

Hallituksen esitys eduskunnalle alusten painolastivesien käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, merenkulun ympäristönsuojelulain sekä alusturvallisuuslain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä vuonna 2004 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sekä lain yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Koska yleissopimus on sekasopimus, joka sisältää sekä Euroopan unionin että jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, eduskunnan hyväksyntää haetaan vain siltä osin, kuin yleissopimus kuuluu Suomen toimivaltaan. Esityksessä ehdotetaan lisäksi yleissopimuksen edellyttämien muutosten tekemistä merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin.

Yleissopimuksen tarkoituksena on ehkäistä ja vähentää haitallisten vieraslajien leviäminen säätämällä kansainvälisessä liikenteessä purjehtivien alusten painolastivesien ja sedimenttien käsittelystä ja valvonnasta. 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 päästökierrosta, painolastiveden vaihtamisesta, sallituista painolastiveden käsittelymenetelmistä, alusten velvollisuudesta laatia painolastivesisuunnitelma, pitää painolastivesipäiväkirjaa ja hankkia painolastivesitodistuskirja sekä sääntöjen noudattamisen valvonnasta.

Yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään kolmekymmentä valtiota, joiden yhteinen kauppalaivasto muodostaa vähintään kolmekymmentäviisi prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, on ratifioinut yleissopimuksen. Yleissopimuksen kansainvälisen voimaantulon edellytykset eivät toistaiseksi ole täyttyneet, mutta arvioidaan, että yleissopimus tulisi voimaan vuoden 2016 aikana.

Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraamin toukokuussa 2005. Yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan sen jälkeen kun Suomi on tallettanut hyväksymiskirjan joko yleissopimuksen kansainvälisenä voimaantulopäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua tallettamispäivämäärästä riippuen siitä, kumpi päivämäärästä on myöhäisempi.

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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Kansallinen lainsäädäntö.....	5
2.2 Kansainvälinen kehitys.....	5
2.3 Euroopan unionin lainsäädäntö.....	8
2.4 HELCOM.....	9
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	10
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	10
<i>Vaikutukset elinkeinolle</i>	10
<i>Vaikutukset korjaussatamille</i>	13
<i>Muita taloudellisia vaikutuksia</i>	13
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	13
4.3 Ympäristövaikutukset.....	14
5 ASIAN VALMISTELU.....	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	18
1 PAINOLASTIVESIYLEISSOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	18
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	35
2.1 Laki alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	35
2.2 Merenkulun ympäristönsuojelulaki.....	35
1 luku Yleiset säännökset	35
8 luku Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet	36
9 luku Jätteiden vastaanotto satamassa	45
12 luku Valvonta ja hallintopakko	45
13 luku Erinäiset säännökset	47
2.3 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.....	48
3 VOIMAANTULO.....	48
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	50
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	50
4.2 Käsittelyjärjestys.....	54
LAKIEHDOTUKSET.....	56
alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	56
merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	57
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	65

HE 122/2015 vp

LIITE	67
RINNAKKAISTEKSTIT	67
merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	67
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta	80
SOPIMUSTEKSTI	82

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 kasviplanktonlevää. 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-komitea) käsittelyyn 1980-luvun lopulla. Siitä lähtien MEPC-komitea on kehittänyt yhteistyössä IMOn meriturvallisuuksikomitean (MSC-komitea) kanssa ensin ohjeita painolastivesien valvonnasta ja käsittelystä sekä myöhemmin oikeudellisesti sitovan yleissopimuksen, joka hyväksyttiin Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 ja jonka Suomi allekirjoitti hyväksymisvaraumin 27 päivänä toukokuuta 2005. IMOssa vuonna 2013 tehdyn päätöksen mukaan yleissopimuksen soveltamisaikataulua on porrastettu aluskohtaisesti siten, että se tulee eri alusten osalta sovellettavaksi pääsääntöisesti vuosina 2016 – 2020 ja joissakin tapauksissa vasta vuonna 2021.

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. Itämeren suojelukomissio (HELCOM) on koonnut kohdelajilistan Itämeren alueen lajeista, jotka todennäköisesti aiheuttavat haittaa Itämeren meriympäristölle, ihmisten terveydelle tai taloudelle. Listassa on tällä hetkellä lueteltu 41 lajia. Kriteerit lajin valitsemiseksi kohdelajilistaan on laadittu yhteistyönä HELCOMin ja Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelukomission OSPARin jäsenvaltioiden kesken. Kriteerit perustuvat IMOn laatimaan riskinarviointia koskevan ohjeistoon, joka koskee riskinarvioinnin tekemistä yleissopimuksen mukaisia vapautuksia varten. 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 öljyviennistä, joka tuo Itämerelle suuria öljysäiliöaluksia täynnä painolastivettä maailmalta.

Maailmalla suurta haittaa ovat aiheuttaneet esimerkiksi amerikankampamaneetti, joka romahdutti Mustanmeren ja Kaspianmeren 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 verkkoihin tarttuva koukkuvesikirppu. Tarkkaa tietoa vieraslajien Suomessa aiheuttamista kustannuksista ei ole, mutta kansallisessa vieraslajistrategiassa (Maa- ja metsätalousministeriö, 2012) on ar-

vioitu kaikkien vieraslajien aiheuttamien kokonaiskustannusten olevan kymmeniä tai satoja miljoonia euroja vuodessa. Vieraslajia, joka on asettunut uudelle alueelle, on käytännössä mahdoton hävittää, minkä vuoksi on ensiarvoisen tärkeää keskittyä ennakoivaan torjuntatyöhön lajien leviämisen estämiseksi. Vieraslajien torjuntatoimien kustannukset ovat yleisesti myös merkittävästi pienemmät kuin haitallisten vieraslajien aiheuttamien haittojen kustannukset.

2 Nykytila

2.1 Kansallinen lainsäädäntö

Alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaisissa (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 turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastivivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä.

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

Euroopan parlamentin ja neuvoston 17 päivänä kesäkuuta 2008 yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista antama direktiivi 2008/56/EY, jäljempänä meristrategiadirektiivi, on pantu Suomessa täytäntöön vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetulla lailla (1299/2004). Lain tavoitteena on meren hyvän tilan saavuttaminen vuoteen 2020 mennessä. Merenhoidon toimeenpanosta on annettu 13 päivänä joulukuuta 2012 valtioneuvoston päätös meren nykytilan ja hyvän tilan arvioimisesta sekä ympäristötavoitteiden ja indikaattoreiden asettamisesta. Alusliikenteen mukana leviävien haitallisten vieraslajien ehkäiseminen on yksi päätöksessä mainituista tavoitteista. Parhailtaan valmistellaan merenhoidon toimenpideohjelman, jonka tulee valmistua vuoteen 2015 mennessä, ja sen täytäntöönpano aloitetaan vuonna 2016.

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 cont-*

rol 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*. Syyskuuhun 2015 mennessä yleissopimuksen on ratifioinut 44 maata, jotka edustavat noin 32,86 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. Yleissopimuksen hyväksymisedellytykset ovat täyttyneet maiden lukumäärän osalta, muttei vielä tonniston osalta, eikä se siten ole vielä tullut kansainvälisesti voimaan. Suomi on allekirjoittanut yleissopimuksen hyväksymisvaraamin 27 päivänä toukokuuta 2005. Suomen tonniston osuus kauppalaivaston bruttovetoisuudesta on vuoden IMO:n uusimpien tilastojen perusteella 0,15 prosenttia.

Painolastivesiyleissopimuksen tarkoituksena on ehkäistä ja vähentää haitallisten vieraslajien leviäminen säätämällä kansainvälisessä liikenteessä purjehtivien alusten painolastivesien ja sedimenttien käsittelystä ja valvonnasta. 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 eivät ole elinkelpoisia. Painolastivesien käsittelyvelvollisuus tulee voimaan asteittain riippuen aluksen katsastusjaksosta. Siirtymävaiheessa alusten tulee vaihtaa painolastivetensä yleissopimuksessa määritellyillä merialueilla. Itämerellä tällaisia riittävän syviä ja riittävän kaukana rannikosta sijaitsevia alueita ei kuitenkaan ole. IMO:n MEPC –komitean 68. kokouksessa sovittiin yhteisestä tulkinnasta, jonka mukaan painolastivesien käsittelyä ei vaadita aluksilta silloin, kun vesien vaihdon edellytykset eivät täyty.

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

Soveltamisaikataulun lykkääminen

IMO:n marras-joulukuussa 2013 järjestetty 28. yleiskokous hyväksyi suositusluonteisen päätöslauselman A.1088(28), jolla yleissopimuksen soveltamisaikataulua lykätään enintään viidellä vuodella verrattuna yleissopimuksessa määriteltyyn soveltamisaikatauluun (B-3 sääntö). Päätöslauselman mukaisen aikataulun soveltaminen on rajattu aluksiin, jotka on rakennettu ennen yleissopimuksen kansainvälistä voimaantuloa, eli niin sanottuihin olemassa oleviin aluksiin. Päätöslauselman mukaisesti käsittelylaitteistojen asennus tullaan tekemään eri aluksille eri aikaan, koska uusintakatsastukseen perustuva asennus on sidottu MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisen öljytodistuskirjan (IOPP-todistuskirjan) uusimiseen. Käytännössä tämä ohjaa varustamoita asentamaan alukselle painolastiveden käsittelylaitteiston uusintakatsastukseen liittyvän telakoinnin yhteydessä sen jälkeen, kun yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan. Soveltamisaikataulua on näin ollen porrastettu aluskohtaisesti siten,

että se tulee eri alusten osalta sovellettavaksi pääsääntöisesti vuosina 2016 – 2020 ja joissakin tapauksissa vasta vuonna 2021.

Soveltamisaikataulun lykkäämisen taustalla on huoli siitä, että korjaustelakat eivät ehtisi asentaa kaikkiin aluksiin painolastiveden käsittelylaitteistoja ennen painolastiveden käsittelyvaatimusten voimaantuloa, jos näitä vaatimuksia sovellettaisiin B-3 säännössä määritellyn aikataulun mukaisesti. Siten tarkoituksena on käsittelylaitteistoasennusten ruuhkahuipun välttäminen ja väljemmän aikataulun antaminen varustamoille painolastiveden käsittelyä koskevien vaatimusten osalta. Lykkäyksen arvioidaan kannustavan erityisesti isoja lippuvaltioita ratifiomaan yleissopimuksen, jolloin yleissopimuksen voimaantulon edellytykset täyttyisivät ja se tulisi kansainvälisesti voimaan.

IMOn MEPC-komitean 68. kokous toukokuussa 2015 yhtyi tulkintaan, jonka mukaan päätöslauselmaa A.1088(28) sovelletaan käsittelylaitteiston asentamiseen aluksen uusintakatsastuspäivämäärän mukaan myös sellaisilla alueilla, joilla painolastivesien vaihto ei ole mahdollista. Tulkinta on tärkeä erityisesti Itämeren liikenteen kannalta, koska Itämerellä painolastiveden vaihtaminen ei ole mahdollista. Asiaa on tarkemmin selostettu yksityiskohtaisissa perusteluissa yleissopimuksen liitteen B-4 säännön yhteydessä.

Sääntely eräissä muissa maissa sekä muu kansainvälinen sääntely

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.

IMOn painolastivesiyleissopimus on osa haitallisten vieraslajien ehkäisemistä koskevaa kansainvälistä sääntelykehystä, jonka keskeinen instrumentti on biologista monimuotoisuutta koskeva yleissopimus (*Convention on Biological Diversity*), jäljempänä CBD-yleissopimus (SopS 78/1994). Yleissopimus 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. IMOn kansainvälisen painolastivesiyleissopimuksen johdannossa viitataan biologista monimuotoisuutta koskevaan YK:n CBD-yleissopimukseen ja sen tavoitteisiin.

CBD-yleissopimuksen 10. osapuolikokouksessa lokakuussa 2010 päätettiin niin sanotusta strategisesta suunnitelmasta, jossa yhtenä tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä haitalliset vieraslajit ja niiden leviämisreitit on tunnistettu ja priorisoitu, haitallisimpia lajeja kontrolloidaan tai ne on hävitetty, ja toimenpiteitä kohdistetaan leviämisreiteille estämään haitallisten vieraslajien saapumista ja vieraslajien asettumista.

CBD-yleissopimuksessa edellytetään, että sopimusvaltiot laativat vieraslajeja koskevat kansalliset strategiat tai ohjelmat. Yleissopimuksen mukaisesti Suomessa aloitettiin vuonna 2008

kansallisen vieraslajistrategian valmistelu. Suomen kansallisessa luonnon monimuotoisuuden suojelun ja kestävä 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. Valtioneuvoston periaatepäätös kansallisesta vieraslajistrategiasta sekä lopullinen strategia valmistuivat vuonna 2012. Yksi strategian toimenpiteistä on IMO:n painolastivesiyleissopimuksen ratifioiminen.

2.3 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unioni teki Göteborgin Eurooppa-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 luontotyypejä toisiksi, haitallisiin vieraslajeihin kohdistuvat toimet ovat myös EU-tasolla avainasemassa.

Maaliskuussa 2010 hyväksyttiin EU:n uusin biodiversiteettiä koskeva tavoite pysäyttää luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalveluiden häviämisen EU:ssa vuoteen 2020 mennessä ja ennallistaa niitä niin paljon kuin mahdollista sekä tehostaa EU:n toimia maapallon luonnon monimuotoisuuden köyhtymisen estämiseksi. Tämän pohjalta komissio antoi toukokuussa 2011 tiedonannon luonnon monimuotoisuutta koskevasta EU:n strategiasta vuoteen 2020 (KOM(2011) 244 lopullinen). Strategian yhtenä tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä haitalliset vieraslajit ja niiden leviämisyvälät tunnistetaan ja asetetaan tärkeysjärjestykseen, haitallisimpien vieraslajien esiintymistä rajoitetaan ja torjutaan sekä niiden leviämisyväliä hallitaan niin, etteivät uudet vieraslajit pääse leviämään eivätkä asettumaan.

Euroopan unionin vieraslajiasetuksen (EU) N:o 1143/2014 tavoitteena on vähentää ja estää vahinkoja, joita haitallisista vieraslajeista aiheutuu luonnon monimuotoisuudelle ja siihen perustuville ekosysteemipalveluille sekä ihmisten terveydelle, turvallisuudelle ja taloudelle.

EU:n vieraslajiasetuksen johdantokappaleessa 21 todetaan, että suuri osa haitallisista vieraslajeista tuodaan unioniin tahattomasti. Tämän vuoksi on tärkeää hallita tahattoman tuonnin väyliä tehokkaammin ja koska kokemusta on suhteellisen vähän, toimet olisi toteutettava asteittain. Mainitussa kohdassa viitataan myös IMO:n painolastivesiyleissopimukseen ja todetaan, että komission tulisi toteuttaa kaikki asianmukaiset toimenpiteet rohkaistakseen jäsenvaltioita ratifioimaan mainittu yleissopimus. Vieraslajiasetus ei sisällä sääntelyä alusten mukana kulkeutuvien vieraslajien osalta, vaan tarkoituksena on, että painolastivesiyleissopimusta sovellettaisiin tältä osin.

Vieraslajien aiheuttamat ongelmat on mainittu myös EU:n meristrategiadirektiivissä, 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). Laissa viranomaiset velvoitetaan laatimaan merenhoitosuunnitelma, jonka tulee sisältää toimenpide-ehdotuksia. Näihin toimenpide-ehdotuksiin on tarkoitus sisällyttää myös vieraslajiseurantaa koskevia velvoitteita. Merenhoidon toimenpideohjelman tulee valmistua vuoteen 2015 mennessä, ja sen täytäntöönpano on tarkoitus aloittaa vuonna 2016.

EU:lla ei toistaiseksi ole lainsäädäntöä laivojen painolastivedessä liikkuvien tai runkoihin kiinnittyneiden eliöiden leviämisen estämisestä. Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA (*European Maritime Safety Agency*) valmistelee kuitenkin ohjeita ja apuvälineitä painolastivesiyleissopimuksen ratifiointin helpottamiseksi ja implementoinnin harmonisoimiseksi Euroopassa.

Painolastivesiyleissopimus on sekasopimus, joka sisältää sekä EU:n että jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. EU:n toimivaltaan yleissopimus kuuluu siltä osin, kuin on kyse sellaisten painolastiveden käsittelyjärjestelmien hyväksymisestä, joissa käytetään biosidejä. Tällaiset käsittelyjärjestelmät tulee saattaa IMO:n hyväksyttäväksi. Biosidien osalta on voimassa biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä 22 päivänä toukokuuta 2012 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetetus (EU) N:o 528/2012.

2.4 HELCOM

Itämeren meriympäristön tilan parantamiseksi tehtävässä työssä IMO:n painolastivesiyleissopimuksen täytäntöönpano on yksi keskeisistä välineistä. 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. Syyskuuhun 2015 mennessä HELCOM-jäsenmaista Ruotsi, Saksa, Tanska ja Venäjä ovat ratifioineet yleissopimuksen, ja muissa maissa kansallinen ratifiointiprosessi on käynnissä.

HELCOM on yhdessä Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelukomission (OSPAR) 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. Lisäksi HELCOMin ministerikokous on lokakuussa 2013 hyväksynyt HELCOMin ja OSPARin yhteiset ohjeet painolastivesiyleissopimuksen A-4 säännön mukaisten vapautusten myöntämisestä. Työ jatkuu HELCOMissa yleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyvien harmonisoitujen käytäntöjen luomiseksi.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on saattaa yleissopimus Suomen osalta voimaan ja tehdä tarvittavat muutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin. 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 alusturvallisuuslakiin.

Merenkulun ympäristönsuojelulakia koskevan muutosehdotuksen mukaan hyväksytty luokituslaitos voisi Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi antaa suorittamiensa katsastusten ja tarkastusten perusteella alukselle myös varsinaiset todistuskirjat. Tältä osin on tarkoitus menetellä samalla tavoin kuin alusturvallisuuden valvonnan osalta, jossa tämä mahdollisuus avattiin alusturvallisuuslain ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muutoksen yhteydessä vuonna 2014. Kyse on julkisen hallintotehtävän siirrosta muulle kuin viranomaiselle. Lakiehdotus sisältää tehtävänsiirtoon liittyvät säännökset rikosoikeudellisesta virkavastuusta, vahingonkorvausvastuusta ja muutoksenhausta. Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi, missä laajuudessa ja millä aikataululla se delegoisi varsinaisten todistusten antamisen hyväksytyille luokituslaitoksille. Useat valtiot ovat antaneet alusten katsastustehtävät ja todistus- tai turvallisuuskirjojen antamisen joko kokonaan tai osittain hyväksytyjen luokituslaitosten tehtäväksi. Esityksen tavoitteena on Liikenteen turvallisuusviraston toiminnan tehostaminen. Esitys liittyy myös pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman tavoitteisiin sujuvoittaa hallintoa sekä vähentää elinkeinon toimijoiden hallinnollista taakkaa.

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 sisällystä ja kaavasta.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset elinkeinolle

Yleistä

Kansainvälisessä liikenteessä olevien alusten on noudatettava yleissopimuksen vaatimuksia liikennöidessään sopimuspuolten vesillä yleissopimuksen tultua kansainvälisesti voimaan, koska yleissopimuksen 3 artiklan mukaan sopimuspuolen tulee soveltaa yleissopimuksen määräyksiä muihinkin kuin sopimuspuolen aluksiin. Yleissopimus koskee siten myös suomalaisia aluksia, jotka käyvät sopimusvaltioiden satamissa, riippumatta siitä, liittyykö Suomi yleissopimukseen vai ei.

Painolastivesiyleissopimuksen voimaantulo aiheuttaa merenkuluelinkeinolle kustannuksia. Yleissopimus ja sen täytäntöönpanoa koskeva kansallinen lainsäädäntö koskevat vain kansainvälistä liikennettä. Jos alus liikennöi vain Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, sen ei tarvitse täyttää yleissopimuksen eikä sen täytäntöönpanoa koskevan kansallisen lainsäädännön vaatimuksia.

Yleissopimuksen vaatimusten täyttämiseksi aluksiin tulee pääsääntöisesti asentaa painolastiveden käsittelylaitteisto. Muita keinoja täyttää yleissopimuksen vaatimukset voisivat muun muassa olla yleissopimuksen A-4 säännön mukaisen vapautuksen hakeminen, painolastivesitankkien sinetöinti, mikä voi olla vaihtoehto erityisesti vähän painolastivettä käyttäville matkustaja-aluksille, juomaveden käyttö painolastivetenä, painolastiveden jättäminen satamaan sekä painolastiveden siirto toiseen alukseen, jossa on käsittelylaitteisto.

Painolastiveden käsittelykustannusten lisäksi kansainvälisessä liikenteessä oleville aluksille koituu hallinnollisia kustannuksia todistuskirjojen ja painolastivesisuunnitelmien hyväksynnöistä sekä painolastivesipäiväkirjan pitämisestä.

Käsittelylaitteistojen hankinta

Vaihtoehtoisia teknologiaratkaisuja ja -menetelmiä painolastivesiyleissopimuksen täyttämiseksi on käytettävissä useampia. Syyskuussa 2015 IMO:n ohjeiden mukaisen tyyppihyväksynnän on saanut jo 55 menetelmää. Aktiivisia ainesosia käyttävistä menetelmistä IMO:n vaatiman lopullisen hyväksynnän saaneita oli 31 ja alustavan hyväksynnän saaneita 45. Eri alustyypeille sopivia uusia käsittelymenetelmiä kehitetään ja hyväksytään jatkuvasti. IMO:n MEPC-komitea onkin arvioinut, että markkinoilla on olemassa riittävästi eri alustyypeille sopivia menetelmiä, jotta painolastiveden käsittelyä voidaan vaatia yleissopimuksen tullessa voimaan. Komiteassa on lisäksi parhaillaan vireillä työ käsittelylaitteistojen tyyppihyväksyntävaatimuksia koskevan ohjeistuksen uudistamiseksi, jossa tarkastellaan erityisesti käsittelyjärjestelmien soveltuvuutta erityyppisiin olosuhteisiin.

Erilaisiin käsittelymenetelmiin liittyvät laiteinvestointi-, asennus- ja käyttökustannukset vaihtelevat suuresti. Yleisesti voidaan todeta, että laitteisto, jonka investointikustannus on alhainen, aiheuttaa usein korkeat käyttökustannukset ja päinvastoin. Painolastiveden käsittelylaitteet perustuvat vedenpuhdistusteknologiaan, jota on käytetty esimerkiksi kunnallisissa jätevedenpuhdistuslaitoksissa. Laitteiden suorituskykyä koskeva vaatimustaso on määritelty yleissopimuksen D-2 säännössä. Eri teknologioiden suurimmat haasteet liittyvät käsiteltävän veden vaihteleviin ominaisuuksiin, kuten lämpötilaan, suolapitoisuuteen ja sameuteen, vedessä oleviin organismeihin sekä käytettävissä olevaan generaattoritehoon ja asennustilaan jälkiasennuksissa. Painolastiveden käsittelylaitteissa useimmiten käytettäviä menetelmiä ovat kiinteiden partikkeleiden poistaminen suodattamalla tai syklonisella erottamisella, hapettavien biosidien käyttö tai soluseinän hapettaminen organismien tuhoamiseksi ja/tai fysikaaliset desinfiointimenetelmät.

Liikenteen turvallisuusviraston teetti vuonna 2013 selvityksen ”Merenkulun uusien ympäristömääräysten aiheuttamien kustannusten kartoittaminen” (Trafin julkaisu 24/2013), jossa arvioidaan myös painolastivesiyleissopimuksen käsittelylaitteistojen asentamiskustannuksia. Laitteiston hinta voidaan ilmaista muun muassa suhteessa painolastiveden määrään, joka laitteella pystytään käsittelemään tunnissa. Selvityksen mukaan hinta on noin 120 000 – 1 100 000 euron välillä, kun laitteisto pystyy käsittelemään 300 – 5 000 kuutiota painolastivettä tunnissa. Hinta on pienin laitteilla, joiden käsittelykapasiteetti on pieni, ja suurin laitteilla, joiden käsittelykapasiteetti on suuri.

Suomalaiselta laitevalmistajalta saadun tiedon mukaan painolastiveden käsittelylaitteiston hinta on aluksen painolastivesikapasiteetista riippuen 90 000 – 500 000 euroa. Lisäksi jälkiasennuksen hinta on laivasta ja työn vaativuudesta riippuen 50 000 – 200 000 euroa. Viitteelliset käyttö- ja huoltokustannukset ovat alle 20 euroa tuhatta käsiteltävää painolastivesikuutiota kohden.

Tässä vaiheessa ei voida esittää täsmällistä arvioita käsittelylaitteistojen asentamisen kustannuksista vuositasolla suomalaisten alusten osalta. Asentaminen on sidottu aluksen uusintakatsastuksen ajankohtaan, joka mahdollistaa käsittelylaitteistojen asentamisen jopa neljän tai viiden vuoden kuluessa siitä kun yleissopimus on tullut voimaan. Suomalaisia ulkomaanliikenteessä olevia aluksia on noin 110. Pääosa näistä aluksista ovat painolastivesikapasiteetiltaan

suhteellisen pieniä, muutamasta sadasta kuutiosta muutamaan tuhanteen kuutioon. Keskimääräinen laiteasentamisen kustannus olisi arvion mukaan noin 300 000 – 500 000 euroa. Suurimmat kustannukset kohdistuisivat irtolasti- ja öljysäiliöaluksiin, koska niillä on tyypillisesti suurimmat painolastivesitankit. Öljysäiliöaluksia on tällä hetkellä Suomen alusrekisterissä seitsemän, yksi pieni, kaksi keskikokoista, kaksi suurta ja kaksi erittäin suurta. Irtolastialuksia on kaksi pientä ja kolme keskikokoista. Laiteasennus keskikokoisten ja suurten osalta olisi arviolta 1 – 1,5 miljoonaa euroa ja suurimpien osalta 2 miljoonaa euroa. Matkustaja-aluksia on tällä hetkellä kaksi ja niissä on vähän painolastivettä. Ro-ro-matkustaja-aluksia on 14 ja niissä on verrattain vähän painolastivettä. Näiden laivatyyppien osalta on lisäksi mahdollisuus sientöidä painolastivesitankit, jolloin käsittelylaitteistoja ei tarvita. Ro-ro-lastialuksia on 31, joista suurin osa on keskikokoisia. Kuivalastialuksia 34, joista suurin osa on pieniä. Esitettyjen arvioiden mukaan kustannus käsittelylaitteistojen asentamisesta suomalaisten ulkomaanliikenteen alusten osalta voisi olla viiden vuoden aikajaksolla yhteensä 58 – 64 miljoonaa euroa, vuosikustannusten ollessa alhaisemmillaan alkuvaiheessa ja korkeimmillaan aikajakson loppuvaiheessa.

Hallitus toimii aktiivisesti sen puolesta, että EU:n rahoitusvälineiden mahdollistama tuki olisi käytettävissä myös painolastivesien käsittelyä koskevien laitteiden investointeihin.

Yleissopimuksen kansainvälisen voimaantumalon vaikutus Suomen viennin ja tuonnin kuljetuskustannuksiin on tässä vaiheessa vaikea arvioida. Vuoden 2014 tilastojen mukaan 33 prosenttia ulkomaankuljetuksista hoidettiin suomalaisilla aluksilla. Ulkomaanliikenteen aluskäyntien jakauma Suomessa oli vuonna 2014 lippuvallion perusteella prosentiosuuksina ilmaistuna seuraava: Suomi 41, Viro 14, Ruotsi 13, Alankomaat 9, Antigua ja Barbuda 4, Kypros 3, Malta 2, Gibraltar 2, Norja 1, Venäjä 1, Liberia 1, Tanska 1, Iso-Britannia 1, Saksa 1, eli yhteensä 94 prosenttia ja muut 6 prosenttia. Näistä maista yleissopimuksen osapuolia ovat tällä hetkellä Ruotsi, Alankomaat, Antigua ja Barbuda, Norja, Venäjä, Tanska ja Saksa. Viro valmisteleekin liittymistä yleissopimukseen. Sopimusvallion lippujen alla purjehtivien alusten tulee noudattaa yleissopimuksen määräyksiä. Näiden maiden alusten osalta voidaan kuitenkin myös noudattaa IMO:ssa hyväksyttyä porrastettua asennusaikataulua, joka mahdollistaa asennuksen joissakin tapauksissa viimeistään vuonna 2021. Suomen ulkomaanliikenteen kuljetuksia hoitaviin suomalaisiin ja ulkomaisiin aluksiin tulee viiden vuoden aikajaksolla yleissopimuksen voimaantumalon jälkeen asentaa käsittelylaitteistot, joiden kustannus olisi esitettyjen arvioiden mukaan yhteensä noin 150 miljoonaa euroa. Nämä alukset käyvät myös muissa Euroopan ja Itämeren maissa eli kokonaiskustannus ei tule pelkästään Suomen teollisuuden tai yhteiskunnan maksettavaksi, vaan jakautuu rahtihintojen yleisen nousun myötä kaikkien maksettavaksi. Rahtitason yleinen kehittyminen vaikuttaa muun muassa siihen, miten varustamot voivat siirtää käsittelylaitteistoista aiheutuvia kustannuksia merirahteihin. Mahdollisten vapautusten myöntäminen yleissopimuksen vaatimuksista sekä aluskaluston uusiminen vaikuttavat myös kustannusten muodostumiseen, koska laitteistojen asentaminen uuteen alukseen on teknisesti helpompaa ja siten edullisempaa kuin jälkiasennus olemassa olevaan alukseen.

Vapautuksen hakeminen

Aluksen olisi painolastivesiyleissopimuksen A-4 säännön mukaisesti mahdollista saada määräaikainen vapautus painolastiveden vaihto- ja käsittelyvaatimuksesta, jos riski lajien leviämiseksi painolastiveden mukana aluksen reitillä on alhainen. Esityksen mukaan hakemuksen liitteinä tulisi Liikenteen turvallisuusvirastolle toimittaa aluksen reittiä koskeva riskiarviointi. Jos varustamot teettävät tällaiset riskiarvioinnit ja siihen liittyvät näytteenotot ja laboratorioanalyysit yksityisellä konsultilla, tästä aiheutuu varustamoille kustannuksia.

HELCOMin piirissä on pyritty keventämään varustamoille vapautusten hakemisesta aiheutu-
vaa taakkaa kehittämällä HELCOMin ja OSPARin yhteiset ohjeet painolastivesiyleissopimuk-
sen mukaisten vapautusten myöntämisestä (*Joint HELCOM/OSPAR Guidelines on the gran-
ting of exemptions under the International Convention for the Control and Management of
Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation A-4*). HELCOMin ja OSPARin yhteistyöllä
on perustettu vieraslajitietokanta, jonne jäsenvaltiot ja yksityiset toimijat kuten varustamot ja
satamat voivat tallentaa tietoja satamissa havaituista vieraslajeista. Tietokantaan liittyy myös
erityinen työkalu, jonka avulla pystytään helposti selvittämään, minkä suuruinen vieraslajien
leviämisen riski kullakin reitillä on. Jos tietokannassa on riittävästi tietoa siltä reitiltä, jolle va-
pautusta haetaan, työkalun avulla saatavaa riskiarviointia voi suoraan hyödyntää vapautusha-
kemuksen osana, eikä varustamon tarvitse itse huolehtia riskiarvioinnin tekemisestä. Varusta-
moilla on luonnollisesti mahdollisuus hyödyntää myös yhteisesti rahoitettuja riskiarviointeja,
jos niiden alukset purjehtivat samoilla reiteillä.

Vaikutukset korjaussatamille

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

Muita taloudellisia vaikutuksia

Painolastivesiyleissopimuksen voimaantulolla on myös myönteisiä vaikutuksia meriteknolo-
giateollisuudelle, mukaan lukien telakat ja laivasuunnittelutoimistot, kun markkinat uusille
painolastiveden käsittelyjärjestelmille laajenevat. Tässä vaiheessa ainakin yksi suomalainen
yritys on tuonut markkinoille painolastiveden käsittelylaitteistoja, jotka perustuvat kahteen eri
menetelmään. Laitteistojen asentamisella ja suunnittelutyöllä voi myös olla työllistävä vaiku-
tus.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi huolehtia painolasti-
vesiyleissopimuksen mukaisesti muun muassa painolastivesisuunnitelman hyväksymisestä,
yleissopimuksen mukaisten todistuskirjojen antamisesta ja painolastiveden käsittelystä myön-
nettäviä vapautuksia koskevien hakemusten käsittelystä. Liikenteen turvallisuusvirasto hoitaa
vastaavia tehtäviä jo nykyisin muiden merenkulun yleissopimusten täytäntöönpanon ja val-
vonnan osalta. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi esityksen mukaan alusturvallisuuslain
sääntelyn tavoin mahdollisuus siirtää painolastivesisuunnitelman hyväksyminen ja todistuskir-
jojen antaminen hyväksytylle luokituslaitokselle.

Vapautushakemusten käsittelyn arvioidaan aiheuttavan lisätyövoiman tarpeen. Satamaval-
tiotarkastusten yhteydessä suoritetaan painolastivesipäiväkirjan tarkastuksia ja on myös mah-
dollista ottaa näyte aluksen painolastivedestä sen selvittämiseksi, onko alus käsitellyt paino-
lastivetensä yleissopimuksen mukaisesti. Näytteenotto laajentaisi satamavaltiotarkastajien teh-
tävänkuvaa nykyisestä, ja aiheuttaisi lisätyövoiman tarpeen. Viraston oman arvion mukaan
yleissopimuksen voimaantulo Suomen osalta aiheuttaisi virastolle kokonaisuudessaan lisätyö-
tä noin 1,5 henkilötyövuoden verran.

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää vapautushakemusten 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 haitallisten vieraslajien leviämisen riskin alusten painolastivesien mukana. Tämä on erityisen merkittävää Itämeren hyvän ekologisen tilan säilymisen kannalta. Laivaliikenteen aiheuttamista vieraslajien 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 eliöitä selviää matkasta elossa. HELCOM on koontanut kohdelajilistan Itämeren alueen lajeista, jotka todennäköisesti aiheuttavat haittaa Itämeren meriympäristölle, ihmisten terveydelle tai taloudelle. Listassa on tällä hetkellä lueteltu 41 lajia. Invaasioiden todennäköisyyden odotetaan tulevaisuudessa kasvavan entisestään Itämerellä. Tämä johtuu sekä ennustetusta ilmaston lämpenemisestä että Venäjän öljyviennistä, joka tuo Itämerelle suuria öljysäiliöaluksia täynnä painolastivettä maailmalta.

Tarkkaa tietoa vieraslajien Suomessa aiheuttamista kustannuksista ei ole, mutta kansallisessa vieraslajistrategiassa (Maa- ja metsätalousministeriö, 2012) on arvioitu kaikkien vieraslajien aiheuttamien kokonaiskustannusten olevan kymmeniä tai satoja miljoonia euroja vuodessa. Vieraslajia, joka on asettunut uudelle alueelle, on käytännössä mahdoton hävittää, minkä vuoksi on ensiarvoisen tärkeää keskittyä ennakoivaan torjuntatyöhön lajien leviämisen estämiseksi. Vieraslajien torjuntatoimien kustannukset ovat yleisesti merkittävästi pienemmät kuin haitallisten vieraslajien aiheuttamien haittojen kustannukset.

Koska vieraslajit voivat olla erittäin haitallisia ympäristölle, yleissopimuksen voimaantulolla ja merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetuilla muutoksilla on myönteinen ympäristövaikutus. Painolastiveden vaihtaminen ja käsittely nostavat alusten energiankulutusta jonkin verran painolastiveden käsittelymenetelmästä ja alustyyppistä riippuen, mikä lisää myös aluksista ilmaan meneviä päästöjä. Painolastiveden käsittelystä itsessään ei aiheudu haittaa ympäristölle, sillä käsittelylaitteiden hyväksyntäprosessin yhtenä tarkoituksena on varmistaa, että ympäristölle, miehistöille tai alukselle vaaraa aiheuttavia käsittelylaitteita ei hyväksytä.

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 alusturvallisuuslain muuttamisesta on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä, jossa on liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi ollut edustus ympäristö-

ministeriöstä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Liikennevirastosta, Suomen ympäristökeskuksesta, Suomen varustamot ry:stä ja Suomen satamaliitto ry:stä.

Esityksestä on vuonna 2011 pyydetty 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, 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.

Elinkeinoon 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.

Esityksestä kuultiin vielä erikseen Saimaan alueen toimijoita vuonna 2012. Saimaan alueen toimijoiden mukaan painolastiveden käsittelylaitteistojen asentaminen aluksille merkitsisi niiden toiminnan laajuuteen ja kaluston ikään nähden erittäin merkittäviä investointeja. Hallituksen esityksen valmistelun aikana selvitettiin tämän vuoksi mahdollisuutta ja tarvetta tehdä yleissopimukseen varauma, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen. Varauksessa kotimaan liikenteellä olisi tarkoitettu liikennettä suomalaisten sa-

tamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihrevojn ja Viipurin välillä.

Varauman tekemistä harkittiin, koska painolastivesiyleissopimusta sovellettaisiin periaatteessa 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.

Varaamalla olisi vapautettu varauman mukaisessa kotimaan liikenteessä olevat alukset painolastiveden käsittelyvelvoitteesta, eikä niihin olisi siten tarvinnut asentaa painolastiveden käsittelylaitteistoja. Varauman tekemistä harkittiin erityisesti sen vuoksi, että Saimaan alueen toimijat ovat katsoneet, että painolastiveden käsittelylaitteistojen hankinta voisi vaarantaa niiden liiketoiminnan, koska toiminta on verrattain pienimuotoista ja käytetty aluskanta suhteellisen vanhaa.

Varauman sisältävästä hallituksen esityksestä pyydettiin kesällä 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, Satamaoperaattorit ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Konepäällystöliitto, Suomen Laivanpäällystöliitto, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto, Meriteollisuusyhdistys ry, Suomen purjehdus ja veneily ry, Suomen Vapaaajankalastajien Keskusjärjestö ry, Veneilyalan keskusliitto Finnboat ry, Suomen meripelastusseura ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, WWF Suomi, Merimiespalveluomisto, Suomen Vesitieyhdistys, Oy Helsinki Chartering Ab, Oy Finnshipping Ltd, Oy Intercarriers Ltd, Mopro Oy, Andritz Oy, Nordkalk Oy Ab, Saimaan Matkaverkko Oy, Vapo Timber Oy, Metsä Group, Oy Saimaa Terminals Ab, Yara Suomi Oy, Finnipilot Pilotage Oy, Joensuun Laivaus, Järvi-Suomen uittoyhdistys ja Perkaus Oy, Stora Enso Oy, Saimaan satamat -ryhmä / Lappeenrannan satama ja UPM Metsä.

Lausunnon esityksestä antoivat seuraavat tahot: Ahvenanmaan maakunnan hallitus, maa- ja metsätalousministeriö, ulkoasiainministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, Rajavartiolaitoksen esikunta, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Maailman Luonnon Säätiö (WWF) Suomi, Suomen Laivanpäällystöliitto, Suomen Luonnonsuojeluliitto, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot, Oy Helsinki Chartering Ab ja Mopro Oy. Oikeusministeriö esitti vain teknisiä huomioita.

Annetuissa lausunnoissa elinkeinon sidosryhmät ja yksittäiset elinkeinonharjoittajat kannattivat kotimaan liikennettä koskevan varauman tekemistä mahdollisimman laajana. Viranomaiset

ja ympäristöjärjestöt puolestaan vastustivat varauman tekemistä tai esittivät sen tekemistä suppeassa muodossa joko niin, että se ei koskisi Saimaan alueen liikennettä liian suuren vieraslajiriskin vuoksi tai että se koskisi vain olemassa olevia aluksia tai että sen kestolle asetettaisiin muita ehtoja.

Varauman sisältäneestä luonnoksesta saatujen lausuntojen perusteella päädyttiin kuitenkin siihen, ettei varauman tekemistä esitetä. Liikenteen turvallisuusviraston antaman selvityksen mukaan varauma olisi Saimaan alueella tullut koskemaan ainoastaan kolmea, verrattain vanhaa alusta, joiden toiminta on pienimuotoista. Näiden alusten osalta painolastiveden käsittelylaitteiston asentamisen kustannukset olisivat huomattavat suhteessa aluksen arvoon. Toisaalta monet lausunnonantajista korostivat varauman aiheuttamaa vakavaa vieraslajien leviämisen riskiä erityisesti Suomenlahdelta Saimaan kanavan kautta Saimaalle tapahtuvassa liikenteessä. Suomenlahdelle voi Venäjän sisävesiliikenteen kautta tai itsestään kulkeutua makeassa vedessä selviäviä lajeja jopa Kaspianmereltä asti. Tällaiset lajit voivat kulkeutua alusten painolastivesien mukana Saimaalle ja asettua pysyväksi osaksi Saimaan vesistön ekosysteemiä.

Siten ottaen huomioon, että varauma olisi Saimaan alueella koskenut vain hyvin harvoja aluksia ja että varauma olisi lisännyt haitallisten vieraslajien leviämisen riskiä, katsottiin, etteivät varauman tekemisellä saavutettavat hyödyt olisi olleet riittävät suhteessa siitä aiheutuneeseen ympäristöhaitan riskiin. Tässä yhteydessä on myös syytä huomioida, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on esityksen mukaan mahdollisuus harkita vapautusten myöntämistä aluksille yleissopimuksen ja sen soveltamisesta annetun IMO:n ohjeistuksen perusteella.

Hallituksen esityksestä annetut lausunnot on huomioitu esityksen jatkovalmistelussa.

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 saatamaan 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. Suomessa ainoastaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä liikennöivät alukset on tarkoitus jättää painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle, koska tällaisten alusten ei arvioida aiheuttavan merkittävää haitallisten vieraslajien leviämisen riskiä. Asiasta esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 4 §:ssä. Asiaa on selvitetty tarkemmin kyseisen pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Edelleen artiklan 2 kohdan mukaan painolastivesiyleissopimusta 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 ei-kaupalliseen toimintaan. Kohdassa vaaditaan kuitenkin, että sopimuspuoli varmistaa, että tällaiset alukset toimivat yleissopimuksen mukaisella tavalla siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Edelleen artiklan 2 kohdan mukaan painolastivesiyleissopimusta 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 rajoituksia. Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset ovat yleissäännön mukaan periaatteessa näin ollen velvollisia mahdollisuuksien mukaan noudattamaan yleissopimuksen 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 yleissopimuksessa tarkoitettulla tavalla. Rajavartiolaitoksen alusten osalta ehdotetaan sisällytettäväksi ehdotuksen 8 luvun 4 §:n 1 momentin 3 kohtaan selvennys, jonka mukaan rajavartiolaitoksen alukset suljettaisiin yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä koskisi erityisesti meripe-lastukseen käytettäviä aluksia, jotka ovat vähintään 50 metriä pitkiä.

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

4 artikla. *Alusten painolastivesistä ja sedimenteistä leviävien haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien valvonta.* Artiklan 1 kohdan määräyksen mukaan kunkin sopimuspuolen tulee vaatia ja varmistaa, että yleissopimuksen ja sen liitteen vaatimuksia noudatetaan. Artiklan 2 kohdassa vaaditaan, että sopimuspuolet kehittävät erityisolosuhteidensa ja valmiuksiensa mukaisesti oman lainkäyttöalueensa vesillä ja satamissa painolastiveden käsittelyä varten kansallisia käytäntöjä, strategioita tai ohjelmia, jotka ovat yleissopimuksen tavoitteiden mukaisia ja edistävät niiden saavuttamista.

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 IMO:lle kaikista tapauksista, joissa vastaanottolaitteiden väitetään olevan riittämättömiä, jotta IMO voi välittää tiedot muille asianomaisille sopimuspuolille.

Sedimenttien vastaanottolaitteista korjaussatamissa esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 2 §:ssä. Asiaa on tarkemmin selvitetty kyseisen pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa.

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 mahdollisten seuranta- ja arviointiohjelmien perusteella.

Kansallisessa vieraslajistrategiassa on esitetty toimenpiteenä, että tärkeimmille kansainvälisen liikenteen satamille osoitettaisiin velvoite lajiston seurantaan osana ympäristölupaehtoihin sisällytettäviä vaatimuksia.

Lajistoseurannan järjestämistä koskee myös EU:n meristrategiadirektiivi.

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 alusturvallisuuslaissa. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on lain 43 §:n ja 53 §:n valtuutus-säännösten nojalla antanut tarkempia teknisiä määräyksiä katsastuksista Painolastivesitodistuskirjasta esitetään säädettäväksi lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 13 §:ssä, jonka yksityiskohtaisissa 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 väitetystä 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 väitetystä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle ja IMO:lle. Jos hallinto ei ole ryhtynyt toimiin yhden vuoden kuluessa tiedon saamisesta, se ilmoittaa siitä sopimuspuolelle, joka teki ilmoituksen väitetystä rikkomuksesta. Artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimuksen vaatimusten rikkominen sopimuspuolen lainkäyttöalueella on kielletty, ja rikkomusten seuraamukset on määritettävä kyseisen sopimuspuolen laissa. Kun rikkomuksia tapahtuu, sopimuspuoli voi joko aloittaa oike-

uskäsitteilyn 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. Painolastivesiyleissopimuksen tarkoitus sisällyttää Pariisin pöytäkirjan 2 sääntöön, jossa luetaan pöytäkirjan soveltamisen kannalta merkitykselliset kansainväliset yleissopimukset ja pöytäkirjat, sekä PSC-direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa olevaan kansainvälisten yleissopimusten luetteloon sen jälkeen kun yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan. 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 määrättävistä 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-terminaalissa 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, (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 yksityiskohtainen tarkastus. Yksityiskohtainen 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 käsitteilyyn 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 yleissopimuksen 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 tarkoitettun 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 toisesta 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 tutkintapyyntönsä sekä riittävästi näyttöä siitä, että aluksen toiminta rikkoo tai on rikkonut yleissopimuksen määräyksiä. Tutkinnasta 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 pidättämistä 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 aiheetonta viivytyä. 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 lakiensa, 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 alueelliset ominaispiirteet huomioon ottaen. Sopimuspuolten on pyrittävä tekemään yhteistyötä alueellisten 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 ratifioimisen 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 syistä, jotka on määriteltävä yleissopimuksen liitteessä. 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 sopimuskumppaneille 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 painolastivesiyhteisöjen mukaisen 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 tuomioistuimenmenettelyä, 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 syyskuun 2015 loppuun mennessä ratifioinut 44 valtiota, jotka edustavat noin 32,86 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta. Yleissopimuksen voimaantulon edellytykset eivät ole siten toistaiseksi täyttyneet. Suomen tonniston osuus kauppalaivaston bruttovetoisuudesta on vuoden IMO:n uusimpien tilastojen perusteella 0,15 prosenttia.

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 sopimuspuolen 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 myöhempanä ajankohtana.

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 päästämiseen, 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 vahinko 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 lainkäyttövaltansa 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 IMOlle ja asiaan kuuluvat 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. Säännön 4 kohdassa todetaan, että vapautus on merkittävä painolastivesipäiväkirjaan.

HELCOM on koonnut kohdelajilistan Itämeren alueen lajeista, jotka todennäköisesti aiheuttavat haittaa Itämeren meriympäristölle, ihmisten terveydelle tai taloudelle. Listassa on tällä hetkellä lueteltu 41 lajia. Kriteerit lajin valitsemiseksi kohdelajilistaan on laadittu yhteistyönä HELCOMin ja OSPARin jäsenvaltioiden kesken. Kriteerit perustuvat edellä mainittuun IMO:n ohjeistoon G7.

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 VALVONTAVAATIMUKSET

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, merkinnöistä, kielistä, allekirjoituksista ja tarkastuksista.

Painolastivesipäiväkirjasta esitetään säädettäväksi 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 käsittelyvaati-

mukselle. IMO:n marras-joulukuussa 2013 järjestetty 28. yleiskokous hyväksyi suositusluonteisen päätöslauselman A.1088(28), jolla yleissopimuksen soveltamisaikataulua lykätään enintään viidellä vuodella verrattuna yleissopimuksen B-3 säännössä määriteltyyn soveltamisaikatauluun. Alla selostettu säännön 1 – 5 kohta eivät siten enää vastaa käytännössä asennusta koskevia velvoitteita.

IMO:n päätöslauselman mukaisen aikataulun soveltaminen on rajattu aluksiin, jotka on rakennettu ennen yleissopimuksen kansainvälistä voimaantuloa, eli niin sanottuihin olemassa oleviin aluksiin. Päätöslauselman mukaisesti painolastivesien käsittelylaitteiston asennus tehdään eri aluksille eri aikaan, koska uusintakatsastukseen perustuva asennus on sidottu MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteen mukaisen öljytodistuskirjan (IOPP-todistuskirjan) uusimiseen. Soveltamisaikataulua on näin ollen porrastettu aluskohtaisesti siten, että se tulee eri alusten osalta sovellettavaksi pääsääntöisesti vuosina 2016 – 2020 ja joissakin tapauksissa vasta vuonna 2021. Jos yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan vuonna 2016, Suomen lipun alla purjehtivien, kansainvälisessä liikenteessä olevien alusten osalta käsittelyvaatimusta aletaan soveltaa seuraavasti: jos aluksen IOPP-todistuskirja on uudistettu vuonna 2014, käsittelylaitteisto tulisi asentaa viimeistään vuonna 2019. Jos aluksen IOPP-todistuskirjan viimeinen voimassaolopäivä on vuonna 2015, käsittelylaitteisto tulisi asentaa viimeistään vuonna 2020. Jos aluksen IOPP-todistuskirjan viimeinen voimassaolopäivä on vuonna 2016, käsittelylaitteisto tulisi asentaa viimeistään vuonna 2016 tai tapauskohtaisesti vasta vuonna 2021. Jos aluksen IOPP-todistuskirjan viimeinen voimassaolopäivä on vuonna 2017 ja 2018, käsittelylaitteisto tulisi asentaa vastaavasti viimeistään vuonna 2017 tai 2018. Päätöslauselma ohjaa käytännössä varustamoita asentamaan alukselle painolastiveden käsittelylaitteiston uusintakatsastukseen liittyvän telakoinnin yhteydessä sen jälkeen, kun yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan.

Tarkoituksena on muuttaa yleissopimuksen liitteen sääntöä B-3 heti päätöslauselman mukaisesti heti sen jälkeen kun yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan.

Alla selostetaan alkuperäisen B-3 säännön sisältöä. 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 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, mutta ennen vuotta 2012 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.

Aluksen painolastivesien käsittelystä esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelun lain 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 valtamerilylyksissä. Monilla merialueilla, kuten Itämerellä, Pohjanmerellä ja Välimerellä kriteerit täyttäviä painolastiveden vaihtoalueita on niukasti tai ei lainkaan. Itämerellä, jossa edes 50 meripeninkulman ja 200 metrin vaatimus eivät täyty missään, on tehty HELCOMin päätös olla nimeämättä erityisiä painolastiveden vaihtoalueita Itämeren sisäiselle liikenteelle. Vaihtoperaatio 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.

IMOn MEPC-komitean 68. kokous toukokuussa 2015 yhtyi tulkintaan, jonka mukaan päätöslauselmaa A.1088(28) sovelletaan käsittelylaitteiston asentamiseen aluksen uusintakatsastuspäivämäärän mukaan myös sellaisilla alueilla, joilla painolastivesien vaihto ei ole mahdollista. Tulkinta on tärkeä erityisesti Itämeren liikenteen kannalta, koska Itämerellä painolastiveden vaihtaminen ei ole mahdollista.

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 kaikkien 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 IMOn 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 painolastivesisuunnitelmaa koskevalla päätöslauselmalla (G4) annetuissa ohjeissa 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 lisätoimenpide 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, käytävissä olevista ja vaihtoehdoista 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 harjantansa mukaan.

C-2 sääntö. *Painolastiveden ottoa tietyillä alueilla koskevat varoitukset ja niihin liittyvät lipuvalltion 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, vaihtoehdoisen alueen tai vaihtoehdoisten 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 tarkoitetuista alueista ja ajanjaksosta, jonka varoitus on todennäköisesti voimassa, IMO:lle ja niille rannikkovaltioille, joihin varoitus mahdollisesti vaikuttaa. Sopimuspuolen on sisällytettävä ilmoitukseen kyseisen alueen tai kyseisten alueiden tarkat koordinaatit ja, jos mahdollista vaihtoehdoisten alueiden sijainnin painolastiveden ottoa varten. Ilmoitukseen on sisällyttävä neuvot niille aluksille, joiden on otettava alueelta painolastivettä, ja kuvaukset järjestelyistä, joita on tehty vaihtoehdoisia varantoja varten. Sopimuspuolten tulee myös ilmoittaa merenkulkijoille, IMO:lle 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. *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 tyyppihyvaksynnän 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 tyyppihyvaksynnän.

Erilaisia painolastiveden käsittelymenetelmiä on kehitteillä lukuisia. Syyskuussa 2015 IMO:n ohjeiden mukaisen tyyppihyvaksynnän on saanut 55 menetelmää. Aktiivisia ainesosia käyttävistä menetelmistä IMO:n vaatiman lopullisen hyväksynnän saaneita oli 31 ja alustavan hyväksynnän saaneita 45. Eri alustyypeille sopivia uusia käsittelymenetelmiä kehitetään ja hyväksy-

tään jatkuvasti. IMO:n MEPC-komitea onkin arvioinut, että markkinoilla tulee olemaan riittävästi eri alustyypeille sopivia menetelmiä, jotta painolastiveden käsittelyä voidaan vaatia yleissopimuksen tullessa voimaan.

IMO:n MEPC-komiteassa on parhaillaan vireillä työ käsittelylaitteistojen tyyppihyväksyntävaatimuksia koskevan ohjeistuksen uudistamiseksi, jossa tarkastellaan erityisesti käsittelyjärjestelmien soveltuvuutta erityyppisiin olosuhteisiin. Samalla valmistellaan myös sääntelyä niiden varustajien kohtelusta, jotka ovat jo asentaneet nykyisen ohjeistuksen perusteella hyväksytyjä ”ensimmäisen sukupolven” laitteita. Suomi on tukenut näkemystä siitä, että ensimmäisen sukupolven laitteistoja asentaneita varustajia ei tulisi rangaista, jos he ovat toimineet hyvässä uskossa ja laitteita on käytetty ja huollettu ohjeiden mukaan. Suomi tukee ehdotuksia, joilla pyritään ratkaisemaan kysymys käytännönläheisellä tavalla ja tulisi erityisesti kohdistaa huomio kysymyksiin, jotka koskevat nykyisten tyyppihyväksytyjen laitteiden kohtelua sata-mavaltiotarkastuksessa.

Säännön 2 kohta kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan, koska sellaisten painolastiveden käsittelyjärjestelmien osalta, joissa käytetään biosidejä, on voimassa biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä 22 päivänä toukokuuta 2012 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 528/2012.

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 kuluttua 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 järjestössä.* Sääntö antaa IMO:n MEPC-komitealle toimeksiannon arvioida D-2 säännön mukaisten 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 tulevilla kokouksilla.

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 hyväksytyt laitoksen on välittömästi varmistettava, että ryhdytään korjaaviin 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 tarkoitetut 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 varmistaa, 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 liikkua 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 valtuutama 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 riittävällä 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 mainitaan, 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 voimassaoloaika 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 merkittävällä 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 alusturvallisuuslaissa. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on lain 43 §:n ja 53 §:n valtuutus-

säännösten nojalla antanut tarkempia teknisiä määräyksiä katsastuksista, joita voidaan tarvittaessa muuttaa painolastivesiyleissopimuksen 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 lainsäädäntötekniikkaa ja lain perusrakennetta. Esitetyt muutokset 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. Alusten painolastivesitankkeihin otetaan painolastivettä, jonka avulla voidaan hallita aluksen vakuutta ja kulkuasentoa. 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), jäl-

jempänä 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.

Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi uusi 47 a kohta, jossa säädettäisiin, että hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusturvallisuuslain 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta. Viimeksi mainitun lainkohdan mukaan hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY N:o 391/2009), jäljempänä luokituslaitosasetus) mukaisesti hyväksytyä laitosta, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi edellä mainitun asetuksen nojalla valtuuttaa hyväksytyyn luokituslaitoksen suorittamaan puolestaan aluksen katsastuksen osaksi tai kokonaan sekä myöntämään katsastuksen perusteella annettavan todistusasiakirjan. Liikenteen turvallisuusvirastolla on nykyään sopimukset seitsemän hyväksytyyn luokituslaitoksen kanssa: Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV GL AS, Nippon Kaiji Kyokai, Rina Services ja Russian Maritime Register of Shipping.

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 kohdassa esitetään säädettäväksi, että painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia 8 luvun säännöksiä ei sovelleta huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä. Pykälän 2 kohdassa on vastaava soveltamisalan rajausta etupäässä meripelastukseen käytettävien alusten osalta. Kohdat perustuvat 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 voisi tarpeen vaatiessa 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 3 kohdan mukaan painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia 8 luvun säännöksiä ei sovellettaisi rajavartiolaitoksen aluksiin. Tarkoituksena on erityisesti sulkea soveltamisen ulkopuolelle meripelastukseen käytettävät alukset, jotka ovat pituudeltaan 50 met-

riätai sitä enemmän ja joihin ehdotettu 2 kohdan sääntely ei soveltuisi. Rajavartiolaitos on johdettava meripelastusviranomaisen Suomessa.

Pykälän 4 kohdan mukaan painolastivesiä koskevia 8 luvun säännöksiä ei sovellettaisi aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Säännöksellä määriteltäisiin alusten painolastivesiä koskevien säännösten soveltamisala suhteessa merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 3 §:n 1 momentissa määriteltyyn 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 4 kohtaan otettavalla säännöksellä siten tarkoitus rajata lain yleisestä soveltamisalasta poikkeavalla tavalla. Rajaus perustuu painolastivesiyleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan b alakohtaan.

5 §. *Käsitlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökielto.* Pykälän mukaan käsitlemättömien painolastivesien ja sedimenttien veteen päästäminen olisi kielletty painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan 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 lain-säädännön soveltamista ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä liikennöiviin aluksiin on selostettu 8 luvun 4 §:ää koskevista yksityiskohtaisissa perusteluissa.

6 §. *Käsitlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästäminen poikkeustilanteissa.* Pykälässä säädetään poikkeuksista edellä 8 luvun 5 §:ssä esitettyyn käsitlemättömien 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 käsitlemättömien 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 käsitlemättömiä painolastivesiä ja sedimenttejä. Jos sekoittumista kuitenkin on tapahtunut, muilta alueilta otetut painolastivedet on käsiteltävä painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

Saman paikan yhteistä määritelmää Itämeren alueella on selvitetty alustavasti HELCOMissa, mutta virallista yhteistä näkemystä ei toistaiseksi ole. Siltä varalta, että tulevaisuudessa saavutetaan IMOssa tai HELCOMissa yhteinen näkemys saman paikan määritelmästä, lain 8 luvun 16 §:ssä esitetään säädettäväksi, että määritelmästä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

7 §. *Painolastiveden ottamista koskevat varoitukset.* Pykälässä säädettäisiin painolastivesiyleissopimuksen liitteen C-2 säännön mukaisista varoituksista ottaa painolastivettä tietyil-

lä vesialueilla. Tällaisia varoituksia voitaisiin antaa esimerkiksi silloin, kun jollakin alueella olisi vaarallinen vieraslajiesiintymä, jonka leviämisen estämiseksi olisi tarpeen 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 viranomainen Suomessa. Liikennevirastolla ei kuitenkaan olisi velvoitetta hankkia itse tietoa tällaisista alueista, vaan tieto niistä voisi tulla Liikennevirastolle esimerkiksi Suomen ympäristökeskukselta (SYKE), tai muiden valtioiden viranomaisilta. Myös HELCOMissa on perusteilla niin sanottu ennakkovaroitusjärjestelmä, 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. Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta käsitellä tai vaihtaa alusten painolastivedet painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti. Painolastivesiyleissopimuksen painolastiveden käsittelyä koskevia määräyksiä ovat B-3 sääntö ja D-2 sääntö. B-3 säännössä määritellään aluksien painolastiveden käsittelyä ja vaihtoa koskevien vaatimusten voimaantulo. Soveltamisaikataulua on kuitenkin sovittu muutettavaksi IMon päätöslauselmalla A.1088(28) enintään viidellä vuodella verrattuna yleissopimuksen B-3 sääntöön. Yleissopimuksen tultua voimaan, B-3 sääntöä on tarkoitus muuttaa päätöslauselman mukaiseksi.

D-2 säännössä 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, joiden osalta käytetään kolonisaatiomuodostusyksikköä sata millilitraa kohden. Mikäli painolastiveteen sisältyy standardin ylittävä määrä elinkelpoisia organismeja 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 päällystöä sekä tutkimalla, täyttääkö aluksen painolastivesien käsittelyyn tarkoitettu laitteisto painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset.

Painolastivesien vaihto koskisi suomalaisia aluksia ainoastaan niiden purjehtiessa 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. Asiaa on selostettu tarkemmin yksityiskohtaisissa peruste-

luissa B-4 säännön yhteydessä. Painolastiveden vaihtaminen ei ole mahdollista myöskään Pohjamerellä. Joka tapauksessa painolastivesien vaihtaminen on vain väliaikainen ratkaisu, josta luovutaan, kun kaikilla aluksilla on yleissopimuksen edellyttämät painolastiveden käsittelyjärjestelmät.

Mikäli suomalaisten alusten painolastivedet vaihdetaan niillä alueilla, joilla se on mahdollista, 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 viivästystä 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 laitteistojen hyväksynnästä (*Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems, G8*), sekä aktiivisia ainesosia käyttäviä käsittelylaitteistoja koskevia menettelyjä (*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. Tarkoituksena on, että painolastiveden käsittelytekniikoita koskevat vaatimukset tullaan sisällyttämään EU:n laivavarustedirektiiviin heti, kun yleissopimus tulee voimaan. *Laivavarustelulaki (1503/2011) sisältää direktiivin kansallisen sääntelyn.*

Käsittelyjärjestelmiin, joissa käytetään biosidejä, sovelletaan myös EU:n biosidejä koskevaa lainsäädäntöä, erityisesti biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä 22 päivänä toukokuuta 2012 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 528/2012.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tai sen valtuuttaman hyväksytyt 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, ihmis-

ten 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 tulkinnassa 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, kun alus kuuluu painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että suomalaisen aluksen osalta suunnitelman hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos. Hyväksymisvaltuuden ulottamisella myös luokituslaitoksiin pyritään tehostamaan Liikenteen turvallisuusviraston toimintaa ja vähentämään varustamojen hallinnollista taakkaa. Vastaavasti on menetelty alusturvallisuuslakiin ja laivaväkilakiin vuonna 2014 hyväksytyjen muutosten osalta. Kyse on julkisen hallintotehtävän siirtämisestä muulle kuin viranomaiselle. Hyväksytty luokituslaitos määrittää alusturvallisuuslain 2 §:n 42 kohdassa ja alusturvallisuuslakiin viitataan ehdotuksessa merenkulun ympäristönsuojelulain uudeksi 2 §:n 47 a kohdaksi. Valtuutusta ja käytäntöä selostetaan tarkemmin ehdotuksen 1 luvun 2 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Painolastivesiyleissopimuksen liitteen B-1 säännössä eritellään tarkemmin, mitä painolastiveden käsittelyyn liittyviä asioita suunnitelman tulee sisältää. Suunnitelma on aluskohtainen, ja se tulee laatia aluksen työkielellä. 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, joka kuuluu painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan, 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 päästökiellostä (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 kansainvälisessä liikenteessä olevalta alukselta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joka kuuluu painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan, lukuun ottamatta kelluvia lauttoja sekä muita painolastivesiyleissopimuksen liitteen E-1 säännössä tarkoitettuja kelluvia yksiköitä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos 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. Edellä ehdotuksen 11 §:n kohdalla on selostettu tarkemmin perusteita mahdollisuuden avaamiselle Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien siirrolle hyväksytyille luokituslaitoksille. Tämä koskee vastavalla tavalla myös todistuskirjojen antamista.

Pykälän 3 momentin mukaan todistuskirja annettaisiin määräajaksi 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 pätevydestä E-5 säännössä.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä alusten katsastuksista säädetään alusturvallisuuslaissa 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 nimeämälleen 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 tai hyväksytty luokituslaitos 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.* Pykälässä 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 liik-

nöi, 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 vuonna 2010 pidetty ministerikokous hyväksyi HELCOMin ohjeet vieraslajien leviämisen kannalta korkean ja matalan riskin reiteistä (*HELCOM Guidance for High and Low Risk voyages*). Tämän jälkeen työtä vapautusten myöntämiskäytäntöjen yhtenäistämiseksi Itämeren ja Pohjanmeren alueella jatkettiin, ja tämän yhteistyön tuloksena HELCOMin ministerikokous hyväksyi lokakuussa 2013 HELCOMin ja OSPARin yhteiset ohjeet painolastivesiyleissopimuksen mukaisten vapautusten myöntämisestä (*Joint HELCOM/OSPAR Guidelines on the granting of exemptions under the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation A-4*). Lisäksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 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 meriväyhykerajaa, 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 tai muussa yhteydessä 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. IMon 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 IMon 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 tarkoitettuja 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 an-

nettuun 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 päästämistä poikkeustilanteissa. Säännöksen nojalla voitaisiin antaa tarvittaessa tarkemmat säännökset muun muassa 6 §:n 5 kohdassa esitetystä saman paikan määritelmästä, jos IMOssa tai HELCOMissa kehitetään ohjeistusta käsitteen yhtenäisestä tulkinnasta.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä 7 §:ssä tarkoitettua 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 sedimenttien päästökiellosta. Kyse olisi yleissopimuksen määräyksiä ja esitettyjä laintasoisia 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 käsittelyn aikataulusta koskevasta B-3 säännöstä, 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 käsittelyjärjestelmästä sekä uusien tekniikoiden koekäytöstä. Kyse olisi yleissopimuksen määräyksiä ja esitettyjä laintasoisia 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 yhteydessä 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 painolastivesisäiliöitään tai suorittavat muuten korjauksia aluksilla, painolastivesisäiliöiden tyhjentäminen niiden pohjalle kertyneistä sedimenteistä saattaa tulla tarpeelliseksi. Koska painolastiveden käsittelymenetelmillä ei pystytä 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.

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 näi-

den perusteella on syytä epäillä aluksen rikkoneen yleissopimuksen tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia, voidaan painolastivedestä ottaa näyte sen tutkimiseksi, onko painolastivesi käsitelty asianmukaisesti. Satamavaltiotarkastuksia koskeva ohjeistus on hyväksytty IMO:ssa vuonna 2014 ja Paris MoU:ssa keväällä 2015. Ohjeistus otetaan Paris MoU:ssa käyttöön yleissopimuksen tultua voimaan.

4 §. *Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät.* Pykälän 1 momentin 2 kohta 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 tarkoitettut korjaussatamat, joille on esitetty säädettäväksi velvoite pitää käyttäjien saatavilla riittäviä sedimenttien vastaanottolaitteita.

6 §. *Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät.* Rajavartiolaitoksen valvontatehtäviä esitetään tarkennettavaksi. Pykälän 2 momenttiin esitetään lisättäväksi, että rajavartiolaitos osallistuisi myös aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan. Rajavartiolaitos on Suomen johtava meripelastusviranomaisena sekä monialainen merellinen lainvalvontaviranomaisena, jonka tehtäviin kuuluu merialueen ja vesiliikenteen valvonta sekä meriympäristövahinkojen torjunta. Alusten aiheuttamien päästöjen valvonnassa rajavartiolaitos tekee yhteistyötä Liikenteen turvallisuusviraston ja ympäristöviranomaisten kanssa. Rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluu jo nykyisten säännösten nojalla aluksista veteen ja ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Rajavartiolaitos hoitaa tätä tehtävää muun muassa tekemällä tarkastuslentoja. Laitoksella on myös käytössään valvonnassa hyödynnettäviä aluksia. Painolastivesien valvonta täydentää tarkoituksenmukaisella tavalla laitoksen nykyisiä tehtäviä, eikä arvion mukaan aiheuta merkittävää lisätyötä.

8 §. *Poliisin valvontatehtävät.* Poliisin valvontatehtäviä esitetään myös tarkennettavaksi vastaavalla tavalla kuin rajavartiolaitoksen kohdalla edellä 6 §:n 2 momentissa. Pykälään 2 momenttiin esitetään lisättäväksi, että poliisi osallistuisi myös aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan. Voimassa olevan pykälän mukaan poliisin tehtäviin kuuluu osallistuminen aluksista veteen ja ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvontaan sisävesillä sekä Suomen aluevesillä. Uudet tehtävät täydentävät tarkoituksenmukaisella tavalla poliisin nykyisiä tehtäviä, eivätkä aiheuta merkittävää lisätyötä.

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 viran-

omaisten 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. Muutosta 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**

2 a §. *Luokituslaitoksen työntekijän virkavastuu.* Lukuun esitetään lisättäväksi uusi 2 a §, jossa säädettäisiin julkisen hallintotehtävän suorittamiseen sovellettavasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lakiehdotuksen mukaan valtuuttaa luokituslaitos hyväksymään 11 §:ssä tarkoitetun painolastivesisuunnitelman sekä antamaan 13 §:n mukaisen painolastivesitodistuskirjan. Tehtävä on julkinen hallintotehtävä. Jos julkinen hallintotehtävä annetaan muulle kuin viranomaiselle, on yleensä säädettävä hallintotehtävää hoitavien vastuu määräytyväksi viranomaisen vastuun tavoin. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisellään ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin (PeVL 37/2010 vp, PeVL 13/2010 vp ja PeVL 42/2005 vp). Alusturvallisuuslakiin sisällytettiin vastaava sääntely vuonna 2014.

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.

7 §. *Oikaisu.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaan esitetään lisättäväksi hyväksytty luokituslaitos, jonka päätökseen asianosainen saisi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Jos toimivalta hallintopäätöksen tekemiseen on annettu muulle kuin viranomaiselle, oikaisuvaatimus tehdään yleensä varsinaiselle viranomaiselle. Tämä olisi oikeusturvan toteutumisen ja Liikenteen turvallisuusviraston harjoittaman valvonnan kannalta tarkoituksenmukaista.

2.3 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

2 §. Määritelmät. Pykälään esitetään lisättäväksi 4 a kohta, jossa määriteltäisiin painolasti-vesiyleissopimus. 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 painolasti-vesiyleissopimuksen 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 painolastivesiyleissopimus tulee Suomen osalta voimaan. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntönnöpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen, jotta voidaan ryhtyä valmistelemaan painolastivesiyleissopimuksen ja lain voimaantulon edellyttämiä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä ja ohjeita.

3 Voimaantulo

Yleissopimus hyväksyttiin Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004. Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraamin 27 päivänä toukokuuta 2005. Yleissopimuksen 18 artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan kahdentoista 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 voimaantulopäivää, yleissopimus tulee voimaan sen voimaantulopäivänä 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 jättämispäivämäärästä.

Yleissopimuksen voimaantulon edellytykset eivät toistaiseksi ole täyttyneet, eikä yleissopimus ole siten tullut kansainvälisesti voimaan. Yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan sen jälkeen kun Suomi on tallettanut hyväksymiskirjan joko yleissopimuksen kansainvälisenä voimaantulopäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua tallettamispäivämäärästä riippuen siitä, kumpi päivämäärästä on myöhäisempi.

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.

IMOn marras-joulukuussa 2013 järjestetty 28. yleiskokous hyväksyi suosituluonteisen päätöslauselman A.1088(28), jolla yleissopimuksen soveltamisaikataulua lykätään enintään viidellä vuodella verrattuna yleissopimuksen B-3 säännössä määriteltyyn soveltamisaikatauluun. Soveltamisaikataulua on päätöslauselmalla siirretty aluskohtaisesti siten, että se tulee eri alusten osalta sovellettavaksi pääsääntöisesti vuosina 2016 – 2020 ja joissakin tapauksissa vasta vuonna 2021. Päätöslauselman sisältöä on selostettu tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteissa B-3 säännön kohdalla.

Suositusluonteisen päätöslauselman antamiseen päädyttiin, koska muutospöytäkirjan tekeminen hankaloittaisi yleissopimuksen jo ratifioineiden maiden asemaa ja koska yleissopimuksen muuttaminen normaalilla menettelyllä on mahdollista vasta, kun yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan. IMO ei vaadi, että valtiot tekevät päätöslauselman osalta varautusta tai ilmoitusta, kun ne tallettavat ratifioimis- tai hyväksymisasiakirjoja IMOn pääsihteerille. Päätöslauselmassa todetaan, että MEPC-komitean pitäisi muuttaa B-3 sääntöä päätöslauselman mukaiseksi heti, kun yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan.

Hallituksen esitys koskee yleissopimuksen hyväksymistä sellaisenaan. Tarkoituksena on kuitenkin, että Suomi antaisi hyväksymiskirjan tallettamisen yhteydessä selityksen, jossa todettaisiin, että Suomi soveltaa yleissopimuksen B-3 säännön osalta yleiskokouksen päätöslauselman mukaista tekstiä, eikä yleissopimusta. B-3 sääntö ja sitä koskeva yleiskokouksen päätöslauselma vain tarkentavat yleissopimuksen soveltamista koskevia yleisiä määräyksiä. On tämän vuoksi katsottu, että ne eivät kuulu lainsäädännön alaan ja selitykselle ei ole tarpeen tästä syystä pyytää eduskunnan hyväksyntää, vaan tasavallan presidentti voisi päättää selityksen tekemisestä. Selitys julkaistaisiin säädöskokoelman sopimussarjassa ilmoituksena ja myöhemmin osana voimaansaattamisasetusta. Kun päätöslauselman sisältöinen sopimusmuutos aikanaan tehdään IMOssa, se saatetaan tasavallan presidentin hyväksyttäväksi ja samalla selitys voidaan peruuttaa.

Yleissopimuksen tarkoituksena on ehkäistä ja vähentää haitallisten vieraslajien leviäminen säätämällä kansainvälisessä liikenteessä purjehtivien alusten painolastivesien ja sedimenttien käsittelystä ja valvonnasta. 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 vesioike-

utta. 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 voimaansaattamislain voimaantulemiselle Ahvenanmaan maakunnassa saatava itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus.

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 sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Suomen ja Euroopan unionin jaettuun toimivaltaan kuuluvan kansainvälisen velvoitteen eli niin sanotun sekasopimuksen kohdalla eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin vain siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan, sillä unionin toimivaltaan kuuluvat sopimusmääräykset eivät kuulu eduskunnan toimivaltaan, eikä eduskunnan hyväksyminen siten koske sopimuksen näitä osia (PeVL 6/2001 vp).

Painolastivesiyleissopimuksen D-3 säännön 2 kohta kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan, koska sellaisten painolastiveden käsittelyjärjestelmien osalta, joissa käytetään biosidejä, on voimassa biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä 22 päivänä toukokuuta 2012 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 528/2012.

Painolastivesiyleissopimus sisältää lisäksi 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 soveltamisalaan 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).

Yleissopimuksen 5 artiklassa määrätään sedimentin vastaanottolaitteista. Artiklan mukaan sopimuspuolen nimeämässä satamissa 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 alusturvallisuuslain 35 §:ssä. Pykälän mukaan katsastuksessa varmistetaan 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 koskevat 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 talousvyöhykke-

keellä 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 pysäyttämistä, 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 luokitustodistusten antamisesta. Yleissopimuksen 11 artikla kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 12 artikla sisältää viranomaisia koskevan velvoitteen 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 velvoitteen 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 sisältyvän samaa paikkaa koskevan poikkeuksen osalta on esitetty, että saman paikan määritelmästä voitaisiin säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Asetuksella voitaisiin tarvittaessa tarkentaa saman

paikan määritelmää, jos IMOssa tai HELCOMissa kehitetään ohjeistusta käsitteen yhtenäisestä tulkinnasta. Asiasta on esitetty lisättäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain 8 lukuun uusi 7 §.

Liitteen A-4 säännössä määrätään vapautuksista käsittelemättömän painolastiveden päästökIELlostä. 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-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 päästökIELlostä 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 jäsenten 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 sekä aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1797/2009). Liitteen B-6 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

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 alusturvallisuuslaissa. Katsastuslainsäädännön sisältöä ja painolastivesitodistuskirjaa on käsitelty tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun 13 §:ää koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi, eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään säädettäväksi, että hyväksytty luokituslaitos voisi Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi hyväksyä aluksen painolastivesisuunnitelman ja antaa aluksen painolastivesitodistuskirjan. Kysymyksessä on perustuslain 124 §:ssä säädetystä julkisen hallintotehtävän antamisesta lailla muulle kuin viranomaiselle. Perustuslakivaliokunnan käytännön perusteella merkittävän julkisen vallan käyttäminen on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 55/2005 vp ja PeVL 19/2005 vp). Painolastivesisuunnitelman tai painolastivesitodistuskirjan antamista koskevaa tehtävää ei voi pitää merkittävänä julkisen vallan käyttöä sisältävänä tehtävänä. Nykyisellään hyväksytyt luokituslaitokset voivat antaa väliaikaisia todistus- tai turvallisuuskirjoja. Perustuslakivaliokunnan kannanottojen mukaan julkisia hallintotehtäviä annettaessa muulle kuin viranomaiselle on huolehdittava riittävästi oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisesta (PeVM 10/1998 vp). Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan säädettäväksi, että hyväksytyt luokituslaitoksen työntekijään tulisivat sovellettaviksi rikosoikeudellista virkavastuuta koskevat säännökset. Vahingonkorvausvastuun osalta viitattaisiin vahingonkorvauslakiin. Merenkulun ympäristönsuojelulain oikaisuvaatimusta koskevaan sääntelyyn esitetään muutosta siten, että hyväksytyt luokituslaitosten päätöksiin voisi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin, koska hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä ((PeVL 37/2010 vp, PeVL 13/2010 vp ja PeVL 42/2005 vp).

Liitteen E-1—E-5 säännöt kuuluvat siten lainsäädännön alaan (tarkemmin HE 250/2009 vp, s. 87).

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta 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 painolastivesitodistuskirjan 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 äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

HE 122/2015 vp

eduskunta hyväksyisi alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen siitä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

Edellä esitetyn perusteella ja koska yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi 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 voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 8 luvun 3 §:n otsikko, 9 luvun 2 §, 12 luvun 2 §:n 1 momentin 9 kohta, 4 §:n 1 momentin 2 kohta, 6 §:n 2 momentti, 8 §:n 2 momentti, 11 §:n 1 ja 2 momentti ja 12 §:n 1 momentti ja 13 luvun 7 §, sekä

lisätään 1 luvun 2 §:ään uusi 4 a, 46 a – 46 c ja 47 a kohta, 8 lukuun uusi 4–16 §, 12 luvun 2 §:n 1 momenttiin uusi 10 kohta sekä 13 lukuun uusi 2 a § ja luvun n 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, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasitusta;

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;

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

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:

- 1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 3) rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

5 §

Käsitlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökielto

Käsitlemättömien 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 §

Käsitlemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 5 §:ssä säädetään, ei koske käsitlemättömien 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 tai rajoittaa aluksen aiheuttamaa saastumista;

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 käsittelemättömiä 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 käsittelemättömien 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 ja vaihtaa painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

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 tarkoitettut vaatimukset täyttyvät. Alukseen, joka osallistuu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymään lupaavia painolastiveden käsittelytekniikoita testaavaan ja arvioivaan ohjelmaan ennen kuin painolastivesiyleissopimuksen liitteen D-2 säännössä tarkoi-

tettu 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 tai hyväksytty luokituslaitos.

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

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla 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 tai hyväksytty luokituslaitos 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 määräjaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

14 §

Vapautuksen myöntäminen painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää aluskohtaisen vapautuksen 8 §:ssä tarkoitettusta painolastiveden käsittely- ja vaihtovelvoitteesta Suomen vesialu-

eella 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 asiassa 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 myöntämiseksi ovat edelleen olemassa. Mikäli välitarkistuksessa tai muutoin 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 aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 5 §:ssä tarkoitetusta päästökiellosta;
- 2) 6 §:ssä tarkoitetusta käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämisestä poikkeustilanteissa;
- 3) 7 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden ottamista koskevista varoituksista;
- 4) 8 §:ssä tarkoitetusta painolastivesien käsittelystä ja vaihdosta;
- 5) 9 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;
- 6) 10 §:ssä tarkoitetusta 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 tarkoitetuista painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;
- 2) 10 §:ssä tarkoitettu uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä;
- 3) 11 §:ssä tarkoitettujen painolastivesisuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;
- 4) 12 §:ssä tarkoitettujen painolastivesipäiväkirjan kaavasta;
- 5) 13 §:ssä tarkoitettujen painolastivesitodistuskirjan kaavasta; sekä
- 6) 14 §:n 3 momentissa tarkoitettujen 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.

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
-

6 §

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin tämän luvun 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 §

Poliisi osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin tämän luvun 11 ja 12 §:ssä säädetään.

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 sekä aluksella käytettävän polttoaineen laadun ja muiden aluksesta ilmaan menevien päästöjen lähteen 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 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 ympäristön 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 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.

13 luku

Erinäiset säännökset

2 a §

Luokituslaitoksen työntekijän virkavastuu

Rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovelletaan hyväksytyyn luokituslaitoksen työntekijään tämän suorittaessa tässä laissa tarkoitettua julkista hallintotehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla 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.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään, jos päätös koskee:

1) Liikenteen turvallisuusviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka hyväksytyyn luokituslaitoksen tai Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä; tai

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 muutettuna 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 tarkoitetun katsastuksen kanssa.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympä-

HE 122/2015 vp

ristönsuojelulain 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.

Helsingissä 19 päivänä marraskuuta 2015

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

2.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 8 luvun 3 §:n otsikko, 9 luvun 2 §, 12 luvun 2 §:n 1 momentin 9 kohta, 4 §:n 1 momentin 2 kohta, 6 §:n 2 momentti, 8 §:n 2 momentti, 11 §:n 1 ja 2 momentti ja 12 §:n 1 momentti ja 13 luvun 7 §, sekä
lisätään 1 luvun 2 §:ään uusi 4 a, 46 a – 46 c ja 47 a kohta, 8 lukuun uusi 4–16 §, 12 luvun 2 §:n 1 momenttiin uusi 10 kohta sekä 13 lukuun uusi 2 a § ja luvun n 3 §:n 2 momenttiin uusi 10 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasiitusta;*

46 b) *painolastiveden käsittelyllä sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja bio-*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

logisia 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;

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

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:

1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;

2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;

3) rajavartiolaitoksen aluksiin;

4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

5 §

Käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökielto

Käsittelemättömien 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 §

Käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 5 §:ssä säädetään, ei koske käsittelemättömien 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 tai rajoittaa aluksen aiheuttamaa saastumista;

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 käsittelemättömiä 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 käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämisestä poikkeustilanteissa, koskee myös painolastiveden ottamista alueilla, joista on annettu I momentissa tarkoitettu varoitus.

8 §

Painolastivesien käsittely ja vaihto

Painolastivesiyleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen painolastivedet tulee käsitellä ja vaihtaa painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti.

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 tai hyväksytty luokituslaitos.

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

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla 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 tai hyväksyty luokituslaitos 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 tarkoitettusta painolasti-

veden 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 luonnonvaroille. Riskiarvioinnin laadinnassa on noudatettava Kansainvälisen merenkulkujärjestön ja Itämeren suojelukomission asiassa 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 varmistutaan siitä, että edellytykset vapautuksen myöntämiselle ovat edelleen olemassa. Mikäli välitarkistuksessa tai muutoin 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 aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 5 §:ssä tarkoitetusta päästökielellä;*
- 2) 6 §:ssä tarkoitetusta käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästämistä poikkeustilanteissa;*
- 3) 7 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden ottamista koskevista varoituksista;*
- 4) 8 §:ssä tarkoitetusta painolastivesien käsittelystä ja vaihdosta;*
- 5) 9 §:ssä tarkoitetuista painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;*
- 6) 10 §:ssä tarkoitetusta uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä; sekä*
- 7) 14 §:ssä tarkoitetun 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 tarkoitetuista painolastiveden käsittelyjärjestelmiä koskevista vaatimuksista;*
- 2) 10 §:ssä tarkoitetusta uuden painolastiveden käsittelytekniikan koekäytöstä;*
- 3) 11 §:ssä tarkoitetun painolastivesisuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4) 12 §:ssä tarkoitetun painolastivesipäiväkirjan kaavasta;

5) 13 §:ssä tarkoitetun painolastivesitodistuskirjan kaavasta; sekä

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

9 luku

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa**Jätteiden vastaanotto satamassa**

2 §

2 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa

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.

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

Korjaussataman pitäjän tulee lisäksi järjestää riittävät vastaanottolaitteet korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten

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.*

12 luku

12 luku

Valvonta ja hallintopakko**Valvonta ja hallintopakko**

2 §

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät

Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät

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

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.

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

HE 122/2015 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

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

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin tämän luvun 11 ja 12 §:ssä säädetään.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin tämän luvun 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvontaan sisävesillä sekä Suomen aluevesillä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin tämän luvun 11 ja 12 §:ssä säädetään.

11 §

*Tapahuneiden päästöjen selvittäminen sekä
toiminta välittömän vesien pilaantumisen
vaaran ollessa käsillä*

11 §

*Tapahuneiden 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 sekä aluksella käytettävän polttoaineen laadun ja muiden aluksesta ilmaan menevien päästöjen lähteen 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 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 ympäristön 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 12 §:ssä.

Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapahtuneiden päästöjen, haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä painolastivesiyhteisöjen 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 sekä aluksella käytettävän polttoaineen laadun ja muiden aluksesta ilmaan menevien päästöjen lähteen 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 12 §:ssä.

Jos tapahtuneiden päästöjen, haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien tai painolastivesiyhteisöjen 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 ympäristön 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 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

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä tai käyttänyt haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat ryhtyä kaikkiin 11 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

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.

13 luku

Erinäiset säännökset

2 a §

Luokituslaitoksen työntekijän virkavastuu

Rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovelletaan hyväksytyin luokituslaitoksen työntekijään tämän suorittaessa tässä laissa tarkoitettua julkista hallintotohtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

3 §

Rangaistussäännökset

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

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

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla 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.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos päätös koskee:

1) Liikenteen turvallisuusviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä; tai

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta *siten kuin hallintolaisissa (434/2003)* säädetään, jos päätös koskee:

1) Liikenteen turvallisuusviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka *hyväksytyyn luokituslaitoksen* tai Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä; tai

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 muutettuna laissa 910/2011, uusi 4 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

4 a) *painolastivesiyleissopimuksella alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonasta 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 tai lastiviivayleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun katsastuksen kanssa.

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 tarkoitetun katsastuksen kanssa.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena

**ALUSTEN PAINOLASTIVESIEN JA
SEDIMENTTIEN VALVONTAA JA KÄS-
SITTELYÄ KOSKEVA KANSAINVÄ-
LINEN YLEISSOPIMUS, 2004**

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE CONTROL AND MANAGEMENT
OF SHIPS' BALLAST WATER AND
SEDIMENTS, 2004**

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPI-
MUSPUOLET, jotka

PALAUTTAVAT MIELIIN Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) 196 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan ”Valtiot ryhtyvät kaikkiin tarpeellisiin toimiin sellaisen meriympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi, joka johtuu niiden lainkäyttövaltaan tai valvontaan kuuluvien teknisten menetelmien käytöstä tai vieraiden tai uusien lajien tarkoituksellisesta tai tahattomasta tuomisesta johonkin osaan meriympäristöä ja joka voi aiheuttaa siinä huomattavia vahingollisia muutoksia.”,

PANEVAT MERKILLE biologista monimuotoisuutta koskevan vuoden 1992 yleissopimuksen (CBD) tavoitteet ja sen, että alusten painolastivesissä siirtyvät ja vesistöihin joutuvat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat uhkaavat biologisen monimuotoisuuden suojelua ja kestäväää käyttöä, CBD:n sopimuspuolten vuoden 1998 konferenssin (COP 4) meri- ja rannikkoekosysteemien suojelua ja kestäväää käyttöä koskevan päätöksen IV/5 sekä CBD:n sopimuspuolten vuoden 2002 konferenssin (COP 6) ekosysteemejä, biotyyppejä tai lajeja uhkaavia vieraita lajeja koskevan päätöksen VI/23 ja siihen sisältyvät tulokaslajeja koskevat periaatteelliset ohjeet,

PANEVAT LISÄKSI MERKILLE, että vuonna 1992 kokoontunut Yhdistyneiden Kansakuntien ympäristö- ja kehityskonferenssi (UNCED) pyysi Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (jäljempänä ”järjestö”) harkitsemaan painolastivesien päästämistä meriin koskevien asianmukaisten sääntöjen antamista,

OTTAVAT HUOMIOON Rion ympäristö- ja kehitysjulistuksen periaatteessa 15 esitetyn varovaisuusperiaatteen, johon on viitattu meriympäristön suojelukomitean 15 päivänä syyskuuta 1995 hyväksymässä päätöslauselmassa MEPC.67(37),

OTTAVAT HUOMIOON MYÖS, että

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECALLING Article 196(1) of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), which provides that “States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment resulting from the use of technologies under their jurisdiction or control, or the intentional or accidental introduction of species, alien or new, to a particular part of the marine environment, which may cause significant and harmful changes thereto,”

NOTING the objectives of the 1992 Convention on Biological Diversity (CBD) and that the transfer and introduction of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens via ships' ballast water threatens the conservation and sustainable use of biological diversity as well as decision IV/5 of the 1998 Conference of the Parties (COP 4) to the CBD concerning the conservation and sustainable use of marine and coastal ecosystems, as well as decision VI/23 of the 2002 Conference of the Parties (COP 6) to the CBD on alien species that threaten ecosystems, habitats or species, including guiding principles on invasive species,

NOTING FURTHER that the 1992 United Nations Conference on Environment and Development (UNCED) requested the International Maritime Organization (the Organization) to consider the adoption of appropriate rules on ballast water discharge,

MINDFUL of the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37), adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 15 September 1995,

ALSO MINDFUL that the 2002 World

HE 122/2015 vp

vuoden 2002 kestäväen kehityksen huippukokous kehottaa täytäntöönpanosuunnitelmansa 34 kappaleen b kohdassa ryhtymään kaikilla tasoilla toimiin, jotta voitaisiin entistä nopeammin kehittää toimenpiteitä painolastivesien mukana leviävien tulokaslajien estämiseksi,

OVAT TIETOISIA siitä, että painolastivesien ja sedimenttien valvomaton päästäminen aluksista meriin on johtanut haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämiseen, mistä on aiheutunut vahinkoa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja luonnonvaroille,

TOTEAVAT, että tätä kysymystä on pidetty tärkeänä järjestön yleiskokouksen vuosina 1993 ja 1997 hyväksymissä päätöslauselmissa A.774(18) ja A.868(20), joissa käsitellään haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien siirtymistä,

TOTEAVAT LISÄKSI, että useat valtiot ovat toteuttaneet yksittäisiä toimenpiteitä, joilla pyritään estämään ja vähentämään riskejä, jotka liittyvät haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämiseen niiden satamiin saapuvista aluksista, ja viime kädessä poistamaan ne, ja että kysymyksessä on maailmanlaajuinen ongelma, joka edellyttää maailmanlaajuisesti sovellettaviin säännöksiin ja niiden tehokkaan täytäntöönpanon ja yhdenmukaisen tulkinnan mahdollistaviin ohjeisiin perustuvaa toimintaa,

OVAT HALUKKAITA jatkamaan entistä turvallisempien ja tehokkaampien painolastivesien käsittelyn vaihtoehtojen kehittämistä, jotta haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämistä voidaan jatkuvasti ehkäistä ja vähentää ja lopulta poistaa se kokonaan,

OVAT VAKAASTI PÄÄTTÄNEET ehkäistä ja vähentää haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämisen ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja luonnonvaroille aiheuttamia riskejä ja lopulta poistaa ne kokonaan valvomalla alusten painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä, välttää valvonnasta aiheutuvat ei-toivotut sivuvaikutukset sekä kannustaa kehittämään käsittelyyn liittyvää tietämystä ja tekniikkaa,

KATSOVAT, että nämä tavoitteet on parhaiten mahdollista saavuttaa tekemällä alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva kansainvälinen yleissopimus,

Summit on Sustainable Development, in paragraph 34(b) of its Plan of Implementation, calls for action at all levels to accelerate the development of measures to address invasive alien species in ballast water,

CONSCIOUS that the uncontrolled discharge of Ballast Water and Sediments from ships has led to the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens, causing injury or damage to the environment, human health, property and resources,

RECOGNIZING the importance placed on this issue by the Organization through Assembly resolutions A.774(18) in 1993 and A.868(20) in 1997, adopted for the purpose of addressing the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens,

RECOGNIZING FURTHER that several States have taken individual action with a view to prevent, minimize and ultimately eliminate the risks of introduction of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through ships entering their ports, and also that this issue, being of worldwide concern, demands action based on globally applicable regulations together with Guidelines for their effective implementation and uniform interpretation,

DESIRING to continue the development of safer and more effective Ballast Water Management options that will result in continued prevention, minimization and ultimate elimination of the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens,

RESOLVED to prevent, minimize and ultimately eliminate the risks to the environment, human health, property and resources arising from the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships' Ballast Water and Sediments, as well as to avoid unwanted side-effects from that control and to encourage developments in related knowledge and technology,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments,

HE 122/2015 vp

OVAT SOPINEET seuraavista määräyk- **HAVE AGREED** as follows:
sistä:

1 artikla

Määritelmät

Tässä yleissopimuksessa, ellei erikseen toisin määrätä:

1 ”Hallinto” tarkoittaa sen valtion hallitusta, jonka alaisuudessa alus toimii. Kun alus on oikeutettu käyttämään minkä tahansa valtion lippua, hallinto on kyseisen valtion hallitus. Kun kyseessä on kelluva lautta, joka tutkii ja hyödyntää merenpohjaa sisustoineen rannikon läheisyydessä ja rannikkovaltiolla on suvereniteettioikeudet sen luonnonvarojen tutkimiseen ja hyödyntämiseen, kelluvat varastointiyksiköt (FSU) ja kelluvat tuotanto-, varastointi- ja purkuyksiköt (FPSO) mukaan luettuina, hallinto on kyseisen rannikkovaltion hallitus.

2 ”Painolastivesi” tarkoittaa vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, joita kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumaa, syväästä, vakavuutta tai rasiitusta.

3 ”Painolastivesien käsittely” tarkoittaa 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.

4 ”Todistuskirja” tarkoittaa painolastivesien käsittelyä koskevaa kansainvälistä todistuskirjaa.

5 ”Komitea” tarkoittaa järjestön meriympäristön suojelukomiteaa.

6 ”Yleissopimus” tarkoittaa alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskevaa kansainvälistä yleissopimusta.

7 ”Bruttovetoisuus” tarkoittaa bruttovetoisuutta, joka lasketaan vuoden 1969 kansainvälisen alustenmittausyleissopimuksen liitteessä I tai sitä mahdollisesti seuraavassa yleissopimuksessa annettujen aluksenmittaussääntöjen mukaan.

8 ”Haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat” tarkoittavat vesieliöitä tai taudinaiheuttajia, joista voi mereen, jokisuistoihin tai makean veden väyliin päästettyinä aiheutua vaaraa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille tai jotka voivat hei-

Article 1

Definitions

For the purpose of this Convention, unless expressly provided otherwise:

1 "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of its natural resources, including Floating Storage Units (FSUs) and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), the Administration is the Government of the coastal State concerned.

2 "Ballast Water" means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability or stresses of the ship.

3 "Ballast Water Management" means mechanical, physical, chemical, and biological processes, either singularly or in combination, to remove, render harmless, or avoid the uptake or discharge of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens within Ballast Water and Sediments.

4 "Certificate" means the International Ballast Water Management Certificate.

5 "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

6 "Convention" means the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

7 "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 or any successor Convention.

8 "Harmful Aquatic Organisms and Pathogens" means aquatic organisms or pathogens which, if introduced into the sea, including estuaries, or into fresh water courses, may create hazards to the environment, human health, property or resources, impair biologi-

HE 122/2015 vp

kentää biologista monimuotoisuutta taikka häiritä tällaisten alueiden muuta oikeutettua käyttöä.

9 ”Järjestö” tarkoittaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä.

10 ”Pääsihteeri” tarkoittaa järjestön pääsihteeriä.

11 ”Sedimentit” tarkoittavat aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta.

12 ”Alus” tarkoittaa mitä tahansa alusta, joka toimii vesiympäristössä, sukellusveneet, kelluvat alukset ja lautat sekä FSU- ja FPSO-alukset mukaan luettuina.

2 artikla

Yleiset velvoitteet

1 Sopimuspuolet sitoutuvat toteuttamaan täysimääräisesti tämän yleissopimuksen määräykset, jotta voidaan alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnan ja käsittelyn avulla estää tai vähentää haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämistä ja viime kädessä poistaa se kokonaan.

2 Liite on tämän yleissopimuksen olennainen osa. Ellei erikseen toisin määrätä, viittaus tähän yleissopimukseen on samalla viittaus sen liitteeseen.

3 Minkään seikan tässä yleissopimuksessa ei voida tulkita estävän sopimuspuolta kansainvälisen oikeuden mukaisesti toteuttamasta yksin tai yhdessä muiden sopimuspuolten kanssa yleissopimuksen määräyksiä tiukempia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnan ja käsittelyn avulla estää tai vähentää haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämistä tai poistaa se kokonaan.

4 Sopimuspuolten on pyrittävä tekemään yhteistyötä, jotta tämä yleissopimus pannaan täytäntöön, sitä noudatetaan ja sen noudattamista valvotaan tehokkaasti.

5 Sopimuspuolet sitoutuvat kannustamaan painolastivesien käsittelyn ja sitä koskevien standardien jatkuvaa kehittämistä, jotta voidaan alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnan ja käsittelyn avulla estää tai vähentää haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämistä ja viime kädessä poistaa se kokonaan.

6 Tämän yleissopimuksen mukaisesti toimivat sopimuspuolet pyrkivät siihen, että niiden tai muiden valtioiden ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta ei aiheudu vahinkoa.

7 Sopimuspuolet varmistavat, että tämän yleissopimuksen noudattamiseksi käytetyistä painolastivesien käsittelymenetelmistä ei ai-

cal diversity or interfere with other legitimate uses of such areas.

9 “Organization” means the International Maritime Organization.

10 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

11 “Sediments” means matter settled out of Ballast Water within a ship.

12 “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the aquatic environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, FSUs and FPSOs.

Article 2

General Obligations

1 Parties undertake to give full and complete effect to the provisions of this Convention and the Annex thereto in order to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships’ Ballast Water and Sediments.

2 The Annex forms an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

3 Nothing in this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly with other Parties, more stringent measures with respect to the prevention, reduction or elimination of the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships’ Ballast Water and Sediments, consistent with international law.

4 Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.

5 Parties undertake to encourage the continued development of Ballast Water Management and standards to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships’ Ballast Water and Sediments.

6 Parties taking action pursuant to this Convention shall endeavour not to impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of other States.

7 Parties should ensure that Ballast Water Management practices used to comply with this Convention do not cause greater harm

heudu niiden tai muiden valtioiden ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille suurempaa haittaa kuin ne estävät.

8 Sopimuspuolet kannustavat niiden lippua käyttäviä aluksia, joihin sovelletaan tätä yleissopimusta, välttämään mahdollisesti haitallisia vesieliöitä tai taudinaiheuttajia sisältävän painolastiveden ottoa, samoin kuin tällaisia eliöitä mahdollisesti sisältävien sedimenttien, sekä edistävät järjestön kehittämien suositusten asianmukaista täytäntöönpanoa.

9 Sopimuspuolet pyrkivät järjestön puitteissa tekemään yhteistyötä, jotta painolastivesien käsittelystä aroille, haavoittuville tai uhanalaisille meriekosysteemeille ja biologiselle monimuotoisuudelle aiheutuvia kansallisten lainkäyttöalueiden rajat ylittäviä uhkia ja riskejä voidaan käsitellä.

3 artikla

Soveltaminen

1 Ellei tässä yleissopimuksessa erikseen toisin määrätä, tätä yleissopimusta sovelletaan:

- a) aluksiin, joilla on oikeus käyttää sopimuspuolen lippua; ja
- b) aluksiin, joilla ei ole oikeutta käyttää sopimuspuolen lippua, mutta jotka toimivat sopimuspuolen alaisuudessa.

2 Tätä yleissopimusta ei sovelleta:

- a) aluksiin, joita ei ole suunniteltu eikä rakennettu kuljettamaan painolastivettä;
- b) sopimuspuolen aluksiin, joita käytetään vain sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, ellei sopimuspuoli määritä, että painolastiveden päästäminen tällaisesta aluksesta huonontaisi tai vahingoittaisi ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja sopimuspuolella tai naapurivaltioissa;
- c) sopimuspuolen aluksiin, joita käytetään vain toisen sopimuspuolen lainkäyttöalueella edellyttäen, että viimeksi mainittu sopimuspuoli antaa luvan soveltamatta jättämiseen. Sopimuspuoli ei myönnä tällaista lupaa, jos sen antaminen huonontaisi tai vahingoittaisi ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja sopimuspuolella tai naapurivaltioissa. Sopimuspuoli, joka ei myönnä tällaista lupaa, ilmoittaa kyseisen aluksen hallinnolle, että tätä yleissopimusta sovelletaan kyseiseen alukseen;
- d) sopimuspuolen aluksiin, joita käytetään vain yhden sopimuspuolen lainkäyttövaltaan

than they prevent to their environment, human health, property or resources, or those of other States.

8 Parties shall encourage ships entitled to fly their flag, and to which this Convention applies, to avoid, as far as practicable, the uptake of Ballast Water with potentially Harmful Aquatic Organisms and Pathogens, as well as Sediments that may contain such organisms, including promoting the adequate implementation of recommendations developed by the Organization.

9 Parties shall endeavour to co-operate under the auspices of the Organization to address threats and risks to sensitive, vulnerable or threatened marine ecosystems and biodiversity in areas beyond the limits of national jurisdiction in relation to Ballast Water Management.

Article 3

Application

1 Except as expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:

- (a) ships entitled to fly the flag of a Party; and
- (b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

2 This Convention shall not apply to:

- (a) ships not designed or constructed to carry Ballast Water;
- (b) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of that Party, unless the Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States;
- (c) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of another Party, subject to the authorization of the latter Party for such exclusion. No Party shall grant such authorization if doing so would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States. Any Party not granting such authorization shall notify the Administration of the ship concerned that this Convention applies to such ship;

- (d) ships which only operate in waters under the jurisdiction of one Party and on the

HE 122/2015 vp

kuuluville vesillä ja aavalla merellä, lukuun ottamatta aluksia, joille ei myönnetä c kohdan mukaista lupaa, ellei sopimuspuoli määritä, että painolastiveden päästäminen tällaisesta aluksesta huonontaisi tai vahingoittaisi sopimuspuolen tai naapuri- tai muun valtion ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja;

e) sota-aluksiin, laivaston apualuksiin tai muihin valtion omistamiin ja käyttämiin aluksiin, joita käytetään nykyisin ainoastaan hallituksen ei-kaupalliseen toimintaan. Jokainen sopimuspuoli kuitenkin varmistaa asianmukaisiin toimenpitein, jotka eivät haittaa tällaisten sopimuspuolen omistamien tai käyttämien alusten toimintaa eikä toiminta- valmiuksia, että tällaiset alukset toimivat tämän yleissopimuksen mukaisella tavalla siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista; ja

f) aluksilla suljetuissa säiliöissä pysyvästi olevaan painolastiveteen, jota ei poisteta alukselta.

3 Sopimuspuolet soveltavat tarvittaessa tämän yleissopimuksen vaatimuksia sellaisten osapuolten aluksiin, jotka eivät ole tämän yleissopimuksen sopimuspuolia, jotta varmistetaan, etteivät tällaiset alukset saa muita suotuisampaa kohtelua.

4 artikla

Alusten painolastivesistä ja sedimenteistä leviävien haitallisten vesieläöiden ja taudinaiheuttajien valvonta

1 Jokainen sopimuspuoli vaatii, että alukset, joihin tätä yleissopimusta sovelletaan ja jotka ovat oikeutettuja käyttämään sen lippua tai toimivat sen alaisuudessa, noudattavat tämän yleissopimuksen vaatimuksia, myös liitteessä olevia sovellettavia standardeja ja vaatimuksia, ja toteutettava tehokkaita toimenpiteitä varmistaakseen, että kyseiset alukset noudattavat mainittuja vaatimuksia.

2 Jokainen sopimuspuoli kehittää erityisolosuhteidensa ja valmiuksiensa mukaisesti oman lainkäyttöalueensa vesillä ja satamissa painolastiveden käsittelyä varten kansallisia politiikkoja, strategioita tai ohjelmia, jotka ovat tämän yleissopimuksen tavoitteiden mukaisia ja edistävät niiden saavuttamista.

5 artikla

Sedimentin vastaanottolaitteet

1 Jokainen sopimuspuoli sitoutuu varmistamaan, että kyseisen sopimuspuolen ni-

high seas, except for ships not granted an authorization pursuant to sub paragraph (c), unless such Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent of other States;

(e) any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention; and

(f) permanent Ballast Water in sealed tanks on ships, that is not subject to discharge.

3 With respect to ships of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article 4

Control of the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens Through Ships' Ballast Water and Sediments

1 Each Party shall require that ships to which this Convention applies and which are entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention, including the applicable standards and requirements in the Annex, and shall take effective measures to ensure that those ships comply with those requirements.

2 Each Party shall, with due regard to its particular conditions and capabilities, develop national policies, strategies or programmes for Ballast Water Management in its ports and waters under its jurisdiction that accord with, and promote the attainment of the objectives of this Convention.

Article 5

Sediment Reception Facilities

1 Each Party undertakes to ensure that, in ports and terminals designated by that Party

HE 122/2015 vp

meämissä satamissa ja terminaaleissa, joissa on painolastisäiliöiden puhdistus- tai korjausmahdollisuudet, annetaan käyttöön riittävät laitteet sedimenttien vastaanottoa varten ottaen huomioon järjestön kehittämä ohjeisto. Vastaanottolaitteiden on toimittava aiheuttamatta aluksille tarpeetonta viivytystä, ja niiden avulla on voitava turvallisesti poistaa sedimentit siten, että ne eivät heikennä tai vahingoita sopimuspuolen tai muiden valtioiden ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja.

2 Jokainen sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle kaikista tapauksista, joissa 1 kappaleen mukaisten laitteiden väitettään olevan riittämättömiä, jotta järjestö voi välittää tiedot muille asianomaisille sopimuspuolille.

6 artikla

Tieteellinen ja tekninen tutkimus ja seuranta

1 Sopimuspuolet pyrkivät yhdessä tai erikseen:

a) edistämään ja helpottamaan painolastiveden käsittelyä koskevaa tieteellistä ja teknistä tutkimusta; ja

b) 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.

2 Jokainen sopimuspuoli tämän yleissopimuksen tavoitteita edistääkseen pyrkii 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 mahdollisten seuranta- ja arviointiohjelmien perusteella.

7 artikla

Katsastus ja todistuskirjat

1 Jokainen sopimuspuoli varmistaa, että sen lippua käyttävät tai sen alaisuudessa toimivat alukset katsastetaan ja niille annetaan todistuskirjat liitteessä olevien määräysten mukaisesti.

2 Sopimuspuoli, joka toteuttaa toimenpitei-

where cleaning or repair of ballast tanks occurs, adequate facilities are provided for the reception of Sediments, taking into account the Guidelines developed by the Organization. Such reception facilities shall operate without causing undue delay to ships and shall provide for the safe disposal of such Sediments that does not impair or damage their environment, human health, property or resources or those of other States.

2 Each Party shall notify the Organization for transmission to the other Parties concerned of all cases where the facilities provided under paragraph 1 are alleged to be inadequate.

Article 6

Scientific and Technical Research and Monitoring

1 Parties shall endeavour, individually or jointly, to:

(a) promote and facilitate scientific and technical research on Ballast Water Management; and

(b) monitor the effects of Ballast Water Management in waters under their jurisdiction.

Such research and monitoring should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effectiveness and adverse impacts of any technology or methodology as well as any adverse impacts caused by such organisms and pathogens that have been identified to have been transferred through ships' Ballast Water.

2 Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:

(a) scientific and technology programmes and technical measures undertaken with respect to Ballast Water Management; and

(b) the effectiveness of Ballast Water Management deduced from any monitoring and assessment programmes.

Article 7

Survey and certification

1 Each Party shall ensure that ships flying its flag or operating under its authority and subject to survey and certification are so surveyed and certified in accordance with the regulations in the Annex.

2 A Party implementing measures pursuant

HE 122/2015 vp

tä 2 artiklan 3 kohdan ja liitteessä olevan C osaston 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, eikä se saa aiheuttaa alukselle tarpeetonta viivytystä.

8 artikla

Rikkomukset

1 Tämän yleissopimuksen vaatimusten rikkominen on kielletty, ja seuraamukset vahvistetaan asianomaisen aluksen hallinnon laissa riippumatta siitä, missä rikkomus tapahtuu. Jos hallinto saa tiedon tällaisesta rikkomuksesta, se tutkii asian, ja se voi pyytää ilmoittavalta sopimuspuolelta väitetystä 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 viivymättä väitetystä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle ja järjestölle. Jos hallinto ei ole ryhtynyt toimiin yhden (1) vuoden kuluessa tiedon saamisesta, se ilmoittaa siitä sopimuspuolelle, joka teki ilmoituksen väitetystä rikkomuksesta.

2 Tämän yleissopimuksen vaatimusten rikkominen sopimuspuolen lainkäyttöalueella on kielletty, ja rikkomusten seuraamukset määritetään kyseisen sopimuspuolen laissa. Kun tällaisia rikkomuksia tapahtuu, kyseinen sopimuspuoli joko:

- a) aloittaa oikeuskäsittelyn oman lakinsa mukaisesti; tai
- b) antaa aluksen hallinnolle sen hallussa mahdollisesti olevat tiedot ja todisteet siitä, että rikkomus on tapahtunut.

3 Tämän artiklan nojalla sopimuspuolen laissa annettujen seuraamusten on oltava riittävän ankaria, jotta niillä voidaan estää tämän yleissopimuksen määräysten rikkomista kaikkialla.

9 artikla

Alusten tarkastaminen

1 Toisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuutetut virkamiehet voivat kyseisen sopimuspuolen satamassa tai offshore-

to Article 2.3 and Section C of the Annex shall not require additional survey and certification of a ship of another Party, nor shall the Administration of the ship be obligated to survey and certify additional measures imposed by another Party. Verification of such additional measures shall be the responsibility of the Party implementing such measures and shall not cause undue delay to the ship.

Article 8

Violations

1 Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of the Administration of the ship concerned, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within 1 year after receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.

2 Any violation of the requirements of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3 The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this Article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

Article 9

Inspection of Ships

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by offic-

terminaalissa tarkastaa aluksen, johon tätä yleissopimusta sovelletaan, määrittääkseen, noudattaako alus tätä yleissopimusta. Tämän artiklan 2 kappaleen määräyksiä lukuun ottamatta, tarkastus rajoittuu seuraaviin:

a) tarkistetaan, onko aluksella voimassa oleva todistuskirja, ja jos sellainen on, se hyväksytään; ja

b) tarkastetaan painolastivesipäiväkirja, ja/tai

c) otetaan näyte aluksen painolastivedestä järjestön luoman ohjeiston mukaisesti. Näytteiden analysointiin vaadittavaa aikaa ei kuitenkaan saa käyttää perusteena, jolla voitaisiin aiheuttomasti viivyttää aluksen toimintaa, liikkeitä tai lähtöä.

2 Jos aluksella ei ole voimassa olevaa todistuskirjaa tai jos on selviä perusteita uskoa, että:

a) aluksen tai sen varusteiden kunto ei merkittävältä osin vastaa todistuskirjan tietoa; tai

b) päällikkö tai miehistö ei tunne painolastiveden käsittelyyn liittyviä olennaisia aluksella tehtäviä menettelyjä, tai tällaisia menettelyjä ei ole toteutettu;

voidaan tehdä yksityiskohtainen tarkastus.

3 Sopimuspuoli, joka tekee tarkastuksen tämän artiklan 2 kappaleen tarkoittamissa olosuhteissa, tekee tarvittavat toimet varmistukseksi, että alus ei poista painolastivettä ennen kuin se voi tehdä niin aiheuttamatta vahingon vaaraa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille.

10 artikla

Rikkomusten havaitseminen ja alusten valvonta

1 Sopimuspuolet tekevät yhteistyötä rikkomusten havaitsemisessa ja tämän yleissopimuksen määräysten noudattamisen valvonnan.

2 Jos aluksen todetaan rikkoneen tätä 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 korjaustalalle tai vastaanottolaitokselle, edellyttäen,

ers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2 of this Article, any such inspection is limited to:

(a) verifying that there is on board a valid Certificate, which, if valid, shall be accepted; and

(b) inspection of the Ballast Water record book, and/or

(c) a sampling of the ship's Ballast Water, carried out in accordance with the Guidelines to be developed by the Organization. However, the time required to analyse the samples shall not be used as a basis for unduly delaying the operation, movement or departure of the ship.

2 Where a ship does not carry a valid Certificate or there are clear grounds for believing that:

(a) the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate; or

(b) the master or the crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to Ballast Water Management, or have not implemented such procedures;

a detailed inspection may be carried out.

3 In the circumstances given in paragraph 2 of this Article, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not discharge Ballast Water until it can do so without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

Article 10

Detection of Violations and Control of Ships

1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Convention.

2 If a ship is detected to have violated this Convention, the Party whose flag the ship is entitled to fly, and/or the Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, may, in addition to any sanctions described in Article 8 or any action described in Article 9, take steps to warn, detain, or exclude the ship. The Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, however, may grant such a ship permission to leave the port or offshore terminal for the purpose of discharging Ballast Water or proceeding to the nearest appropriate repair yard or reception facility available, provided doing so does not present a threat of harm to the environment,

HE 122/2015 vp

että tämä ei aiheuta vahingon vaaraa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta.

3 Jos 9 artiklan 1 kappaleen c kohdassa tarkoitettu näytteenotto johtaa tuloksiin tai tukee toisesta satamasta tai offshore-terminalista saatuja tietoja, joiden mukaan alus on vaara ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta, sopimuspuolen, jonka vesillä alus toimii, kieltää alusta poistamasta painolastivettä, kunnes vaara on poistettu.

4 Sopimuspuoli voi myös tarkastaa aluksen, kun se tulee sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai offshore-terminaliin, jos se on saanut toiselta sopimuspuolelta alusta koskevan tutkintapyyntönsä sekä riittävästi näyttöä siitä, että aluksen toiminta rikkoo tai on rikkonut tämän yleissopimuksen määräyksiä. Tutkinnasta lähetetään selvitys sitä pyytäneelle sopimuspuolelle ja kyseisen aluksen hallinnon toimivaltaiselle viranomaiselle, jotta asianmukaiset toimet voidaan toteuttaa.

11 artikla

Valvontatoimista ilmoittaminen

1 Jos 9 tai 10 artiklan mukaisesti tehty tarkastus osoittaa, että tätä yleissopimusta on rikottu, alukselle on ilmoitettava siitä. Hallinnolle toimitetaan selvitys asiasta sekä rikkomuksesta saatu näyttö.

2 Jos 9 artiklan 3 kappaleen tai 10 artiklan 2 tai 3 kappaleen 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.

3 Satamavaltion viranomainen ilmoittaa 2 kappaleessa mainittujen tahojen lisäksi seuraavalle poikkeamissatamalle kaikki rikkomusta koskevat asiaankuuluvat tiedot, jos se ei pysty toteuttamaan 9 artiklan 3 kappaleen tai 10 artiklan 2 tai 3 kappaleen mukaisia toimia tai jos alukselle on annettu lupa edetä seuraavaan poikkeamissatamaan.

12 artikla

Alusten aiheeton viivyttäminen

1 Alusten aiheeton pysäyttäminen tai vii-

human health, property or resources.

3 If the sampling described in Article 9.1(c) leads to a result, or supports information received from another port or offshore terminal, indicating that the ship poses a threat to the environment, human health, property or resources, the Party in whose waters the ship is operating shall prohibit such ship from discharging Ballast Water until the threat is removed.

4 A Party may also inspect a ship when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a ship is operating or has operated in violation of a provision in this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that appropriate action may be taken.

Article 11

Notification of Control Actions

1 If an inspection conducted pursuant to Article 9 or 10 indicates a violation of this Convention, the ship shall be notified. A report shall be forwarded to the Administration, including any evidence of the violation.

2 In the event that any action is taken pursuant to Article 9.3, 10.2 or 10.3, the officer carrying out such action shall forthwith inform, in writing, the Administration of the ship concerned, or if this is not possible, the consul or diplomatic representative of the ship concerned, of all the circumstances in which the action was deemed necessary. In addition, the recognized organization responsible for the issue of certificates shall be notified.

3 The port State authority concerned shall, in addition to parties mentioned in paragraph 2, notify the next port of call of all relevant information about the violation, if it is unable to take action as specified in Article 9.3, 10.2 or 10.3 or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

Article 12

Undue Delay to Ships

1 All possible efforts shall be made to

HE 122/2015 vp

vyttäminen 7 artiklan 2 kappaleen tai 8, 9 taikka 10 artiklan nojalla on pyrittävä kaikin tavoin välttämään.

2 Jos alus pysäytetään tai sitä viivytetään aiheettomasti 7 artiklan 2 kappaleen tai 8, 9 taikka 10 artiklan nojalla, sillä on oikeus saada korvaus kärsitystä tappiosta tai vahingosta.

13 artikla

Tekninen apu, yhteistyö ja alueellinen yhteistyö

1 Sopimuspuolet sitoutuvat joko suoraan tai järjestön ja muiden kansainvälisten elinten välityksellä antamaan sopimuspuolille, jotka pyytävät teknistä apua, tarvittaessa alusten painolastivesien käsittelyä ja valvontaa koskevaa tukea seuraaviin:

- 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.

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

3 Tämän yleissopimuksen tavoitteiden edistämiseksi sopimuspuolet, joiden yhteinen etu on suojella ympäristöä, ihmisten terveyttä, omaisuutta ja luonnonvaroja tietyllä maantieteellisellä alueella, erityisesti sopimuspuolet, jotka rajoittuvat suljettuihin ja puolisoljettuihin meriin, pyrkivät tehostamaan alueellista yhteistyötä, mukaan lukien tämän yleissopimuksen mukaisten alueellisten sopimusten tekeminen, alueelliset ominaispiirteet huomioon ottaen. Sopimuspuolet pyrkivät tekemään yhteistyötä alueellisten sopimusten osapuolten kanssa kehittääkseen yhdenmukaistettuja menettelyjä.

14 artikla

Tietojen välittäminen

1 Jokainen sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle seuraavat tiedot ja tarvittaessa antaa ne muiden sopimuspuolten käyttöön:

- a) painolastivesien käsittelyä koskevat vaatimukset ja menettelyt, myös tämän yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi annetut

avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 7.2, 8, 9 or 10.

2 When a ship is unduly detained or delayed under Article 7.2, 8, 9 or 10, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

Article 13

Technical Assistance, Co-operation and Regional Co-operation

1 Parties undertake, directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of the control and management of ships' Ballast Water and Sediments, to provide support for those Parties which request technical assistance:

- (a) to train personnel;
- (b) to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;

(c) to initiate joint research and development programmes; and

(d) to undertake other action aimed at the effective implementation of this Convention and of guidance developed by the Organization related thereto.

2 Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of technology in respect of the control and management of ships' Ballast Water and Sediments.

3 In order to further the objectives of this Convention, Parties with common interests to protect the environment, human health, property and resources in a given geographical area, in particular, those Parties bordering enclosed and semi-enclosed seas, shall endeavour, taking into account characteristic regional features, to enhance regional co-operation, including through the conclusion of regional agreements consistent with this Convention. Parties shall seek to cooperate with the Parties to regional agreements to develop harmonized procedures.

Article 14

Communication of information

1 Each Party shall report to the Organization and, where appropriate, make available to other Parties the following information:

- (a) any requirements and procedures relating to Ballast Water Management, including its laws, regulations, and Guidelines for im-

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 tämän yleissopimuksen määräyksiä liitteessä olevassa A-3 ja B-4 säännössä esitetyistä syistä.

2 Järjestö ilmoittaa sopimuspuolille kaikkien tämän artiklan mukaisesti toimitettujen tiedonantojen vastaanottamisesta ja jakaa kaikille sopimuspuolille tiedot, jotka sille on toimitettu tämän artiklan 1 kappaleen b ja c kohdan mukaisesti.

15 artikla

Riitojen ratkaisu

Sopimuspuolet ratkaisevat tämän 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

Mikään tässä yleissopimuksessa ei vaikuta valtion kansainvälisen tapaoikeuden mukaisiin oikeuksiin ja velvollisuuksiin sellaisena kuin ne on tuotu esiin Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksessa.

17 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen

1 Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten kaikille valtioille järjestön päämajassa 1 päivästä kesäkuuta 2004 31 päivään toukokuuta 2005, ja siihen voi tämän jälkeen liittyä mikä tahansa valtio.

2 Valtioista voi tulla yleissopimuksen sopimuspuolia:

a) allekirjoittamalla se ilman ratifiointi- tai hyväksymisvelvollisuutta; tai

b) allekirjoittamalla se edellytyksellä, että yleissopimus ratifioidaan tai hyväksytään, minkä jälkeen seuraa ratifiointi tai hyväksyminen; tai

c) liittymällä.

plementation of this Convention;

(b) the availability and location of any reception facilities for the environmentally safe disposal of Ballast Water and Sediments; and

(c) any requirements for information from a ship which is unable to comply with the provisions of this Convention for reasons specified in regulations A-3 and B-4 of the Annex.

2 The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under subparagraphs 1(b) and (c) of this Article.

Article 15

Dispute Settlement

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their own choice.

Article 16

Relationship to International Law and Other Agreements

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Article 17

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1 This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 June 2004 to 31 May 2005 and shall thereafter remain open for accession by any State.

2 States may become Parties to the Convention by:

(a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3 Ratifiointi, hyväksyminen tai liittyminen tehdään jättämällä sitä koskeva asiakirja pääsihteerille.

4 Jos valtio koostuu kahdesta tai useammasta alueellisesta yksiköstä, joilla sovelletaan tämän yleissopimuksen kattamissa asioissa eri oikeusjärjestelmiä, se voi allekirjoitus-, ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisajankohtana selittää, että tämä yleissopimus koskee kaikkia sen alueita tai vain yhtä tai useampaa niistä, ja se voi muuttaa tätä selitystä milloin tahansa antamalla uuden selityksen.

5 Tällainen selitys on annettava tallettajalle tiedoksi kirjallisesti, ja siinä on ilmoitettava täsmällisesti se alueellinen yksikkö tai ne yksiköt, joihin tätä yleissopimusta sovelletaan.

18 artikla

Voimaantulo

1 Tämä yleissopimus tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään kolmekymmentä valtiota, joiden yhteinen kauppalaivasto muodostaa vähintään kolmekymmentäviisi prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, on joko allekirjoittanut yleissopimuksen ilman ratifiointi- tai hyväksymisvarauksia tai on jättänyt vaadittavat ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjat 17 artiklan mukaisesti.

2 Niiden valtioiden osalta, jotka ovat jättäneet tätä yleissopimusta koskevan ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa sen jälkeen, kun yleissopimuksen voimaantulon edellytykset ovat täyttyneet, mutta ennen voimaantulopäivää, ratifiointi, hyväksyminen tai liittyminen tulee voimaan tämän yleissopimuksen voimaantulopäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua asiakirjan jättämisestä riippuen siitä, kumpi näistä päivämääristä on myöhäisempi.

3 Jokainen ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirja, joka jätetään tämän yleissopimuksen voimaantulopäivän jälkeen, tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua jättämispäivämäärästä.

4 Sen jälkeen, kun tähän yleissopimukseen tehty muutos katsotaan 19 artiklan mukaan hyväksytyksi, ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymiskirja koskee tätä yleissopimusta muutoksineen.

19 artikla

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

5 Any such declaration shall be notified to the Depositary in writing and shall state expressly the territorial unit or units to which this Convention applies.

Article 18

Entry into Force

1 This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than thirty States, the combined merchant fleets of which constitute not less than thirty-five percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 17.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of instrument, whichever is the later date.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article 19, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to this Convention as amended.

Article 19

Muutokset

1 Tätä yleissopimusta voidaan muuttaa jommallakummalla seuraavissa kappaleissa määritetyistä menettelyistä.

2 Muutokset sen jälkeen, kun niitä on käsitelty järjestössä:

a) Sopimuspuoli voi ehdottaa tähän yleissopimukseen muutosta. Muutosehdotus toimitetaan pääsihteerille, joka jakaa sen sopimuspuolille ja järjestön jäsenille vähintään kuusi kuukautta ennen sen käsittelyä.

b) Edellä kuvatulla tavalla tehty ja jaettu muutosehdotus annetaan komitean käsiteltäväksi. Sopimuspuolilla on oikeus osallistua muutosehdotuksen käsittelemistä ja hyväksymistä koskeviin komitean menettelyihin riippumatta siitä, ovatko ne järjestön jäseniä.

c) Muutokset hyväksytään komiteassa läsnä olevien äänioikeutettujen sopimuspuolten kahden kolmasosan enemmistöllä edellyttäen, että ainakin yksi kolmasosa sopimuspuolista on äänestysajankohtana läsnä.

d) Pääsihteeri ilmoittaa c kohdan mukaisesti hyväksytyt muutokset sopimuspuolille hyväksymistä varten.

e) Muutos katsotaan hyväksytyksi seuraavissa olosuhteissa:

i) Tämän yleissopimuksen artiklaa koskeva muutos katsotaan hyväksytyksi päivänä, jona kaksi kolmannesta sopimuspuolista on ilmoittanut pääsihteerille hyväksyvänsä sen.

ii) Liitteeseen tehtävä muutos katsotaan hyväksytyksi kahdentoista kuukauden kuluttua siitä, kun se on hyväksytty komiteassa, tai muusta komitean määrittämästä päivämäärästä. Jos kuitenkin mainittuun ajankohtaan mennessä yli kolmannes sopimuspuolista on ilmoittanut pääsihteerille vastustavansa muutosta, katsotaan, ettei sitä ole hyväksytty.

f) Muutos tulee voimaan seuraavin edellytyksin:

i) Tämän yleissopimuksen artiklaa koskeva muutos tulee voimaan niiden sopimuspuolten osalta, jotka ovat ilmoittaneet hyväksyvänsä sen, kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona se on katsottu hyväksytyksi e kohdan i alakohdan mukaisesti.

ii) Liitteeseen tehtävä muutos tulee voimaan kaikkien sopimuspuolten osalta kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona se on katsottu hyväksytyksi, lukuun ottamatta niiden sopimuspuolten osalta, jotka ovat:

1) ilmoittaneet vastustavansa muutosta e

Amendments

1 This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendments after consideration within the Organization:

(a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.

(b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

(c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.

(d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

(e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.

(ii) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

(f) An amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).

(ii) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:

(1) notified its objection to the amendment

kohdan ii alakohdan mukaisesti eivätkä ole peruuttaneet vastustusta; tai

2) ilmoittaneet pääsihteerille ennen muutoksen voimaantuloa, että muutos tulee niiden osalta voimaan vasta, kun ne ovat myöhemmin ilmoittaneet hyväksyvänsä muutoksen.

g) (i) Sopimuspuoli, joka on ilmoittanut vastustuksestaan f kohdan ii alakohdan 1 alakohdan mukaisesti, voi myöhemmin ilmoittaa pääsihteerille, että se hyväksyy muutoksen. Tällaisen sopimuspuolen osalta muutos tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona sopimuspuoli ilmoitti hyväksyvänsä muutoksen, tai päivänä, jona muutos tulee voimaan, riippuen siitä, kumpi näistä päivämääristä on myöhäisempi.

ii) Jos sopimuspuoli, joka on tehnyt f kohdan ii alakohdan 2 alakohdassa tarkoitetun ilmoituksen, ilmoittaa pääsihteerille hyväksyvänsä muutoksen, muutos tulee tällaisen sopimuspuolen osalta voimaan kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona sopimuspuoli ilmoitti hyväksyvänsä muutoksen, tai päivänä, jona muutos tulee voimaan, riippuen siitä, kumpi näistä päivämääristä on myöhäisempi.

3 Muutos konferenssissa:

a) Järjestö kutsuu koolle konferenssin käsittelemään tämän yleissopimuksen muutoksia, jos sopimuspuoli tekee tätä koskevan pyynnön, jota tukee vähintään yksi kolmasosa sopimuspuolista.

b) Pääsihteeri välittää tällaisen konferenssin läsnä olevien äänioikeutettujen sopimuspuolten kahden kolmasosan enemmistöllä hyväksymän muutoksen kaikille sopimuspuolille hyväksymistä varten.

c) Ellei konferenssi toisin päättä, muutos katsotaan hyväksytyksi 2 kappaleen e kohdan mukaisten menettelyjen mukaisesti ja tulee voimaan 2 kappaleen f kohdan mukaisten menettelyjen mukaisesti.

4 Sopimuspuolta, joka on ilmoittanut, ettei se hyväksy liitteeseen tehtävää muutosta, kohdellaan muuna kuin sopimuspuolena yksinomaan kyseisen muutoksen soveltamisessa.

5 Kaikki tämän artiklan mukaiset ilmoitukset on tehtävä pääsihteerille kirjallisesti.

6 Pääsihteeri ilmoittaa sopimuspuolille ja järjestön jäsenille:

a) voimaan tulevat muutokset ja yleisen sekä kutakin sopimuspuolta koskevan voimaantulopäivän; ja

b) tämän artiklan mukaisesti tehty ilmoitukset.

in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection; or

(2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.

(g) (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

(ii) If a Party that has made a notification referred to in subparagraph (f)(ii)(2) notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.

(b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2(e) and (f) respectively.

4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

(a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and

(b) any notification made under this Article.

20 artikla

Irtisanominen

1 Sopimuspuoli voi irtisanoa tämän yleissopimuksen milloin tahansa sen jälkeen, kun kaksi vuotta on kulunut päivästä, jona yleissopimus tuli voimaan kyseisen sopimuspuolen kohdalla.

2 Irtisanominen tehdään tallettajalle annettavalla kirjallisella ilmoituksella, ja se tulee voimaan yhden vuoden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta tai ilmoituksessa mahdollisesti annetun tätä pidemmän ajanjakson kuluessa.

21 artikla

Tallettaja

1 Tämä yleissopimus talletetaan pääsihteerin huostaan. Pääsihteeri toimittaa tämän yleissopimuksen oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen tai liittyneet siihen.

2 Muualla tässä yleissopimuksessa määritettyjen tehtävien lisäksi pääsihteeri:

a) ilmoittaa seuraavat seikat kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen tai liittyneet siihen:

i) jokaisesta uudesta allekirjoituksesta tai talletetusta ratifioimis-, hyväksyntä- tai liittymiskirjasta, sekä niiden päivämääristä,

ii) tämän yleissopimuksen voimaantulopäivän, ja

iii) tämän yleissopimuksen irtisanomista koskevan asiakirjan tallettamisesta, sekä päivän, jona asiakirja otettiin vastaan, ja päivän, jona irtisanominen tulee voimaan; ja

b) heti kun tämä yleissopimus tulee voimaan, toimittaa sen tekstin Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristöön, jotta se voidaan kirjata ja julkaista Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

22 artikla

Kielet

Tämä yleissopimus on laadittu yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä kappaleena, joiden tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

TEHTY LONTOOSSA tänä helmikuun kolmantenatoista päivänä vuonna kaksituhatta neljä.

Article 20

Denunciation

1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by written notification to the Depositary, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

Article 21

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

(a) inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention; and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation from the Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

(b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 22

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this thirteenth day of February, two thousand and four.

HE 122/2015 vp

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

**ALUSTEN PAINOLASTIVESIEN JA
SEDIMENTTIEN VALVONTAA JA KÄ-
SITTELYÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT**

**REGULATIONS FOR THE CONTROL
AND MANAGEMENT OF SHIPS'
BALLAST WATER AND SEDIMENTS**

A OSASTO – YLEISET MÄÄRÄYKSET

SECTION A - GENERAL PROVISIONS

A 1 sääntö

Regulation A-1

Määritelmät

Definitions

Tässä liitteessä:

1 ”Vuospäivä” tarkoittaa kunkin vuoden sitä päivää ja kuukautta, joka vastaa todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää.

2 ”Painolastivesitilavuus” tarkoittaa kaikkien painolastiveden kuljettamiseen, lastaamiseen tai päästämiseen käytettyjen säiliöiden, tilojen tai osastojen kokonaistilavuutta, mukaan luettuina sellaiset monikäyttössäiliöt, -tilat tai -osastot, jotka on suunniteltu myös painolastiveden kuljettamiseen.

3 ”Yhtiö” tarkoittaa aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten laivanisäntää tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinottajaa, jolle laivanvarustajan vastuu aluksen toiminnasta on siirtynyt ja joka vastuun siirron yhteydessä on sopinut vastaavansa laivanvarustajalle kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten mukaisesti kuuluvista tehtävistä ja velvollisuuksista.

4 ”Rakennettu” tarkoittaa aluksen yhteydessä rakennusvaihetta, jossa:

.1 köli on laskettu; tai

.2 määrätyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen on alkanut;

.3 on aloitettu kokoaminen, joka käsittää vähintään 50 tonnia tai yhden prosentin kaikkien rakennusaineiden arvioidusta kokonaismäärästä, kumpi luku on pienempi; tai

.4 alukseen on tehty merkittävä muutostyö.

5 ”Merkittävä muutostyö” tarkoittaa alukseen tehtävää muutosta:

.1 joka muuttaa sen painolastivesitilavuutta vähintään 15 prosentilla, tai

.2 jolla muutetaan aluksen tyyppi, tai

.3 jolla hallinnon näkemyksen mukaan jatketaan aluksen elinkaarta vähintään kymmenellä vuodella, tai

.4 joka johtaa muunlaisiin muutoksiin aluksen painolastivesijärjestelmässä kuin osien vaihtaminen vastaaviin osiin. Aluksen muutostyötä, joka tehdään D 1 säännön noudattamiseksi, ei pidetä tässä liitteessä tarkoitettuna merkittävänä muutostyönä.

6 ”Lähimmästä maasta” tarkoittaa etäisyyttä perusviivasta, josta kyseisen alueen aluevesi on kansainvälisen oikeuden mukaisesti vahvistettu, lukuun ottamatta sitä, että yleis-

For the purposes of this Annex:

1 “Anniversary date” means the day and the month of each year corresponding to the date of expiry of the Certificate.

2 “Ballast Water Capacity” means the total volumetric capacity of any tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging Ballast Water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow carriage of Ballast Water.

3 “Company” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code.

4 “Constructed” in respect of a ship means a stage of construction where:

.1 the keel is laid; or

.2 construction identifiable with the specific ship begins; or

.3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less; or

.4 the ship undergoes a major conversion.

5 “Major conversion” means a conversion of a ship:

.1 which changes its ballast water carrying capacity by 15 percent or greater, or

.2 which changes the ship type, or

.3 which, in the opinion of the Administration, is projected to prolong its life by ten years or more, or

.4 which results in modifications to its ballast water system other than component replacement-in-kind. Conversion of a ship to meet the provisions of regulation D 1 shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

6 “From the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for

HE 122/2015 vp

pimuksessa Australian koillisrannikolla ”lähimmästä maasta” tarkoittaa viivasta, joka on Australian rannikolla pisteessä

11°00' S eteläistä leveyttä ja 142°08' E itäistä pituutta
pisteeseen 10°35' S eteläistä leveyttä ja 141°55' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 10°00' S eteläistä leveyttä ja 142°00' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 9°10' S eteläistä leveyttä ja 143°52' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 9°00' S eteläistä leveyttä ja 144°30' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 10°41' S eteläistä leveyttä ja 145°00' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 13°00' S eteläistä leveyttä ja 145°00' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 15°00' S eteläistä leveyttä ja 146°00' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 17°30' S eteläistä leveyttä ja 147°00' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 21°00' S eteläistä leveyttä ja 152°55' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen 24°30' S eteläistä leveyttä ja 154°00' E itäistä pituutta
siitä pisteeseen Australian rannikolla 24°42' S eteläistä leveyttä ja 153°15' E itäistä pituutta.

7 ”Vaikuttava aine” tarkoittaa ainetta tai eliötä, myös virusta tai sientä, jolla on yleinen tai erityinen vaikutus johonkin haitalliseen vesieliöön tai taudinaiheuttajaan tai joka torjuu niitä.

A 2 sääntö

Yleinen sovellettavuus

Ellei erikseen toisin määrätä, painolastivedet saa päästää aluksesta ainoastaan tämän liitteen määräysten mukaisesti painolastivesien käsittelymenettelyä noudattaen.

A 3 sääntö

Poikkeukset

B 3 säännön vaatimuksia tai sopimuspuolen 2 artiklan 3 kappaleen ja C osaston mukaisesti hyväksymiä toimenpiteitä ei sovelleta:

1 painolastiveden ja sedimenttien ottamiseen tai päästämiseen, joka on välttämätöntä aluksen turvallisuuden takaamiseksi hätätilanteissa tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; tai

the purposes of the Convention, “from the nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E
thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

7 “Active Substance” means a substance or organism, including a virus or a fungus, that has a general or specific action on or against Harmful Aquatic Organisms and Pathogens.

Regulation A-2

General Applicability

Except where expressly provided otherwise, the discharge of Ballast Water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of this Annex.

Regulation A-3

Exceptions

The requirements of regulation B-3, or any measures adopted by a Party pursuant to Article 2.3 and Section C, shall not apply to:

1 the uptake or discharge of Ballast Water and Sediments necessary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea; or

HE 122/2015 vp

2 painolastiveden ja sedimenttien tahattoomaan poistamiseen tai tunkeutumiseen alukseen alukselle tai sen varusteille aiheutuneen vaurion vuoksi:

.1 edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet painolastiveden veteen pääsemisen ehkäisemiseksi tai sen rajoittamiseksi mahdollisimman vähäiseen on toteutettu ennen ja jälkeen vaurion syntymisen tai sen havaitsemisen tai pääsemisen, ja

.2 ellei omistaja, yhtiö tai vastuussa oleva päällystön jäsen tai vahtipäällikkö ole aiheuttanut vauriota tahallisesti tai huolimattomuudesta; tai

3 painolastivesien ja sedimenttien ottamiseen ja poistamiseen, kun tarkoituksena on välttää aluksen aiheuttamaa saastumista tai rajoittaa se mahdollisimman vähäiseksi;

4 kyseessä on saman painolastiveden ja sedimenttien otto ja myöhempi päästäminen aavalla merellä; tai

5 painolastiveden ja sedimenttien päästämiseen aluksesta samassa paikassa, josta kaikki painolastivesi ja sedimentit ovat peräisin, ja edellyttäen, että mukaan ei ole sekoittunut muilta alueilta peräisin olevia käsittelemättömiä painolastivesiä ja sedimenttejä. Jos sekoittumista on tapahtunut, muilta alueilta otettuihin painolastivesiin on sovellettava tämän liitteen mukaista painolastiveden käsittelyä.

A 4 sääntö

Vapautukset

1 Sopimuspuoli voi tai sopimuspuolet voivat omaan lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä myöntää vapautuksia B-3 tai C-1 sääntöjen soveltamisvaatimuksiin muualla tässä yleissopimuksessa esitettyjen vapautusten lisäksi, mutta ainoastaan, jos vapautukset on

.1 myönnetty alukselle, joka tekee, tai aluksille, jotka tekevät matkan tai matkoja tiettyjen satamien tai paikkojen välillä; tai alukselle, joka liikennöi yksinomaan tiettyjen satamien tai paikkojen välillä;

.2 rajoitettu voimassaololtaan enintään viiden vuoden ajanjaksoon siten, että voimassaoloaikana tehdään välitarkistus;

.3 myönnetty aluksille, jotka eivät sekoita painolastivesiä tai sedimenttejä muutoin kuin 1 kappaleen 1 kohdassa määritettyjen satamien tai paikkojen välillä; ja

.4 myönnetty järjestön laatiman riskinarviointia koskevan ohjeiston perusteella.

2 Edellä 1 kappaleen mukaisesti myönnetty vapautukset tulevat voimaan vasta sen jälkeen, kun ne on annettu tiedoksi järjestölle ja asiaankuuluvat tiedot on jaettu sopimuspuo-

2 the accidental discharge or ingress of Ballast Water and Sediments resulting from damage to a ship or its equipment:

.1 provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage or discovery of the damage or discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

.2 unless the owner, Company or officer in charge wilfully or recklessly caused damage; or

3 the uptake and discharge of Ballast Water and Sediments when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship; or

4 the uptake and subsequent discharge on the high seas of the same Ballast Water and Sediments; or

5 the discharge of Ballast Water and Sediments from a ship at the same location where the whole of that Ballast Water and those Sediments originated and provided that no mixing with unmanaged Ballast Water and Sediments from other areas has occurred. If mixing has occurred, the Ballast Water taken from other areas is subject to Ballast Water Management in accordance with this Annex.

Regulation A-4

Exemptions

1 A Party or Parties, in waters under their jurisdiction, may grant exemptions to any requirements to apply regulations B-3 or C-1, in addition to those exemptions contained elsewhere in this Convention, but only when they are:

.1 granted to a ship or ships on a voyage or voyages between specified ports or locations; or to a ship which operates exclusively between specified ports or locations;

.2 effective for a period of no more than five years subject to intermediate review;

.3 granted to ships that do not mix Ballast Water or Sediments other than between the ports or locations specified in paragraph 1.1; and

.4 granted based on the Guidelines on risk assessment developed by the Organization.

2 Exemptions granted pursuant to paragraph 1 shall not be effective until after communication to the Organization and circulation of relevant information to the Par-

HE 122/2015 vp

lille.

3 Tämän säännön mukaisesti myönnetty 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.

4 Tämän säännön mukaisesti myönnetty vapautus on merkittävä painolastivesipäiväkirjaan.

A 5 sääntö

Määräysten vastaavuus

Hallinto määrittää tämän liitteen määräysten vastaavuuden huvialuksille, 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 järjestön laatimat ohjeet.

B OSASTO – ALUKSILLE ASETETTAVAT KÄSITTELY- JA VALVONTA-VAATIMUKSET

B 1 sääntö

Painolastivesisuunnitelma

Jokaisella aluksella on painolastivesisuunnitelma, jota se noudattaa. Hallinto hyväksyy suunnitelman ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Painolastivesisuunnitelma on aluskohtainen, ja siinä on ainakin:

1 yleissopimuksessa edellytetyt yksityiskohtaiset turvallisuusmenettelyt alusta ja painolastiveden käsittelyyn osallistuvaa miehistöä varten.

2 yksityiskohtainen kuvaus toimista, joiden avulla voidaan toteuttaa tämän yleissopimuksen mukaiset painolastiveden käsittelyvaatimukset ja täydentävät toimintatavat.

3 sedimenttien poistamista koskevat yksityiskohtaiset menettelyt:

- .1 merellä, ja
- .2 maihin.

4 menettelyt, joilla aluksella tapahtuva painolastiveden käsittely, johon liittyy painolastiveden päästäminen mereen, koordinoidaan sen valtion viranomaisten kanssa, jonka vesiin painolastivedet päästetään.

ties.

3 Any exemptions granted under this regulation shall not impair or damage the environment, human health, property or resources of adjacent or other States. Any State that the Party determines may be adversely affected shall be consulted, with a view to resolving any identified concerns.

4 Any exemptions granted under this regulation shall be recorded in the Ballast Water record book.

Regulation A-5

Equivalent compliance

Equivalent compliance with this Annex for pleasure craft used solely for recreation or competition or craft used primarily for search and rescue, less than 50 metres in length overall, and with a maximum Ballast Water capacity of 8 cubic metres, shall be determined by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization.

SECTION B – MANAGEMENT AND CONTROL REQUIREMENTS FOR SHIPS

Regulation B-1

Ballast Water Management Plan

Each ship shall have on board and implement a Ballast Water Management plan. Such a plan shall be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization. The Ballast Water Management plan shall be specific to each ship and shall at least:

1 detail safety procedures for the ship and the crew associated with Ballast Water Management as required by this Convention;

2 provide a detailed description of the actions to be taken to implement the Ballast Water Management requirements and supplemental Ballast Water Management practices as set forth in this Convention;

3 detail the procedures for the disposal of Sediments:

- .1 at sea; and
- .2 to shore;

4 include the procedures for coordinating shipboard Ballast Water Management that involves discharge to the sea with the authorities of the State into whose waters such discharge will take place;

HE 122/2015 vp

5 suunnitelman asianmukaisesta täytännönpanosta vastaavan päällystön jäsenen nimeäminen.

6 tämän yleissopimuksen mukaiset aluksille asetettavat raportointivaatimukset.

7 käytetty aluksen työkieltä. Jos käytetty kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, siinä on myös käännös jollekin näistä kielistä.

5 designate the officer on board in charge of ensuring that the plan is properly implemented;

6 contain the reporting requirements for ships provided for under this Convention; and

7 be written in the working language of the ship. If the language used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

B 2 sääntö

Painolastivesipäiväkirja

1 Jokaisella aluksella on oltava painolastivesipäiväkirja. Se voi olla sähköinen kirjausjärjestelmä tai se voi sisältyä toiseen päiväkirjaan tai järjestelmään, ja siinä on vähintään lisäyksessä II eritelty tiedot.

2 Painolastivesipäiväkirjamerkintöjä säilytetään aluksella vähintään kahden vuoden ajan siitä, kun viimeinen merkintä on tehty, ja sen jälkeen yhtiön hallussa vähintään kolmen vuoden ajan.

3 Jos painolastivettä poistetaan A-3 tai A-4 säännön tai B-3 säännön 6 kappaleen mukaisesti tai painolastivettä pääsee veteen muulla tahattomalla tai poikkeuksellisella tavalla, jota ei ole muutoin tässä yleissopimuksessa sallittu, painolastivesipäiväkirjaan merkitään painolastiveden poistamisolosuhteet ja poistamisen syyt.

4 Painolastivesipäiväkirja pidetään aluksella saatavilla tarkastusta varten aina, kun sitä voidaan kohtuudella odottaa. Jos on kyseessä miehittämätön hinauksessa oleva alus, sitä voidaan säilyttää hinausaluksella.

5 Jokainen painolastiveteen liittyvä toimi merkitään viipymättä kokonaisuudessaan painolastivesipäiväkirjaan. Toimesta vastaavan päällystön jäsen allekirjoittaa jokaisen merkinnän, ja päällikkö allekirjoittaa jokaisen täyden sivun. Merkinnät painolastivesipäiväkirjaan tehdään aluksen työkielellä. Jos käytetty kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, mukana on käännös jollekin näistä kielistä. Jos merkinnät on tehty myös sen valtion virallisella kansallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, kyseiset merkinnät ovat etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

6 Sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamat virkamiehet voivat tarkastaa painolastivesipäiväkirjan millä tahansa aluksella, johon tätä sääntöä sovelletaan, kun alus on sopimuspuolen satamassa tai offshore-terminalissa, ja he voivat ottaa jäljennöksen

Regulation B-2

Ballast Water Record Book

1 Each ship shall have on board a Ballast Water record book that may be an electronic record system, or that may be integrated into another record book or system and which shall at least contain the information specified in Appendix II.

2 Ballast Water record book entries shall be maintained on board the ship for a minimum period of two years after the last entry has been made and thereafter in the Company's control for a minimum period of three years.

3 In the event of the discharge of Ballast Water pursuant to regulations A-3, A-4 or B-3.6 or in the event of other accidental or exceptional discharge of Ballast Water not otherwise exempted by this Convention, an entry shall be made in the Ballast Water record book describing the circumstances of, and the reason for, the discharge.

4 The Ballast Water record book shall be kept readily available for inspection at all reasonable times and, in the case of an unmanned ship under tow, may be kept on the towing ship.

5 Each operation concerning Ballast Water shall be fully recorded without delay in the Ballast Water record book. Each entry shall be signed by the officer in charge of the operation concerned and each completed page shall be signed by the master. The entries in the Ballast Water record book shall be in a working language of the ship. If that language is not English, French or Spanish the entries shall contain a translation into one of those languages. When entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

6 Officers duly authorized by a Party may inspect the Ballast Water record book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its port or offshore terminal, and may make a copy of any entry, and require the master to certify that the copy

mistä tahansa merkinnästä ja pyytää aluksen päällikköä todistamaan jäljennöksen oikeaksi. Tällä tavoin oikeaksi todistettu jäljennös hyväksytään oikeudenkäynnissä todisteeksi merkinnässä todetuista tosiseikoista. Painolastivesipäiväkirjan tarkastaminen ja oikeaksi todistetun jäljennöksen ottaminen tehdään mahdollisimman nopeasti, jotta siitä ei aiheudu alukselle tarpeetonta viivytystä.

B 3 sääntö

Painolastivesien käsittely aluksilla

1 Ennen vuotta 2009 rakennetulla aluksella,

.1 jonka painolastivesitilavuus on 1 500–5 000 kuutiometriä nämä määrät mukaan luetuina, painolastivedet käsitellään siten, että ne vastaavat vähintään D 1 tai D 2 säännössä tarkoitettuja standardeja vuoteen 2014 asti, minkä jälkeen ne vastaavat vähintään D 2 säännössä tarkoitettua standardia;

.2 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.

2 Alus, johon 1 kappaletta sovelletaan, täyttää alukseen sovellettavan standardin noudattamisvuonna 1 kappaleen vaatimukset viimeistään ensimmäisessä väli- tai uusintakatsastuksessa, riippuen siitä, kumpi tulee ensin aluksen toimituksen vuosipäivän jälkeen.

3 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.

4 Vuonna 2009 tai sen jälkeen mutta ennen vuotta 2012 rakennettu alus, jonka painolastivesitilavuus on vähintään 5 000 kuutiometriä, käsittelee painolastivesiä 1 kappaleen 2 kohdan mukaisesti.

5 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.

6 Tämän säännön vaatimuksia ei sovelleta aluksiin, jotka poistavat painolastivesiä vastaanottolaitokseen, jonka suunnittelussa on otettu huomioon järjestön tällaisia laitoksia varten laatimat ohjeet.

7 Painolastivesien käsittelyyn saattaa olla muitakin hyväksyttäviä vaihtoehtoisia menetelmiä, jotka täyttävät 1–5 kappaleen vaati-

is a true copy. Any copy so certified shall be admissible in any judicial proceeding as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Ballast Water record book and the taking of a certified copy shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation B-3

Ballast Water Management for Ships

1 A ship constructed before 2009:

.1 with a Ballast Water Capacity of between 1,500 and 5,000 cubic metres, inclusive, shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2014, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2;

.2 with a Ballast Water Capacity of less than 1,500 or greater than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2016, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2.

2 A ship to which paragraph 1 applies shall comply with paragraph 1 not later than the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after the anniversary date of delivery of the ship in the year of compliance with the standard applicable to the ship.

3 A ship constructed in or after 2009 with a Ballast Water Capacity of less than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.

4 A ship constructed in or after 2009, but before 2012, with a Ballast Water Capacity of 5,000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management in accordance with paragraph 1.2.

5 A ship constructed in or after 2012 with a Ballast Water Capacity of 5000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.

6 The requirements of this regulation do not apply to ships that discharge Ballast Water to a reception facility designed taking into account the Guidelines developed by the Organization for such facilities.

7 Other methods of Ballast Water Management may also be accepted as alternatives to the requirements described in paragraphs 1 to 5, provided that such methods ensure at

HE 122/2015 vp

mukset, edellyttäen, että menetelmillä varmistetaan vähintään sama ympäristönsuojelun, ihmisten terveydensuojelun, omaisuuden suojelun tai luonnonvarojen suojelun taso ja että komitea on hyväksynyt niiden periaatteet.

B 4 sääntö

Painolastiveden vaihtaminen

1 D 1 säännössä olevan standardin mukaisesti painolastivettä vaihtava alus

.1 aina kun mahdollista, vaihtaa painolastivettä vähintään 200 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta ja vähintään 200 metrin syvyisessä vedessä ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet;

.2 tapauksissa, joissa aluksen ei ole mahdollista vaihtaa painolastivettä 1 kappaleen 1 kohdan mukaisesti, vaihtaa painolastivettä 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettuja ohjeita huomioon ottaen ja mahdollisimman kaukana maasta ja joka tapauksessa vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta ja vähintään 200 metrin syvyisessä vedessä.

2 Merialueilla, joilla etäisyys lähimmästä maasta tai syvyys ei täytä 1 kappaleen 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuja muuttujia, satamavaltio voi tarvittaessa naapurivaltioiden tai muiden valtioiden kanssa neuvotellen osoittaa alueita, joilla alukset voivat vaihtaa painolastivedet, ottaen huomioon 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettuja ohjeita.

3 Alusta ei vaadita poikkeamaan suunnitellulta reitiltään tai viivyttämään matkaa, jotta se voisi noudattaa 1 kappaleen vaatimuksia.

4 Painolastivettä vaihtavaa alusta ei vaadita noudattamaan 1 tai tarvittaessa 2 kappaletta, jos päällikkö kohtuudella katsoo sellaisen vaihdon vaarantavan aluksen turvallisuutta tai vakautta, miehistöä tai matkustajia epäsuotuisten sääolojen, aluksen rakenteen tai kuormituksen, laitteiden epäkunnon tai muun poikkeuksellisen olosuhteen takia.

5 Kun alusta vaaditaan vaihtamaan painolastivesi eikä se tee niin tämän säännön mukaisesti, syyt on merkittävä painolastivesipäiväkirjaan.

B 5 sääntö

Sedimenttien käsittely aluksilla

1 Kaikkien alusten on poistettava sedimen-

least the same level of protection to the environment, human health, property or resources, and are approved in principle by the Committee.

Regulation B-4

Ballast Water Exchange

1 A ship conducting Ballast Water exchange to meet the standard in regulation D-1 shall:

.1 whenever possible, conduct such Ballast Water exchange at least 200 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth, taking into account the Guidelines developed by the Organization;

.2 in cases where the ship is unable to conduct Ballast Water exchange in accordance with paragraph 1.1, such Ballast Water exchange shall be conducted taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1 and as far from the nearest land as possible, and in all cases at least 50 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth.

2 In sea areas where the distance from the nearest land or the depth does not meet the parameters described in paragraph 1.1 or 1.2, the port State may designate areas, in consultation with adjacent or other States, as appropriate, where a ship may conduct Ballast Water exchange, taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1.

3 A ship shall not be required to deviate from its intended voyage, or delay the voyage, in order to comply with any particular requirement of paragraph 1.

4 A ship conducting Ballast Water exchange shall not be required to comply with paragraphs 1 or 2, as appropriate, if the master reasonably decides that such exchange would threaten the safety or stability of the ship, its crew, or its passengers because of adverse weather, ship design or stress, equipment failure, or any other extraordinary condition.

5 When a ship is required to conduct Ballast Water exchange and does not do so in accordance with this regulation, the reasons shall be entered in the Ballast Water record book.

Regulation B-5

Sediment Management for Ships

1 All ships shall remove and dispose of

HE 122/2015 vp

tit tiloista, jotka on tarkoitettu painolastiveden kuljettamiseen, ja poistettava ne aluksen painolastivesisuunnitelman määräysten mukaisesti.

2 B 3 säännön 3–5 kappaleessa 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 järjestön laatimat ohjeet. B 3 säännön 1 kappaleessa tarkoitettujen alukset noudattavat tätä kappaletta siltä osin kuin se on käytännössä mahdollista.

B 6 sääntö

Päällystön jäsenten ja miehistön tehtävät

Päällystön jäsenten ja miehistön on tunnettava painolastiveden käsittelyyn liittyvät tehtävänsä aluksella, jolla he palvelevat, ja heidän on tunnettava tehtäviään vastaavilta osin aluksen painolastivesisuunnitelma.

C OSASTO – ERITYISVAATIMUKSET TIETYILLÄ ALUEILLA

C 1 sääntö

Lisätoimenpiteet

1 Jos sopimuspuoli päättää yksin tai yhdessä muiden sopimuspuolten kanssa, että B osastossa esitettyjen toimenpiteiden ohella tarvitaan lisätoimenpiteitä haitallisten vesieläinten tai taudinaiheuttajien leviämisen estämiseksi alusten painolastivesien ja sedimenttien välityksellä, sopimuspuoli voi tai sopimuspuolet voivat kansainvälisen oikeuden mukaisesti vaatia aluksia noudattamaan erityisstandardeja tai vaatimuksia.

2 Ennen kuin sopimuspuoli vahvistaa tai sopimuspuolet vahvistavat 1 kappaleen mukaisia standardeja tai vaatimuksia, sen tai niiden tulisi neuvotella niiden naapurivaltioiden tai muiden valtioiden kanssa, joihin mainitut standardit tai vaatimukset voivat vaikuttaa.

3 Sopimuspuoli, joka aikoo tai sopimuspuolet, jotka aikovat ottaa käyttöön lisätoimenpiteitä 1 kappaleen mukaisesti

.1 ottaa huomioon järjestön laatimat ohjeet;

.2 ilmoittaa järjestölle aikomuksestaan ottaa käyttöön lisätoimenpide (toimenpiteitä) vähintään kuusi kuukautta ennen toimenpi-

Sediments from spaces designated to carry Ballast Water in accordance with the provisions of the ship's Ballast Water Management plan.

2 Ships described in regulation B-3.3 to B-3.5 should, without compromising safety or operational efficiency, be designed and constructed with a view to minimize the uptake and undesirable entrapment of Sediments, facilitate removal of Sediments, and provide safe access to allow for Sediment removal and sampling, taking into account Guidelines developed by the Organization. Ships described in regulation B-3.1 should, to the extent practicable, comply with this paragraph.

Regulation B-6

Duties of Officers and Crew

Officers and crew shall be familiar with their duties in the implementation of Ballast Water Management particular to the ship on which they serve and shall, appropriate to their duties, be familiar with the ship's Ballast Water Management plan.

SECTION C – SPECIAL REQUIREMENTS IN CERTAIN AREAS

Regulation C-1

Additional Measures

1 If a Party, individually or jointly with other Parties, determines that measures in addition to those in Section B are necessary to prevent, reduce, or eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through ships' Ballast Water and Sediments, such Party or Parties may, consistent with international law, require ships to meet a specified standard or requirement.

2 Prior to establishing standards or requirements under paragraph 1, a Party or Parties should consult with adjacent or other States that may be affected by such standards or requirements.

3 A Party or Parties intending to introduce additional measures in accordance with paragraph 1 shall:

.1 take into account the Guidelines developed by the Organization.

.2 communicate their intention to establish additional measure(s) to the Organization at least 6 months, except in emergency or epi-

teen (toimenpiteiden) suunniteltua toteutus-päivää, paitsi kun on kyse hätätilanteesta tai epidemiasta. Tällainen tiedonanto sisältää:

.1 tarkat koordinaatit, joilla lisätoimenpiteitä (toimenpiteitä) sovelletaan,

.2 lisätoimenpiteen (toimenpiteiden) soveltamisen tarve ja perustelut, myös hyödyt, jos mahdollista,

.3 lisätoimenpiteen (toimenpiteiden) kuvaus, ja

.4 mahdolliset järjestelyt, joilla helpotetaan lisätoimenpiteen (toimenpiteiden) noudattamista aluksilla;

.3 tarvittaessa hankkii järjestön hyväksynnän siltä osin kuin sitä edellytetään kansainvälisessä tapaoikeudessa sellaisena kuin se on tuotu esiin Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksessa.

4 Sopimuspuoli tai sopimuspuolet tällaisia lisätoimenpiteitä käyttöön ottaessaan yrittävät antaa käytettäväksi kaikki asianmukaiset palvelut, jotta voidaan mahdollisuuksien mukaan helpottaa alusten taakkaa. Tällaisia palveluja voivat olla muun muassa, mutta ei näihin rajoittuen, merenkulkijoille annettavat ilmoitukset alueista, käytettävissä olevista ja vaihtoehtoisista reiteistä tai satamista.

5 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.

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

demetic situations, prior to the projected date of implementation of the measure(s). Such communication shall include:

.1 the precise co-ordinates where additional measure(s) is/are applicable;

.2 the need and reasoning for the application of the additional measure(s), including, whenever possible, benefits;

.3 a description of the additional measure(s); and

.4 any arrangements that may be provided to facilitate ships' compliance with the additional measure(s).

.3 to the extent required by customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea, as appropriate, obtain the approval of the Organization.

4 A Party or Parties, in introducing such additional measures, shall endeavour to make available all appropriate services, which may include but are not limited to notification to mariners of areas, available and alternative routes or ports, as far as practicable, in order to ease the burden on the ship.

5 Any additional measures adopted by a Party or Parties shall not compromise the safety and security of the ship and in any circumstances not conflict with any other convention with which the ship must comply.

6 A Party or Parties introducing additional measures may waive these measures for a period of time or in specific circumstances as they deem fit.

C 2 sääntö

Painolastiveden ottoa tietyillä alueilla koskevat varoitukset ja niihin liittyvät lippuvaltion toimenpiteet

1 Sopimuspuoli pyrkii ilmoittamaan merenkulkijoille sen lainkäyttövaltaan kuuluvista alueista, missä alusten ei pitäisi tunnettujen olosuhteiden takia ottaa painolastivettä. Sopimuspuoli sisällyttää tällaisiin ilmoituksiin kyseisen alueen tai kyseisten alueiden tarkat koordinaatit ja, jos mahdollista, vaihtoehtoisen alueen tai vaihtoehtoisten alueiden sijainnin painolastiveden ottoa varten. Varoituksia voidaan antaa seuraavista alueista:

.1 alueet, missä tiedetään olevan haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien esiintymiä, infestaatioita tai populaatioita (kuten myrkyllisiä leväkukintoja), joilla on todennä-

Regulation C-2

Warnings Concerning Ballast Water Uptake in Certain Areas and Related Flag State Measures

1 A Party shall endeavour to notify mariners of areas under their jurisdiction where ships should not uptake Ballast Water due to known conditions. The Party shall include in such notices the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water. Warnings may be issued for areas:

.1 known to contain outbreaks, infestations, or populations of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens (e.g., toxic algal blooms) which are likely to be of relevance to Ballast

HE 122/2015 vp

köisesti merkitystä painolastiveden oton tai päästämisen kannalta;

.2 alueet, jotka sijaitsevat jätevesien purkupaikan lähellä; tai

.3 alueet, missä vuorovesien huuhtelu on heikkoa, tai aikoina, jolloin vuorovesivirran tiedetään olevan tavallista sameampi.

2 Sen lisäksi, että sopimuspuoli ilmoittaa alueista merenkulkijoille 1 kappaleen määräysten mukaisesti, sopimuspuoli ilmoittaa 1 kappaleessa tarkoitetuista alueista ja ajanjaksoista, jonka varoitus on todennäköisesti voimassa, järjestölle ja niille rannikkovaltioille, joihin varoitus mahdollisesti vaikuttaa. Sopimuspuoli sisällyttää järjestölle ja niille rannikkovaltioille, joihin varoitus mahdollisesti vaikuttaa, annettaviin ilmoituksiin kyseisen alueen tai kyseisten alueiden tarkat koordinaatit ja, jos mahdollista, vaihtoehtoisen alueen tai vaihtoehtoisten alueiden sijainnin painolastiveden ottoa varten. Ilmoitukseen sisältyy neuvot niille aluksille, joiden on otettava alueelta painolastivettä, ja kuvaukset järjestelyistä, joita on tehty vaihtoehtoisia varantoja varten. Sopimuspuoli myös ilmoittaa merenkulkijoille, järjestölle ja niille rannikkovaltioille, joihin varoitus mahdollisesti vaikuttaa, kun varoitusta ei enää sovelleta.

C 3 sääntö

Tietojen välittäminen

Järjestö antaa asianmukaisin keinoin käytön tiedot, jotka sille C 1 ja C 2 säännön perusteella on toimitettu.

D OSASTO – STANDARDIT PAINOLASTIVEDEN KÄSITTELYÄ VARTEN

D-1 sääntö

Painolastiveden vaihtostandardi

1 Painolastivettä tämän säännön mukaisesti vaihtavat alukset vaihtavat painolastivedestä vähintään 95 tilavuusprosenttia.

2 Läpivirtausmenetelmällä painolastivettä vaihtavien alusten katsotaan täyttävän 1 kappaleen mukainen sääntö, kun ne pumpaavat jokaisen painolastivesisäiliön läpi kolme kertaa niin paljon vettä kuin säiliöön mahtuu. Alle kolme kertaa säiliössä olevan määrän pumpaaminen voidaan hyväksyä, jos alus voi osoittaa vaihtaneensa vähintään 95 tilavuusprosenttia vedestä.

Water uptake or discharge;

.2 near sewage outfalls; or

.3 where tidal flushing is poor or times during which a tidal stream is known to be more turbid.

2 In addition to notifying mariners of areas in accordance with the provisions of paragraph 1, a Party shall notify the Organization and any potentially affected coastal States of any areas identified in paragraph 1 and the time period such warning is likely to be in effect. The notice to the Organization and any potentially affected coastal States shall include the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water. The notice shall include advice to ships needing to uptake Ballast Water in the area, describing arrangements made for alternative supplies. The Party shall also notify mariners, the Organization, and any potentially affected coastal States when a given warning is no longer applicable.

Regulation C-3

Communication of Information

The Organization shall make available, through any appropriate means, information communicated to it under regulations C-1 and C-2.

SECTION D - STANDARDS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation D-1

Ballast Water Exchange Standard

1 Ships performing Ballast Water exchange in accordance with this regulation shall do so with an efficiency of at least 95 percent volumetric exchange of Ballast Water.

2 For ships exchanging Ballast Water by the pumping-through method, pumping through three times the volume of each Ballast Water tank shall be considered to meet the standard described in paragraph 1. Pumping through less than three times the volume may be accepted provided the ship can demonstrate that at least 95 percent volumetric exchange is met.

D-2 sääntö

Painolastiveden käsittelystandardi

1 Tämän säännön mukaisesti painolastivesiä käsittelevistä aluksista poistettavassa vedessä saa kuutiometrissä olla korkeintaan alle kymmenen pienimmältä mitaltaan vähintään 50 mikrometrin suuruista elinkelpoista organismeja ja millilitrassa korkeintaan alle kymmenen pienimmältä mitaltaan alle 50 mikrometrin suuruista ja vähintään 10 mikrometrin suuruista elinkelpoista organismeja, eivätkä indikaattorimikrobikeskittymät saa ylittää 2 kappaleessa määritettyjä tasoja.

2 Ihmisten terveyden mittareina toimivia indikaattorimikrobeja ovat muun muassa:

.1 myrkylliset koleravibriot (*Vibrio cholerae*, O1 ja O139), joissa on alle 1 pesäkkeitä muodostavaa yksikköä (CFU) 100 millilitrassa tai alle 1 CFU 1 grammassa (märkätilavuuspaino) eläinplanktoninäytteitä;

.2 kolibakteerit (*Escherichia coli*), alle 250 CFU:ta 100 millilitrassa;

.3 suolistoperäiset enterokokit, alle 100 CFU:ta 100 millilitrassa.

D-3 sääntö

Painolastiveden käsittelyjärjestelmien hyväksyntävaatimukset

1 Hallinnon on hyväksyttävä tämän yleissopimuksen noudattamiseksi käytettävät painolastiveden käsittelyjärjestelmät ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet, ellei 2 kappaleessa toisin määrätä.

2 Järjestö hyväksyy kehittämänsä menettelyn avulla tämän yleissopimuksen noudattamiseksi käytettävät painolastivesien käsittelyjärjestelmät, joissa on vaikuttavia aineita tai valmisteita, joissa hyödynnetään yhtä tai useampaa vaikuttavaa ainetta. Menettelyssä kuvataan vaikuttavien aineiden hyväksyntä ja hyväksynnän peruuttaminen ja niiden ehdotettu soveltamistapa. Jos hyväksyntä peruutetaan, asiaankuuluvan vaikuttavan aineen tai asiaankuuluvien vaikuttavien aineiden käyttö kielletään yhden vuoden kuluessa peruuttamispäivämäärästä.

3 Tämän yleissopimuksen noudattamiseksi käytettävien painolastivesien käsittelyjärjestelmien on oltava turvallisia sekä aluksen, sen laitteiden että miehistön kannalta.

Regulation D-2

Ballast Water Performance Standard

1 Ships conducting Ballast Water Management in accordance with this regulation shall discharge less than 10 viable organisms per cubic metre greater than or equal to 50 micrometres in minimum dimension and less than 10 viable organisms per millilitre less than 50 micrometres in minimum dimension and greater than or equal to 10 micrometres in minimum dimension; and discharge of the indicator microbes shall not exceed the specified concentrations described in paragraph 2.

2 Indicator microbes, as a human health standard, shall include:

.1 Toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 and O139) with less than 1 colony forming unit (cfu) per 100 millilitres or less than 1 cfu per 1 gram (wet weight) zooplankton samples ;

.2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 millilitres;

.3 Intestinal Enterococci less than 100 cfu per 100 milliliters.

Regulation D-3

Approval Requirements for Ballast Water Management Systems

1 Except as specified in paragraph 2, Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization.

2 Ballast Water Management systems which make use of Active Substances or preparations containing one or more Active Substances to comply with this Convention shall be approved by the Organization, based on a Procedure developed by the Organization. This procedure shall describe the approval and withdrawal of approval of Active Substances and their proposed manner of application. At withdrawal of approval, the use of the relevant Active Substance or Substances shall be prohibited within 1 year after the date of such withdrawal.

3 Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be safe in terms of the ship, its equipment and the crew.

HE 122/2015 vp

D-4 sääntö

Koekäytössä olevat painolastiveden käsittelytekniikat

1 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 kuluksella siitä, kun aluksen olisi muutoin edellytetty noudattavan kyseistä standardia.

2 Alukseen, jonka osalta D-2 säännön standardi on jo tullut voimaan, ja joka osallistuu, järjestön laatimat ohjeet 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.

3 Laatiessaan ja toteuttaessaan ohjelmia, joissa testataan ja arvioidaan lupaavia painolastivesien käsittelytekniikoita, sopimuspuolet

.1 ottavat huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 sallivat, että niihin osallistuu vain tekniikoiden tehokkaaseen testaamiseen tarvittava vähimmäismäärä aluksia.

4 Käsittelyjärjestelmää on koko testaus- ja arviointikauden ajan käytettävä johdonmukaisesti ja suunnitelmien mukaisesti.

D-5 sääntö

Standardien tarkistus järjestössä

1 Komitea pitää viimeistään kolme vuotta ennen D 2 säännössä esitetyn standardin varhaisinta mahdollista voimaantuloaikaa kokouksen, jossa komitea määrittää, onko standardin saavuttamiseksi käytettävissä asianmukaisia tekniikoita, sekä arvioi 2 kappaleessa esitetyt perusteet ja yhteiskuntataloudelliset vaikutukset erityisesti suhteessa kehitysmaiden, varsinkin pienten kehittyvien saarivaltioiden, kehitystarpeisiin. Komitea tekee lisäksi tarvittaessa säännöllisiä tarkistuksia, joissa tutkitaan B 3 säännön 1 kappaleen mukaisesti aluksiin sovellettavia vaatimuksia sekä muita tässä liitteessä käsiteltyjä painolastiveden käsittelyn näkökohtia, järjestön

Regulation D-4

Prototype Ballast Water Treatment Technologies

1 For any ship that, prior to the date that the standard in regulation D-2 would otherwise become effective for it, participates in a programme approved by the Administration to test and evaluate promising Ballast Water treatment technologies, the standard in regulation D-2 shall not apply to that ship until five years from the date on which the ship would otherwise be required to comply with such standard.

2 For any ship that, after the date on which the standard in regulation D-2 has become effective for it, participates in a programme approved by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization, to test and evaluate promising Ballast Water technologies with the potential to result in treatment technologies achieving a standard higher than that in regulation D-2, the standard in regulation D-2 shall cease to apply to that ship for five years from the date of installation of such technology.

3 In establishing and carrying out any programme to test and evaluate promising Ballast Water technologies, Parties shall:

.1 take into account Guidelines developed by the Organization, and

.2 allow participation only by the minimum number of ships necessary to effectively test such technologies.

4 Throughout the test and evaluation period, the treatment system must be operated consistently and as designed.

Regulation D-5

Review of Standards by the Organization

1 At a meeting of the Committee held no later than three years before the earliest effective date of the standard set forth in regulation D-2, the Committee shall undertake a review which includes a determination of whether appropriate technologies are available to achieve the standard, an assessment of the criteria in paragraph 2, and an assessment of the socio-economic effect(s) specifically in relation to the developmental needs of developing countries, particularly small island developing States. The Committee shall also undertake periodic reviews, as appropriate, to examine the applicable requirements for ships described in regulation B-3.1 as well as

laatimat ohjeet mukaan luettuna.

2 Asianmukaisten tekniikoiden tarkistuksissa otetaan huomioon myös:

.1 alukseen ja miehistöön liittyvät turvallisuusnäkökohdat;

.2 ympäristöllinen hyväksyttävyys, eli tekniikat eivät saa aiheuttaa uusia ympäristövaikutuksia tai suurempia ympäristövaikutuksia kuin niillä ratkaistaan;

.3 käytännön toteutettavuus eli yhteensopivuus alusten rakenteiden ja toimintojen kanssa;

.4 kustannustehokkuus eli taloudelliset näkökohdat; ja

.5 biologinen tehokkuus, eli kuinka tehokkaasti tekniikalla voidaan poistaa tai muutoin tehdä elinkelvottomaksi painolastivedessä olevat haitalliset vesieliot ja taudinaiheet.

3 Komitea voi perustaa työryhmän tai työryhmiä tekemään 1 kappaleen mukaisen tarkistuksen (mukaiset tarkistukset). Komitea määrittää tällaisen mahdollisesti perustettavan työryhmän kokoonpanon, toimeksiannot ja työryhmässä käsiteltävät erityiskysymykset. Työryhmät voivat laatia ja suositella sopimuspuolten harkittavaksi ehdotuksia tämän liitteen muuttamiseksi. Vain sopimuspuolet saavat osallistua komitean antamien suositusten muotoiluun ja muutoksista päättämiseen.

4 Jos sopimuspuolet päättävät tehdä muutoksia tähän liitteeseen tässä säännössä tarkoitettujen tarkistusten perusteella, muutokset hyväksytään ja ne tulevat voimaan tämän yleissopimuksen 19 artiklassa esitettyjen menettelyjen mukaisesti.

any other aspect of Ballast Water Management addressed in this Annex, including any Guidelines developed by the Organization.

2 Such reviews of appropriate technologies shall also take into account:

.1 safety considerations relating to the ship and the crew;

.2 environmental acceptability, i.e., not causing more or greater environmental impacts than they solve;

.3 practicability, i.e., compatibility with ship design and operations;

.4 cost effectiveness, i.e., economics; and

.5 biological effectiveness in terms of removing, or otherwise rendering not viable, Harmful Aquatic Organisms and Pathogens in Ballast Water.

3 The Committee may form a group or groups to conduct the review(s) described in paragraph 1. The Committee shall determine the composition, terms of reference and specific issues to be addressed by any such group formed. Such groups may develop and recommend proposals for amendment of this Annex for consideration by the Parties. Only Parties may participate in the formulation of recommendations and amendment decisions taken by the Committee.

4 If, based on the reviews described in this regulation, the Parties decide to adopt amendments to this Annex, such amendments shall be adopted and enter into force in accordance with the procedures contained in Article 19 of this Convention.

E OSASTO – KATSASTUSTA JA TODISTUSKIRJOJA KOSKEVAT VAA-TIMUKSET PAINOLASTIVEDEN KÄSITTELYÄ VARTEN

E-1 sääntö

Katsastukset

1 Aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joihin tätä yleissopimusta sovelletaan, lukuun ottamatta kelluvia lauttoja sekä FSU- ja FPSO-aluksia, tehdään seuraavat katsastukset:

.1 peruskatsastus, joka tehdään, ennen kuin alus otetaan käyttöön tai ennen kuin E 2 tai E 3 säännön mukainen todistuskirja annetaan ensimmäisen kerran. Tässä katsastuksessa tarkistetaan, että B 1 säännössä edellytetty painolastivesisuunnitelma ja kaikki siihen

SECTION E - SURVEY AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation E-1

Surveys

1 Ships of 400 gross tonnage and above to which this Convention applies, excluding floating platforms, FSUs and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation E-2 or E-3 is issued for the first time. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure,

liittyvät rakenteet, varusteet, järjestelmät, asennukset, järjestelyt ja materiaalit tai prosessit ovat täysin tämän yleissopimuksen vaatimusten mukaisia;

.2 uusintakatsastus hallinnon määrittämin vähintään viiden vuoden väliajoin, paitsi jos sovelletaan E 5 säännön 2, 5, 6, tai 7 kappaletta. Tässä katsastuksessa tarkistetaan, että B 1 säännössä edellytetty painolastivesisuunnitelma ja kaikki siihen liittyvät rakenteet, varusteet, järjestelmät, asennukset, järjestelyt ja materiaalit tai prosessit ovat täysin tämän yleissopimuksen sovellettavien vaatimusten mukaisia;

.3 välikatsastus kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen toista todistuskirjan vuosipäivää tai kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen kolmatta todistuskirjan vuosipäivää. Välikatsastus tehdään yhden 1 kappaleen 4 kohdassa määritetyn vuosikatsastuksen sijasta. Välikatsastuksessa varmistetaan, että painolastiveden käsittelyssä tarvittavat varusteet ja siihen liittyvät järjestelmät ja prosessit ovat täysin tämän liitteen sovellettavien vaatimusten mukaisia, ja että ne ovat hyvässä toimintakunnossa. Välikatsastukset hyväksytään E 2 tai E 3 säännön mukaisesti annettavassa todistuskirjassa;

.4 vuosikatsastus, joka tehdään kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen kutakin vuosipäivää ja johon sisältyy B 1 säännössä edellytettyyn painolastivesisuunnitelmaan liittyvien rakenteiden, mahdollisten varusteiden, järjestelmien, asennusten, järjestelyjen ja materiaalien tai prosessien yleinen tarkastus sen varmistamiseksi, että ne on pidetty kunnossa 9 kappaleen mukaisesti, ja että ne toimivat tyydyttävästi alukselle tarkoitettussa käytössä. Vuosikatsastukset hyväksytään E 2 tai E 3 säännön mukaisesti annettavassa todistuskirjassa;

.5 tilanteen mukaan joko yleinen tai osittainen ylimääräinen katsastus, joka tehdään sen jälkeen, kun rakenteita, varusteita, järjestelmiä, asennuksia, järjestelyjä tai materiaaleja on muutettu, vaihdettu tai merkittävä tavalla korjattu tämän yleissopimuksen täydelliseksi noudattamiseksi. Katsastuksella varmistetaan, että tällainen muutos, vaihto tai merkittävä korjaus on todella tehty siten, että alus on tämän yleissopimuksen vaatimusten mukainen. Tällaiset katsastukset hyväksytään E 2 tai E 3 säännön mukaisesti annettavassa todistuskirjassa.

2 Hallinto ryhtyy asianmukaisiin toimiin niihin aluksiin nähden, joita tämän säännön 1 kappaleen määräykset eivät koske, sen varmistamiseksi, että tämän liitteen asianomaisia määräyksiä noudatetaan.

3 Hallinnon virkamiehet toimittavat tämän

equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention.

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation E-5.2, E-5.5, E-5.6, or E-5.7 is applicable. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the applicable requirements of this Convention.

.3 An intermediate survey within three months before or after the second Anniversary date or within three months before or after the third Anniversary date of the Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4. The intermediate surveys shall ensure that the equipment, associated systems and processes for Ballast Water Management fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

.4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

.5 An additional survey, either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to achieve full compliance with this Convention. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been effectively made, so that the ship complies with the requirements of this Convention. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph 1 in order to ensure that the applicable provisions of this Convention are complied with.

3 Surveys of ships for the purpose of en-

yleissopimuksen määräysten täytäntöönpanoa koskevat alusten katsastukset. Hallinto voi kuitenkin valtuuttaa katsastusten toimitamisen joko tarkoitusta varten nimitetyille katsastajille tai hyväksymilleen laitoksille.

4 Hallinto, joka nimeää katsastajia tai hyväksyy laitoksia suorittamaan katsastuksia ja tarkastuksia 3 kappaleessa kuvatun mukaisesti, ainakin valtuuttaa tarkoitusta varten nimetyn katsastajan tai hyväksytyn laitoksen:

.1 vaatimaan, että katsastuksen kohteena oleva alus noudattaa tämän yleissopimuksen määräyksiä; ja

.2 tekemään katsastuksia ja tarkastuksia, jos sopimuspuolena olevan satamavaltion asiaankuuluvat viranomaiset sitä pyytävät.

5 Hallinto ilmoittaa nimetyille katsastajille ja hyväksytyille laitoksille myöntämiinsä valtuuksiin liittyvät erityiset velvollisuudet ja ehdot järjestölle sekä edelleen tiedotettavaksi sopimuspuolten virkamiehille.

6 Jos hallinto, nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos toteaa, 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 luonnonvaroilta, kyseisen nimetyn katsastajan tai hyväksytyn laitoksen on välittömästi varmistettava, että korjaavia toimia toteutetaan aluksen saattamiseksi vaatimustenkäiseksi. Katsastajalle tai laitokselle ilmoitetaan asiasta välittömästi, ja se varmistaa, että todistuskirjaa ei anneta tai että se tarvittaessa peruutetaan. 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, kyseisen satamavaltion hallitus antaa tälle virkamiehelle, katsastajalle tai laitokselle kaiken tarvittavan avun, jotta ne voivat hoitaa tämän säännön mukaiset velvoitteensa, mukaan lukien 9 artiklassa tarkoitetut toimet.

7 Jos alus joutuu onnettomuuteen tai jos havaitaan vika, joka vaikuttaa merkittävästi aluksen valmiuksiin käsitellä painolastivesiä tämän 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 kappaleen

forcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 3 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to:

.1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and

.2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

5 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties for the information of their officers.

6 When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's Ballast Water Management does not conform to the particulars of the Certificate required under regulation E-2 or E-3 or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall be notified immediately, and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate. If the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in Article 9.

7 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the ability of the ship to conduct Ballast Water Management in accordance with this Convention, the owner, operator or other person in charge of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as

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.

8 Asianomainen hallinto takaa kaikissa tapauksissa, että katsastus on kaiken kattava ja tehokas, ja varmistaa, että kaikki tarvittavat järjestelyt toteutetaan tämän velvoitteen täyttämiseksi.

9 Alus ja sen varusteet, järjestelmät ja prosessit pidetään kunnossa tämän yleissopimuksen määräysten noudattamiseksi, jotta varmistetaan, että alus pysyy kaikilta osin kunnossa voidakseen liikkua merellä aiheuttamatta vahingon vaaraa ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroille.

10 Sen jälkeen kun alukselle on tehty jokin 1 kappaleen 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.

E-2 sääntö

Todistuskirjan antaminen tai hyväksyminen

1 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.

2 Hallinto tai sen asianmukaisesti valtuutettu henkilö tai järjestö antaa todistuskirjat. Hallinto on jokaisessa tapauksessa täysin vastuussa todistuskirjasta.

required by paragraph 1 is necessary. If the ship is in a port of another Party, the owner, operator or other person in charge shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

8 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

9 The condition of the ship and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the provisions of this Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

10 After any survey of the ship under paragraph 1 has been completed, no change shall be made in the structure, any equipment, fittings, arrangements or material associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation E-2

Issuance or Endorsement of a Certificate

1 The Administration shall ensure that a ship to which regulation E-1 applies is issued a Certificate after successful completion of a survey conducted in accordance with regulation E-1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.

2 Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

HE 122/2015 vp

E-3 sääntö

Toisen sopimuspuolen antaman todistuskirjan tai hyväksynnän antaminen

1 Toinen sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja, jos se voi riittäväällä varmuudella todeta, että tämän yleissopimuksen määräyksiä noudatetaan, se antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle todistuskirjan ja tarvittaessa tekee tai valtuuttaa tekemään aluksen todistuskirjaan hyväksymismerkinnän tämän liitteen mukaisesti.

2 Jäljennös todistuskirjasta ja katsastuslauseksesta toimitetaan niin pian kuin mahdollista pyynnön esittäneelle hallinnolle.

3 Näin annettussa todistuskirjassa mainitaan, että se on annettu hallinnon pyynnöstä. Se on yhtä pätevä ja samanarvoinen kuin hallinnon antama todistuskirja.

4 Todistuskirjaa ei anneta alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli.

E-4 sääntö

Todistuskirjan muoto

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 voimassaoloaika ja pätevyys

1 Todistuskirja annetaan hallinnon määrittämälle enintään viiden vuoden ajanjaksolle.

2 Uusintakatsastuksissa:

.1 Kun uusintakatsastus on tehty kolmen kuukauden kuluessa ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymistä, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuspäivän jälkeen enintään viiden vuoden ajan siitä päivästä, jona entisen todistuksen voimassaolo päättyy, sen estämättä mitä 1 kappaleessa määrätään.

.2 Kun uusintakatsastus on tehty voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymisen jälkeen, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuspäivän valmistumispäivästä päivämäärään, johon on enintään viisi vuotta olemassa olevan todistuskirjan voimassaolo-

Regulation E-3

Issuance or Endorsement of a Certificate by Another Party

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.

4 No Certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation E-4

Form of the Certificate

The Certificate shall be drawn up in the official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendix I. If the language used is neither English, French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation E-5

Duration and Validity of the Certificate

1 A Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed five years.

2 For renewal surveys:

.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

ajan päättymispäivästä.

3 Kun uusintakatsastus on tehty yli kolme kuukautta ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymistä, uusi todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta uusintakatsastuksen valmistumispäivästä.

3 Jos todistuskirja on annettu viittä vuotta lyhyemmälle ajanjaksolle, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloa päättymispäivän jälkeen enintään 1 kappaleessa määrättyyn enimmäisjaksoon asti edellyttäen, että E 1 säännön 1 kappaleen 3 kohdassa tarkoitetut katsastukset, joita on sovellettava, kun todistuskirja annetaan viiden vuoden ajaksi, on tehty asianmukaisesti.

4 Jos uusintakatsastus on tehty, eikä uutta todistuskirjaa voida antaa tai toimittaa alukselle ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää, hallinnon valtuuttama henkilö tai laitos voi tehdä voimassa olevaan todistuskirjaan hyväksymismerkinnän, ja tällainen todistuskirja hyväksytään uudelle ajanjaksolle, joka on enintään viisi kuukautta todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä.

5 Jos alus ei todistuskirjan voimassaolon päättyessä ole satamassa, jossa se on määrä katsastaa, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloa, mutta jatkoaika annetaan vain sitä varten, että alus voi jatkaa matkansa katsastussatamaan, ja vain tapauksissa, joissa jatkoaikaa pidetään asianmukaisena ja kohtuullisena. Todistuskirjan voimassaoloa ei pidennetä yli kolmella kuukaudella eikä alus, jolle tällainen jatkoaika on myönnetty, saa katsastussatamaan saapumisen jälkeen lähteä kyseisestä satamasta ilman uutta todistuskirjaa. Kun uusintakatsastus on tehty, uusi todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta siitä päivästä, jona olemassa olevan todistuskirjan voimassaolo ennen myönnettyä jatkoaikaa päättyi.

6 Hallinto voi jatkaa lyhyitä matkoja tekeväälle alukselle myönnetyn todistuskirjan, jonka voimassaoloa ei ole jatkettu tämän säännön edellä mainittujen määräysten mukaisesti, voimassaoloa enintään yhden kuukauden määrääjäksi todistuskirjassa annettusta voimassaolon päättymispäivästä. Kun uusintakatsastus on tehty, uusi todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta siitä päivästä, jona olemassa olevan todistuskirjan voimassaolo päättyi ennen kuin sille myönnettiin jatkoaika.

3 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1, provided that the surveys referred to in regulation E-1.1.3 applicable when a Certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which such extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 Hallinnon määrittämissä erityisolosuhteissa uuden todistuskirjan voimassaolon ei tarvitse alkaa voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä tämän säännön 2 kappaleen 2 kohdassa tai 5 taikka 6 kappaleessa edellytetyllä tavalla. Näissä erityisolosuhteissa uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan uusintakatsastuspäivästä.

8 Jos vuosikatsastus valmistuu ennen E 1 säännössä määritettyä ajanjaksoa:

.1 todistuskirjan vuosipäivämerkintää muutetaan niin, että uusi päivämäärä on enintään kolme kuukautta katsastuksen valmistumispäivän jälkeen;

.2 seuraava E 1 säännössä vaadittava vuosi tai välikatsastus toimitetaan kyseisen säännön edellyttämien väliajoin uutta vuosipäivää käyttäen; ja;

.3 voimassaolon päättymispäivä voi säilyä ennallaan edellyttäen, että yksi tai tarvittaessa useampi vuosikatsastus tehdään siten, että E 1 säännössä määrätyt katsastusten enimmäisväliajat eivät ylity.

9 E-2 tai E-3 säännön mukaisesti annettu todistuskirja lakkaa olemasta voimassa kaikissa seuraavissa tapauksissa:

.1 jos tämän yleissopimuksen noudattamiseksi tarvittavia rakenteita, varusteita, järjestelmiä, asennuksia, järjestelyjä tai materiaaleja muutetaan, ne vaihdetaan tai niitä korjataan merkittävällä 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.

.3 jos asianomaisia katsastuksia ei ole toimitettu niiden ajanjaksojen puitteissa, joista E 1 säännön 1 kappaleessa määrätään; tai

.4 jos todistuskirjaan ei ole tehty hyväksymismerkintää E 1 säännön 1 kappaleen mukaisesti.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual survey is completed before the period specified in regulation E-1, then:

.1 the Anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation E-1 shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new Anniversary date;

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation E-1 are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation E-2 or E-3 shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to comply fully with this Convention is changed, replaced or significantly repaired and the Certificate is not endorsed in accordance with this Annex;

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation E-1. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;

.3 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation E-1.1; or

.4 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation E-1.1.

**PAINOLASTIVEDEN KÄSITTELYÄ KOSKEVAN KANSAINVÄLISEN
TODISTUSKIRJAN MALLI**

**PAINOLASTIVEDEN KÄSITTELYÄ KOSKEVA KANSAINVÄLINEN
TODISTUSKIRJA**

Annettu alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä ”yleissopimus”) määräysten perusteella

(maan täydellinen nimi)

.....
hallituksen valtuuttamana

.....
(yleissopimuksen määräysten mukaan asianmukaisesti valtuutetun toimivaltaisen henkilön tai organisaation täydellinen nimi)

Aluksen tunnistetiedot¹

Aluksen nimi

Tunnusnumero tai -kirjaimet.....

Rekisteripaikka

Bruttovetoisuus

IMO-numero²

Rakennusaika

Painolastivesitilavuus (kuutiometreinä)

Tiedot käytety(i)stä painolastiveden käsittelymenetelmästä (-menetelmistä)

Käytetty painolastiveden käsittelymenetelmä

Asennuspäivä (tarvittaessa)

Valmistajan nimi (tarvittaessa)

¹ Aluksen tunnistetiedot voidaan vaihtoehtoisesti esittää vaakasuorasti tekstikehyksissä.
² IMO:n numerointijärjestelmä, jonka järjestö hyväksyi päätöslauselmalla A.600(15).

HE 122/2015 vp

Tärkein/Tärkeimmät tällä aluksella käytettävä(t) painolastiveden käsittelyjärjestelmä(t) on/ovat seuraava(t):

- D-1 säännön mukaisesti
- D-2 säännön mukaisesti
(kuvaus)
- alusta koskee D-4 sääntö.

TÄTEN TODISTETAAN, että:

1 alus on katsastettu yleissopimuksen liitteessä olevan E-1 säännön mukaisesti; ja

2 katsastus osoittaa, että painolastiveden käsittely aluksella on yleissopimuksen liitteen mukaista.

Tämä todistuskirja on voimassa saakka edellyttäen, että yleissopimuksen liitteessä olevan E-1 säännön mukaiset katsastukset tehdään.

Tämän todistuskirjan perustana olevan katsastuksen toimittamispäivämäärä (pp/kk/vvvv)

Annettu
(*Todistuskirjan antamispaikka*)

.....
(*Antamispäivämäärä*)
(*Todistuskirjan antavan asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus*)

.....
(*Antavan viranomaisen sinetti tai leima*)

VUOSI- JA VÄLIKATSASTUKSEN (-KATSASTUSTEN) HYVÄKSYNTÄ

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen liitteessä olevan E-1 säännön mukaisessa katsastuksessa alus on todettu yleissopimuksen asiaankuuluvien määräysten mukaiseksi.

Vuosikatsastus: Allekirjoitus
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka
Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosi-*/välikatsastus*^{*}: Allekirjoitus
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka
Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosi-*/välikatsastus*^{*}: Allekirjoitus
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka
Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus: Allekirjoitus
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka
Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

* Yliviivaa tarpeeton.

**VUOSI-/VÄLIKATSASTUS
E-5 SÄÄNNÖN 8 KAPPALEEN 3 KOHDAN MUKAISESTI**

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen liitteessä olevan E-5 säännön 8 kappaleen 3 kohdan mukaisessa vuosi-/välikatsastuksessa* alus on todettu asiaankuuluvien yleissopimuksen määräysten mukaiseksi.

Allekirjoitus

(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

**HYVÄKSYNTÄ ALLE VIISI VUOTTA VOIMASSA OLEVAN TODISTUSKIRJAN VOIMAS-
SAOLON JATKAMISEKSI
E-5 SÄÄNNÖN 3 KAPPALETTA SOVELLETTAESSA**

Alus on asiaankuuluvien yleissopimuksen määräysten mukainen, ja tämä todistuskirja on yleissopimuksen liitteessä olevan E-5 säännön 3 kappaleen mukaisesti kelpuutettava päteväksi saakka.

Allekirjoitus

(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

**UUSINTAKATSASTUKSEN JÄLKEEN ANNETTAVA HYVÄKSYNTÄ E-5 SÄÄNNÖN
4 KAPPALETTA SOVELLETTAESSA**

Alus on asiaankuuluvien yleissopimuksen määräysten mukainen, ja tämä todistuskirja on yleissopimuksen liitteessä olevan E-5 säännön 4 kappaleen mukaisesti hyväksyttävä saakka.

Allekirjoitus

(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

* Yliviivaa tarpeeton.

**HYVÄKSYNTÄ TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISEKSI KATSASTUSSATA-
MAAN ASTI TAI MÄÄRÄAJAKSI
E-5 SÄÄNNÖN 5 TAI 6 KAPPALETTA SOVELLETTAESSA**

Tämä todistuskirja on yleissopimuksen liitteessä olevan E-5 säännön 5 tai 6* kappaleen mukaisesti hyväksyttävä saakka

Allekirjoitus

(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

**HYVÄKSYNTÄ VUOSIPÄIVÄN SIIRTÄMISEKSI
E-5 SÄÄNNÖN 8 KAPPALETTA SOVELLETTAESSA**

Yleissopimuksen liitteessä olevan E-5 säännön 8 kappaleen mukaisesti uusi vuosipäivä on

Allekirjoitus

(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

Yleissopimuksen liitteessä olevan E-5 säännön 8 kappaleen mukaisesti uusi vuosipäivä on

Allekirjoitus

(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Päiväys

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

*

Yliviivaa tarpeeton.

PAINOLASTIVESIPÄIVÄKIRJAN MALLI

ALUSTEN PAINOLASTIVESIEN JA SEDIMENTTIEN VALVONTAA JA KÄSITTELYÄ KOSKEVA KANSAINVÄLINEN YLEISSOPIMUS

Ajanjakso alkaa: päättyy:

Aluksen nimi

IMO-numero

Bruttovetoisuus

Lippu

Painolastiveden kokonaistilavuus (kuutiometreinä)

Aluksella on painolastivesisuunnitelma.

Kaavio aluksen painolastivesisäiliöistä:

1 Johdanto

Alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen liitteessä olevan B-2 säännön mukaisesti jokaisesta painolastivesiin liittyvästä toimenpiteestä on pidettävä kirjaa. Tällaisia toimenpiteitä ovat muun muassa painolastiveden päästäminen mereen ja toimittaminen vastaanottolaitokseen.

2 Painolastivesi ja painolastiveden käsittely

”Painolastivedellä” tarkoitetaan vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, joita kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumaa, syväystä, vakautta tai kuormitusta. Painolastivettä käsitellään hyväksytyyn painolastivesisuunnitelman mukaisesti ja järjestön laatimat ohjeet³ huomioon ottaen.

3 Merkinnät painolastivesipäiväkirjaan

Painolastivesipäiväkirjaan tehdään merkintä jokaisesta seuraavasta tilanteesta:

3.1 Kun painolastivettä otetaan alukselle:

- .1 Painolastiveden ottamispäivä ja kellonaika sekä sataman tai -laitoksen sijainti (satama tai leveys-/pituuskoordinaatit), syvyys, jos paikka on sataman ulkopuolella
- .2 Otettavan painolastiveden arvioitu tilavuus kuutiometreinä

³ Viitataan alusten painolastivesien käsittelyä ja valvontaa koskevaan, järjestön päätöslauselmalla A.868(20) hyväksymään ohjeistoon, jolla pyritään minimoimaan haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviäminen.

HE 122/2015 vp

- .3 Toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus
- 3.2 Aina kun painolastivettä kierrätetään tai käsitellään painolastiveden käsittelytarkoituksessa:
 - .1 Toimenpiteen päivä ja kellonaika
 - .2 Kierrätettävän tai käsiteltävän painolastiveden arvioitu tilavuus (kuutiometreinä)
 - .3 Onko toimittu painolastivesisuunnitelman mukaisesti
 - .4 Toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus
- 3.3 Kun painolastivettä päästetään mereen:
 - .1 Päästöpäivä, kellonaika ja sataman tai laitoksen sijainti (satama tai leveys- ja pituuskoordinaatit)
 - .2 Päästettävän painolastiveden arvioitu tilavuus kuutiometreinä sekä alukseen jäävä tilavuus kuutiometreinä
 - .3 Onko hyväksyttyä painolastivesisuunnitelmaa noudatettu ennen painolastiveden päästämistä
 - .4 Toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus
- 3.4 Kun painolastivettä toimitetaan vastaanottolaitokseen:
 - .1 Painolastiveden ottamispäivä, kellonaika ja sijainti
 - .2 Painolastiveden poistamispäivä, kellonaika ja sijainti
 - .3 Satama tai laitos
 - .4 Poistettavan tai otettavan painolastiveden arvioitu tilavuus (kuutiometreinä)
 - .5 Onko hyväksyttyä painolastivesisuunnitelmaa noudatettu ennen painolastiveden poistamista
 - .6 Toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus
- 3.5 Painolastiveden tahaton tai muu poikkeuksellinen ottaminen tai poistaminen:
 - .1 Tapahtuman päivä ja kellonaika
 - .2 Satama tai sijainti, jossa alus oli tapahtumahetkellä
 - .3 Poistetun painolastiveden arvioitu tilavuus
 - .4 Olosuhteet, joissa painolastiveden ottaminen, poistaminen, vuotaminen tai häviä-

HE 122/2015 vp

minen tapahtui, tapahtuman syyt ja yleisiä huomautuksia

.5 Onko hyväksyttyä painolastivesisuunnitelmaa noudatettu ennen poistamista

.6 Toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus

3.6 Operatiiviset lisämenettelyt ja yleisiä huomautuksia

4 Painolastivesitilavuus

Aluksella olevan painolastiveden tilavuus tulisi arvioida kuutiometreinä. Painolastivesipäiväkirja sisältää useita viittauksia painolastiveden arvioituun tilavuuteen. Painolastiveden tilavuusarvion tarkkuus on tulkinnanvaraista.

PAINOLASTIVESITOIMENPITEITÄ KOSKEVA PÄIVÄKIRJA

PAINOLASTIVESIPÄIVÄKIRJAN MALLISIVU

Aluksen nimi

Tunnusnumero tai -kirjaimet

Päiväys	Kohde (numero)	Operaatio / vastuullisen päällystön jäsenen allekirjoitus

Päällikön allekirjoitus

APPENDIX I

Form of International Ballast Water Management Certificate

INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

Issued under the provisions of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross Tonnage

IMO number²

Date of Construction

Ballast Water Capacity (in cubic metres)

Details of Ballast Water Management Method(s) Used

Method of Ballast Water Management used

Date installed (if applicable)

Name of manufacturer (if applicable)

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEY(S) ~~HE 122/2015~~

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation E-1 of the Annex to the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

~~HE 123/2015~~
**ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY
IN ACCORDANCE WITH REGULATION E-5.8.3**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation E-5.8.3 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION E-5.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation E-5.3 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until.....

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION E-5.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation E-5.4 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING
THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION E-5.5 OR E-5.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation E-5.5 or E-5.6* of the Annex to the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION E-5.8 APPLIES**

In accordance with regulation E-5.8 of the Annex to the Convention the new Anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation E-5.8 of the Annex to the Convention the new Anniversary date is

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

FORM OF BALLAST WATER RECORD BOOK

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND
MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS**

Period From: To:

Name of Ship

IMO number

Gross tonnage

Flag

Total Ballast Water capacity (in cubic metres)

The ship is provided with a Ballast Water Management plan

Diagram of ship indicating ballast tanks:

1 Introduction

In accordance with regulation B-2 of the Annex to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, a record is to be kept of each Ballast Water operation. This includes discharges at sea and to reception facilities.

2 Ballast Water and Ballast Water Management

“Ballast Water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability, or stresses of a ship. Management of Ballast Water shall be in accordance with an approved Ballast Water Management plan and taking into account Guidelines³ developed by the Organization.

3 Entries in the Ballast Water Record Book

Entries in the Ballast Water record book shall be made on each of the following occasions:

3.1 When Ballast Water is taken on board:

- .1 Date, time and location of port or facility of uptake (port or lat/long), depth if outside port
- .2 Estimated volume of uptake in cubic metres

³ Refer to the Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens adopted by the Organization by resolution A.868(20).

HE 122/2015 vp

- .3 Signature of the officer in charge of the operation.
- 3.2 Whenever Ballast Water is circulated or treated for Ballast Water Management purposes:
- .1 Date and time of operation
 - .2 Estimated volume circulated or treated (in cubic metres)
 - .3 Whether conducted in accordance with the Ballast Water Management plan
 - .4 Signature of the officer in charge of the operation
- 3.3 When Ballast Water is discharged into the sea:
- .1 Date, time and location of port or facility of discharge (port or lat/long)
 - .2 Estimated volume discharged in cubic metres plus remaining volume in cubic metres
 - .3 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
 - .4 Signature of the officer in charge of the operation.
- 3.4 When Ballast Water is discharged to a reception facility:
- .1 Date, time, and location of uptake
 - .2 Date, time, and location of discharge
 - .3 Port or facility
 - .4 Estimated volume discharged or taken up, in cubic metres
 - .5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
 - .6 Signature of officer in charge of the operation
- 3.5 Accidental or other exceptional uptake or discharges of Ballast Water:
- .1 Date and time of occurrence
 - .2 Port or position of the ship at time of occurrence
 - .3 Estimated volume of Ballast Water discharged

- .4 Circumstances of uptake, discharge, escape or loss, the reason therefore and general remarks.
- .5 Whether approved Ballast Water Management plan had been implemented prior to discharge
- .6 Signature of officer in charge of the operation

3.6 Additional operational procedure and general remarks

4 Volume of Ballast Water

The volume of Ballast Water on board should be estimated in cubic metres. The Ballast Water record book contains many references to estimated volume of Ballast Water. It is recognized that the accuracy of estimating volumes of ballast is left to interpretation.

RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

SAMPLE BALLAST WATER RECORD BOOK PAGE

Name of Ship:

Distinctive number or letters

Date	Item (number)	Record of operations/signature of officers in charge

Signature of master