

Hallituksen esitys Eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan hyväksymisestä sekä laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan. Muutospöytäkirja hyväksyttiin Lontoossa syyskuussa 1997 pidetyssä diplomaattikonferenssissa. Sillä lisättiin sopimukseen uusi VI liite, joka sisältää määräyksiä alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Suomi allekirjoitti muutospöytäkirjan kesäkuussa 1998. Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös laki muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Esityksessä ehdotetaan edelleen aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettua lakia muutettavaksi siten, että lakiin lisättäisiin muutospöytäkirjan hyväksymisen edellyttämät säännökset aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Esitys liittyy eduskunnalle huhtikuussa

2004 annettuun hallituksen esitykseen laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin sen sopimuspuoliksi on tullut vähintään 15 valtiota, joiden kauppalaivastojen yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 50 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, eli 19 päivänä toukokuuta 2005. Muutospöytäkirja tulee tuolloin voimaan myös Suomen osalta, jos Suomi tallettaa hyväksymiskirjansa ennen mainittua ajankohtaa. Muutospöytäkirjan voimaansattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella ja toinen laki valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin muutospöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan, elleivät EY:n säädökset tai muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet edellytä jälkimmäisen lain osalta aikaisempaa voimaantuloa.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Nykytila.....	4
1.1. Kansainvälinen kehitys	4
1.2. Euroopan yhteisön lainsäädäntö	4
1.3. Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
1.4. Nykytilan arviointi	6
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	6
2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	6
2.2. Keskeiset ehdotukset	7
3. Esityksen vaikutukset.....	7
3.1. Taloudelliset vaikutukset.....	7
3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	7
3.3. Ympäristövaikutukset	7
4. Asian valmistelu	8
4.1. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan neuvottelut.....	8
4.2. Asian valmistelu Suomessa	8
5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	8
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	9
1. Vuoden 1997 muutospöytäkirja ja sen liite VI liitteen lisäämisestä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan	9
1.1. Vuoden 1997 muutospöytäkirja.....	9
1.2. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liite.....	9
I luku. Yleistä	9
II luku. Katsastus, vahvistus ja valvonta.....	10
III luku. Alusten päästöjen valvontavaatimukset	10
2. Lakiehdotusten perustelut	13
2.1. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	13
2.2. Laki aluksista aiheuttuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta	14
3 a luku. Aluksista aiheuttuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen	14
3. Tarkemmat säännökset ja määräykset	17
4. Voimaantulo	17
5. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	17
5.1. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	17
5.2. Käsittelyjärjestys.....	19

LAKIEHDOTUKSET	20
alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	20
aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta	21
MUUTOSPÖYTÄKIRJAN TEKSTI	24
LIITE 1	73
RINNAKKAISTEKSTI	73
aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta	73
LIITE 2	77
ASETUSLUONNOS	77
aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun asetuksen muuttamisesta	77

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Kansainvälinen kehitys

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (SopS 51/1983), jäljempänä *Marpol 73/78 –yleissopimus*, tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan 2 päivänä lokakuuta 1983. Yleissopimus sisältää määräyksiä öljystä ja öljyisistä seoksista, irtolastina kuljetettavista nestemäisistä aineista, meriympäristölle vaarallisista pakatuista aineista sekä aluksista tulevista kiinteistä jätteistä ja käymäläjätteistä aiheutuvan merellisen ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi. Yleissopimuksen päästörajoitukset ovat tiukempia yleissopimuksessa määritellyillä erityisalueilla, kuten Itämeren alueella. Yleissopimus sisältää määräyksiä myös aluksia koskevista teknisistä vaatimuksista sekä täytöntöönpano- ja tarkastusjärjestelmän, jossa lippu-, ranta- ja satamavaltiot toimivat yhteistyössä.

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa alettiin 1980-luvun lopulla valmistella *Marpol 73/78 -yleissopimuksen* muutosta, jolla sopimukseen sisällytettäisiin määräykset aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. IMO:ssa tehdyn valmistelutyön jälkeen sopimuspuolten konferenssissa hyväksyttiin syyskuussa 1997 vuoden 1997 muutospöytäkirja ja sen liite VI liitteen lisäämisestä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan, jäljempänä *vuoden 1997 muutospöytäkirja*. Se sisältää määräykset alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan 19 päivänä toukokuuta 2005. Siihen oli elokuun 2004 loppuun mennessä sitoutunut 16 valtio-

ta. Euroopan unionin neuvosto ja komissio ovat kehottaneet kaikkia EU:n jäsenvaltioita liittymään mahdollisimman nopeasti pöytäkirjan sopimuspuoliksi.

Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteessä muun muassa kielletään otsonikerrosta heikentävien aineiden tahalliset päästöt ja otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävien uusien laitteiden asentaminen aluksiin. Liitteessä asetetaan myös typen oksidien päästörajoituksia aluksiin asennettaville uusille dieselmootoreille. Aluksissa käytettävien polttoöljyjen rikkipitoisuudelle asetetaan maailmanlaajuinen 4,5 painoprosentin raja. Liitteessä on myös määräykset erityisistä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueista, joilla sovelletaan tiukempia rajoituksia (rikkipitoisuusraja 1,5 painoprosenttia). Itämeren alue hyväksyttiin konferenssissa tällaiseksi valvonta-alueeksi. IMO:ssa on tämän jälkeen päätetty periaatteessa myös Pohjanmeren ja Englannin kanaalin julistamisesta tällaiseksi valvonta-alueeksi. Liite sisältää lisäksi määräyksiä jätteiden polttamisesta aluksissa. Siinä muun muassa kielletään tiettyjen aineiden polttaminen kokonaan. Liitteessä on myös määräyksiä sopimuspuolten velvollisuudesta järjestää vastaanottojärjestelmiä otsonikerrosta heikentäviä aineita ja alusten pakokaasujen puhdistusjätteitä varten. Lisäksi määrätään liitteen määräysten noudattamisen varmistamiseksi aluksille suoritettavista tarkastuksista sekä kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan antamisesta aluksille.

1.2. Euroopan yhteisön lainsäädäntö

Euroopan yhteisössä on useiden direktiivien avulla säännelty rikin oksidipäästöjä, tiettyjen polttoaineiden rikkipitoisuutta sekä asetettu ulkoilman rikkioksidipitoisuudelle raja-arvot. Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY,

jäljempänä *rikkipitoisuusdirektiivi*, rajoitetaan Euroopan yhteisön alueella käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuus 1,00 painoprosenttiin ja kaasuöljyjen, mukaan lukien meriliikenteessä käytettävät kaasuöljyt, rikkipitoisuus 0,20 painoprosenttiin ja vuoden 2008 alusta lukien 0,10 painoprosenttiin. Direktiiviä ei sovelleta meriliikenteessä käytettäviin raskaisiin polttoöljyihin eli niin sanottuihin bunkkeriöljyihin.

Euroopan yhteisöjen komissio on antanut marraskuussa 2002 tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle Euroopan unionin strategiasta merialuksista peräisin olevien ilmakehään joutuvien päästöjen vähentämiseksi (KOM (2002) 595 lopullinen). Strategiasssa komissio esittää useita tavoitteita aluksista ilmaan joutuvien päästöjen vähentämiseksi. Tavoitteiden saavuttamiseksi komissio on samalla antanut ehdotuksen rikkipitoisuusdirektiivin muuttamisesta siten, että sen soveltamisalaan tulisi myös meriliikenteessä käytettävä raskas polttoöljy. Direktiiviehdotuksella saatettaisiin myös voimaan uusi rikkipitoisuusraja, enintään 1,5 painoprosenttia, kaikille Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa käytettäville polttoaineille. Tämä raja-arvo olisi sama raja-arvo, josta on sovittu vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteessä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueille. Ehdotettua rajaa sovellettaisiin 12 kuukauden kuluttua direktiivin voimaantulosta tai 12 kuukauden kuluttua vuoden 1997 muutospöytäkirjan voimaantulosta, aikaisemmasta ajankohdasta lukien. Ehdotetulla muutoksella pyritään myös vahvistamaan 1,5 painoprosentin rikkipitoisuusraja kaikille meriliikenteen polttoaineille, joita käytetään yhteisön satamiin ja satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa. Lisäksi ehdotuksella pyritään varmistamaan, että enintään 1,5 painoprosenttia rikkiä sisältävää polttoainetta on käytettävissä kaikissa EU:n jäsenmaissa.

Valtioneuvosto on lähettänyt eduskunnalle direktiiviehdotuksesta kirjelmän (U 84/2002 vp). Liikenne- ja viestintävaliokunta on antanut asiasta lausunnon (LiVL 26/2002 vp). Direktiiviehdotuksen käsittely on vielä kesken EU:n toimielimissä.

Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista kielloista ja rajoituksista on säädetty

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella otsonikerrosta heikentävistä aineista (EY) N:o 2037/2000. Asetuksen II luku sisältää säännökset valvottavien aineiden vähennysaikataulusta.

1.3. Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö

Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979), jäljempänä *alusjätelaki*, tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa vesien pilaantumista kieltämällä vahingollisten aineiden päästäminen aluksesta veteen. Laissa kielletään öljyn tai öljypitoisen seoksen sekä vaarallisten nestemäisten aineiden samoin kuin käymäläjätteiden päästäminen veteen Suomen vesialueella ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Laissa kielletään myös kiinteän jätteen poistaminen aluksesta veteen Suomen vesialueella ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Laki sisältää säännökset satamien velvollisuudesta huolehtia siitä, että satamissa on riittävät vastaanottolaitteet öljypitoisten jätteiden ja seosten, vaarallisia nestemäisiä aineita sisältävien jätteiden ja seosten sekä käymäläjäteveden ja kiinteän jätteen vastaanottamiseksi aluksilta.

Tarkemmat säännökset sekä poikkeukset alusjätelain päästökielloista on annettu aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetulla asetuksella (635/1993), jäljempänä *alusjäteasetus*.

Alusjätelain ja -asetuksen säännökset perustuvat muun muassa Marpol 73/78 -yleissopimukseen. Kun Marpol 73/78 -yleissopimuksen määräysten on katsottu Suomessa edellyttävän niiden saattamista osaksi asiasisältöistä lainsäädäntöä, tällaiset määräykset on sisällytetty alusjätelakiin ja -asetukseen.

Alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki (370/1995), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, sisältää säännökset alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten valvonnasta. Alusturvallisuuden käsitteeseen kuuluu muun muassa aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäiseminen. Alusturvallisuuslakia sovelletaan aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyi-

hin kohdistuvaan valvontaan ja siihen liittyvään tarkastukseen ja muihin toimenpiteisiin Suomen vesialueella ja suomalaisen aluksen osalta myös sen ulkopuolella. Alusjätelaki sisältää puolestaan säännökset päästöjen valvonnasta, näytteiden otosta öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi sekä aluksen matkan keskeyttämisestä liikenne rajoituksen toimeenpanemiseksi.

Ympäristönsuojelulakia (86/2000) sovelletaan muun muassa toimintaan, josta aiheutuu tai saattaa aiheutua ympäristön pilaantumista. Lain 2 §:n mukaan lakia ei sovelleta toimintaan, josta säädetään alusjätelaissa. Ympäristönsuojelulain mukaan valtioneuvosto voi asetuksella säätää aineen, valmisteen tai tuotteen valmistuksen, maahantuonnin, markkinoille luovuttamisen, maastaviennin, luovuttamisen tai käytön rajoittamisesta tai kieltämisestä. Lisäksi voidaan valtioneuvoston asetuksella säätää valmistettavan, maahan tuotavan, markkinoille luovutettavan, maastavietävän tai käytettävän aineen, valmisteen tai tuotteen koostumuksesta sekä merkitsemisestä.

Ympäristönsuojelulain nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella raskaan polttoöljyn ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta (766/2000) on rajoitettu Suomessa käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuus yhteen painoprosenttiin, Suomessa käytettävän kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kevyen polttoöljyn rikkipitoisuus 0,20 painoprosenttiin ja vuoden 2004 alusta lukien 0,10 painoprosenttiin. Meriliikenteessä käytettävän kevyen polttoöljyn rikkipitoisuusmääräystä ei sovelleta Suomen ja Euroopan yhteisön ulkopuolisen valtion väliseen meriliikenteeseen. Asetuksen rikkipitoisuusmääräyksiä ei sovelleta meriliikenteessä käytettävään raskaaseen polttoöljyyn eli niin sanottuun bunkkeriöljyyn. Asetuksella on pantu täytäntöön vuoden 1999 rikkipitoisuusdirektiivi.

Otsonikerrosta heikentävistä aineista säädetään niistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2037/2000 lisäksi kansallisesti valtioneuvoston päätöksellä otsonikerrosta heikentävistä aineista (262/1998). Valtioneuvoston päätös on annettu ilmansuojelulain (67/1982) ja kemikaalilain (744/1989) sekä jätelain (1072/1993)

nojalla. Ilmansuojelulaki on kumottu ympäristönsuojelulaille. Ympäristönsuojelulainsäädännön voimaansaattamisesta annetun lain (113/2000) 3 §:n mukaan muun muassa ilmansuojelulain nojalla annetut valtioneuvoston päätökset jäävät voimaan, kunnes ympäristönsuojelulain nojalla toisin säädetään.

1.4. Nykytilan arviointi

Suomessa voimassa olevassa lainsäädännössä on jo annettu otsonikerrosta heikentävien aineiden käyttöä koskevia säännöksiä, jotka koskevat myös aluksia. Muun muassa haloneita ei saa enää käyttää aluksilla sammutusaineena. Sen sijaan alusten pakokaasupäästöjä koskevia säännöksiä ei Suomen lainsäädännössä vielä ole. Aluksilla käytetään polttoaineena yleisesti raskasta polttoöljyä, eikä valtioneuvoston asetus raskaan polttoöljyn ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta koske meriliikenteessä käytettävää raskasta polttoöljyä. Voimassa olevaan lainsäädäntöön tulee näin ollen lisätä säännökset alusten pakokaasupäästöjen rajoittamisesta sekä aluksilla käytettävän polttoaineen laadusta.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Hyväksymällä vuoden 1997 muutospöytäkirjan Suomi sitoutuu muutospöytäkirjan määräyksiin. Muutospöytäkirjan tavoitteena on ehkäistä ja valvoa alusten aiheuttamaa ilman pilaantumista. Esityksessä ehdotetuilla alusjätelain muutoksilla on tarkoitus muuttaa lain säännöksiä siten, että Suomi voisi hyväksyä vuoden 1997 muutospöytäkirjan. Esitys sisältää myös ehdotuksen blankettilaiksi, jolla saatetaan voimaan vuoden 1997 muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Tavoitteena on ehdotettujen säännösten avulla ehkäistä ja vähentää alusten aiheuttamaa ilman pilaantumista. Ehdotetut säännökset mahdollistavat aluksista ilmaan ja veteen tapahtuvien pakokaasujen ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden haitallisten päästöjen rajoittamisen ja valvonnan.

2.2. Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että alusjätelakiin tehdään vuoden 1997 muutospöytäkirjan hyväksymisen edellyttämät muutokset. Lain soveltamisalaa laajennettaisiin koskemaan myös aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä. Tästä johtuen lain nimike ehdotetaan muutettavaksi niin, ettei nimikkeessä enää viitattaisi aluksista aiheutuvaan vesien pilaantumiseen, vaan laajemmin ympäristön pilaantumiseen.

Alusjätelain 1 §:n 2 momentin päästökieltoalueella ehdotetaan täydennettäväksi ilmaa pilaavien aineiden päästökiellolla. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 a luku aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä, jonka säännösten nojalla voidaan tiukentaa ja rajoittaa ilmaa pilaavien aineiden päästöjä aluksista veteen ja ilmaan. Koska vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen määräykset ovat luonteeltaan hyvin teknisiä, tarkoituksena olisi sisällyttää lakiin säännökset, joiden nojalla valtioneuvosto voisi asetuksella säätää liitteen alaan kuuluvista asioista, kuten aluksissa käytettävästä polttoaineesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin lisäksi antaa EY:n lainsäädännöstä tai muista kansainvälisistä sopimusvelvoitteista johtuvien edellytyksien muita säännöksiä aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Lisäksi 3 a lukuun ehdotetaan sisällytettäväksi säännökset satamien vastaanottolaitteista otsonikerrosta heikentäville aineille ja alusten pakokaasujen puhdistusjätteille.

Alusjätelain voimassa olevassa 26 a §:ssä säädetään jätteenpolttokiellosta Suomen vesialueella. Sen lisäksi ehdotetaan jätteiden polttamista rajoitettavan Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisissa aluksissa myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi vuoden 1997 muutospöytäkirjan sekä lain sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Suomessa ei ole tehty selvitystä alusten ri-

kin ja typen oksidipäästöjen rajoittamisesta seuraavista kustannuksista. Alusten polttoaineen rikkipitoisuutta koskevat määräykset aiheuttavat jonkin verran kustannuksia suomalaiselle rahtialusliikenteelle niiden liikennöidessä Itämerellä ja Pohjanmerellä. Määräykset ovat kuitenkin globaaleja eli ne koskevat kaikkia mainituilla alueilla liikennöiviä aluksia. Typen oksidipäästöjä koskevat määräykset eivät aiheuta lisäkustannuksia varustamoelinkeinoille, koska suuret dieselmootorivalmistajat ovat rakentaneet uudet moittorit täyttämään vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen määräykset jo vuodesta 2000 alkaen.

Otsonikerrosta heikentävien aineiden osalta EY-lainsäädäntö ja kansallinen lainsäädäntö ovat jo voimassa, joten tältä osin elinkeinoille ei aiheudu lisäkustannuksia.

3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia.

3.3. Ympäristövaikutukset

Alusten rikin ja typen oksidipäästöt vaikuttavat happamoitumiseen ja lisäävät happamoittavan kriittisen kuormituksen ylityksiä. Kriittiset kuormitukset vaihtelevat ekosysteemien mukaan. Pohjoisessa ekosysteemit ovat herkempiä happamoitumiselle kuin eteläisessä Euroopassa. Mallintamisella on voitu arvioida, että meriliikenteen osuus happamoittavan kriittisen kuormituksen ylityksistä on yli 50 prosenttia useimmilla Pohjanmeren rannikkoalueilla ja Itämeren rannikolla Saksassa, Puolassa sekä laajoilla alueilla eteläistä Suomea ja Ruotsia.

Lisäksi alusten rikin ja typen oksidipäästöt aiheuttavat 20—30 prosenttia ilmakehässä kaasumaisista yhdisteistä syntyvien hiukkasten pitoisuuksista useilla rannikkoalueilla. Nämä epäsuorat, samoin kuin suorat, hiukkaspäästöt vaikuttavat myös ihmisten terveyteen.

Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT on laatinut LIPASTO-laskentajärjestelmän, jonka avulla lasketaan ilma-, vesi-, rautatie- ja tieliikenteen haitalliset pakokaasupäästöt vuosittain. Järjestelmän MEERI-

laskentajärjestelmä kattaa suomalaisiin satamiin suuntautuvan ja niistä lähtevän vesiliikenteen päästöt. Laskenta-alueeseen kuuluvat sekä rannikon satamat että sisävesisatamat. Vuoden 2002 laskentatietojen mukaan vesiliikenteen osuus liikenteen rikin oksidipäästöistä (SO_x) oli yli 96 prosenttia. Tämä johtuu siitä, että maaliikenteessä polttoaineiden rikkipitoisuutta on määräysten avulla huomattavasti alennettu. Myös liikenteen tyypin oksidipäästöistä (NO_x) vesiliikenteen osuus oli merkittävä, hiukan alle 50 prosenttia. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen määräyksillä pyritään vähentämään juuri näitä haitallisia päästöjä.

4. Asian valmistelu

4.1. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan neuvottelut

IMO:ssa tehdyn valmistelutyön jälkeen Marpol 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolten konferenssissa syyskuussa 1997 hyväksyttiin vuoden 1997 muutospöytäkirja. Se oli avoinna allekirjoittamista varten IMO:ssa 1 päivästä tammikuuta 1998 31 päivään joulukuuta 1998. Suomi allekirjoitti pöytäkirjan hyväksymisvaraamin kesäkuussa 1998.

4.2. Asian valmistelu Suomessa

Pöytäkirjan allekirjoittamista varten liikenneministeriö järjesti tammikuussa 1998 merenkulku- ja ympäristöviranomaisille ja keskeisille etujärjestöille lausuntokierroksen siitä, tulisiko Suomen allekirjoittaa vuoden 1997 muutospöytäkirja. Kaikki tahot pitivät

tärkeänä paitsi pöytäkirjan allekirjoittamista, myös sen ratifioimista.

Nyt eduskunnalle annettava esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön ja Merenkululaitoksen kanssa. Luonnoksesta hallituksen esitykseksi on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, kauppaja teollisuusministeriöltä, Suomen ympäristökeskukselta, Merenkululaitokselta, Rajavartiolaitokselta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarföreningiltä, Rahtialusyhdistykseltä, Suomen Matkustajalaivat ry:ltä, ESL-Shipping Oy:ltä, Suomen Satamaliitolta, Suomen Laivanpäälystöliitolta, Suomen Konepäälystöliitolta, Suomen Merimies-Unionilta, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitolta, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitolta, Wärtsilä Diesel Ltd:ltä ja Ahvenanmaan maakuntahallitukselta.

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Eduskunnalle on 23 päivänä huhtikuuta 2004 annettu hallituksen esitys laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 53/2004 vp). Säännösehdotukset on tässä esityksessä pyritty saattamaan yhdenmukaiseksi talousvyöhykkeen perustamista koskevan esityksen kanssa. Tässä tarkoituksessa esityksessä ehdotetut aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat toimenpiteet on ulotettu soveltuvin osin myös Suomen talousvyöhykkeelle.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Vuoden 1997 muutospöytäkirja ja sen liite VI liitteen lisäämisestä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan

1.1. Vuoden 1997 muutospöytäkirja

1—4 artikla. Vuoden 1997 muutospöytäkirjalla muutetaan Marpol 73/78 -yleissopimusta (muutospöytäkirjan 1 artikla) lisäämällä siihen VI liite ”Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi”, jonka teksti on pöytäkirjan liitteessä (2 artikla). Marpol 73/78 -yleissopimusta ja vuoden 1997 muutospöytäkirjaa luetaan ja tulkitaan pöytäkirjan sopimuspuolten välillä yhtenä ainoana asiakirjana (3 artikla). Pöytäkirjan 4 artikla sisältää tulkintasäännön Marpol 73/78 -yleissopimuksen muuttamista koskevasta 16 artiklasta.

5—9 artikla. Artiklat sisältävät tavanomaiset määräykset pöytäkirjan allekirjoittamisesta, ratifioimisesta ja hyväksymisestä, pöytäkirjaan liittymisestä, sen voimaantulosta, irtisanomisesta, tallettajasta ja todistusvoimaisista kielistä. Muutospöytäkirjan 5 artiklan mukaan vain Marpol 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolet voivat tulla pöytäkirjan sopimuspuoliksi. Pöytäkirja tulee 6 artiklan mukaan voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen sopimuspuoliksi on tullut vähintään 15 valtiota, joiden kauppalaivastojen yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 50 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta.

1.2. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liite

I luku. Yleistä

1 sääntö. Soveltaminen. Liitteen sääntöjä sovelletaan pääsääntöisesti kaikkiin aluksiin. Liitteen 3, 5, 6, 13, 15, 18 ja 19 säännöt sisältävät kuitenkin soveltamisalan rajoituksia.

2 sääntö. Määritelmät. Sääntö sisältää vastaavan rakennusvaiheen, jatkuvan syötön, päästön, uuden asennuksen, typen oksidien teknisen säännösten, otsonikerrosta heikentävien aineiden, jäteöljyn, aluksella tapahtuvan jätteenpolton, aluksella sijaitsevan jätteenpoltouunin, rakennettujen alusten, rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen, säiliöaluksen sekä vuoden 1997 pöytäkirjan määritelmät. Määritelmät vastaavat pääosin muihin Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin sisältyviä määritelmiä.

Päästöllä tarkoitetaan liitteen perusteella valvotun aineen vapautumista aluksesta ilmakehään tai mereen. Typen oksidien teknisellä säännöllä tarkoitetaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolten konferenssissa syyskuussa 1997 päätöslauselmalla 2 hyväksyttyä meridieselmootoreiden typen oksidipäästöjen valvonnan teknistä säännöstöä (NOx Technical Code). Otsonikerrosta heikentävien aineiden määritelmässä viitataan vuonna 1987 tehtyyn Montrealin pöytäkirjaan otsonikerrosta heikentävistä aineista (SopS 66/1988). Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella tarkoitetaan liitteen 14 säännössä lueteltuja alueita, joilla on tarpeen ryhtyä erityisiin toimenpiteisiin rikin oksidipäästöjen vähentämiseksi.

3 sääntö. Yleiset poikkeukset. Liitteen sääntöjä ei sovelleta päästöön, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä. Sääntöjä ei myöskään sovelleta päästöön, joka ai-

heutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, jos päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin eikä aluksen omistaja tai päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

4 sääntö. Samanarvoisuudet. Sopimuspuolen hallinto voi sallia alukseen asennettavan laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka poikkeaa liitteen vaatimuksista, jos tämä on vähintään yhtä tehokas kuin liitteen mukainen laite, aine, väline tai koje. Suomessa hallinto tarkoittaa Merenkulkulaitosta.

II luku. **Katsastus, vahvistus ja valvonta**

5 sääntö. Katsastukset ja tarkastukset. Sääntö sisältää määräykset perus-, määräaikais- ja välikatsastuksista, jotka on toimitettava alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä jokaiselle kiinteälle tai kelluvalla porauslautalle tai muulle alustalle. Hallinnon viranomaisten on suoritettava katsastukset, mutta hallinto voi myös uskoa katsastukset joko tarkoitukseen nimetyille katsastajille tai tunnustamilleen laitoksille eli käytännössä luokituslaitoksille. Suomessa katsastuksista säädetään merilain (674/1994) ja alusjätelain nojalla alusten katsastuksista annetussa asetuksessa (1123/1999), jonka säännöksiä tulee tältä osin täydentää.

6 sääntö. Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan antaminen, 7 sääntö. Toisen hallituksen antama todistuskirja, 8 sääntö. Todistuskirjan voimassaoloaika ja pätevyys. Liitteen 5 säännön mukaisesti suoritettujen katsastuksen jälkeen on annettava kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja kansainvälisessä liikenteessä oleville aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä alustoille ja porauslautoilta, jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten aluevesille tai lainkäyttövaltaan kuuluville alueille. Todistuskirjan kaava on annettu liitteen I lisäyksessä. Todistuskirja on voimassa hallinnon määräämän ajan, joka ei saa olla enempää kuin viisi vuotta. Suomessa todistuskirjojen antamisesta säädetään alusten katsastuksista annetussa asetuksessa,

jota tulee näiltä osin täydentää.

10 sääntö. Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta ja 11 sääntö. Rikkomusten toteaminen ja liitteen täytäntöönpano. Säännöt sisältävät määräykset satamavaltioiden viranomaisten oikeudesta tarkastaa aluksia liitteen toiminnallisten vaatimusten suhteen sekä päästöjen selvittämiseksi. Määräysten soveltamisessa tulee ottaa huomioon alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvontaa koskeva kansainvälinen oikeus, millä viitataan erityisesti YK:n merioikeusyleissopimukseen (SopS 49–50/1996). Suomessa määräysten mukainen valvonta ja toimenpiteet voidaan toteuttaa voimassa olevien alusturvallisuuslain (2 ja 4 luku), alusjätelain (5, 5 a ja 6 §) ja ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annetun asetuksen (325/1997) säännösten nojalla sekä Suomen talousvyöhykkeen osalta hallituksen esityksessä laiksi Suomen talousvyöhykkeestä sekä eräiksi muiksi siihen liittyviksi laeiksi ehdotetun alusjätelain 5 a §:n 2–5 momentin nojalla.

III luku. **Alusten päästöjen valvontavaatimukset**

12 sääntö. Otsonikerrosta heikentävät aineet. Säännössä kielletään kaikki tahalliset otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt. Tahallisiin päästöihin luetaan päästöt, jotka tapahtuvat huollettaessa, korjattaessa tai poistettaessa laitteistoja tai varusteita, mutta ei kuitenkaan otsonikerrosta heikentävän aineen talteenottoon tai kierrätykseen liittyviä minimaalisia päästöjä. Säännössä kielletään myös otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävien uusien laitteiden asentaminen aluksiin, lukuun ottamatta HCFC-yhdisteitä, joille on asetettu siirtymäaika vuoteen 2020 saakka. Säännössä mainitut aineet ja niitä sisältävät laitteet on toimitettava asianmukaisesti vastaanottolaitteisiin, kun niitä poistetaan aluksista.

Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevan EY:n asetuksen II luku sisältää säännökset valvottavien aineiden vähennysaikataulusta. Asetuksen 5 artiklassa säädetään HCFC-yhdisteiden käytön rajoituksista. O-

sonikerrosta heikentävistä aineista annetun valtioneuvoston päätöksen 8 §:ssä kielletään HCFC-yhdisteiden käyttö muissa käyttökohdeissa, paitsi olemassa olevien kylmälaitteiden huoltokäytössä. Vuoden 2000 alusta lähtien on kielletty HCFC-yhdisteitä sisältävien laitteiden valmistaminen. Kiellettyä on myös vuonna 2000 ja sen jälkeen valmistettujen HCFC-yhdisteitä sisältävien laitteiden markkinoille luovuttaminen ja asentaminen. Muiden otsonikerrosta heikentävien aineiden käyttö on valtioneuvoston päätöksellä tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta kielletty. Vuodesta 2000 alkaen CFC-yhdisteitä sisältävien laitteiden markkinoille luovuttaminen on kielletty, eikä laitteita saa huollon yhteydessä täyttää CFC-yhdisteillä. Sammutuslaitteistot eivät saa sisältää haloneita.

Asetuksen IV luku sisältää säännökset päästöjen rajoittamista koskevasta sääntelystä. Asetuksen 16 artiklan (käytettyjen valvottavien aineiden talteenotto) mukaan artiklassa mainitut otsonikerrosta heikentävät aineet, joita on kaupallisissa ja teollisissa jäähdytys- ja ilmastointilaitteissa, liuottimia sisältävissä laitteissa ja palontorjuntalaitteistoissa, on otettava talteen hävitettäväksi, kierrätettäväksi taikka regeneroitaviksi laitteiden huolto- ja kunnossapitotoimenpiteiden aikana tai ennen laitteiden purkua ja käytöstä poistamista. Asetuksen 17 artiklan mukaan ryhdytään kaikkiin toteutettavissa oleviin varotoimiin artiklassa lueteltujen otsonikerrosta heikentävien aineiden vuotojen estämiseksi ja minimoimiseksi näistä laitteista niiden valmistuksen, asentamisen, toiminnan ja huollon aikana.

Otsonikerrosta heikentävistä aineista annetun valtioneuvoston päätöksen 9 §:n mukaan laitteissa ja laitteistoissa lämmönsiirtoaineina tai liuottimina olevat CFC- ja HCFC-yhdisteet sekä käsiammuttimissa, siirrettävissä alkusammutuslaitteissa ja sammutuslaitteistoissa olevat halonit on otettava talteen ja toimitettava hyödynnettäväksi tai käsiteltäväksi jätteenä jätelaissa edellytetyllä tavalla, kun laitteet tai laitteistot poistetaan käytöstä tai kun yhdisteet huolloissa poistetaan laitteista tai laitteistoista. Lisäksi päätöksen 3 §:n mukaan halonit tuli poistaa kiinteistä sammutuslaitoksista 1 päivään tammikuuta 2000 mennessä eräin poikkeuksin. Käsiam-

muttimista halonit tuli poistaa jo aiemmin.

Aluksilla otsonikerrosta heikentäviä aineita voi olla kylmälaitteistoissa ja sammutuslaitteistoissa. EY:n asetus ja valtioneuvoston päätös kattavat 12 säännössä esitetyt määräykset. HCFC-yhdisteiden osalta asetus ja päätös ovat 12 säännön määräyksiä tiukempia. Nykyinen sääntelytaso on tarkoitus säilyttää vuoden 1997 muutospöytäkirjan määräyksistä huolimatta.

13 sääntö. Typen oksidit (NOx). Sääntö sisältää määräykset alusten dieselmoottoreiden typen oksidipäästöjen vähentämiseksi. Typen oksidipäästöjä rajoitetaan dieselmoottorin kierrosluvun mukaan. Määräykset, jotka koskevat vain uusia dieselmoottoreita, eivät edellytä katalysaattoreiden käyttöä, vaan päästöjen vähentäminen on tarkoitus saada aikaan moottoriteknisin keinoin. Määräyksen mukaan sääntöä sovelletaan kaikkiin 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen aluksiin asennettaviin dieselmoottoreihin, joiden lähtöteho on yli 130 kW, sekä moottoreihin, joihin on tehty mainittuna päivänä tai sen jälkeen merkittäviä muutoksia. Käytännössä määräystä ei sovelleta taannehtivasti, joten Suomessa määräys koskee kaikkia vuoden 1997 muutospöytäkirjan voimaantulon jälkeen asennettavia moottoreita sekä moottoreita, joihin tehdään pöytäkirjan voimaantulon jälkeen merkittävä muutos.

14 sääntö. Rikin oksidit (SOx). Aluksista tulevia rikin oksidipäästöjä pyritään rajoittamaan aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuutta alentamalla. Sääntö sisältää sekä aluksiin että polttoaineen toimittajiin kohdistuvia vaatimuksia. Säännössä asetetaan laatuvaatimuksia aluksissa käytettävälle polttoaineelle. Minkään aluksilla käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia. Polttoaineen toimittajan on dokumentoitava polttoöljyn rikkipitoisuus.

Säännössä nimetyillä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla vaatimukset ovat tiukemmat. Näillä valvonta-alueilla käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla korkeintaan 1,5 painoprosenttia tai aluksella on käytettävä sellaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka vähentää päästöt samalle tasolle kuin käytettäessä korkeintaan 1,5 painoprosenttia rikkiä sisältävää polttoainetta (korkeintaan 6,0 g

SO_x/kWh). Valvonta-alueilla noudatettavien erityisvaatimusten osalta sääntöön sisältyy erityinen siirtymäaika. Valvonta-alueilla purjehtivat alukset ovat vapautettuja erityisvaatimuksista ensimmäisten 12 kuukauden aikana pöytäkirjan voimaantulosta tai uuden valvonta-alueen lisäämistä koskevan pöytäkirjan muutoksen voimaantulosta.

Itämeren alue nimettiin Marpol 73/78-yleissopimuksen sopimuspuolten konferenssissa 14 säännön mukaiseksi rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Sen maantieteellinen määritelmä vastaa Marpol 73/78-yleissopimuksen I liitteen mukaista Itämeren alueen määritelmää. IMO:n meriympäristön suojelukomitea hyväksyi 44. istunnossaan maaliskuussa 2000 EU:n jäsenvaltioiden, Norjan ja Euroopan komission tekemän ehdotuksen pohjalta periaatteessa vuoden 1997 muutospöytäkirjan muutoksen, jossa Pohjanmeren alue nimetään 14 säännön mukaiseksi valvonta-alueeksi. Muutos hyväksytään lopullisesti sen jälkeen, kun vuoden 1997 muutospöytäkirja tulee voimaan, ja se tulee voimaan mahdollisimman pian tämän jälkeen.

15 sääntö. Haihtuvat orgaaniset yhdisteet. Jos vuoden 1997 muutospöytäkirjan sopimuspuoli säättää säiliöalusten lastauksessa ja purkamisessa ilmakehään joutuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (volatile organic compounds, VOC) päästöjen rajoittamisesta lainkäyttövaltaansa kuuluvilla alueilla olevissa satamissa tai rannikkonsa edustalla olevissa terminaaleissa, säännösten on oltava 15 säännön mukaisia. Sääntö ei siten velvoita sopimuspuolia rajoittamaan VOC-päästöjä satamissaan, mutta velvoittaa sopimuspuolet noudattamaan IMO:n antamia turvallisuusstandardeja, jos rajoittamistoimenpiteisiin ryhdytään. Satamissa tulee siten olla turvallisuusstandardien mukaiset VOC-päästöjen valvontajärjestelmät sekä haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmät. Sopimuspuolen, joka säättää VOC-päästöjen rajoituksista, tulee ilmoittaa niistä IMO:lle. Suomessa selvitetään erikseen mahdollisuuksia VOC-päästöjen talteenottoon.

16 sääntö. Jätteenpoltto aluksella. Säännön mukaan jätteenpoltto sallitaan aluksilla pääsääntöisesti vain alusten jätteenpolttouuneissa. Aluksille 1 päivänä tammikuuta 2000 tai

sen jälkeen asennettavien jätteenpolttouunien on täytettävä liitteen IV lisäyksessä asetetut vaatimukset ja jätteenpolttouunien tulee olla hallinnon hyväksymiä. Säännössä kielletään lisäksi tiettyjen vaarallisten aineiden polttaminen kokonaan sekä annetaan muun muassa jätteenpolttouunien käyttöohjeita ja henkilökunnan koulutusta koskevia määräyksiä. Käytännössä määräystä ei sovelleta taannehtivasti, joten Suomessa määräys koskee kaikkia vuoden 1997 muutospöytäkirjan voimaantulon jälkeen asennettavia jätteenpolttouuneja.

17 sääntö. Vastaanottolaitteistot. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan sopimuspuolet vastaavat siitä, että alusten korjaussatamissa on riittävät vastaanottolaitteet otsonikerrosta heikentävien aineiden vastaanottoa varten. Lisäksi satamissa, terminaaleissa ja alusten korjaussatamissa on oltava riittävät vastaanottolaitteet pakokaasujen puhdistusjätteiden vastaanottamiseksi hyväksytyistä pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä, kun niiden päästäminen meriympäristöön ei ole 14 säännön mukaisesti sallittua. Vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä.

18 sääntö. Polttoöljyn laatu. Sääntö sisältää aluksille polttotarkoituksiin toimitettavia polttoöljyjä koskevat laatuvaatimukset. Polttoöljyn toimittajan on annettava aluksille toimitettua polttoöljyä koskeva polttoaineen luovutustodistus. Lisäksi vuoden 1997 muutospöytäkirjan sopimuspuolet ottavat vastatakseen siitä, että niiden nimeämät viranomaiset muun muassa pitävät rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista.

Velvollisuus antaa luovutustodistus edellyttää raskaan polttoöljyn ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamista.

Kemikaalilain 32 §:n mukaan terveydelle ja ympäristölle vaarallisten kemikaalien laajamittainen teollinen käsittely ja varastointi on luvanvaraista toimintaa. Vähäistä teollista käsittelyä ja varastointia saa harjoittaa vain tekemällä siitä ennakoilmoituksen kunnan kemikaalivalvontaviranomaiselle. Luvat ja ilmoitukset merkitään lain 58 §:n nojalla pidettävään kemikaalirekisteriin. Kemikaalilaissa säännellään terveydelle ja ympäristölle vaarallisten kemikaalien teollista käsittelyä ja

varastointia. Palo- ja räjähdysvaarallisten kemikaalien teollisen käsittelyn ja varastoinnin säännökset perustuvat räjähdysvaarallisista aineista annettuun lakiin (263/1953). Kemikaalilain ja räjähdysvaarallisista aineista annetun lain nojalla on annettu asetus vaarallisten kemikaalien teollisesta käsittelystä ja varastoinnista (59/1999), jossa on yksityiskohtaisemmat säännökset vaarallisten kemikaalien teollisesta käsittelystä ja varastoinnista.

Elinkeinojen harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 3 §:n mukaan tiettyjen elinkeinojen harjoittamisesta säädetään erikseen lailla tai asetuksella. Tällaista elinkeinon harjoittamista on pykälän 9 kohdan mukaan myös räjähtävien aineiden sekä tulenarkojen öljyjen ja muiden niihin verrattavien tavaroiden valmistus, kuljetus, varastossapito ja myynti. Räjähdysvaarallisista aineista annetun lain 1 §:n mukaan voidaan asetuksella säätää räjähdysaineiden, palavien nesteiden ja kaasujen ynnä muiden niihin verrattavien räjähdysvaarallisten tai itsestään syttyvien aineiden ja tuotteiden sekä räjähdysvaarallisia aineita määrättyissä olosuhteissa muodostavien tuotteiden valmistuksesta, maahan tuonnista, hallussapidosta, myynnistä tai muusta luovutuksesta, kuljetuksesta ja käytöstä sekä laadusta.

Kaupparekisterilain (129/1979) nojalla kaupparekisteriin merkitään elinkeinonharjoittajia koskevat ilmoitukset ja tiedonannot. Ennen elinkeinotoiminnan aloittamista tehdään rekisteriviranomaiselle rekisteriin merkitsemistä varten ilmoitus. Rekisterin tietosisältö on säädetty laissa. Pääsääntöisesti kaikista yritysmuodoista rekisteröidään ainakin yrityksen toiminimi, kotipaikka, toimiala, yrityksen edustajat sekä yrityksen osoite.

Voidaan katsoa, että vuoden 1997 muutospöytäkirjaan sisältyvistä velvoitteista rekisterin pitämiseksi on jo riittävällä tavalla säädetty Suomessa voimassa olevassa lainsäädännössä. Täydentäviä säännöksiä polttoaineen toimittajille asetettavista velvoitteista voidaan antaa räjähdysvaarallisista aineista annetun lain nojalla valtioneuvoston asetuksella.

19 sääntö. Vaatimukset alustoille ja porauslautoille. Säännössä määrätään, missä laajuudessa vuoden 1997 muutospöytäkirjan

liitteen määräyksiä sovelletaan kiinteisiin ja kelluviin alustoihin ja porauslautoihin. Näille annetut poikkeukset vastaavat Marpol 73/78 -yleissopimuksen 2(3)(b)(ii) artiklan mukaisia poikkeuksia. Määräyksen mukaan päästöllä ei tarkoiteta merenpohjan mineraalivarojen tutkimuksessa ja hyödyntämisessä tapahtuvia päästöjä.

Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen lisäyksissä on esitetty kansainvälisen ilmasuojelutodistuskirjan kaava (I lisäys), 13 sääntöön liittyvät dieselmoottoreiden testisyklit ja painotuskertoimet (II lisäys), kriteerit ja menettelytavat rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeämiseksi (III lisäys), aluksella sijaitsevien jätteenpolttouunien tyyppihyväksyntää ja toimintarajoituksia koskevat määräykset (IV lisäys) ja polttoaineen luovutustodistuksen kaava (V lisäys).

2. Lakiehdotusten perustelut

2.1. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälällä ehdotetaan saatettavaksi voimaan ne vuoden 1997 muutospöytäkirjan määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Tähän esitykseen sisältyy myös ehdotus laiksi alusjätelain muuttamisesta. Koska EU:ssa on valmisteilla vastaavaa lainsäädäntöä alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä, voi olla tarpeen saattaa alusjätelain muutos voimaan jo ennen vuoden 1997 muutospöytäkirjan voimaantuloa. Tämän vuoksi alusjätelain muuttamisesta ehdotettavaa lakia ei ole tarkoituksenmukaista yksilöidä voimaansaattamislaki. Pääsäännön mukaisesti ehdotukseen on siten sisällytetty blankettilaki, joka koskee muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

2 §. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen 4 säännön mukaan sopimusvaltion hallinto voi sallia tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka on muu kuin liitteessä vaadittu, tulevan asennetuksi alukseen vaih-

toehtona, jos sellainen laite, aine, väline tai koje on vähintään yhtä tehokas kuin liitteessä vaadittu (samanarvoisuus). Tämän vuoksi ehdotetaan, että Merenkulkulaitos voisi päättää liitteen 4 säännön mukaisista samanarvoisuuksista.

3 §. Lain täytäntöönpanosta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

4 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin vuoden 1997 muutospöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan.

2.2. Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta

Nimike ja 1 § Voimassa olevaa lakia sovelletaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemiseen. Lain soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että sitä sovellettaisiin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisen sijasta laajemmin aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen. Ehdotetusta soveltamisalan laajennuksesta johtuen lain nimike ehdotetaan muutettavaksi vastaavasti.

Voimassa olevan alusjätelain 1 §:n 2 momentti sisältää luettelon aineista, joiden päättäminen veteen on kielletty alusjätelaissa. Luetteloon ehdotetaan lisättäväksi ilmaa pilaavat aineet. Lisäksi päästökiettoluettelo ehdotetaan täydennettäväksi ilmaan tapahtuvilla päästöillä. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jonka mukaan lain soveltamisalaan kuuluisi myös aluksissa käytettävä polttoaine.

3 §. Lain soveltamisalan osalta 1 §:ään ehdotettavan laajennuksen vuoksi ehdotetaan laajennettavaksi myös 3 §:n 1 momenttiin sisältyvää asetuksenantovaltuutta siten, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tarpeellisia säännöksiä mainitussa lainkohdassa luetelluista asioista.

3 a luku. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

Voimassa oleva alusjätelain 4 a luku sisältää jätteen polttamiskieltoa koskevan säännöksen (26 a §). Luku ehdotetaan kumottavaksi ja säännökset aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä sisällytettäväksi kokonaisuudessaan uuteen 3 a lukuun. Samalla 26 a §:n mukainen jätteen polttamiskieltoa koskeva säännös siirrettäisiin uuteen 3 a lukuun 21 e §:ksi.

21 a §. Uudessa 21 a §:ssä ehdotetaan kiellettäväksi aluksista ilmaan tai veteen tapahtuva ilmaa pilaavien aineiden päästäminen vuoden 1997 muutospöytäkirjan, EY:n säädösten tai Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

Uuteen 21 a §:ään ehdotetaan lisäksi otettavaksi säännös, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää aluksista ilmaan tai veteen tapahtuvien ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäisemisestä ja rajoittamisesta, aluksilla käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista, aluksilla käytettävien moottoreiden pakokaasujen puhdistuslaitteistoista sekä aluksella käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista ja polttoaineen luovutustodistuksesta Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Vaatimukset ovat luonteeltaan hyvin yksityiskohtaisia ja teknisiä ja siten myös esimerkiksi teknisen kehityksen myötä muuttumisalttiita. Niistä säätäminen asetuksentasolla olisi siten perusteltua.

Säännökset koskisivat kaikkia aluksia Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisia aluksia myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. YK:n merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan mukaisesti muita kuin Suomen lipun alla purjehtivia aluksia säännökset voisivat Suomen talousvyöhykkeellä koskea vain, jos ne vastaavat IMO:ssa tai yleisessä diplomaattikonferenssissa laadittuja yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä määräyksiä. Lisäksi viattomassa kauttakulussa aluemerellä oleville ulkomaisille aluksille voidaan meriympäristön suojelemiseksi asettaa YK:n merioikeusyleissopimuksen 21 artiklan perusteella vain sellaisia alusten mallia, rakennetta, miehistöä ja varusteita koskevia vaatimuksia, joilla saadaan voimaan yleisesti hyväksytyjä kansain-

välisiä sääntöjä tai määräyksiä. Jos näin ollen esimerkiksi alusten moottoreille asetetut vaatimukset eivät vastaisi IMO:ssa yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä sääntöjä, niitä ei voitaisi Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä panna täytäntöön muiden kuin kyseisiin velvoitteisiin sitoutuneiden valtioiden lipun alla purjehtivien alusten osalta.

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus antaa aluksilta ilmaan tai veteen tapahtuvien ilmaa pilaavien aineiden päästöjen rajoittamista koskevat säännökset vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteeseen sisältyvien määräysten mukaisesti. Säännöksellä pyritäisiin lisäksi varmistamaan se, että EY:n lainsäädännön ja esimerkiksi Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevan vuoden 1992 yleissopimuksen (Sops 2/2000, jäljempänä *Helsingin sopimus*) puitteissa myöhemmin mahdollisesti tehtävät säännökset ja määräykset voitaisiin ottaa huomioon ehdotetun 21 a §:n pykälän nojalla annettavissa säännöksissä.

Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liite sisältää määräykset pakokaasujen (typen- ja rikin oksidit) päästörajoituksista. Typen oksidien päästöjä säännellään liitteessä siten, että aluksiin asennettaville dieselmoottoreille, joiden lähtöteho on yli 130 kW, asetetaan tietyt päästörajoitukset. Päästöjä rajoitetaan dieselmoottoreiden kierrosluvun mukaan. Alusjäteasetukseen olisi tarkoitus sisällyttää säännös alusten dieselmoottoreiden päästörajoituksista sekä säännös moottoreiden tyyppihyväksynnästä. Liite mahdollistaa yksinomaan kotimaanliikenteessä olevien alusten vapauttamisen dieselmoottoreiden päästörajoituksista edellyttäen, että moottorit ovat lippuvaltion hallinnon asettamien vaihtoehtoisten typen oksidien valvontatoimien alaisia.

Rikin oksidipäästöjä säännellään liitteessä asettamalla aluksella käytettävälle polttoaineelle tietyt laatuvaatimukset. Liitteen mukaan minkään aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia. Liitteen mukaisilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla on voimassa tiukemmat määräykset. Itämeren alue on liitteessä nimetty tällaiseksi valvonta-alueeksi. Valvonta-alueilla aluksella käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla korkeintaan 1,5

painoprosenttia tai aluksella on käytettävä sellaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka vähentää päästöt samalle tasolle (korkeintaan 6,0 g SO_x/kWh). Tarkoituksena on, että valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin aluksissa käytettävän raskaan polttoöljyn laatuvaatimuksista liitteen määräysten mukaisesti.

21 b §. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liite sisältää määräykset otsonikerrosta heikentävien aineiden päästörajoituksista. Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista kielloista ja rajoituksista säädetään EY:n asetuksella otsonikerrosta heikentävistä aineista ja valtioneuvoston päätöksellä otsonikerrosta heikentävistä aineista.

EY:n asetus ja valtioneuvoston päätös sisältävät otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevia käyttö- ja päästörajoituksia sekä markkinoille luovuttamiskieltoja. Säännökset kattavat liitteen määräykset eikä liitteen täytäntöönpanon yhteydessä siten ole tarkoitus puuttua otsonikerrosta heikentävien aineiden sääntelyyn. Pykälän 1 momentissa ehdotetaankin säädettäväksi, että otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista säädettäisiin ympäristönsuojelulaisissa tai sen nojalla, jollei asiasta ole säädetty Euroopan yhteisön säädöksissä tai niiden nojalla. Liitteen säännös sallii HCFC-yhdisteitä sisältävät uudet asennukset vuoteen 2020 saakka. Suomen alueella tehtävät asennukset voidaan kieltää myös ulkomaisten alusten osalta kansallisen lainsäädännön perusteella. Tarkoituksena onkin säilyttää HCFC-yhdisteitä sisältävien uusien asennusten kieltä nykyisen lainsäädännön mukaisesti.

Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn laatuvaatimuksista säädetään ympäristönsuojelulain nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella raskaan polttoöljyn ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta. Asetuksen rikkipitoisuusmääräyksiä ei sovelleta meriliikenteessä käytettävään raskaaseen polttoöljyyn eli niin sanottuun bunkkeriöljyyn, jonka laatuvaatimuksista säädettäisiin 21 a §:n 2 momentissa ehdotetun valtuutussäännöksen nojalla. Selvyyden vuoksi tähän pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi viittaus siihen, että otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevien rajoitusten ja kieltojen lisäksi myös Eu-

roopan yhteisöjen jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn laatuvaatimuksista säädetään ympäristönsuojelulaissa ja sen nojalla annettavissa säännöksissä ja määräyksissä, siltä osin kuin asiasta ei ole säädetty Euroopan yhteisön säädöksissä tai niiden nojalla annetuissa päätöksissä ja määräyksissä.

21 c §. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen 15 sääntö sisältää määräykset haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (volatile organic compounds, VOC) päästöjen rajoittamisesta. Säännössä ei kuitenkaan velvoiteta sopimuspuolta rajoittamaan VOC-päästöjä. Jos sopimuspuoli kuitenkin päättää rajoittaa näiden yhdisteiden päästöjä, se on tehtävä vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen mukaisesti ja kielloissa ja rajoituksissa on noudatettava IMO:n turvallisuusstandardeja. Lisäksi säännössä velvoitetaan sopimuspuoli ilmoittamaan IMO:lle VOC-päästöjen rajoituksista. Uuteen 21 c §:ään ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, että VOC-päästöt voidaan kieltää tai niitä voidaan rajoittaa Suomen alueella olevissa satamissa Marpol 73/78 -yleissopimuksen, EY:n säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin lisäksi säätää, missä Suomen satamissa kieltoja tai rajoituksia noudatetaan.

21 d §. Pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi yleiset poikkeukset 21 a—c §:n nojalla annetuista päästörajoituksista. Yleiset poikkeukset perustuvat vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen 3 sääntöön. Päästörajoituksia ei sovellettaisi päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, eikä myöskään päästöihin, jotka aiheutuvat aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta. Viimeksi mainittujen päästöjen osalta edellytetään lisäksi, että kaikkiin kohtuullisiin toimiin on ryhdytty päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi ja ettei laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi. Säännös vastaisi alusjätelain 11 §:ssä öljyn ja 20 §:ssä vaarallisten aineiden päästökiellosta säädettyä yleistä poikkeusta.

21 e §. Voimassa olevan lain 26 a §:ään sisältyvä alusten tavanomaisesta toiminnasta

aiheutuvan jätteen polttamiskieltoa koskeva säännös ehdotetaan siirrettäväksi uudeksi 21 e §:ksi. Kielto koskee Suomen vesialuetta. Se perustuu Helsingin sopimukseen ja on tiukempi kuin mitä vuoden 1997 muutospöytäkirja edellyttää. Suomen vesialueella voidaan asettaa myös ulkomaisille aluksille Marpol 73/78 -yleissopimusta tiukempia vaatimuksia kansallisen lainsäädännön perusteella. Tarkoituksena ei olekaan heikentää aluksilla tapahtuvaa jätteenpoltoa koskevia säännöksiä nykyisestä, vaan säilyttää jätteenpolton täyskielto Suomen aluevesillä nykyisen sääntelyn mukaisesti.

Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteessä sallitaan jätteen polttaminen, mutta vain alusten jätteenpoltouuneissa. Lisäksi kielletään tiettyjen vaarallisten aineiden polttaminen kokonaan. Jätteenpoltouunien tulee olla liitteen vaatimusten mukaisia ja sopimuspuolen hallinnon hyväksymiä. Pykälän 2 momentissa liitteessä asetetut rajoitukset jätteen polttamiselle ulotettaisiin koskemaan kaikkia aluksia Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisia aluksia myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Momentin mukaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen olisi Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisissa aluksissa Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella sallittua ainoastaan aluksen jätteenpoltouuneissa. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin säännökset jätteenpoltouunien teknisistä vaatimuksista liitteen mukaisesti. Suomessa jätteenpoltouunien tyyppi- hyväksyntä on järjestetty laivavarusteista annetulla asetuksella (925/1998). Lisäksi valtioneuvoston asetukseen sisällytettäisiin liitteen mukainen luettelo aineista, joiden polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisessa aluksessa myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kokonaan kielletty.

21 f §. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liite sisältää määräyksen, jonka mukaan sopimuspuolten on huolehdittava siitä, että niiden satamissa on alusten tarpeita vastaavat vastaanottolaitteet otsonikerrosta heikentäviä aineita sekä sellaisia pakokaasujen puhdistusjätteitä varten, joita ei saa päästää veteen. Pakokaasujen puhdistusjätteillä tarkoitetaan alusten polttoaineen rikinpoistolaitteistoista

kertyvää rikinpoistojätettä. Pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi säännökset satamien velvollisuudesta järjestää näiden aineiden vastaanottolaitteet alusten tarpeita vastaavasti.

Otsonikerrosta heikentävistä aineista annettu EY:n asetus (EY) N:o 2037/2000 velvoittaa jäsenmaat muun muassa määrittelemään pätevyysvaatimukset henkilökunnalle, joka tarkastaa yli kolme kiloa kylmäainetta sisältävät kiinteät laitteet vuosittain vuotojen varalta, sekä henkilökunnalle, joka hoitaa otsonikerrosta heikentävien aineiden talteenottoa, kierrätystä, regenerointia ja hävitystä. Suomessa velvoite pätevyysvaatimuksista on pantu täytäntöön lailla ympäristönsuojelulain muuttamisesta (568/2001) ja sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella otsonikerrosta heikentäviä aineita ja eräitä fluorihilivetyjä sisältävien laitteiden huollosta sekä huoltotoimintaa ja jätehuoltoa suorittavien pätevyysvaatimuksista (1187/2001). Otsonikerrosta heikentäviä aineita vastaanottavissa satamissa tulee huolehtia aineiden käsittelyä varten vaadittavien pätevyysvaatimusten hankkimisesta näiden säännösten mukaisesti.

3. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Alusjäteasetukseen sisällytettäisiin tarkemmat säännökset vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen mukaisista päästörajoi- tuksista ja aluksissa käytettävien raskaiden polttoöljyjen laatuvaatimuksista edellä kerrotun mukaisesti. Asetusluonnos on esityksen liitteenä.

4. Voimaantulo

Vuoden 1997 muutospöytäkirja tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin sen sopimuspuoliksi on tullut vähintään 15 valtiota, joiden kauppalaivastojen yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 50 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, eli 19 päivänä toukokuuta 2005. Elokuun 2004 loppuun mennessä muutospöytäkirjaan on sitoutunut 16 valtiota (Azerbaidzan, Bahama, Bangladesh, Barbados, Espanja, Kreikka, Liberia, Marshall-

saaret, Norja, Panama, Ruotsi, Saksa, Samoa, Singapore, Tanska ja Vanuatu). Muutospöytäkirja tulee voimaan myös Suomen osalta 19 päivänä toukokuuta 2005, jos Suomi tallettaa hyväksymiskirjansa ennen mainittua ajankohtaa.

Muutospöytäkirja sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n mukaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Esitykseen liittyvän voimaansaattamislain voimaan tulemiselle on siten saatava itsehallintolain 59 §:n 2 momentin mukaan Ahvenanmaan maakuntapäivien hyväksyminen. Jos Ahvenanmaa hyväksyy voimaansaattamislain, on tästä otettava asianmukainen maininta lain voimaantuloa koskevaan asetukseen.

Esitykseen sisältyvä laki muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ehdotetaan tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun vuoden 1997 muutospöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan. Laki alusjätelain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun vuoden 1997 muutospöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan tai aiemmin, jos EY:n säädökset tai muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet sitä edellyttävät.

5. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

5.1. 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. Perustuslakivaliokunnan mukaan tämä perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen veloitteen määräykset. Valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen veloitteen määräys 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. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp).

Yhteisöoikeuden näkökulmasta vuoden 1997 muutospöytäkirja on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain yhteisön toimivaltaan. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan osalta yhteisön toimivalta perustuu otsonikerrosta heikentävistä aineista annettuun asetukseen (EY) N:o 2037/2000. Asetus on annettu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 175 artiklan 1 kohdan nojalla. Asetuksen hyväksymisellä toimivallan voidaan katsoa siirtyneen jäsenvaltioilta yhteisölle vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen 12 säännön osalta.

Vuoden 1999 rikkipitoisuusdirektiivillä säännellään tiettyjen polttoaineiden rikkipitoisuutta mutta direktiiviä ei sovelleta meriliikenteessä käytettäviin raskaisiin polttoöljyihin. Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen 14 sääntö puolestaan rajoittaa juuri meriliikenteessä käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuutta. Komissio on ehdottanut rikkipitoisuusdirektiivin muuttamista siten, että sen soveltamisalaan lisättäisiin myös meriliikenteessä käytettävä raskas polttoöljy, jonka rikkipitoisuutta rajoitettaisiin vastaavasti kuin vuoden 1997 muutospöytäkirjassa. Muutosehdotus on kuitenkin vielä käsiteltävänä, joten toimivallan voidaan katsoa näiltä osin kuuluvan edelleen jäsenvaltioille.

Vaikka 12 sääntöön sisältyvät kiellot kuuluvat lainsäädännön alaan, eduskunnan hyväksymistoimivalta ei perustuslain tulkintakäytännön mukaan koske yhteisön toimivaltaan kuuluvia sopimuksen osia (PeVL 6/2001 vp). Tähän liittyen merkitystä ei ole sillä, että Marpol 73/78 -yleissopimuksen mukaan vain valtiot voivat olla sopimuspuolia ja että yh-

teisö ei siten voi tulla vuoden 1997 muutospöytäkirjan sopimuspuoleksi. Huolimatta siitä, että Suomi yhdessä unionin muiden jäsenvaltioiden kanssa toimii sitoutumisasiakirjoja jätettäessä myös EU:n puolesta niiltä osin, kuin sopimusmääräykset kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan, eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske tällaisia sopimusmääräyksiä (PeVL 16/2004 vp).

Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen 13 sääntö sisältää määräyksiä typen oksidipäästöjen ja edellä mainittu 14 sääntö määräyksiä rikin oksidipäästöjen vähentämisestä. Liitteen 16 säännössä rajoitetaan aluksilla syntyvän jätteen polttamista. Liitteen 3 säännössä määrätään yleisistä päästökieltojen poikkeuksista lähinnä aluksen turvallisuuteen ja ihmishengen pelastamiseen merellä liittyvissä tapauksissa. Päästökielloista ja niiden poikkeuksista säädetään Suomessa lailla. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Liitteen 10 ja 11 sääntö sisältävät määräyksiä satamavaltioiden viranomaisten oikeudesta toteuttaa toimenpiteitä. Liitteen 10 säännön 1 kappaleen mukaan sopimuspuolen satamassa aluksen on suostuttava asianmukaisesti valtuutettujen viranomaisten tarkastuksiin silloin, kun on selviä perusteita uskoa, ettei aluksella tunneta olennaisia alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä menettelytapoja. Tällaisissa tilanteissa sopimuspuolen on ryhdyttävä toimiin, joilla varmistetaan, ettei alus lähde merelle ennen kuin tilanne on korjattu (2 kappale). Liitteen 11 säännön 2 kappaleen mukaan alus voidaan missä tahansa jonkin sopimuspuolen satamassa tai rannikon edustalla olevassa terminaalissa tarkastaa tuon sopimuspuolen nimeämien tai valtuuttamien viranomaisten toimesta sen selvittämiseksi, onko alus päästänyt mitään liitteessä mainittuja aineita määräysten vastaisesti. Liitteen 18 säännön 5 kappaleen mukaan toimivaltainen viranomaislainen voi tarkastaa aluksella polttoaineen luovutustodistuksen. Suomalaisten ja ulkomaisten alusten tarkastamisesta, tarkastustoimivaltuuksista ja toteutettavista toimenpiteistä säädetään Suomessa alusturvallisuuslaissa ja alusjätelaissa. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Liitteen 11 säännön 3 kappaleen mukaan sopimuspuolten on oltava yhteistoiminnassa

liitteen määräyksiin kohdistuvien rikkomusten toteamiseksi ja määräysten täytäntöönpanemiseksi. Jokainen sopimuspuoli on velvollinen toimittamaan hallinnolle hallussaan olevat todisteet siitä, että alus on päästänyt liitteessä mainittuja aineita liitteen sääntöjen vastaisesti. Tällaisissa menettelyissä on kyse kansainvälisestä oikeusavusta, josta Suomessa on voimassa lainsäädännön määräyksiä. Määräys kuuluu lainsäädännön alaan. Säännön 4 kappaleen mukaan, jos hallinto katsoo kertyneiden todisteiden riittävän oikeudenkäynnin saattamiseksi vireille, sen on huolehdittava, että oikeudenkäyntiin ryhdytään ensi tilassa sen oman lainsäädännön mukaisesti. Määräys vastaa Marpol 73/78 -yleissopimuksen jo voimassa olevia vastaavia määräyksiä. Suomen rikosoikeuden soveltamisalasta säädetään lailla. Rikosoikeudelliseen vastuuseen johtavista teoista tulee perustuslain 8 §:stä johtuen säätää lailla.

Liitteen 17 sääntö edellyttää otsonikerrosta heikentävien aineiden ja pakokaasujen puhdistusjätteiden vastaanottolaitteistojen hankkimista satamiin ja alusten romutuslaitoksiin. Satamille asetettavista velvollisuuksista on säädettävä lailla.

5.2. Käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen velvoitteen tai sen irtisanomisen hyväksymisestä päätetään äänen enemmistöllä. Jos ehdotus velvoitteen hyväksymisestä koskee perustuslakia, se on kuitenkin hyväksyttävä päätöksellä, jota on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Vuoden 1997 muutospöytäkirjan määräykset voidaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja esitykseen sisältyvät lakiehdotukset tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

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

että Eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan Lontoossa 26 päivänä syyskuuta 1997 tehdyn muutospöytäkirjan siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

Koska muutospöytäkirja sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan vuonna 1997 tehdyn muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan (SopS 51/1983) Lontoossa 26 päivänä syyskuuta 1997 tehdyn muutospöytäkirjan, jäljempänä *vuoden 1997 muutospöytäkirja*, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Vuoden 1997 muutospöytäkirjan liitteen 4

säännön mukaisesta laitteiden, aineen, välineen tai kojeen samanarvoisuudesta päättää Merenkululaitos.

3 §

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

4 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

2.

Laki

aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä 16 päivänä maaliskuuta 1979 annetun lain (300/1979) 4 a luvun otsikko ja 26 a §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1417/1994,
muutetaan lain nimike sekä 1 § ja 3 §:n 1 momentti, sellaisena kuin niistä on 3 §:n 1 momentti laissa 433/2000, sekä
lisätään lakiin uusi 3 a luku seuraavasti:

Laki

aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä

1 §

Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi on noudatettava, sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä.

Öljyn, öljypitoisen seoksen, vaarallisen nestemäisen aineen, käymäläjäteveden ja kiinteän jätteen päästäminen aluksesta veteen sekä ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksesta veteen tai ilmaan on kielletty sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

Tätä lakia sovelletaan lisäksi aluksissa käytettävään polttoaineeseen.

3 §

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tarpeellisia säännöksiä suomalaisen aluksen

sekä Suomen satamiin tai satamista tai sisävesialueella liikennöivän ulkomaisen aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä ja käytöstä.

3 a luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

21 a §

Aluksista ilmaan tai veteen tapahtuva ilmaa pilaavien aineiden päästäminen on Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella kielletty siten kuin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn

kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteessä (SopS /) tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) aluksista ilmaan tai veteen tapahtuvien ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäisemisestä ja rajoittamisesta;
- 2) aluksilla käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista;
- 3) aluksilla käytettävien moottoreiden pakokaasujen puhdistuslaitteistoista; sekä
- 4) aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta.

21 b §

Aluksessa käytettäviä otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista sekä Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn laatuvaatimuksista säädetään ympäristönsuojelulaisissa (86/2000) ja sen nojalla annettavissa säännöksissä ja määräyksissä, siltä osin kuin asiasta ei ole säädetty Euroopan yhteisön säädöksissä tai niiden nojalla annetuissa päätöksissä ja määräyksissä.

21 c §

Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksista tapahtuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöt voidaan kieltää tai niitä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevissa satamissa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Valtioneuvos-

ton asetuksella voidaan säätää kielloista ja rajoituksista sekä siitä, missä satamissa rajoituksia tai kielloja tulee noudattaa.

21 d §

Tähän lakiin tai sen nojalla annettuihin säädöksiin sisältyviä ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäisemistä tai rajoittamista koskevia säännöksiä ei sovelleta

- 1) toimiin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;
- 2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

21 e §

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen aluksilla on Suomen vesialueella kielletty.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu vain aluksen jätteenpolttouuneissa. Jätteenpolttouunien teknisistä vaatimuksista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi niistä aineista, joiden polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kokonaan kielletty.

21 f §

Satamissa on oltava riittävät vastaanotto-laitteet vastaanottamaan satamaa käyttävien alusten pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen veteen on alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteen mukaan kiellettyä.

Satamissa, joissa suoritetaan alusten korjauksia, on oltava riittävät vastaanottolaitteet vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta

tulevat otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varusteet niitä alukselta poistettaessa.

Ympäristöministeriö voi asetuksella säätää tarkemmin 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista

laitteista.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 17 päivänä syyskuuta 2004

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

*(Suomennos)***VUODEN 1997****MUUTOSPÖYTÄKIRJA****ALUSTEN AIHEUTTAMAN
MEREN PILAANTUMISEN
EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973
TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN
YLEISSOPIMUKSEEN
MUUTETTUNA SIIHEN
LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978
PÖYTÄKIRJALLA**

TÄMÄN PÖYTÄKIRJAN SOPIMUS-
PUOLET, JOTKA

OVAT alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan sopimuspuolia,

TUNNUSTAVAT tarpeen ehkäistä ja valvoa alusten aiheuttamaa ilman pilaantumista,

OTTAVAT HUOMIOON Rion ympäristö- ja kehitysjulistuksen 15 periaatteen, jossa suositellaan varovaisuusperiaatteen käyttöä ja

KATSOVAT, että tämä päämäärä voidaan parhaiten saavuttaa tekemällä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen, muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, liittävä vuoden 1997 muutospöytäkirja,

OVAT SOPINEET seuraavasta:

1 artikla*Muutettava asiakirja*

Asiakirja, jota tällä pöytäkirjalla muutetaan, on alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus, muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä *yleissopimus*).

PROTOCOL**OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973,
AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING
THERETO**

THE PARTIES TO THE PRESENT
PROTOCOL,

BEING Parties to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

RECOGNIZING the need to prevent and control air pollution from ships,

RECALLING Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development which calls for the application of a precautionary approach,

CONSIDERING that this objective could best be achieved by the conclusion of a Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,

HAVE AGREED as follows:

Article 1*Instrument to be amended*

The instrument which the present Protocol amends is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "Convention").

2 artikla

VI liitteen lisäys yleissopimukseen

Lisätään VI liite nimeltään ”Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi”, jonka teksti esitetään tämän pöytäkirjan liitteessä.

3 artikla

Yleiset velvollisuudet

1. Yleissopimuksen ja tämän pöytäkirjan määräykset on tämän pöytäkirjan sopimuspuolten välillä luettava ja tulkittava yhdessä yhtenä ainoana asiakirjana.

2. Jokainen viittaus tähän pöytäkirjaan on samalla viittaus sen liitteeseen.

4 artikla

Muutosmenettely

Sovellettaessa yleissopimuksen 16 artiklaa VI liitteen ja sen lisäysten muutokseen viittauksen ”yleissopimuksen sopimuspuoleen” katsotaan tarkoittavan viittausta tuon liitteen sitomaan sopimuspuoleen.

LOPPUMÄÄRÄYKSET

5 artikla

Allekirjoitus, ratifioiminen, hyväksyminen ja liittyminen

1. Tämä pöytäkirja on avoinna allekirjoittamista varten Kansainvälisen merenkulkujärjestön (jäljempänä *järjestö*) päämajassa 1 päivästä tammikuuta 1998 31 päivään joulukuuta 1998 ja on sen jälkeen avoinna liittymistä varten. Vain alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä *vuoden 1978 pöytäkirja*) sopimuspuolet voivat tulla tämän pöytäkirjan

Article 2

Addition of Annex VI to the Convention

Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, the text of which is set out in the annex to the present Protocol, is added.

Article 3

General Obligations

1 The Convention and the present Protocol shall, as between the Parties to the present Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2 Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article 4

Amendment procedure

In applying article 16 of the Convention to an amendment to Annex VI and its appendices, the reference to “a Party to the Convention” shall be deemed to mean the reference to a Party bound by that Annex.

FINAL CLAUSES

Article 5

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the “Organization”) from 1 January 1998 until 31 December 1998 and shall thereafter remain open for accession. Only Contracting States to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the “1978 Protocol”) may become Parties to the

sopimuspuoliksi:

- a) allekirjoittamalla sen ilman ratifioimista tai hyväksymistä koskevaa varaumaa; tai
- b) allekirjoittamalla sen ratifioimista tai hyväksymistä koskevin varauksin ja sen jälkeen ratifioimalla tai hyväksymällä sen; tai
- c) liittymällä siihen.

3. Ratifioiminen, hyväksyminen tai liittyminen tapahtuu tallettamalla tätä tarkoittava asiakirja järjestön pääsihteerin (jäljempänä *pääsihteer*i) huostaan.

6 artikla

Voimaantulo

1. Tämä pöytäkirja tulee voimaan kahdenkymmenen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen sopimuspuoliksi tämän pöytäkirjan 5 artiklan mukaisesti on tullut vähintään 15 valtiota, joiden kauppalaivastojen yhteensä laskettu bruttovetoisuus on vähintään 50 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta.

2. Jokainen ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja, joka talletetaan tämän pöytäkirjan voimaantulopäivän jälkeen, tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua tallettamispäivästä.

3. Ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja, joka talletetaan sen päivän jälkeen, jona tämän pöytäkirjan muutoksen katsotaan tulleen hyväksytyksi yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti, koskee tätä muutettua pöytäkirjaa.

7 artikla

Irtisanominen

1. Jokainen tämän pöytäkirjan sopimuspuoli voi irtisanoa tämän pöytäkirjan milloin hyvänsä viiden vuoden kuluttua siitä päivästä, jona tämä pöytäkirja on tullut voimaan sanotun sopimuspuolen osalta.

2. Irtisanominen tapahtuu tallettamalla irtisanomiskirja pääsihteerin huostaan.

present Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

2 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as the "Secretary-General").

Article 6

Entry into force

1 The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article 5 of the present Protocol.

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

3 After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article 7

Denunciation

1 The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation

3. Irtisanominen tulee voimaan kahden-toista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona järjestön pääsihteeri on vastaanottanut irtisanomiskirjan tai irtisanomiskirjassa mahdollisesti määrätyn pitemmän ajanjakson kuluttua.

4. Vuoden 1978 pöytäkirjan irtisanomisen VII artiklan mukaisesti katsotaan sisältävän tämän pöytäkirjan irtisanomisen tämän artiklan mukaisesti. Sellainen irtisanominen tulee voimaan samana päivänä kuin vuoden 1978 pöytäkirjan irtisanominen tulee voimaan tuon pöytäkirjan VII artiklan mukaisesti.

8 artikla

Tallettaja

1. Tämä pöytäkirja talletetaan järjestön pääsihteerin huostaan (jäljempänä tallettaja).

2. Tallettajan tulee:

a) tiedottaa kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan tai liittyneet siihen:

(i) jokaisesta uudesta allekirjoituksesta tai ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta sekä sen päivämäärästä;

(ii) tämän pöytäkirjan voimaantulopäivästä; ja

(iii) tätä pöytäkirjaa koskevan irtisanomiskirjan tallettamisesta ja sen vastaanottopäivästä sekä irtisanomisen voimaantulopäivästä.

b) toimittaa oikeaksi todistetut jäljennökset tästä pöytäkirjasta kaikille tämän pöytäkirjan allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille.

3. Tallettajan tulee tämän pöytäkirjan tullessa voimaan toimittaa siitä oikeaksi todistettu jäljennös Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristölle rekisteröitäväksi ja julkaistavaksi Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

4 A denunciation of the 1978 Protocol in accordance with article VII thereof shall be deemed to include a denunciation of the present Protocol in accordance with this article. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the 1978 Protocol takes effect in accordance with article VII of that Protocol.

Article 8

Depositary

1 The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General (hereinafter referred to as the "Depositary").

2 The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol 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 the present Protocol; and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect.

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3 As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

9 artikla

Kielet

Tämä pöytäkirja on tehty yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä kappaleena ja kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

TEHTY Lontoossa 26 päivänä syyskuuta 1997.

TÄMÄN VAKUUDEKSI ovat allekirjoittaneet hallitustensa asianmukaisesti valtuuttamina allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan.

Article 9

Languages

The present Protocol is established in a single copy in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-sixth day of September, one thousand nine hundred and ninety-seven.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

LIITE

**VI LIITTEEN LISÄÄMINEN ALUSTEN
AIHEUTTAMAN MEREN
PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ
VUONNA 1973 TEHTYYN
KANSAINVÄLISEEN YLEIS-
SOPIMUKSEEN, MUUTETTUNA
SIIHEN LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978
PÖYTÄKIRJALLA**

Lisätään seuraava uusi VI liite nykyisen V liitteen perään:

”VI LIITE

**SÄÄNNÖT ALUSTEN AIHEUTTAMAN
ILMAN PILAANTUMISEN EHKÄISE-
MISEKSI**

I LUKU– YLEISTÄ**1 SÄÄNTÖ***Soveltaminen*

Jollei nimenomaan toisin määrätä tämän liitteen 3, 5, 6, 13, 15, 18 ja 19 säännössä, tämän liitteen määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksiin.

2 SÄÄNTÖ*Määritelmät*

Tässä liitteessä:

(1) ”Vastaava rakennusvaihe” tarkoittaa vaihetta, jossa:

(a) määräytyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen alkaa; ja

(b) aluksen kokoaminen on alkanut niin, että se sisältää pienemmän seuraavista: vähintään 50 tonnia tai prosentin kaikkien rakennusaineiden arvioidusta massasta.

ANNEX

**ADDITION OF ANNEX VI TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE PREVENTION OF POLLUTION
FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED
BY THE PROTOCOL OF 1978
RELATING THERETO**

The following new Annex VI is added after the existing Annex V:

”ANNEX VI

**REGULATIONS FOR THE PREVEN-
TION OF AIR POLLUTION FROM
SHIPS**

CHAPTER I - GENERAL**REGULATION 1***Application*

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 18 and 19 of this Annex.

REGULATION 2*Definitions*

For the purpose of this Annex:

(1) “A similar stage of construction” means the stage at which:

(a) construction identifiable with a specific ship begins; and

(b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

(2) ”Jatkuva syöttö” määritellään prosessina, missä jäte syötetään polttokammioon ilman ihmisen avustusta jätteenpolttouunin ollessa normaalissa toimintatilassa ja polttokammion käyttölämpötilan ollessa 850 °–1200 °C.

(3) ”Päästö” tarkoittaa minkä tahansa tämän liitteen perusteella valvotun aineen vapautumista aluksesta ilmakehään tai mereen.

(4) ”Uudet asennukset” tämän liitteen 12 säännössä tarkoittaa järjestelmien, varusteiden, mukaan lukien uudet kannettavat palonsammutusyksiköt, eristyksen tai muun materiaalin asentamista alukselle tämän liitteen voimaantulopäivän jälkeen, mutta ei tarkoita aikaisemmin asennettujen järjestelmien, varusteiden, eristyksen tai muun materiaalin korjausta tai uudelleen lataamista eikä kannettavien palonsammutusyksiköiden uudelleen lataamista.

(5) ”Tyypin oksidien tekninen säännöstö” tarkoittaa konferenssin päätöslauselmalla nro 2 hyväksyttyä meridieselmootoreiden tyypin oksidipäästöjen valvonnan teknistä säännöstöä, jota järjestö voi muuttaa, edellyttäen, että sellaiset muutokset on hyväksytty ja tulevat voimaan liitteen lisäyksiin soveltuvia muutosmenettelyjä koskevien tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

(6) ”Otsonikerrosta heikentävät aineet” tarkoittaa valvottuja aineita, jotka määritellään otsonikerrosta heikentävistä aineista vuonna 1987 tehdyn Montrealin pöytäkirjan 1 artiklan 4 kohdassa ja luetellaan kyseisen pöytäkirjan tätä liitettä sovellettaessa tai tulkittaessa voimassa olevissa A, B, C tai E liitteissä.

”Otsonikerrosta heikentäviin aineisiin”, joita voi olla aluksella, kuuluvat muiden ohella seuraavat:

Haloni 1211 bromiklooridifluorimetaani
Haloni 1301 bromitrifluorimetaani
Haloni 2402 1,2-dibromi-1,1,2,2-tetrafluorimetaani (käytetään myös nimeä haloni 114B2)
CFC-11 trikloorifluorimetaani
CFC-12 diklooridifluorimetaani
CFC-113 1,1,2-trikloori-1,2,2-trifluori-

(2) ”Continuous feeding” is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1200°C.

(3) ”Emission” means any release of substances, subject to control by this Annex from ships into the atmosphere or sea.

(4) ”New installations”, in relation to regulation 12 of this Annex, means the installation of systems, equipment, including new portable fire extinguishing units, insulation, or other material on a ship after the date on which this Annex enters into force, but excludes repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or recharge of portable fire extinguishing units.

(5) ”NOx Technical Code” means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by Conference resolution 2, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

(6) ”Ozone depleting substances” means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

”Ozone depleting substances” that may be found on board ship include, but are not limited to:

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301 Bromotrifluoromethane
Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)
CFC-11 Trichlorofluoromethane
CFC-12 Dichlorodifluoromethane
CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoro-

etaani

CFC-114 1,2-dikloori-1,1,2,2,-tetrafluorietaani

CFC-115 klooripentafluorietaani.

(7) ”Jäteöljy” tarkoittaa jäteöljyä polttoaine- tai voiteluöljyn separaattoreista, jätevoiteluöljyä pää- tai apukoneistosta tai jäteöljyä pilssiveden separaattoreista, öljynsuodatuslaitteista tai vuotoastioista.

(8) ”Aluksella tapahtuva jätteenpolto” tarkoittaa jätteiden tai muun aineksen polttamista aluksella, jos sellaiset jätteet tai muut ainekset ovat syntyneet aluksen normaalin toiminnan yhteydessä.

(9) ”Aluksella sijaitseva jätteenpolttouuni” tarkoittaa aluksen laitteistoa, jonka suunniteltu pääasiallinen käyttötarkoitus on jätteiden poltto.

(10) ”Rakennetut alukset” tarkoittaa aluksia, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa.

(11) ”Rikin oksidipäästöjen valvontalue” tarkoittaa aluetta, missä erityisten pakollisten toimien omaksuminen alusten rikin oksidipäästöjen suhteen on tarpeen, jotta voidaan ehkäistä, vähentää ja valvoa ilman pilaantumista rikin oksideista ja siihen liittyviä haitallisia vaikutuksia ma- ja merialueilla. Rikin oksidipäästöjen valvontalueisiin kuuluvat ne, jotka luetellaan tämän liitteen 14 säännössä.

(12) ”Säiliöalus” tarkoittaa öljysäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen I liitteen 1(4) säännössä, tai kemiallisäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen II liitteen 1(1) säännössä.

(13) ”Vuoden 1997 pöytäkirja” tarkoittaa vuoden 1997 muutospöytäkirjaa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla.

3 SÄÄNTÖ

Yleiset poikkeukset

Tämän liitteen sääntöjä ei sovelleta:

ethane

CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane

CFC-115 Chloropentafluoroethane

(7) ”Sludge oil” means sludge from the fuel or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

(8) ”Shipboard incineration” means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

(9) ”Shipboard incinerator” means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

(10) ”Ships constructed” means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.

(11) ”SOx Emission Control Area” means an area where the adoption of special mandatory measures for SOx emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from SOx and its attendant adverse impacts on land and sea areas. SOx Emission Control Areas shall include those listed in regulation 14 of this Annex.

(12) ”Tanker” means an oil tanker as defined in regulation 1(4) of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1(1) of Annex II of the present Convention.

(13) ”The Protocol of 1997” means the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocol of 1978 relating thereto.

REGULATION 3

General Exceptions

Regulations of this Annex shall not apply to:

(a) mihinkään päästöön, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; tai

(b) mihinkään päästöön, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta:

(i) edellyttäen, että vahingon sattumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi; ja

(ii) että aluksen omistaja tai päällikkö ei ole toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaen vahinko tai piittaamattomasti ja tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

4 SÄÄNTÖ

Samanarvoisuudet

(1) Hallinto voi sallia tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka on muu kuin tässä liitteessä vaadittu, tulevan asennetuksi alukseen vaihtoehtona, jos sellainen laite, aine, väline tai koje on vähintään yhtä tehokas kuin tässä liitteessä vaadittu.

(2) Hallinnon, joka sallii jonkin laitteen, aineen, välineen tai kojeen käyttämisen vaihtoehtoisena tässä liitteessä vaaditun asemasta, on toimitettava tästä yksityiskohtaiset tiedot järjestölle, joka saattaa nämä tämän yleissopimuksen sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

II LUKU – KATSASTUS, VAHVISTUS JA VALVONTA

5 SÄÄNTÖ

Katsastukset ja tarkastukset

(1) Jokaiselle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, ja jokaiselle kiinteälle tai kelluvalle porauslautalle tai muulle alustalle on toimitettava jäljempänä selostetut katsastukset:

(a) peruskatsastus ennen aluksen asettamista liikenteeseen tai ennen kuin tämän liitteen 6 säännössä vaadittava todistuskirja annetaan ensimmäisen kerran. Tämä katsastus on toimitettava niin, että saadaan var-

(a) any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(b) any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and

(ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

REGULATION 4

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER II - SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

REGULATION 5

Surveys and Inspections

(1) Every ship of 400 gross tonnage or above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

(a) an initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment,

muus siitä, että varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja aineet täysin täyttävät tämän liitteen asianomaiset vaatimukset;

(b) määräaikaiset katsastukset, jotka toimitetaan hallinnon määräämin väliajoin, jotka eivät saa olla viittä vuotta pitemmät. Nämä katsastukset on toimitettava niin, että saadaan varmuus siitä, että varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja rakennusaineet täysin täyttävät tämän liitteen vaatimukset; ja

(c) vähintään yksi välikatsastus todistuskirjan voimassaoloaikana. Tämä katsastus on toimitettava niin, että saadaan varmuus siitä, että varusteet ja yleisjärjestely täysin täyttävät tämän liitteen vaatimukset ja ovat hyvässä toimintakunnossa. Milloin ainoastaan yksi tällainen välikatsastus toimitetaan todistuskirjan yhtenä voimassaoloaikana ja todistuskirjan voimassaoloaika ylittää 2 ½ vuotta, katsastus on toimitettava aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin puolet todistuskirjan voimassaoloajasta on kulunut tai viimeistään kuusi kuukautta tämän ajankohdan jälkeen. Välikatsastukset tulee merkitä tämän liitteen 6 säännön mukaisesti annettuun todistuskirjaan.

(2) Hallinto voi ryhtyä asianmukaisiin toimiin niihin aluksiin nähden, joiden bruttovetoisuus on alle 400, sen varmistamiseksi, että tämän liitteen asianomaisia määräyksiä noudatetaan.

(3) Hallinnon viranomaisten on toimitettava tämän liitteen määräysten täytäntöönpanoon liittyvät alusten katsastukset. Hallinto saattaa kuitenkin uskoa katsastukset joko tarkoitukseen nimetyille katsastajille tai tunnustamilleen laitoksille. Sellaisten laitosten on noudatettava järjestön hyväksymiä suuntaviivoja*. Joka tapauksessa asianomainen hallinto täysin vastaa katsastusten perusteellisuudesta ja tehokkuudesta

* Katso järjestön päätöslauselmalla A.739(18) hyväksymä asiakirja Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration sekä järjestön päätöslauselmalla A.789(19) hyväksymä asiakirja Specification for the Survey and Certification Function of Recognized Organization Acting on Behalf of the Administration.

systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

(b) periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex; and

(c) a minimum of one intermediate survey during the period of validity of the certificate which shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in a single certificate validity period, and where the period of the certificate exceeds 2½ years, it shall be held within six months before or after the halfway date of the certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 of this Annex.

(2) In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex 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. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization*. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey.

*Refer to the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration adopted by the Organization by resolution A.739(18) and Specification for the Survey and Certification Function of Recognized Organization Acting on Behalf of the Administration adopted by the Organization by resolution A.789(19).

(4) Moottorien ja varusteiden katsastukset sen suhteen, noudattavatko ne tämän liitteen 13 säännön määräyksiä, on suoritettava tyypen oksidien teknisen säännösten mukaisesti.

(5) Hallinnon on ryhdyttävä toimiin ennakoimattomien tarkastusten pitämiseksi todistuskirjan voimassaoloaikana. Nämä tarkastukset on toimitettava niin, että saadaan varmuus siitä, että varusteet pysyvät kaikilta osiltaan tyydyttävässä kunnossa käytettäväksi siinä liikenteessä, johon varusteet on tarkoitettu. Hallinnon omat tarkastajat tai tarkoitusta varten nimetyt katsastajat tai hyväksytyt laitokset tai hallinnon pyynnöstä toiset sopimuspuolet voivat suorittaa nämä tarkastukset. Jos hallinto ryhtyy suorittamaan pakollisia jokavuotisia katsastuksia tämän säännön 1 kappaleen mukaan edellä mainitut, ennakoimattomat tarkastukset eivät ole pakollisia.

(6) Milloin tarkastusta varten nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos katsoo, että varusteiden kunto ei oleennaisilta osin vastaa todistuskirjassa olevia tietoja, heidän on viipymättä varmistettava, että puutteet korjataan, ja ilmoitettava asiasta hallinnolle asianmukaisessa järjestyksessä. Ellei puutteiden korjaamiseen ryhdytä, hallinnon on peruutettava todistuskirja. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, on satamavaltion asianomaisille viranomaisille myös ilmoitettava asiasta välittömästi. Kun hallinnon viranomainen, tarkoitusta varten nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos on tehnyt ilmoituksen satamavaltion asianomaisille viranomaisille, tämän satamavaltion hallituksen on annettava mainitulle viranomaiselle, katsastajalle tai laitokselle kaikki tarvittava apu heidän täyttäessään tämän säännön mukaisia veloitteitaan.

(7) Varusteet on säilytettävä sellaisina, että ne täyttävät tämän liitteen vaatimukset, eikä aluksen katsastettuihin varusteisiin, laitteisiin, yleisjärjestelyihin tai rakennusaineisiin saa tehdä muutoksia ilman hallinnon nimenomaista hyväksyntää. Sellaisten varusteiden tai laitteiden suoranainen korvaaminen varusteilla tai laitteilla, jotka täyttävät tämän liitteen vaatimukset, on sallittu.

(8) Milloin alukselle on tapahtunut onnet-

(4) The survey of engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the NOx Technical Code.

(5) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the equipment remains in all respects satisfactory for the service for which the equipment is intended. These inspections may be carried out by their own inspection service, nominated surveyors, recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(6) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate should be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or 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.

(7) The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

(8) Whenever an accident occurs to a ship

tomuus tai on havaittu puutteellisuus, joka olennaisesti vaikuttaa sellaisten varusteiden tehokkuuteen tai täydellisyyteen, joita tämä liite koskee, aluksen päällikön tai omistajan on ensi tilassa ilmoitettava asiasta sille hallinnolle, nimetylle katsastajalle tai hyväksytylle laitokselle, jonka vastuulla asianomaisen todistuskirjan antaminen on.

6 SÄÄNTÖ

Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan antaminen

(1) Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja on annettava tämän liitteen 5 säännön määräysten mukaisesti suoritetun katsastuksen jälkeen:

(a) alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, ja joka tekee matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai rannikon edustalla oleviin terminaaleihin; ja

(b) alustoille ja porauslautoille, jotka tekevät matkoja muiden vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolten aluevesille tai lainkäyttövallassa oleville vesille.

(2) Aluksille, jotka on rakennettu ennen vuoden 1997 pöytäkirjan voimaantulopäivää, myönnetään kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti viimeistään ensimmäisen vuoden 1997 pöytäkirjan voimaantuloa seuraavan aikataulun mukaisen kuivatelakoinnin yhteydessä, joka tapauksessa viimeistään 3 vuotta vuoden 1997 pöytäkirjan voimaantulon jälkeen.

(3) Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman henkilön tai laitoksen tulee antaa tämä todistuskirja. Joka tapauksessa hallinto on täysin vastuussa todistuskirjasta.

7 SÄÄNTÖ

Toisen hallituksen antama todistuskirja

(1) Vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolen hallitus voi hallinnon pyynnöstä katsoa aluksen ja todettuaan, että tämän

or a defect is discovered, which substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

REGULATION 6

Issue of International Air Pollution Prevention Certificate

(1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

(a) any ship of 400 gross tonnage or above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

(b) platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties to the Protocol of 1997.

(2) Ships constructed before the date of entry into force of the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph (1) of this regulation no later than the first scheduled drydocking after entry into force of the Protocol of 1997, but in no case later than 3 years after entry into force of the Protocol of 1997.

(3) Such certificate shall be issued 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.

REGULATION 7

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Protocol of 1997 may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed

liitteen määräykset on täytetty, antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja tämän liitteen mukaisesti.

(2) Jäljennös todistuskirjasta ja katsastusselostuksesta on toimitettava niin pian kuin mahdollista pyynnön esittäneelle hallinnolle.

(3) Näin annetussa todistuskirjassa tulee olla maininta siitä, että se on annettu hallinnon pyynnöstä. Sillä on sama pätevyys kuin tämän liitteen 6 säännön perusteella annettulla todistuskirjalla ja se on tunnustettava tällaisen todistuskirjan arvoiseksi.

(4) Kansainvälistä ilmansuojelutodistuskirjaa ei tule antaa alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, jonka hallitus ei ole vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuoli.

8 SÄÄNTÖ

Todistuskirjan kaava

Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja on laadittava sen antaneen maan virallisella kielellä ja todistuskirjan kaavan tulee olla tämän liitteen I lisäyksessä annetun mallin mukainen. Jos käytetty kieli ei ole englanti, espanja tai ranska, tekstiin on sisällytettävä käännös jollekin näistä kielistä.

9 SÄÄNTÖ

Todistuskirjan voimassaoloaika ja pätevyys

(1) Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja annetaan hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa olla viittä vuotta pitempi antamispäivästä lukien.

(2) Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan viiden vuoden voimassaoloaika ei saa jatkaa paitsi 3 kappaleen mukaisesti.

(3) Jos alus ei kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan voimassaolon päättyessä ole sellaisen valtion satamassa, jonka lippua sillä on oikeus käyttää tai jossa se on tarkoi-

and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to 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 under regulation 6 of this Annex.

(4) No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Protocol of 1997.

REGULATION 8

Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in appendix I to this Annex. If the language used is not English, French, or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

REGULATION 9

Duration and Validity of Certificate

(1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

(2) No extension of the five-year period of validity of the International Air Pollution Prevention Certificate shall be permitted, except in accordance with paragraph (3).

(3) If the ship, at the time when the International Air Pollution Prevention Certificate expires, is not in a port of the State whose flag it is entitled to fly or in which it

tus katsastaa, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloaikaa korkeintaan viisi kuukautta. Sellainen jatkoaika tulee myöntää vain, jotta alus voi päättää matkansa valtioon, jonka lippua sillä on oikeus käyttää tai jossa se on tarkoitus katsastaa, ja vain tapauksissa, joissa näyttää olevan asianmukaista ja kohtuullista tehdä niin. Kun alus on saapunut valtioon, jonka lippua sillä on oikeus käyttää tai jossa se on tarkoitus katsastaa, sellainen jatkoaika ei anna alukselle oikeutta lähteä satamasta tai valtiosta ilman, että on saanut uuden kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan.

(4) Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan voimassaolo päättyy missä tahansa seuraavista tilanteista:

(a) jos tarkastuksia ja katsastuksia ei toimiteta tämän liitteen 5 säännössä määriteltyjen ajanjaksojen aikana;

(b) jos on tehty merkittäviä muutoksia varusteisiin, laitteisiin, yleisjärjestelyyn tai rakennusaineisiin, joihin tätä liitettä sovelletaan, ilman hallinnon nimenomaista suostumusta, lukuun ottamatta sellaisen varusteiden tai laitteiden suoranaista korvaamista varusteilla tai laitteilla, jotka täyttävät tämän liitteen vaatimukset. 13 säännön suhteen merkittäviin muutoksiin kuuluvat kaikki muutokset tai säädöt varusteisiin tai laitteisiin tai dieselmoottorin yleisjärjestelyyn, joiden seurauksena kyseiseen moottoriin sovellettavat typen oksidien rajat ylittyvät; tai

(c) aluksen siirtyessä käyttämään toisen valtion lippua. Uusi todistuskirja annetaan vain, milloin uuden todistuskirjan antava hallitus on täysin vakuuttunut siitä, että alus täysin täyttää tämän liitteen 5 säännön vaatimukset. Jos siirtyminen tapahtuu sopimuspuolten välillä ja jos pyyntö tehdään kolmen kuukauden kuluessa siirtymisestä, sen sopimuspuolen hallituksen, jonka lippua alus oli aikaisemmin oikeutettu käyttämään, on niin pian kuin mahdollista lähetettävä toisen sopimuspuolen hallinnolle jäljennös aluksella ennen siirtymistä olleesta kansainvälisestä ilmansuojelutodistuskirjasta ja, mikäli mahdollista, sitä koskevista katsastusselostuksista.

is to be surveyed, the Administration may extend the certificate for a period of no more than 5 months. Such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. After arrival in the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the ship shall not be entitled by virtue of such extension to leave the port or State without having obtained a new International Air Pollution Prevention Certificate.

(4) An International Air Pollution Prevention Certificate shall cease to be valid in any of the following circumstances:

(a) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under regulation 5 of this Annex;

(b) if significant alterations have taken place to the equipment, systems, fittings, arrangements or material to which this Annex applies without the express approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings with equipment or fittings that conform with the requirements of this Annex. For the purpose of regulation 13, significant alteration shall include any change or adjustment to the system, fittings, or arrangement of a diesel engine which results in the nitrogen oxide limits applied to that engine no longer being complied with; or

(c) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall be issued only when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of regulation 5 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration of the other Party a copy of the International Air Pollution Prevention Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

10 SÄÄNTÖ*Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta*

(1) Aluksen on toisen vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevassa satamassa tai rannikon edustalla olevassa terminaalissa alistuttava sellaisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten tarkastuksiin tämän liitteen mukaisten toiminnallisten vaatimusten suhteen, milloin on selviä perusteita epäillä, että päällikkö tai miehistö eivät tunne olennaisia alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä aluksella suoritettavia menettelytapoja.

(2) Tämän säännön 1 kappaleessa kuvatuissa tilanteissa sopimuspuolen on ryhdyttävä sellaisiin toimiin, joilla varmistetaan, että alus ei lähde merelle ennen kuin tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti.

(3) Tähän sääntöön sovelletaan tämän yleissopimuksen 5 artiklassa määrättyjä satamavaltion valvontaan liittyviä menettelyjä.

(4) Minkään tässä säännössä ei saa tulkita rajoittavan sellaisen sopimuspuolen oikeuksia ja velvollisuuksia, joka valvoo tässä yleissopimuksessa nimenomaisesti määrättyjä toiminnallisia vaatimuksia.

11 SÄÄNTÖ*Rikkomusten toteaminen ja liitteen täytäntöönpano*

(1) Sopimuspuolten on oltava keskenään yhteistoiminnassa tämän liitteen määräyksiin kohdistuvien rikkomusten toteamiseksi ja määräysten täytäntöönpanemiseksi, käyttäen hyväksi kaikkia soveliaita ja mahdollisia toteamiskeinoja ja ympäristönseurantaa, riittävän tehokkaita tiedotusmenetelmiä sekä todisteiden kokoamista.

(2) Alus, johon tätä liitettä sovelletaan, voidaan missä tahansa jonkin sopimuspuolen satamassa tai rannikon edustalla olevassa terminaalissa tarkastaa tuon sopimuspuolen nimeämien tai valtuuttamien viranomaisten toimesta sen seikan selvittämiseksi.

REGULATION 10*Port State Control on Operational Requirements*

(1) A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party to the Protocol of 1997, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential ship-board procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

(2) In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

(3) Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

(4) Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

REGULATION 11*Detection of Violations and Enforcement*

(1) Parties to this Annex shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances

si, onko alus päästänyt mitään tässä liitteessä mainittuja aineita tämän liitteen sääntöjen vastaisesti. Mikäli tarkastus osoittaa tätä liitettä rikotun, hallinnolle on tehtävä siitä ilmoitus asianomaisten toimenpiteiden käynnistämiseksi.

(3) Jokainen sopimuspuoli on velvollinen toimittamaan hallinnolle hallussaan olevat todisteet siitä, että alus on päästänyt mitä tahansa tässä liitteessä mainittuja aineita tämän liitteen sääntöjen vastaisesti. Mikäli mahdollista, ensin mainitun sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava väitetystä rikkomuksesta aluksen päällikölle.

(4) Todisteita saatuaan tulee hallinnon, joka näin on saanut asiasta tiedon, tutkia asia ja se voi pyytää toiselta sopimuspuolelta lisää tai parempia todisteita siitä, että rikkomus on tapahtunut. Mikäli hallinto katsoo kertyneiden todisteiden riittävän oikeudenkäynnin saattamiseksi vireille tapahtuneeksi väitetyn rikkomuksen johdosta, sen on huolehdittava siitä, että oikeudenkäyntiin ryhdytään ensi tilassa sen oman lainsäädännön mukaisesti. Hallinnon on viipymättä tiedotettava rikkomuksen ilmoittaneelle sopimuspuolelle sekä järjestölle, mihin toimenpiteisiin asiassa on ryhdytty.

(5) Sopimuspuoli voi myös tarkastaa aluksen, johon tätä liitettä sovelletaan, kun alus saapuu sopimuspuolen lainkäyttövallan piirissä olevaan satamaan tai rannikon edustalla olevaan terminaaliin, jos joltakin sopimuspuolelta saadaan tutkimuspyyntö ja riittävästi todisteita siitä, että alus on päästänyt jossakin tässä liitteessä mainittuja aineita tämän liitteen sääntöjen vastaisesti. Tutkimuksesta laadittu selostus on lähetettävä tutkimusta pyytäneelle sopimuspuolelle sekä hallinnolle, jotta asiassa voidaan ryhtyä tämän yleissopimuksen edellyttämiin asianmukaisiin toimenpiteisiin.

(6) Alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvomista koskeva kansainvälinen oikeus, mukaan lukien täytäntöönpanoon ja suoja-toimiin liittyvät määräykset, jotka ovat voimassa tätä liitettä sovellettaessa tai tulkittaessa, soveltuu *mutatis mutandis* tässä liitteessä määritettyihin sääntöihin ja vaatimuksiin.

covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. 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 in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which this Annex applies 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 the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

(6) The international law concerning the prevention, reduction, and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, *mutatis mutandis*, to the rules and standards set forth in this Annex.

III LUKU – ALUSTEN PÄÄSTÖJEN VALVONTA VAATIMUKSET

12 SÄÄNTÖ

Otsonikerrosta heikentävät aineet

(1) Ellei 3 säännön määräyksistä muuta johdu, kaikki tahalliset otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt ovat kiellettyjä. Tahallisiin päästöihin luetaan päästöt, jotka tapahtuvat huollettaessa, korjattaessa tai poistettaessa laitteistoja tai varusteita, ei kuitenkaan otsonikerrosta heikentävän aineen talteen ottoon tai kierrätykseen liittyviä minimaalisia päästöjä. Vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolet voivat antaa otsonikerrosta heikentävien aineiden vuodoista johtuvia päästöjä koskevia määräyksiä, ovatpa vuodot tahallisia tai ei.

(2) Uudet asennukset, jotka sisältävät otsonikerrosta heikentäviä aineita, ovat kiellettyjä kaikilla aluksilla. HCFC-yhdisteitä sisältävät uudet asennukset ovat kuitenkin sallittuja 1 päivään tammikuuta 2020 asti.

(3) Tässä säännössä mainitut aineet ja niitä sisältävät varusteet on aluksista poistettava toimitettava asianmukaisiin vastaanotolaitoksiin.

13 SÄÄNTÖ

Typen oksidit (NO_x)

(1) (a) Tätä sääntöä sovelletaan:

(i) kaikkiin dieselmoottoreihin, joiden lähtöteho on yli 130 kW ja jotka asennetaan 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin; ja

(ii) kaikkiin dieselmoottoreihin, joiden lähtöteho on yli 130 kW ja joihin tehdään merkittävä muutos 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen.

(b) Tätä sääntöä ei sovelleta:

(i) hätädielemoottoreihin, pelastusveneisiin asennettuihin moottoreihin eikä mihinkään laitteeseen tai varusteeseen, jota on tarkoitus käyttää yksinomaan hätätilanteessa; eikä

CHAPTER III - REQUIREMENTS FOR CONTROL OF EMISSIONS FROM SHIPS

REGULATION 12

Ozone Depleting Substances

(1) Subject to the provisions of regulation 3, any deliberate emissions of ozone depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties to the Protocol of 1997.

(2) New installations which contain ozone depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.

(3) The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

REGULATION 13

Nitrogen Oxides (NO_x)

(1) (a) This regulation shall apply to:

(i) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000; and

(ii) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which undergoes a major conversion on or after 1 January 2000.

(b) This regulation does not apply to:

(i) emergency diesel engines, engines installed in lifeboats and any device or equipment intended to be used solely in case of emergency; and

(ii) sellaisiin aluksiin asennettuihin moottoreihin, jotka tekevät matkoja yksinomaan sen valtion aluevesillä tai lainkäyttövallassa olevilla vesillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, edellyttäen, että sellaiset moottorit ovat hallinnon asettamien vaihtoehtoisten tyyppien oksidien valvontatoimien alaisia.

(c) Tämän kappaleen (a) alakappaleen määräyksistä huolimatta hallinto voi myöntää vapautuksen tämän säännön soveltamisesta mille tahansa sellaiseen alukseen asennetulle dieselmoottorille, joka on rakennettu tai johon tehdään merkittävä muutos ennen tämän pöytäkirjan voimaantuloa, edellyttäen, että alus tekee matkoja yksinomaan sen valtion satamiin tai rannikon edustalla oleviin terminaaleihin, jonka lippua se on oikeutettu käyttämään.

(2) (a) Tässä säännössä ”merkittävällä muutoksella” tarkoitetaan sellaista moottorin muuttamista, missä:

(i) moottori korvataan uudella moottorilla, joka on valmistettu 1 päivänä tammikuuta 2000 tai myöhemmin, tai

(ii) moottoriin tehdään mikä tahansa merkittävä muutos, kuten se määritellään tyyppien oksidien teknisessä säännöstössä, tai

(iii) moottorin suurin jatkuva teho kasvaa yli 10 prosentilla.

(b) Typpioksidipäästöt, jotka ovat seurausta tämän kappaleen (a) alakappaleessa mainituista muutoksista, tulee dokumentoida tyyppien oksidien teknisen säännösten mukaisesti hallinnon hyväksyttäväksi.

(3) (a) Ellei tämän liitteen 3 säännön määräyksistä muuta johdu, kaikkien dieselmoottoreiden, joihin tämä sääntö soveltuu, käyttö on kielletty, paitsi jos tyyppien oksidien päästöt (laskettuna typpidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) moottorista ovat seuraavissa rajoissa:

(i) 17,0 g/kWh kun n on alle 130 rpm

(ii) $45,0 * n^{-0,2}$ g/kWh kun n vähintään 130 mutta alle 2000 rpm

(iii) 9,8 g/kWh kun n on vähintään 2000 rpm

missä n = moottorin nimelliskierros (kampiakselin kierroksia minuutissa).

Kun käytetään polttoainetta, joka koostuu

(ii) engines installed on ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engines are subject to an alternative NOx control measure established by the Administration.

(c) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the Administration may allow exclusion from the application of this regulation to any diesel engine which is installed on a ship constructed, or on a ship which undergoes a major conversion, before the date of entry into force of the present Protocol, provided that the ship is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

(2) (a) For the purpose of this regulation, ”major conversion” means a modification of an engine where:

(i) the engine is replaced by a new engine built on or after 1 January 2000, or

(ii) any substantial modification, as defined in the NOx Technical Code, is made to the engine, or

(iii) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10%.

(b) The NOx emission resulting from modifications referred to in the sub-paragraph (a) of this paragraph shall be documented in accordance with the NOx Technical Code for approval by the Administration.

(3) (a) Subject to the provision of regulation 3 of this Annex, the operation of each diesel engine to which this regulation applies is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits:

(i) 17.0g/kWh when n is less than 130 rpm

(ii) $45.0 * n^{-0.2}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2000 rpm

(iii) 9.8 g/kWh when n is 2000 rpm or more

where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute).

When using fuel composed of blends

öljynjalostuksesta saatujen hiilivetyjen seoksista, testimenettelyn ja mittausmenettelyjen tulee noudattaa tyypin oksidien teknistä säännöstöä ottaen huomioon tämän liitteen II lisäyksessä määritetyt testisyklit ja painotuskertoimet.

(b) Tämän kappaleen (a) alakappaleen määräyksistä huolimatta dieselmoottorin käyttö sallitaan, kun:

(i) moottorin kanssa käytetään hallinnon tyyppien oksidien teknisen säännösten mukaisesti hyväksymää pakokaasujen puhdistusjärjestelmää aluksen tyyppien oksidipäästöjen vähentämiseksi ainakin (a) alakappaleessa määritettyihin rajoihin tai

(ii) moottorin kanssa käytetään mitä tahansa muuta samanarvoista menetelmää, jonka hallinto on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön toimesta myöhemmin kehitettävät suuntaviivat aluksen tyyppien oksidipäästöjen vähentämiseksi ainakin (a) alakappaleessa määritettyihin rajoihin.

14 SÄÄNTÖ

Rikin oksidit (SO_x)

Yleiset vaatimukset

(1) Minkään aluksilla käytetyn polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia.

(2) Aluksilla käytettäväksi toimitetun rasakan polttoöljyn maailmanlaajuisesta keskimäärästä rikkipitoisuutta seurataan ottaen huomioon järjestön toimesta myöhemmin kehitettävät suuntaviivat.

Vaatimukset rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla

(3) Tässä säännössä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin kuuluvat:

(a) Itämeren alue kuten se määritellään I liitteen 10(1)(b) säännössä; ja

(b) mikä tahansa muu merialue, mukaan lukien satamat, jotka järjestö nimeää tämän liitteen III lisäyksen sisältämien alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi tarkoitettujen rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeämiskriteerien ja

from hydrocarbons derived from petroleum refining, test procedure and measurement methods shall be in accordance with the NO_x Technical Code, taking into consideration the Test Cycles and Weighting Factors outlined in appendix II to this Annex.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the operation of a diesel engine is permitted when:

(i) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration in accordance with the NO_x Technical Code, is applied to the engine to reduce onboard NO_x emissions at least to the limits specified in sub-paragraph (a), or

(ii) any other equivalent method, approved by the Administration taking into account relevant guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce onboard NO_x emissions at least to the limit specified in sub-paragraph (a) of this paragraph.

REGULATION 14

Sulphur Oxides (SO_x)

General requirements

(1) The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 4.5% m/m.

(2) The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines to be developed by the Organization.

Requirements within SO_x Emission Control Areas

(3) For the purpose of this regulation, SO_x Emission Control Areas shall include:

(a) the Baltic Sea area as defined in regulation 10(1)(b) of Annex I; and

(b) any other sea area, including port, areas designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of SO_x Emission Control Areas with respect to the prevention of air pollution from ships contained in appendix III to

-menettelyjen mukaisesti.

(4) Alusten ollessa rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla vähintään yhden seuraavista ehdoista on täyttyttävä:

(a) aluksilla käytetyn polttoöljyn rikkipitoisuus ei rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla ylitä 1,5 painoprosenttia;

(b) käytetään pakokaasujen puhdistusjärjestelmää, jonka hallinto on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön toimesta myöhemmin kehitettävät suuntaviivat, aluksen rikin oksidien kokonaispäästöjen, mukaan lukien sekä apu- että pääkoneet, vähentämiseksi siten, että se on korkeintaan 6,0 g SO_x/kWh laskettuna rikkidioksidipäästöjen kokonaispainona. Sellaisten varusteiden käytöstä syntyviä jätevirtoja ei saa päästää suljettuihin satamiin tai jokien suihin, jollei alus pysty perusteellisesti dokumentoiden osoittamaan satamavaltion viranomaisten järjestölle toimittamien kriteereiden perusteella, että jätevirroilla ei ole haitallista vaikutusta sellaisten suljettujen satamien tai jokien suiden ekosysteemeihin. Järjestön tulee jakaa kriteerit kaikille yleissopimuksen sopimuspuolille; tai

(c) käytetään mitä tahansa muuta teknistä menetelmää, jonka voi osoittaa vähentävän rikin oksidipäästöt (b) alakappaleessa määritetyille tasolle. Hallinnon on hyväksyttävä nämä menetelmät ottaen huomioon järjestön toimesta myöhemmin kehitettävät suuntaviivat.

(5) Toimittajan on dokumentoitava polttoöljyn, johon viitataan tämän säännön 1 kappaleessa ja 4(a) alakappaleessa, rikkipitoisuus, kuten tämän liitteen 18 säännössä määrätään.

(6) Niiden alusten, jotka käyttävät erillisiä polttoöljyjä noudattaakseen tämän säännön 4(a) kappaleen vaatimuksia, on varattava tarpeeksi aikaa sille, että polttoöljyn syöttöjärjestelmä huuhtoutuu täysin kaikista polttoöljyistä, joiden rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia, ennen kuin ne tulevat rikin oksidipäästöjen valvonta-alueelle. Vähän rikkiä sisältävän polttoöljyn (rikkipitoisuus korkeintaan 1,5 prosenttia) määrä kaikissa tankeissa samoin kuin päivämäärä, kellon-aika ja aluksen sijainti öljynvaihtoa suoritettaessa tulee kirjata hallinnon määrittämään päiväkirjaan.

this Annex.

(4) While ships are within SO_x Emission Control Areas, at least one of the following conditions shall be fulfilled:

(a) the sulphur content of fuel oil used on board ships in a SO_x Emission Control Area does not exceed 1.5% m/m;

(b) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce the total emission of sulphur oxides from ships, including both auxiliary and main propulsion engines, to 6.0 g SO_x/kWh or less calculated as the total weight of sulphur dioxide emission. Waste streams from the use of such equipment shall not be discharged into enclosed ports, harbours and estuaries unless it can be thoroughly documented by the ship that such waste streams have no adverse impact on the ecosystems of such enclosed ports, harbours and estuaries, based upon criteria communicated by the authorities of the port State to the Organization. The Organization shall circulate the criteria to all Parties to the Convention; or

(c) any other technological method that is verifiable and enforceable to limit SO_x emissions to a level equivalent to that described in sub-paragraph (b) is applied. These methods shall be approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization.

(5) The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph (1) and subparagraph (4)(a) of this regulation shall be documented by the supplier as required by regulation 18 of this Annex.

(6) Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph (4)(a) of this regulation shall allow sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuels exceeding 1.5% m/m sulphur content prior to entry into a SO_x Emission Control Area. The volume of low sulphur fuel oils (less than or equal to 1.5% sulphur content) in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-changeover operation is completed, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

(7) Ensimmäisten kahdentoista kuukauden aikana tämän pöytäkirjan voimaantulosta tai tämän pöytäkirjan sellaisen muutoksen voimaantulosta, jossa määritetään tietty rikin oksidipäästöjen valvonta-alue tämän säännön 3(b) kappaleen mukaisesti, alukset, jotka saapuvat tämän säännön 3(a) kappaleessa mainitulle tai tämän säännön 3(b) kappaleen mukaisesti nimetyille rikki-päästöjen valvonta-alueelle, vapautetaan tämän säännön 4 ja 6 kappaleen vaatimuksista sekä tämän säännön 5 kappaleen vaatimuksista siinä määrin kuin ne liittyvät tämän säännön 4(a) kappaleeseen.

15 SÄÄNTÖ

Haihtuvat orgaaniset yhdisteet

(1) Jos haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC-kaasut) päästöjä säiliöaluksista säännellään vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevissa satamissa tai rannikon edustalla olevissa terminaaleissa, niitä on säänneltävä tämän säännön määräysten mukaisesti.

(2) Vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolen, joka nimeää sen lainkäyttövallassa olevia satamia tai rannikon edustalla olevia terminaaleja, joissa haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä säännellään, on tehtävä ilmoitus järjestölle. Tämän ilmoituksen on sisällettävä tiedot siitä, minkä kokoisia säiliöaluksia valvotaan, lasteista, jotka edellyttävät haihtumapäästöjen valvontajärjestelmiä, sekä sellaisen valvonnan voimaantulopäivä. Ilmoitus on tehtävä vähintään kuusi kuukautta ennen voimaantulopäivää.

(3) Jokaisen vuoden 1997 pöytäkirjan sellaisen sopimuspuolen hallituksen, joka nimeää satamia tai rannikon edustalla olevia terminaaleja, joissa haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä säännellään, on varmistettava, että nimetyissä satamissa ja terminaaleissa on käytettävissä haihtumapäästöjen valvontajärjestelmät, jotka kyseinen hallitus on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön kehittämät turvallisuusstandardit*, ja

* Viitataan asiakirjaan MSC/Circ. 585, Standards for Vapour Emission Control Systems.

(7) During the first twelve months immediately following entry into force of the present Protocol, or of an amendment to the present Protocol designating a specific SOx Emission Control Area under paragraph (3)(b) of this regulation, ships entering a SOx Emission Control Area referred to in sub-paragraph (3)(a) of this regulation or designated under paragraph (3)(b) of this regulation are exempted from the requirements in paragraphs (4) and (6) of this regulation and from the requirements of paragraph (5) of this regulation insofar as they relate to sub-paragraph (4)(a) of this regulation.

REGULATION 15

Volatile Organic Compounds

(1) If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from tankers are to be regulated in ports or terminals under the jurisdiction of a Party to the Protocol of 1997, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

(2) A Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals under its jurisdiction in which VOCs emissions are to be regulated, shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, on cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

(3) The Government of each Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals at which VOCs emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Government taking into account the safety standards developed by the Organization*, are provided in ports and terminals designated, and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to the

*Reference is made to MSC/Circ.585 on Standards for Vapour Emission Control Systems.

että niitä käytetään turvallisesti ja siten, että vältetään tarpeettoman viivytyksen aiheutuminen alukselle.

(4) Järjestön tulee jakaa luettelo vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolten nimeämistä satamista ja terminaaleista toisille vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolille ja järjestön jäsenvaltioille tiedoksi.

(5) Kaikille säiliöaluksille, jotka ovat haihtumapäästöjen valvonnan alaisia tämän säännön 2 kappaleen määräysten mukaisesti, on järjestettävä haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmät, jotka hallinto on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön kehittämät turvallisuusstandardit,* ja niiden on käytettävä sellaisia järjestelmiä lastatessaan sellaisia kuormia. Terminaalit, joihin on asennettu haihtumapäästöjen valvontajärjestelmät tämän säännön mukaisesti, voivat hyväksyä vanhoja säiliöaluksia, joita ei ole varustettu haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmillä, kolmen vuoden ajan 2 kappaleessa mainitun voimaantulopäivän jälkeen.

(6) Tätä sääntöä sovelletaan kaasusäiliöaluksiin vain, kun lastaus- ja säilytysjärjestelmien tyyppi mahdollistaa VOC-kaasujen, jotka eivät sisällä metaania, turvallisen säilyttämisen aluksella tai turvallisen palauttamisen satamassa.

16 SÄÄNTÖ

Jätteenpoltto aluksella

(1) Paitsi mitä 5 kappaleessa määrätään, jätteenpoltto aluksilla sallitaan vain alusten jätteenpolttouuneissa.

(2) (a) Paitsi mitä tämän kappaleen (b) alakappaleessa määrätään, kaikkien aluksille 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen asennettavien jätteenpolttouunien on täytettävä tämän liitteen IV lisäyksessä asetetut vaatimukset. Hallinnon on hyväksyttävä kaikki jätteenpolttouunit ottaen huomioon järjestön kehittämät standardimääritykset alusten jätteenpolttouuneille.**

* Viitataan asiakirjaan MSC/Circ. 585, Standards for Vapour Emission Control Systems.

** Viitataan päätöslauselmaan MEPC 76(40), Standard specification for shipboard incinerators.

ship.

(4) The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by the Parties to the Protocol of 1997 to other Parties to the Protocol of 1997 and Member States of the Organization for their information.

(5) All tankers which are subject to vapour emission control in accordance with the provisions of paragraph (2) of this regulation shall be provided with a vapour collection system approved by the Administration taking into account the safety standards developed by the Organization*, and shall use such system during the loading of such cargoes. Terminals which have installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept existing tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph (2).

(6) This regulation shall only apply to gas carriers when the type of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board, or their safe return ashore.

REGULATION 16

Shipboard Incineration

(1) Except as provided in paragraph (5), shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

(2) (a) Except as provided in subparagraph (b) of this paragraph, each incinerator installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator shall be approved by the Administration taking into account the standard specifications for shipboard incinerators developed by the Organization**.

* Reference is made to MSC/Circ.585 on Standards for Vapour Emission Control Systems.

** Reference is made to resolution MEPC 76(40) on Standard specification for shipboard incinerators.

(b) Hallinto voi sallia sellaisen jätteenpolttouunin, joka on asennettu alukselle ennen vuoden 1997 pöytäkirjan voimaantuloa, vapauttamisen tämän kappaleen (a) alakappaleen soveltamisesta, edellyttäen, että kyseinen alus tekee matkoja yksinomaan sen valtion aluevesillä tai lainkäyttövallassa olevilla vesillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään

(3) Mikään tässä säännössä ei vaikuta jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen, sen muutosten, eikä siihen liittyvän vuoden 1996 pöytäkirjan sisältämiin kieltoon tai muihin vaatimuksiin.

(4) Seuraavien aineiden poltto aluksella on kielletty:

(a) Tämän yleissopimuksen I, II ja III liitteessä mainittujen lastien jätteet ja niihin liittyvät saastuneet pakkausmateriaalit

(b) polyklooratut bifenyylit (PCB:t)

(c) jätteet, kuten ne määritellään tämän yleissopimuksen V liitteessä, jotka sisältävät enemmän kuin jälkiä raskasmetalleista ja

(d) öljynjalostustuotteet, jotka sisältävät halogeeniyhdisteitä.

(5) Aluksella suoritettava aluksen normaalin toiminnan aikana syntyneen käymälälietteen ja öljylietteen poltto voidaan myös suorittaa pää- tai apuvoimanlähteissä tai kattiloissa, mutta siinä tapauksessa se ei saa tapahtua satamissa eikä jokien suissa.

(6) Polyvinyylikloridien (PVC-muovien) poltto aluksella on kielletty, paitsi jätteenpolttouuneissa, joille on myönnetty Kansainvälisen merenkulkujärjestön tyyppihyväksyntätodistuskirjat*.

(7) Kaikilla aluksilla, joissa on tämän säännön alaiset jätteenpolttouunit, on oltava valmistajan käyttöopas, jossa määritetään, kuinka jätteenpolttouunia käytetään tämän liitteen IV lisäyksen 2 kappaleessa kuvatuissa rajoissa.

(8) Jätteenpolttouunin käytöstä vastaavan henkilökunnan on oltava koulutettua ja kykenevää toteuttamaan valmistajan käyttöoppaan ohjeet.

* Viitataan päätöslauselmaan MEPC 76(40), Standard specification for shipboard incinerators.

(b) The Administration may allow exclusion from the application of sub-paragraph (a) of this paragraph to any incinerator which is installed on board a ship before the date of entry into force of the Protocol of 1997, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

(3) Nothing in this regulation affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto.

(4) Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

(a) Annex I, II and III cargo residues of this convention and related contaminated packing materials;

(b) polychlorinated biphenyls (PCBs);

(c) garbage, as defined in Annex V of the present Convention, containing more than traces of heavy metals; and

(d) refined petroleum products containing halogen compounds.

(5) Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during the normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

(6) Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates have been issued*.

(7) All ships with incinerators subject to this regulation shall possess a manufacturer's operating manual which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV to this Annex.

(8) Personnel responsible for operation of any incinerator shall be trained and capable of implementing the guidance provided in the manufacturer's operating manual.

*Reference is made to resolution MEPC 76(40) on Standard specification for shipboard incinerators.

(9) Tulikanavan poistokaasun lämpötilaa on seurattava koko ajan eikä jätettä saa syöttää jatkuvasti syötettävään aluksella olevaan jätteenpolttouuniin, kun lämpötila on alle sallitun minimilämpötilan 850°C. Kerralla ladattavat aluksella sijaitsevat jätteenpolttouunit on suunniteltava niin, että polttokammion lämpötila saavuttaa 600°C viiden minuutin sisällä käynnistyksestä.

(10) Mikään tässä säännössä ei sulje pois mahdollisuutta kehittää, asentaa ja käyttää vaihtoehtoisia aluksella sijaitsevia lämpöön perustuvia jätteenkäsittelylaitteita, jotka täyttävät tai ylittävät tämän säännön vaatimukset.

17 SÄÄNTÖ

Vastaanottolaitteistot

(1) Kunkin vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolen hallitus ottaa vastatakseen sellaisten laitteistojen toimittamisesta, jotka riittävästi täyttävät:

(a) sellaisten alusten tarpeet, jotka käyttävät sen aluskorjaussatamia otsonikerrosta heikentävien aineiden ja sellaisia aineita alukselta poistettaessa sisältävien varusteiden vastaanottamiseen;

(b) sellaisten alusten tarpeet, jotka käyttävät sen satamia, terminaaleja ja aluskorjaussatamia pakokaasujen puhdistusjätteiden vastaanottamiseen hyväksytyistä pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä, kun näiden jätteiden päästäminen meriympäristöön ei ole sallittua tämän liitteen 14 säännön perusteella;

aiheuttamatta aluksille tarpeetonta viivytystä, ja

(c) alusten romutuslaitosten tarpeet otsonikerrosta heikentävien aineiden ja sellaisia aineita alukselta poistettaessa sisältävien varusteiden vastaanottamiseen.

(2) Kunkin vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolen tulee ilmoittaa järjestölle, järjestön jäsenille tietoon saatettavaksi, kaikista niistä tapauksista, joissa tämän säännön mukaisesti toimitettuja laitteita ei ole käytettävissä tai niiden väitetään olevan riittämättömät.

(9) Monitoring of combustion flue gas outlet temperature shall be required at all times and waste shall not be fed into a continuous-feed shipboard incinerator when the temperature is below the minimum allowed temperature of 850°C. For batch-loaded shipboard incinerators, the unit shall be designed so that the temperature in the combustion chamber shall reach 600°C within 5 minutes after start-up.

(10) Nothing in this regulation precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

REGULATION 17

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Protocol of 1997 undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

(a) needs of ships using its repair ports for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

(b) needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an approved exhaust gas cleaning system when discharge into the marine environment of these residues is not permitted under regulation 14 of this Annex;

without causing undue delay to ships, and

(c) needs in ship breaking facilities for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

(2) Each Party to the Protocol of 1997 shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

18 SÄÄNTÖ

Polttoöljyn laatu

(1) Polttotarkoituksiin aluksille, joihin tämä liite soveltuu, toimitetun ja sellaisina niillä käytetyn polttoöljyn on täytettävä seuraavat vaatimukset:

(a) paitsi mitä määrätään (b) alakappaleessa:

(i) polttoöljyn tulee olla öljynjalostuksesta saatujen hiilivetyjen sekoituksia. Tämä ei sulje pois pienten lisäainemäärien käyttöä suoritusominaisuuksien parantamiseksi;

(ii) polttoöljyssä ei saa olla epäorgaanisia happoja;

(iii) polttoöljy ei saa sisältää mitään lisäaineita tai kemiallisia jätteitä, jotka joko

1. vaarantavat aluksen turvallisuuden tai vaikuttavat haitallisesti koneiston suorituskykyyn,

2. ovat vahingollisia henkilökunnalle tai

3. lisäävät yleistä ilman pilaantumista; ja

(b) polttotarkoituksiin käytettävä polttoöljy, joka on saatu muuten kuin öljynjalostuksella, ei saa:

(i) ylittää tämän liitteen 14 säännössä asetettuja rikkipitoisuusrajoja;

(ii) saada moottorin tyypin oksidipäästöjä ylittämään tämän liitteen 13(3)(a) säännössä asetettuja rajoja;

(iii) sisältää epäorgaanisia happoja; eikä

(iv) 1. vaarantaa aluksen turvallisuutta tai vaikuttaa haitallisesti koneiston suorituskykyyn, tai

2. olla vahingollista henkilökunnalle tai

3. lisää yleistä ilman pilaantumista.

(2) Tätä sääntöä ei sovelleta hiileen kiinteässä muodossa eikä ydinpolttoaineisiin.

(3) Jokaisen tämän liitteen 5 ja 6 säännön alaisen aluksen osalta on kirjattava tiedot polttotarkoituksiin toimitetusta ja käytetystä polttoöljystä polttoaineen luovutustodistuksella, joka sisältää ainakin tämän liitteen V lisäyksessä määritetyt tiedot.

(4) Polttoaineen luovutustodistus on pidettävä aluksella sellaisessa paikassa, että

REGULATION 18

Fuel Oil Quality

(1) Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

(a) except as provided in sub-paragraph (b):

(i) the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;

(ii) the fuel oil shall be free from inorganic acid;

(iii) the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste which either;

(1) jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

(2) is harmful to personnel, or

(3) contributes overall to additional air pollution; and

(b) fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:

(i) exceed the sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;

(ii) cause an engine to exceed the NO_x emission limits set forth in regulation 13(3)(a) of this Annex;

(iii) contain inorganic acid; and

(iv) (1) jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

(2) is harmful to personnel, or

(3) contributes overall to additional air pollution.

(2) This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels.

(3) For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note which shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

(4) The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be

se on aina kohtuullisina aikoina helposti saatavilla tarkastusta varten. Se on säilytettävä kolme vuotta siitä, kun polttoöljy on toimitettu alukselle.

(5) (a) Vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolen hallituksen toimivaltainen viranomainen* voi tarkastaa aluksella, johon tätä liitettä sovelletaan, olevat polttoaineen luovutustodistukset aluksen ollessa sen satamassa tai rannikon edustalla olevassa terminaalissa, voi tehdä jäljennöksen kaikista polttoaineen luovutustodistuksista ja voi vaatia aluksen päällikköä tai siitä vastaavaa henkilöä vahvistamaan jokaisen jäljennöksen oikeaksi jäljennökseksi sellaisesta polttoaineen luovutustodistuksesta. Toimivaltainen viranomainen voi myös vahvistaa kunkin ilmoituksen sisällön ottamalla yhteyttä satamaan, jossa ilmoitus on annettu.

(b) Toimivaltaisen viranomaisen on suoritettava tämän kappaleen mukainen polttoaineen luovutustodistusten tarkastus ja vahvistettujen jäljennösten ottaminen niistä niin joutuisasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

(6) Polttoaineen luovutustodistukseen on liitettävä edustava näyte toimitetusta polttoöljystä järjestön toimesta myöhemmin kehitettävien suuntaviivojen mukaisesti. Toimittajan edustajan ja aluksen päällikön tai säiliötoiminnasta vastuussa olevan henkilön on sinetöitävä ja allekirjoitettava näyte, kun säiliö on täytetty, ja se on säilytettävä aluksen hallussa, kunnes polttoöljyä on merkittävästi kulutettu, mutta joka tapauksessa vähintään kahdentoista kuukauden ajan toimituksesta.

(7) Vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolet ottavat vastatakseen siitä, että niiden nimeämät asianmukaiset viranomaiset:

(a) pitävät rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista;

(b) vaativat paikallisia toimittajia toimittamaan tämän säännön vaatimusten mukaisesti polttoaineen luovutustodistuksen, jossa polttoaineen toimittaja vahvistaa, että polttoöljy täyttää tämän liitteen 14 ja 18 säännön vaatimukset, sekä näytteen.

* Viitataan päätöslauselmaan A.787(19), Procedures for port State control.

readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

(5) (a) The competent authority* of the Government of a Party to the Protocol of 1997 may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

(b) The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(6) The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered having regard to guidelines to be developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than twelve months from the time of delivery.

(7) Parties to the Protocol of 1997 undertake ensure that appropriate authorities designated by them:

(a) maintain a register of local suppliers of fuel oil;

(b) require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;

*Reference is made to Resolution A.787(19) on Procedures for port State control.

(c) vaativat paikallisia toimittajia säilyttämään jäljennöksen polttoaineen luovutustodistuksesta vähintään 3 vuotta satamavaltion mahdollista tarkastusta ja vahvistusta varten;

(d) ryhtyvät asianmukaisiin toimenpiteisiin sellaisia polttoöljyn toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittavan öljyä, joka ei ole polttoaineen luovutustodistuksen kuvauksen mukaista;

(e) ilmoittavat hallinnolle sellaista polttoöljyä vastaanottavasta aluksesta, josta on todettu, ettei se täytä tämän liitteen 14 ja 18 säännön vaatimuksia; ja

(f) ilmoittavat järjestölle, vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolille tietoon saatettavaksi, kaikista tapauksista, missä polttoöljyn toimittajat eivät ole täyttäneet tämän liitteen 14 ja 18 säännössä määritettyjä vaatimuksia.

(8) Vuoden 1997 pöytäkirjan sopimuspuolien toimittamien satamavaltioiden tarkastusten yhteydessä sopimuspuolet edelleen sitoutuvat:

(a) ilmoittamaan sopimuspuolelle tai muulle valtiolle, jonka lainkäyttövallan alueella polttoaineen luovutustodistus annettiin, tapauksista, joissa on toimitettu öljyä, joka ei täytä vaatimuksia, antaen kaikki asiaankuuluvat tiedot; ja

(b) varmistamaan, että ryhdytään asianmukaisiin toimenpiteisiin, jotta todettu vaatimusten vastainen polttoöljy saatetaan vaatimukset täyttäväksi.

19 SÄÄNTÖ

Vaatimukset alustoille ja porauslautoille

(1) Tämän säännön 2 ja 3 kappaleessa mainituin poikkeuksin kiinteiden ja kelluvien alustojen ja porauslautojen tulee täyttää tämän liitteen vaatimukset.

(2) Merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksesta, hyväksikäytöstä ja niihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä suoraan aiheutuvat päästöt ovat tämän yleissopimuksen 2(3)(b)(ii) artiklan mukaisesti vapautettuja tämän liitteen vaa-

(c) require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least 3 years for inspection and verification by the port State as necessary;

(d) take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;

(e) inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be noncompliant with the requirements of regulations 14 or 18 of this Annex; and

(f) inform the Organization for transmission to Parties to the Protocol of 1997 of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

(8) In connection with port State inspections carried out by Parties to the Protocol of 1997, the Parties further undertake to:

(a) inform the Party or non-Party under whose jurisdiction bunker delivery note was issued of cases of delivery of noncompliant fuel oil, giving all relevant information; and

(b) ensure that remedial action as appropriate is taken to bring noncompliant fuel oil discovered into compliance.

REGULATION 19

Requirements for Platforms and Drilling Rigs

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this regulation, fixed and floating platforms and drilling rigs shall comply with the requirements of this Annex.

(2) Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex.

timuksista. Sellaisiin päästöihin kuuluvat seuraavat:

(a) päästöt, jotka ovat seurausta sellaisten aineiden poltosta, jotka aiheutuvat yksinomaan ja suoraan merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksesta, hyväksikäytöstä ja niihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä, mukaan lukien niihin rajoittumatta hiilivetyjen avoliekillä poltto sekä leikkausten ja porausjätteen ja –mudan sekä stimulointiaineiden polttaminen porausreian viimeistelyn ja testauksen aikana sekä avoliekillä poltto häiriöiden johdosta;

(b) porausnesteisiin ja porausjätteisiin sitoutuneiden kaasujen ja haihtuvien yhdisteiden vapautuminen;

(c) päästöt, jotka liittyvät yksinomaan ja suoraan merenpohjan kivennäisvarojen käsittelyyn tai varastointiin; ja

(d) päästöt dieselmootoreista, joita käytetään yksinomaan merenpohjan kivennäisvarojen tutkimukseen, hyväksikäyttöön ja niihin liittyvään rannikon ulkopuolella tapahtuvaan käsittelyyn.

(3) Tämän liitteen 18 säännön vaatimuksia ei sovelleta sellaisten hiilivetyjen käyttöön, jotka tuotetaan ja sen jälkeen käytetään paikan päällä polttoaineena, kun hallinto on sen hyväksynyt.

Such emissions include the following:

(a) emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;

(b) the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

(c) emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and

(d) emissions from diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

(3) The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons which are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

APPENDIX I

Form of IAPP Certificate

(Regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified of the Protocol of 1978 related thereto (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)

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO number	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship: tanker
 ships other than a tanker

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This certificate is valid until
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at

.....
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(signature of duty authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

VUOSI- JA VÄLIKATSASTUKSET

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön mukaan vaadittavassa katsastuksessa aluksen todettiin täyttävän yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset:

Vuosikatsastus: Allekirjoitus
(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Aika
(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus*/välikatsastus*: Allekirjoitus
(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Aika
(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus*/välikatsastus*: Allekirjoitus
(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Aika
(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus: Allekirjoitus
(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka

Aika
(viranomaisen sinetti tai leima)

* Tarpeeton ylipyhitään

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of 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

Lisälehti kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan

SELOSTUS RAKENTEESTA JA VARUSTEISTA

Alusten aiheuttamasta meren pilaantumisesta vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä *yleissopimus*), VI liitteen määräysten perusteella.

Huomautuksia:

- 1 Tämä selostus on liitettävä pysyvästi kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan. Todistuskirjan on oltava aluksella aina saatavilla.
- 2 Jos alkuperäisen selostuksen kieli ei ole englanti, espanja tai ranska, tekstin on sisällettävä käännös yhteen näistä kielistä.
- 3 Vastaukset annetaan merkitsemällä ruutuun joko rasti (x) vastauksen ”kyllä” tai ”soveltuu” merkiksi tai viiva (-) vastauksen ”ei” tai ”ei soveltu” merkiksi.
- 4 Jollei toisin ilmoiteta, tässä selostuksessa mainitut säännöt tarkoittavat yleissopimuksen VI liitteen sääntöjä ja päätöslauselmat ja tiedotteet tarkoittavat Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslausemia ja tiedotteita.

1 Aluksen tiedot

- 1.1 Aluksen nimi

 1.2 Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet
 met.....
 1.3 IMO-numero

 1.4 Rekisteripaikka

 1.5 Bruttovetoisuus

 1.6 Päivämäärä, jolloin köli on laskettu tai alus on ollut vastaavassa rakennusvaiheessa

 1.7 Merkittävän moottorin muutoksen (jos soveltuu) (13 sääntö) aloituspäivämäärä

2 Alusten päästöjen hallinta

- 2.1 Otsonikerrosta heikentävät aineet (12 sääntö)
 2.1.1 Seuraavien halonikaasuja sisältävien palonsammutusjärjestelmien ja -varusteiden käyttöä voidaan jatkaa:
-

Järjestelmä Varuste	Sijainti aluksella
------------------------	--------------------

--	--

2.1.2 Seuraavien CFC-kaasuja sisältävien järjestelmien ja varusteiden käyttöä voidaan jatkaa:

Järjestelmä Varuste	Sijainti aluksella

Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

In respect of the provisions of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

- 1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 If the language of the original Record is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 IMO number
- 1.4 Port of registry
- 1.5 Gross tonnage
- 1.6 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
- 1.7 Date of commencement of major engine conversion (if applicable)(regulation 13)

2 Control of emissions from ships

- 2.1 Ozone depleting substances (regulation 12)
- 2.1.1 The following fire extinguishing systems and equipment containing halons may continue in service:

System Equipment	Location on board

- 2.1.2 The following systems and equipment containing CFCs may continue in service: ...

System Equipment	Location on board

2.1.3 Seuraavien HCFC-yhdisteitä sisältävien järjestelmien, jotka on asennettu ennen 1.1.2020, käyttöä voidaan jatkaa:

Järjestelmä Varuste	Sijainti aluksella

2.2 Typen oksidit (NOx) (13 sääntö)

2.2.1 Seuraavat dieselmoottorit, joiden lähtöteho on yli 130 kW ja jotka on asennettu 1.1.2000 tai myöhemmin rakennettuihin aluksiin, noudattavat 13 3 (a) säännön päästöstandardeja typen oksidien teknisen säännösten mukaisesti:

Valmistaja ja malli	Sarjanumero	Käyttö	Lähtöteho (kW)	Nimelliskierros- luku (RPM)

2.2.2 Seuraavat dieselmoottorit, joiden lähtöteho on yli 130 kW ja joihin on tehty 13 2 säännön mukainen merkittävä muutos 1.1.2000 tai myöhemmin, noudattavat 13 3 (a) säännön päästöstandardeja typen oksidien teknisen säännösten mukaisesti:

Valmistaja ja malli	Sarjanumero	Käyttö	Lähtöteho (kW)	Nimelliskierros- luku (RPM)

2.2.3 Seuraaviin dieselmoottoreihin, joiden lähtöteho on yli 130 kW ja jotka on asennettu 1.1.2000 tai myöhemmin rakennettuihin aluksiin, tai joiden lähtöteho on yli 130 kW ja joihin on tehty 13(2) säännön mukainen merkittävä muutos 1.1.2000 tai myöhemmin, on asennettu pakokaasujen puhdistusjärjestelmä tai muita samanarvoisia menetelmiä 13 3 säännön ja typen oksidien teknisen säännösten mukaisesti:

Valmistaja ja malli	Sarjanumero	Käyttö	Lähtöteho (kW)	Nimelliskierros- luku (RPM)

2.2.4 Seuraavat dieselmoottorit yllä olevista kohdista 2.2.1, 2.2.2 ja 2.2.3 on varustettu typen oksidipäästöjen valvonta- ja kirjauslaitteilla typen oksidien teknisen säännösten mukaisesti:

Valmistaja ja malli	Sarjanumero	Käyttö	Lähtöteho (kW)	Nimelliskierros- luku (RPM)

2.1.3 The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

System Equipment	Location on board

2.2 Nitrogen oxides (NOx) (regulation 13)

2.2.1 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NOx Technical Code:

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.2 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NOx Technical Code:.....

Manufacturer and Model	Serial number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.3 The following diesel engines with a power output greater than 130 kW and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, or with a power output greater than 130 kW and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, are fitted with an exhaust gas cleaning system or other equivalent methods in accordance with regulation 13(3), and the NOx Technical Code:

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.4 The following diesel engines from 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3 above are fitted with NOx emission monitoring and recording devices in accordance with the NOx Technical Code:....

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.3 Rikin oksidit (SOx) (14 sääntö)

2.3.1 Kun alus toimii 14(3) säännössä määritetyllä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella, alus käyttää:

- .1 polttoöljyä, jonka rikki- ja rikkihappopitoisuus ei ylitä 1,5 painoprosenttia, mikä dokumentoidaan polttoaineen luovutustodistuksissa; tai
- .2 hyväksyttyä pakokaasujen puhdistusjärjestelmää, jolla rikin oksidien päästöt vähennetään siten, että ne ovat alle 6,0 g SOx/kWh; tai
- .3 muuta hyväksyttyä tekniikkaa, jolla rikin oksidien päästöt vähennetään siten, että ne ovat alle 6,0 g SOx/kWh.

2.4 Haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC-kaasut) (15 sääntö)

2.4.1 Säiliöalukseen on asennettu haihtumankeräysjärjestelmä, joka on hyväksytty MSC/Circ. 585 -tiedotteen mukaisesti.
.....

2.5 Aluksessa on jätteenpolttouuni:

- .1 joka täyttää päätöslauselman MEPC 76(40), sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimukset
- .2 joka on asennettu ennen 1.1.2000 eikä täytä päätöslauselman MEPC 76(40), sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimuksia

TÄTEN TODISTETAAN, että tämä selostus on kaikissa suhteissa oikea

Annettu

.....
(selostuksen antopaikka)

.....
antopäivämäärä
hen

.....
(selostuksen antavan asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen
allekirjoitus)

Viranomaisen sinetti tai leima

2.3 Sulphur oxides (SOx) (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates within an SOx Emission Control Area specified in regulation 14(3), the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed 1.5% m/m as documented by bunker delivery notes; or
- .2 an approved exhaust gas cleaning system to reduce SOx emissions below 6.0g SOx/kWh; or.....
- .3 other approved technology to reduce SOx emissions below 6.0g SOx/kWh.....

2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ. 585.....

2.5 The ship has an incinerator:

- .1 which complies with resolution MEPC 76(40) as amended
- .2 installed before 1 January 2000 which does not comply with resolution MEPC 76(40) as amended

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

.....
Date of Issue

.....
(Signature of duly authorized official
issuing the Record)

*Seal or Stamp
of the authority,
as appropriate*

II LISÄYS

TESTISYKLIT JA PAINOTUSKERTOIMET

(13 sääntö)

Seuraavia testisyklejä ja painotuskertoimia tulee soveltaa tarkistettaessa, noudattavatko meridieselmoottorit tyypin oksidien rajoja tämän liitteen 13 säännön mukaisesti käyttämällä tyypin oksidien teknisessä säännöstössä määritettyä testimenettelyä ja laskentatapaa.

- .1 Alusten potkurikoneistojen vakiokierrosluvuilla käyville dieselmoottoreille, mukaan lukien dieselsähköisten koneistojen dieselmoottorit, tulee soveltaa testisykliä E2.
- .2 Säättösiipipotkureilla varustettujen potkurikoneistojen dieselmoottoreille tulee soveltaa testisykliä E2.
- .3 Pää- ja apumoottoreille, joiden kuormitus on riippuvainen potkurin kierrosluvusta, tulee soveltaa testisykliä E3.
- .4 Tasanopeuksisille apumoottoreille tulee soveltaa testisykliä D2.
- .5 Vaihtuvanopeuksisille, vaihtuvakuormaisille apumoottoreille, jotka eivät sisälly yllä oleviin kohtiin, tulee soveltaa testisykliä C1.

Testisykli vakiokierrosluvuilla käyville dieselmoottoreille (mukaan lukien dieselsähköisten ja säättösiipipotkureilla varustettujen koneistojen dieselmoottorit)

Testisyklityyppi E2	Nopeus	100 %	100 %	100 %	100 %
	Teho	100 %	75 %	50 %	25 %
	Painotuskerroin	0,2	0,5	0,15	0,15

Testisykli pää- ja apumoottoreille, joiden kuormitus on riippuvainen potkurin kierrosluvusta

Testisyklityyppi E3	Nopeus	100 %	91 %	80 %	63 %
	Teho	100 %	75 %	50 %	25 %
	Painotuskerroin	0,2	0,5	0,15	0,15

Testisykli tasanopeuksisille apumoottoreille

Testisyklityyppi D2	Nopeus	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Teho	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Painotuskerroin	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Testisykli vaihtuvanopeuksisille, vaihtuvakuormaisille apumoottoreille

Testisyklityyppi C1	Nopeus	Nimellinen				Välissä oleva			Tyhjäkäynti
	Vääntö %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Painotuskerroin	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

APPENDIX II
TEST CYCLES AND WEIGHTING FACTORS

(Regulation 13)

The following test cycles and weighing factors should be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the NO_x limits in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the NO_x Technical Code.

- .1 For constant speed marine engines for ship main propulsion, including diesel electric drive, test cycle E2 should be applied.
- .2 For variable pitch propeller sets test cycle E2 should be applied.
- .3 For propeller law operated main and propeller law operated auxiliary engines the test cycle E3 should be applied.
- .4 For constant speed auxiliary engines test cycle D2 should be applied.
- .5 For variable speed, variable load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 should be applied.

Test cycle for "Constant Speed Main Propulsion" Application
(incl. Diesel Electric Drive or Variable Pitch Propeller Installations)

Test cycle type E2	Speed	100 %	100 %	100 %	100 %
	Power	100 %	75 %	50 %	25 %
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Propeller Law operated Main and Propeller Law operated Auxiliary Engine" Application

Test cycle type E3	Speed	100 %	91 %	80 %	63 %
	Power	100 %	75 %	50 %	25 %
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Constant Speed Auxiliary Engine" Application

Test cycle type D2	Speed	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Power	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Weighting Factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for "Variable Speed and Load Auxiliary Engine" Application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Weighting Factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

III LISÄYS

KRIITEERIT JA MENETTELYTAVAT RIKIN OKSIDIPÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEIDEN NIMEÄMISEKSI

(14 sääntö)

1 TAVOITTEET

1.1 Tämän lisäyksen tarkoitus on tarjota kriteerit ja menettelytavat rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeämiseksi. Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden tavoitteena on ehkäistä, vähentää ja valvoa alusten rikin oksidipäästöistä ja niihin liittyvistä haitallisista vaikutuksista maalla ja merellä aiheutuvaa ilman pilaantumista.

1.2 Järjestön tulisi harkita rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen hyväksymistä, jos sitä tukee todistettu tarve ehkäistä, vähentää ja valvoa alusten rikin oksidipäästöistä aiheutuvaa ilman pilaantumista.

2 EHDOTUSKRIITEERIT RIKIN OKSIDIPÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEEN NIMEÄMISEKSI

2.1 Vain vuoden 1997 pöytäkirjan sopimusvaltiot voivat jättää järjestölle ehdotuksen rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen nimeämisestä. Kun kahdella tai useammalla sopimusvaltiolla on yhteinen etu tietyllä alueella, niiden tulisi muotoilla yhteinen ehdotus.

2.2 Ehdotukseen tulee sisältyä:

- .1 selkeä raja-ehdotetusta alueesta, jolla alusten rikin oksidipäästöjä tulee valvoa, sekä kartta, johon alue on merkitty;
- .2 kuvaus maa- ja merialueista, joita alusten rikin oksidipäästöjen vaikutukset uhkaavat;
- .3 arvio, että ehdotetulla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella toimivien alusten rikin oksidipäästöt osaltaan lisäävät rikin oksidien, mukaan lukien rikin oksidien sakan, aiheuttamaa ilman pilaantumista sekä niihin liittyviä haitallisia vaikutuksia kyseisillä maa- ja merialueilla. Sellaiseen arvioon tulee sisältyä soveltuvin osin kuvaus rikin oksidipäästöjen vaikutuksista maa- ja vesiekosysteemeihin, luonnon-tuotantoalueisiin, tärkeisiin elinympäristöihin, veden laatuun, ihmisten terveyteen, ja kulttuurin tai tieteen kannalta tärkeisiin alueisiin. Arviossa on ilmoitettava asiaankuuluvien tietojen, mukaan lukien käytetyt menetelmät, lähteet.
- .4 asiaankuuluvat tiedot, jotka liittyvät ehdotetun rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen ja uhanalaisten maa- ja merialueiden sääolosuhteisiin, erityisesti vallitseviin tuulensuuntiin, tai topografisiin, geologisiin, oseanografisiin, morfologisiin ja muihin oloihin, jotka voivat lisätä suuremman paikallisen ilman pilaantumisen tai happamoitumistason todennäköisyyttä ;
- .5 ehdotetun rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen alusliikenteen luonne, mukaan lukien liikenteen kulkusuunnat ja tiheyden; ja
- .6 kuvaus valvontatoimista, joihin ehdottava sopimusvaltio tai ehdottavat sopimusvaltiot ovat ryhtyneet koskien maalta tulevia rikin oksidien päästöjä, jotka vaikuttavat uhanalaiseen alueeseen, ja jotka ovat käytössä ja toimivat samanaikaisesti kuin harkitaan toimia, joihin ryhdyttäisiin suhteessa tämän yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön määräyksiin.

2.3 Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen maantieteelliset rajat perustetaan yllä kuvattuihin asiaankuuluviin kriteereihin, mukaan lukien rikin oksidipäästöt ja sakkautuminen ehdotetulla alueella liikkuvista aluksista, liikenteen kulkusuunnat ja tiheys sekä tuuliolot.

2.4 Ehdotus tietyn alueen nimittämisestä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi tulee jättää järjestölle järjestön luomien sääntöjen ja menettelytapojen mukaisesti.

APPENDIX III
CRITERIA AND PROCEDURES FOR DESIGNATION
OF SO_x EMISSION CONTROL AREAS
(Regulation 14)

1 OBJECTIVES

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures for the designation of SO_x Emission Control Areas. The objective of SO_x Emission Control Areas is to prevent, reduce, and control air pollution from SO_x emissions from ships and their attendant adverse impacts on land and sea areas.

1.2 A SO_x Emission Control Area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce, and control air pollution from SO_x emissions from ships.

2 PROPOSAL CRITERIA FOR DESIGNATION OF A SO_x EMISSION CONTROL AREA

2.1 A proposal to the Organization for designation of a SO_x Emission Control Area may be submitted only by contracting States to the Protocol of 1997. Where two or more contracting States have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 The proposal shall include:

- .1 a clear delineation of the proposed area of application of controls on SO_x emissions from ships, along with a reference chart on which the area is marked;
- .2 a description of the land and sea areas at risk from the impacts of ship SO_x emissions;
- .3 an assessment that SO_x emissions from ships operating in the proposed area of application of the SO_x emission controls are contributing to air pollution from SO_x, including SO_x deposition, and their attendant adverse impacts on the land and sea areas under consideration. Such assessment shall include a description of the impacts of SO_x emissions on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used, shall be identified.
- .4 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application of the SO_x emission controls and the land and sea areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that may lead to an increased probability of higher localized air pollution or levels of acidification;
- .5 the nature of the ship traffic in the proposed SO_x Emission Control Area, including the patterns and density of such traffic; and
- .6 a description of the control measures taken by the proposing contracting State or contracting States addressing land-based sources of SO_x emissions affecting the area at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulation 14 of Annex VI of the present Convention.

2.3 The geographical limits of an SO_x Emission Control Area will be based on the relevant criteria outlined above, including SO_x emission and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

2.4 A proposal to designate a given area as an SO_x Emission Control Area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 JÄRJESTÖN MENETTELYTAVAT RIKIN OKSIDIPÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEEN ARVIOIMISEKSI JA HYVÄKSYMISEKSI

- 3.1 Järjestö harkitsee jokaista ehdotusta, jonka yksi tai useampi sopimusvaltio jättää sille.
- 3.2 Rikin oksidipäästöjen valvonta-alue nimetään tähän liitteeseen tehtävällä muutoksella, joka käsitellään, hyväksytään ja tulee voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti.
- 3.3 Arvioidessaan ehdotusta järjestö ottaa huomioon kriteerit, jotka tulee sisällyttää kuhunkin ehdotukseen, kuten ne määritetään yllä 2 kohdassa, sekä suhteelliset kustannukset alusten rikkisakkautumien vähentämisestä verrattuna maalla tapahtuvaan valvontaan. Taloudelliset vaikutukset kansainvälisessä kaupassa käytettävään meriliikenteeseen tulisi myös ottaa huomioon.

4 RIKIN OKSIDIPÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEIDEN TOIMINTA

- 4.1 Sopimuspuolia, joilla on alueella liikennöiviä aluksia, kehoitetaan tuomaan järjestön tietoon mahdolliset huolensa alueen toiminnan suhteen.

3 PROCEDURES FOR THE ASSESSMENT AND ADOPTION OF SO_x EMISSION CONTROL AREAS BY THE ORGANIZATION

3.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a contracting State or contracting States.

3.2 A SO_x Emission Control Area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

3.3 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria which are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 2 above, and the relative costs of reducing sulphur depositions from ships when compared with land-based controls. The economic impacts on shipping engaged in international trade should also be taken into account.

4 OPERATION OF SO_x EMISSION CONTROL AREAS

4.1 Parties which have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

IV LISÄYS

ALUKSELLA SIJAITSEVIEN JÄTTEENPOLTTOUUNIEN TYYPIHYVÄKSYNTÄ JA TOIMINTARAJOITUKSET

(16 sääntö)

(1) Kaikilla aluksilla sijaitsevilla 16(2) säännössä kuvatuilla jätteenpolttouuneilla on oltava Kansainvälisen merenkulkujärjestön tyyppihyväksynnän todistuskirja. Sellaisen todistuskirjan saamiseksi jätteenpolttouunin on oltava suunniteltu ja rakennettu hyväksytyyn standardin mukaisesti kuten 16(2) säännössä kuvataan. Kukin malli on alistettava erityiseen tyyppihyväksyntätestiin tehtaalla tai hyväksytyssä testilaitoksessa ja hallinnon vastuulla käyttäen seuraavia polttoaine/jäte-rajoja tyyppihyväksyntätestille sen tarkistamiseksi, toimiiko jätteenpolttouuni tämän lisäyksen 2 kappaleessa määritetyissä rajoissa:

Jäteöljy sisältää: 75 % JÄTEÖLJYÄ RASKAASTA POLTTOÖLJYSTÄ;
5 % JÄTEVOITELUÖLJYÄ; ja
20 % EMULGOITUA VETTÄ

Kiinteä jäte sisältää: 50 % elintarvikejätettä
50 % roskaa, jotka sisältävät
noin 30 % paperia,
noin 40 % pahvia,
noin 10 % riepua
noin 20 % muovia
Sekoituksen kosteusprosentti on korkeintaan 50 ja palamattomien kiinteiden jätteiden osuus korkeintaan 7 %.

(2) 16(2) säännössä kuvattujen jätteenpolttouunien tulee toimia seuraavissa rajoissa:

O ₂ polttokammiossa:	6–12 %
Savukaasujen CO-pitoisuus keskimäärin enintään:	200 mg/MJ
Nokiluku keskimäärin enintään:	BACHARACH 3 tai RINGELMAN 1 (20 %:n läpikuultamattomuus) (Korkeampi nokiluku on hyväksyttävissä vain hyvin lyhyiden jaksojen ajan, kuten käynnistettäessä)
Palamattomat komponentit tuhkakäänteissä:	Maksimi 10 % painosta
Polttokammion savukaasun lähtölämpötila-alue:	850–1200 °C

APPENDIX IV
TYPE APPROVAL AND OPERATING LIMITS
FOR SHIPBOARD INCINERATORS

(Regulation 16)

(1) Ships incinerators described in regulation 16(2) on board shall possess an IMO type approval certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16(2). Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph (2) of this appendix:

Sludge Oil Consisting of:	75% SLUDGE OIL FROM HFO; 5% WASTE LUBRICATING OIL; and 20% EMULSIFIED WATER.
Solid Waste consisting of:	50% Food Waste 50% Rubbish Containing Approx. 30% Paper, " 40% Cardboard, " 10% Rags, " 20% Plastic The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

(2) Incinerators described in regulation 16(2) shall operate within the following limits:

O ₂ in Combustion Chamber:	6 - 12 %
CO in Flue Gas Maximum Average:	200 mg/MJ
Soot Number Maximum Average:	BACHARACH 3 or RINGELMAN 1 (20% opacity) (A higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned Components in Ash Residues:	Maximum 10% by Weight
Combustion Chamber Flue Gas Outlet Temperature Range:	850 - 1200 degrees Celsius

V LISÄYS**POLTTOAINEEN LUOVUTUSTODISTUKSEEN SISÄLLYTETTÄVÄT TIEDOT****(18(3) sääntö)**

Vastaanottavan aluksen nimi ja IMO-numero

Satama

Toimituksen alkamispäivä

Laivapolttoöljyn toimittajan nimi, osoite ja puhelinnumero

Tuotenimet

Määrä tonneina

Tiheys 15°C:n lämpötilassa, kg/m³*

Rikkipitoisuus (painoprosentteina)**

Polttoöljyn toimittajan edustajan allekirjoittama ja vahvistama ilmoitus siitä, että toimitettu polttoöljy on tämän liitteen 14(1) tai 14(4)(a) säännön sekä 18(1) säännön vaatimusten mukainen.

* Polttoöljy tulee testata ISO 3675 -standardin mukaisesti.

** Polttoöljy tulee testata ISO 8754 -standardin mukaisesti.

APPENDIX V
INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE BUNKER DELIVERY NOTE
(Regulation 18(3))

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address, and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity in metric tons

Density at 15°C, kg/m³*

Sulphur content (%m/m)**

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 14 (1) or (4)(a) and regulation 18(1) of this Annex.

* Fuel oil should be tested in accordance with ISO 3675

** Fuel oil should be tested in accordance with ISO 8754.

*Liite 1
Rinnakkaisteksti*

Laki

aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä 16 päivänä maaliskuuta 1979 annetun lain (300/1979) 4 a luvun otsikko ja 26 a §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1417/1994,

muutetaan lain nimike sekä 1 § ja 3 §:n 1 momentti, sellaisena kuin niistä on 3 §:n 1 momentti laissa 433/2000, sekä

lisätään lakiin uusi 3 a luku seuraavasti:

Laki

aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä

Voimassa oleva laki

1 §

Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi on noudatettava, sen lisäksi, mitä muualla on säädetty, tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä.

Öljyn, öljypitoisen seoksen, vaarallisen nestemäisen aineen, käymäläjäteveden sekä kiinteän jätteen päästäminen aluksesta veteen on kielletty sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

3 §

Asetuksella voidaan antaa vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tarpeellisia säännöksiä suomalaisen aluksen sekä Suomen satamiin tai satamista tai sisävesialueella liikennöivän ulkomaisen aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä ja käytöstä.

Ehdotus

1 §

Aluksista aiheutuvan *ympäristön* pilaantumisen ehkäisemiseksi on noudatettava, sen lisäksi, mitä muualla *laissa säädetään*, tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä.

Öljyn, öljypitoisen seoksen, vaarallisen nestemäisen aineen, käymäläjäteveden ja kiinteän jätteen päästäminen aluksesta veteen *sekä ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksesta veteen tai ilmaan* on kielletty sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

Tätä lakia sovelletaan lisäksi aluksissa käytettävään polttoaineeseen.

3 §

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa *ympäristön* pilaantumisen ehkäisemiseksi tarpeellisia säännöksiä suomalaisen aluksen sekä Suomen satamiin tai satamista tai sisävesialueella liikennöivän ulkomaisen aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä

*3 a luku***Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen
ehkäiseminen***21 a §*

Aluksista ilmaan tai veteen tapahtuva ilmaa pilaavien aineiden päästäminen on Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella kielletty siten kuin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteessä (SopS /) tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) aluksista ilmaan tai veteen tapahtuvien ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäisemisestä ja rajoittamisesta;

2) aluksilla käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista;

3) aluksilla käytettävien moottoreiden pakokaasujen puhdistuslaitteistoista; sekä

4) aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta.

21 b §

Aluksessa käytettäviä otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista sekä Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn laatuvaatimuksista säädetään ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja

Ehdotus

sen nojalla annettavissa säännöksissä ja määräyksissä, siltä osin kuin asiasta ei ole säädetty Euroopan yhteisön säädöksissä tai niiden nojalla annetuissa päätöksissä ja määräyksissä.

21 c §

Ölly- ja kemikaalisäiliöaluksista tapahtuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöt voidaan kieltää tai niitä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevissa satamissa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää kielloista ja rajoituksista sekä siitä, missä satamissa rajoituksia tai kieltoja tulee noudata.

21 d §

Tähän lakiin tai sen nojalla annettuihin säädöksiin sisältyviä ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäisemistä tai rajoittamista koskevia säännöksiä ei sovelleta

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

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

21 e §

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen aluksilla on Suomen vesialueella kielletty.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu vain aluksen jätteenpolttouuneissa. Jätteenpolttouunien teknisistä vaatimuksista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston ase-

tuksella säädetään lisäksi niistä aineista, joiden polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kokonaan kielletty.

21 f §

Satamissa on oltava riittävät vastaanottolaitteet vastaanottamaan satamaa käyttävien alusten pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen veteen on alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteen mukaan kiellettyä.

Satamissa, joissa suoritetaan alusten korjauksia, on oltava riittävät vastaanottolaitteet vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varusteet niitä alukselta poistettaessa.

Ympäristöministeriö voi asetuksella säätää tarkemmin 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja laitteista.

4 a luku

Jätteen polttamiskielto

26 a §

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen aluksilla on Suomen vesialueella kielletty.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

*Liite 2
Asetusluonnos*

Valtioneuvoston asetus

aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä,
muutetaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä 28 päivänä kesäkuuta 1993 annetun asetuksen (635/1993) nimike sekä 1 §:n 1 kohta, sellaisena kuin niistä on 1 §:n 1 kohta asetuksessa 1167/2003, sekä
lisätään 2 §:ään uusi 3 momentti ja asetukseen uusi 5 a luku seuraavasti:

Valtioneuvoston asetus

aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä

1 §

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan
 1) *alusjätelailia* aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 16 päivänä maaliskuuta 1979 annettua lakia (300/1979);

2 §

Tätä asetusta ei sovelleta Marpol 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdassa tarkoitettuihin päästöihin.

5 a luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

21 b §

Typen oksidipäästöjen vähentäminen

Aluksen dieselmoottorin, jonka lähtöteho on yli 130 kW, on oltava Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen (SopS /) vaatimusten mukainen. Vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta aluksen hätädieselmootto-reihin, pelastusveneisiin asennettuihin moottoreihin taikka muuhun laitteeseen tai varusteeseen, jota käytetään yksinomaan hätätilanteessa.

21 c §

Rikin oksidipäästöjen vähentäminen

Aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia.
 Aluksella käytettävän polttoöljyn on lisäksi täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen

VI liitteen mukaiset vaatimukset.

Suomalaisen aluksen purjehtiessa Itämeren alueella ja muilla Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitetuilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sekä ulkomaisen aluksen purjehtiessa Itämerellä Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä

1) saa aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus olla enintään 1,5 painoprosenttia; tai

2) aluksella on käytettävä sellaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmää, jolla aluksen rikin oksidipäästöt yhteensä, mukaan lukien sekä apu- että pääkoneiden aiheuttamat rikin oksidipäästöt, ovat enintään 6,0 g SO_x/kWh rikkidioksidiksi (SO₂) laskettuna; taikka

3) aluksella on käytettävä muuta hyväksyttyä teknistä menetelmää, jonka voidaan osoittaa vähentävän rikin oksidipäästöjä tasolle 6,0 g SO_x/kWh tai sen alle.

21 d §

Polttoaineen luovutustodistus ja polttoöljynäytteet

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen toimittajan antama polttoaineen luovutustodistus. Polttoaineen luovutustodistuksesta on käytävä ilmi Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen V lisäyksen mukaiset tiedot.

Polttoaineen luovutustodistus on pidettävä aluksella sellaisessa paikassa, että se on helposti saatavilla tarkastusta varten. Todistus on säilytettävä kolme vuotta siitä, kun polttoöljy on toimitettu alukselle. Luovutustodistukseen liitettyä näytettä toimitetusta polttoaineesta on säilytettävä aluksella 12 kuukauden ajan.

21 e §

Jätteenpoltto aluksella

Seuraavien aineiden poltto on kielletty

Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) Marpol 73/78 -yleissopimuksen I, II ja III liitteessä mainittujen lastien jätteet ja niihin liittyvät saastuneet pakkausmateriaalit,

2) polyklooratut bifenyylit (PCB:t),

3) Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä määritellyt jätteet, jotka sisältävät enemmän kuin jälkiä raskasmetalleista; ja

4) öljytuotteet, jotka sisältävät halogeeniyhdisteitä.

21 f §

Hyväksynnät

Edellä 21 c §:n 3 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen laitteiden ja menetelmien ja alusjätelain 21 e §:ssä tarkoitettujen jätteenpolttouunien tulee suomalaisessa aluksessa olla laivavarusteista annetun asetuksen (925/1998) ja muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivassa aluksessa laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin (96/98/EY) mukaisesti hyväksytyjä sekä muun vieraan valtion lipun alla purjehtivassa aluksessa aluksen lippuvaltion hallinnon Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti hyväksymiä.

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Asetuksen 21 c §:n 2 ja 3 momentin säännöksiä sovelletaan 12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta.

Asetuksen 21 b §:n vaatimusta sovelletaan tämän asetuksen voimaantulopäivänä tai sen jälkeen aluksiin asennettaviin moottoreihin sekä moottoreihin, joihin on tehty mainittuna päivänä tai sen jälkeen Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitettulla tavalla merkittävä muutos.