjelmaan ennen kuin painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-2 säännössä tarkoitettu painolastiveden käsittelystandardi tulee voimaan aluksen osalta, sovelletaan D-2 säännön standardia vasta viiden vuoden kuluttua siitä, kun aluksen olisi muutoin edellytetty noudattavan kyseistä standardia.

Alukseen, jonka osalta painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-2 säännössä tarkoitettu painolastiveden käsittelystandardi on jo tullut voimaan ja joka osallistuu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymään lupaavia painolastiveden käsittelytekniikoita testaavaan ja arvioivaan ohjelmaan, jossa on edellytykset saavuttaa D-2 sääntöä korkeammat standardit, ei sovelleta D-2 säännön standardia viiteen vuoteen siitä, kun alukseen on asennettu tällaista tekniikkaa.

11 §

Painolastivesisuunnitelma

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella on oltava painolastivesiyleissopimuksen mukainen painolastivesisuunnitelma.

Suomalaisen aluksen osalta painolastivesisuunnitelman hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §

Painolastivesipäiväkirja

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella on oltava painolastivesiyleissopimuksen mukainen painolastivesipäiväkirja.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tarkastaa painolastivesipäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenteen

turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

13 §

Painolastivesitodistuskirja

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joka kuuluu painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan, lukuun ottamatta kelluvia lauttoja sekä muita painolastivesiyleissopimuksen liitteen E-1 säännössä tarkoitettuja kelluvia yksiköitä, on oltava painolastiyleissopimuksen mukainen todistuskirja.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta painolastivesitodistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

14 §

Vapautuksen myöntäminen painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää aluskohtaisen vapautuksen 8 §:ssä tarkoitettua painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä, jos vapautus ei huononna tai vahingoita ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja.

Vapautus voidaan myöntää alukselle, joka liikkuu tiettyjen satamien tai paikkojen välillä. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että alus ei sekoita painolastivesiä tai sedimenttejä muutoin kuin vapautuksessa määritettyjen satamien tai paikkojen välillä.

Hakemukseen on liitettävä riittävä arviointi riskeistä, joita vapautus voisi aiheuttaa ympä-

ristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja luonnonvaroille. Riskiarvioinnin laadinnassa on noudatettava Kansainvälisen merenkulkujärjestön ja Itämeren suojelukomission asiasa antamia ohjeita. Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää riskiarvioinnista lausunnon Suomen ympäristökeskukselta.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava valtiota, johon vapautus saattaa vaikuttaa haitallisesti, jotta mahdollisesti todettavat ongelmat voidaan ratkaista.

Vapautus on voimassa enintään viisi vuotta. Liikenteen turvallisuusvirastolla on vapautuksen voimassaoloaikana oikeus suorittaa välitarkistus, jossa varmistetaan siitä, että edellytykset vapautuksen myöntämiselle ovat edelleen olemassa. Mikäli välitarkistuksessa todetaan, etteivät vapautuksen myöntämisedellytykset enää täyty, Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa vapautuksen.

Vapautus tulee voimaan vasta sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut vapautuksen tiedoksi Kansainväliselle merenkulkujärjestölle ja asiaankuuluvat tiedot on jaettu painolastivesiyleissopimuksen osapuolille.

Vapautuksesta on tehtävä merkintä 11 §:ssä tarkoitettuun painolastivesisuunnitelmaan ja 12 §:ssä tarkoitettuun painolastivesipäiväkirjaan.

15 §

Painolastivesiyleissopimuksen mukaisten tietojen toimittaminen

Painolastivesiyleissopimuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

16 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa painolastivesiyleissopimuksen täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen alue-

vesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 5 §:ssä tarkoitettua päästökierrosta;
- 2) 6 §:ssä tarkoitettua käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämistä poikkeustilanteissa;
- 3) 7 §:ssä tarkoitettua painolastiveden ottamista koskevista varoituksista;
- 4) 8 §:ssä tarkoitettua painolastivesien käsittelystä ja vaihdosta;
- 5) 9 §:ssä tarkoitettua painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;
- 6) 10 §:ssä tarkoitettua uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä; sekä
- 7) 14 §:ssä tarkoitettua vapautuksesta myöntämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi painolastivesiyleissopimuksen täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 9 §:ssä tarkoitettua painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;
- 2) 10 §:ssä tarkoitettua uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä;
- 3) 11 §:ssä tarkoitettua painolastivesisuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;
- 4) 12 §:ssä tarkoitettua painolastivesipäiväkirjan kaavasta;
- 5) 13 §:ssä tarkoitettua painolastivesitodistuskirjan kaavasta; sekä
- 6) 14 §:n 3 momentissa tarkoitettua riskiarvioinnin laadintatavasta ja sisällöstä.

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

2 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa, jossa suoritetaan alusten korjauksia (korjaussatama) on 1 §:ssä säädettyjen vastaanottolaitteiden lisäksi riittävät vastaanottolaitteet ottamaan vastaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varusteet, kun niitä poistetaan alukselta.

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

2 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa, jossa *aluksia korjataan* (korjaussatama) on 1 §:ssä säädettyjen vastaanottolaitteiden lisäksi riittävät vastaanottolaitteet:

- 1) satamaa käyttäviltä aluksilta tulevia otsonikerrosta heikentäviä aineita ja tällaisia aineita sisältäviä varusteita varten, kun niitä poistetaan alukselta;

Voimassa oleva laki

Korjaussatamassa on oltava tarvittaessa käytettävissä laitteet, jotka lisäksi ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuedet.

Korjaussataman pitäjän tulee lisäksi järjestää riittävät vastaanottolaitteet korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaululla. Lisäksi nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sähköisen viestinnän kotisivuilla, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten edustajien saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat tiedon niistä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi sataman jätehuoltosuunnitelmaan hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava sataman käyttäjien edustajille.

Ehdotus

2) satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevia öljyisiä painolasti- ja säiliönpesuvesiä varten;

3) korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten; sekä

4) *alusten painolastivesisäiliöiden sedimenttejä varten.*

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaululla. Lisäksi nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sähköisen viestinnän kotisivuilla, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

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

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos seuraavat edellytykset ovat olemassa:

- 1) on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen; ja
- 2) on perusteltua aiheita olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita eikä ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa.

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenteen turvallisuusvirasto voi edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos on perusteltua aiheita olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita tai ei ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa, ja siksi on vaara, että jätteet päästetään veteen.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat:

- 9) velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan.

4 §

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat:

- 9) velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan;
- 10) painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

4 §

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

valvoo toimialueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

2) aluksesta peräisin olevien jätteiden vastaanottolaitteita satamassa; ja

11 §

Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä

Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella tarkastuksia ja ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun haitallisen aineen alkuperän selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

Jos tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittäminen sitä vaatii tai on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen vaara, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

valvoo toimialueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa; ja

11 §

Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä

Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapahtuneiden päästöjen, haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä painolasti-vesiyleissopimuksen tai tämän lain vastaisesti veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella tarkastuksia ja ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn, muun haitallisen aineen tai painolastivesien ja sedimenttien alkuperän ja koostumuksen selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

Jos tapahtuneiden päästöjen, haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien tai painolasti-vesiyleissopimuksen tai tämän lain vastaisesti veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien selvittäminen sitä vaatii tai on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen tai haitallisten vieraslajien leviämisen vaara, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehti-

vaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

12 §

Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä

Kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä kulkeva ulkomainen alus on ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä tai käyttänyt haitallista kiinnittämisenestojärjestelmää, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat ryhtyä kaikkiin 11 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu tapauksessa Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat tarkastaa aluksen, jos momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aiheutta tarkastukseen.

13 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimatto-

12 §

Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä

Kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä kulkeva ulkomainen alus on ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä, käyttänyt haitallista kiinnittämisenestojärjestelmää tai päästänyt veteen painolastivesiä tai sedimenttejä painolastivesiyleissopimuksen tai tämän lain vastaisesti, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat ryhtyä kaikkiin 11 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu tapauksessa Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat tarkastaa aluksen, jos momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai haitallisten vieraslajien leviämistä tai niiden vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aiheutta tarkastukseen.

13 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimatto-

Voimassa oleva laki

muudesta toimii vastoin

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Ehdotus

muudesta toimii vastoin

10 a) 8 luvun 5 §:n mukaista alusten käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa tai päästörajoitusta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain
(1686/2009) 37 §:n 1 momentti ja 53 §:n 1 momentti, sekä
lisätään 2 §:ään uusi 4 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

4 a) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä vuonna 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

37 §

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL 73/78 – yleissopimuksen tai lastiviivayleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun katsastuksen kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL 73/78 -- yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen tai *painolastivesiyleissopimuksen* sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun katsastuksen kanssa.

53 §

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen eh-

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää *merenkulun ympäristönsuojelulain* vaatimukset.

Voimassa oleva laki

käisemisestä annetun lain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään.

Ehdotus

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan unionin säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.