

Hallituksen esitys eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan liitteisiin tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laeiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan liitteisiin useilla eri Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n päätöslauselmilla tehdyt muutokset sekä lait muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettaisiin yleissopimuksen liitteisiin tehtyjen muutosten edellyttämällä tavalla.

Esityksen keskeisiä muutoksia ovat vuonna 2011 hyväksytyt muutokset käymäläjätevesiä koskevaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen, jossa Itämeri nimetään käymäläjätevesipäästöjen erityisvalvonta-alueeksi, sekä kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen kokonaisuudistus. Esitys sisältää myös muutokset, joilla yleissopimuksen I liitteeseen on lisätty öljysäiliöalusten välisiä lastinsiirtoja koskevat määräykset. Eduskunnan hyväksyttäväksi saatettaisiin myös vuonna 2015 IMO:ssa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin I, II, IV ja V liitteisiin hyväksytyt muutokset, jotka koskevat alusten liikennöintiä polaarilla vesialueilla, siltä osin kuin ne kuuluvat lainsäädännön alaan, sekä eräitä muita yleissopimuksen liitteisiin tehtyjä muutoksia.

Pääosa edellä kuvatuista muutoksista on tullut voimaan kansainvälisesti. Polaarilla alueilla purjehtivia aluksia koskeva IMO:n sääntely tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Suomi on IMO:n pääsihteerille toimittamissaan nooteissa ilmoittanut, että yleissopimuksen liitteisiin tehdyt muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarvittavat kansalliset lainsäädäntötoimet on saatettu loppuun.

Esityksessä esitetään lisäksi eräitä Euroopan unionin lainsäädännön edellyttämiä muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Mainittuun lakiin lisättäisiin myös säännökset hyväksytyjen luokituslaitosten toimivallasta antaa aluksille todistuskirjoja sekä eräitä hyväksyntöjä.

Muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskevat lait sekä laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta on tarkoitus saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun yleissopimuksen liitteiden muutokset tulevat Suomen osalta kansainvälisesti voimaan.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö.....	5
2.2.1 Kansainvälinen kehitys.....	5
2.2.2 EU:n lainsäädäntö.....	7
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
3.1 Tavoitteet.....	9
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	10
3.2.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset.....	10
3.2.2 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehdyt muutokset.....	13
3.2.3 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistus.....	14
3.2.4 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset.....	16
3.2.5 Polarisäännöstö ja säännösten tekeminen pakolliseksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteiden ja SOLAS-yleissopimuksen muutoksilla.....	17
3.2.6 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta.....	18
3.2.7 Muutokset siirrosta luokituslaitoksille.....	19
3.2.8 Muutokset merenkulun ympäristönsuojelulain 10 lukuun.....	19
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	20
4.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset.....	20
4.2 MARPOL -yleissopimuksen IV liitteeseen tehdyt muutokset.....	22
4.3 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistus.....	23
4.4 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset.....	29
4.5 Polarisäännöstö ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteeseen ja SOLAS-yleissopimukseen tehdyt muutokset.....	31
4.6 MRV-asetus.....	32
4.7 Eräiden tehtävien siirto luokituslaitoksille.....	32
4.8 Muutokset merenkulun ympäristönsuojelulain 10 lukuun.....	32
5 ASIAN VALMISTELU.....	32
6 MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA.....	37
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	38
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	38
1.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset.....	38
1.2 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehdyt muutokset.....	39
1.3 MARPOL -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistus.....	42
1.4 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset.....	46
1.5 Polarisäännöstö ja MARPOL 73/78-yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteeseen ja SOLAS-yleissopimukseen tehdyt muutokset.....	48
1.6 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta.....	71
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	73

HE 3/2017 vp

2.1	Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta .	73
2.2	Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan IV liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta .	73
2.3	Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun V liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	73
2.4	Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta .	73
2.5	Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I, II, IV ja V liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	74
2.6	Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	74
3	VOIMAANTULO	83
4	EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS	84
4.1	Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	84
4.2	Käsittelyjärjestys	92
	LAKIEHDOTUKSET	93
	SOPIMUSTEKSTI	108
	LIITE	302
	RINNAKKAISTEKSTI	302

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Merenkulku on luonteeltaan kansainvälistä toimintaa ja merenkulun ympäristönsuojelu on jo vuosikymmenien ajan perustunut keskeisiltä osiltaan kansainvälisiin sopimuksiin, joista on päätetty pääsääntöisesti maailmanlaajuisella tasolla. Kauppamerenkulun lisääntyminen on merkittävästi kasvattanut vesiin, ilmaan ja rantoihin kohdistuvaa raskautta. Huomiota on tämän vuoksi kiinnitetty yhä enemmän alusten tavanomaisesta käytöstä aiheutuvien ympäristö- ja terveyshaittojen vähentämiseen. Keskeisin meriympäristönsuojelua koskeva instrumentti on Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa vuonna 1973 tehty alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva kansainvälinen yleissopimus sekä siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja liitteineen (SopS 51/1983), jäljempänä MARPOL 73/78 -yleissopimus. MARPOL 73/78 -yleissopimus liitteineen muodostaa yhdessä IMOn ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, kanssa käytännöllisesti katsoen kaikkialla maailmassa sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden perustan. IMOssa kehitetään jatkuvasti aluksia koskevia ympäristö- ja turvallisuusmääräyksiä.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden muutokset johtuvat lähinnä tavoitteesta vähentää kauppamerenkulun aiheuttamia päästöjä veteen ja ilmaan. Muun alusliikenteen osuus ympäristön pilaantumisesta on kokonaisuutena katsoen vähäinen, vaikka esimerkiksi huvialusliikenteen ympäristövaikutus voi sesonkiaikaan olla paikallisesti merkittävä. Liitteiden muutokset kohdistuvat lähes yksinomaan kauppamerenkulkuun.

Myös Euroopan unionissa on kehitetty merenkulun ympäristönsuojelua koskevaa lainsäädäntöä. Unionin lainsäädäntö perustuu pääosin IMOssa sovittuihin säännöksiin. Itämeren maat ovat myös pitkään tehneet yhteistyötä Itämeren suojelukomission (HELCOM) puitteissa alusten aiheuttamien haittojen vähentämiseksi osana Itämeren tervehdyttämistä. Itämeren maiden vuonna 2007 hyväksymällä Itämeren toimintaohjelmalla (Baltic Sea Action Plan) pyritään palauttamaan Itämeren hyvä tila vuoteen 2021 mennessä. Toimintasuunnitelmaan on myös sisällytetty merenkulkuosio lukuisine toimenpide-esityksineen.

Tässä esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin useilla eri päätöslauselmilla tehdyt muutokset sekä lait muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettaisiin yleissopimuksen liitteisiin tehtyjen muutosten edellyttämällä tavalla. Eduskunnan hyväksyttäväksi saatettavat muutokset yleissopimuksen liitteisiin on hyväksytty IMOn alaisessa merellisen ympäristön suojelukomiteassa, jäljempänä MEPC-komitea, viime vuosien aikana. Keskeisiä muutoksia ovat I liitteeseen lisätyt öljysäiliöalusten välisiä lastinsiirtoja koskevat määräykset, vuonna 2011 hyväksytyt muutokset käymäläjätevesiä koskevaan IV liitteeseen, jossa Itämeri nimetään käymäläjätevesipäästöjen erityisvalvonta-alueeksi, ja kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen kokonaisuudistus sekä IMOssa vuonna 2015 hyväksytyt MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteitä koskevat muutokset, joilla tehdään pakollisiksi IMOn vuonna 2015 hyväksymä polaarisisäällä alueilla purjehtivia aluksia koskeva säännöstö, jäljempänä polaarisisäällä säännöstö. Eduskunnan hyväksyttäväksi saatettaisiin myös eräitä muita MARPOL 73/78 -yleissopimuksen eri liitteisiin tehtyjä muutoksia.

Pääosa edellä kuvatuista muutoksista on tullut voimaan kansainvälisesti. Polarisäännöstöä koskevat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden muutokset tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Suomi on IMO:n pääsihteerille toimittamissaan nooteissa ilmoittanut, että yleissopimuksen liitteisiin tehdyt muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarvittavat kansalliset lainsäädäntötoimet on saatettu loppuun.

Ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi eräät tekniset muutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin, joita Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta edellyttää. Esitetään myös, että hyväksytylle luokituslaitokselle annettaisiin toimivaltuus antaa aluksille todistuskirjoja sekä eräitä hyväksyntöjä vastaavalla tavalla kuin on aikaisemmin tehty aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009), jäljempänä alusturvallisuuslaki, vuonna 2014 tehdyn muutoksen, sekä IMO:n painolastivesiyleissopimuksen kansallisen voimaansaattamisen yhteydessä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) sekä valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010). Laki ja asetus sisältävät säännöksiä muun muassa aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ja haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäisemisestä, öljypäästömaksusta, aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ja kiinteän jätteen päästöjen ehkäisemisestä, aluksista aiheutuvat ilma pilaantumisen ehkäisemisestä sekä jätteiden vastaanotosta satamassa. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää säännökset toimivaltaisista valvontaviranomaisista sekä epäiltyjen päästöjen selvittämisestä ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista. Suomessa merenkulun ympäristösäännösten noudattamisen valvonnasta vastaavat Liikenteen turvallisuusvirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

Aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyneeseen jätteeseen sovelletaan merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 3 §:n 3 momentin ja jätelain (646/2011) 2 §:n 1 momentin mukaan jätelakia siitä lähtien kun jäte on otettu vastaan satamassa. Jätelain 76 §:n mukaan muun muassa sataman pitäjän on järjestettävä roskaantumisen ehkäisemiseksi satamassa riittävä jätteen keräys ja muut jätehuollon palvelut. Velvoite koskee sekä aluksissa että satamassa syntyvää jätettä ja jätteen keräystä. Jätelain 72 §:n roskaamiskiello ja roskaantuneen alueen siivoamista koskevat 8 luvun muut pykälät koskee myös vesialueita.

Aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksen mittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä säädetään alusturvallisuuslaissa. Alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta erityisesti satamavaltiotarkastusten osalta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995), jäljempänä alusturvallisuuden valvontalaki. Alusliikennepalvelusta ja alusta ja sen lastia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista säädetään alusliikennepalvelulain (623/2005). Lain mukaisen alusliikennepalvelun antamisesta vastaa Liikennevirasto.

2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö

2.2.1 Kansainvälinen kehitys

MARPOL 73/78 -yleissopimus

MARPOL 73/78 -yleissopimus tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan 2 päivänä lokakuuta 1983 (SopS 51/1983). MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määräyksillä pyritään vähentämään alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvia vaarallisia tai haitallisia päästöjä veteen ja ilmakehään. Eräät yleissopimuksen päästörajoitukset ovat tiukempia yleissopimuksessa määritellyillä erityisalueilla, kuten Itämeren alueella. MARPOL 73/78 -yleissopimusta on muutettu sen voimaantulon jälkeen lukuisia kertoja. Muutokset käsitellään ja hyväksytään IMO:n MEPC-komiteassa.

Yleissopimuksessa on nykyisin kuusi liitettä. Suomi on kaikkien liitteiden osapuoli. Yleissopimuksen I liite sisältää öljyä koskevat määräykset, II liite määräykset haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamisesta irtolastina, III liite määräykset haitallisten aineiden kuljettamisesta pakattuna, IV liite käymäläjätevesiä koskevat määräykset, V liite kiinteitä jätteitä koskevat määräykset ja VI liite aluksista ilmaan meneviä päästöjä koskevat määräykset mukaan lukien uusien alusten energiatehokkuutta koskevat määräykset. Jäljempänä esitellään tarkemmin yleissopimuksen I, IV, V ja VI liite.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen alusten öljypäästöjä koskeva I liite uudistettiin kokonaisuudessaan vuonna 2004 ja se tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomen osalta uudistettu I liite tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010 (SopS 70–71/2010). IMO:ssa hyväksyttiin vuonna 2009 päätöslauselma MEPC.186(59), jolla I liitteeseen lisättiin uusi alusten välisiä öljylastinsiirtoja koskeva 8 luku. Tällä hallituksen esityksellä esitetään eduskunnan hyväksyttäväksi kyseinen muutos siten täydennettynä, että öljysiirrot sallittaisiin nimetyillä alueilla, ottaen huomioon öljypäästöriskiä liittyvät kysymykset. Kansainvälisesti muutos tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen käymäläjätevesiä koskevan IV liitteen kokonaisuudistus hyväksyttiin MEPC-komitean kokouksessa Lontoossa huhtikuussa 2004 ja uudistettu liite tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä elokuuta 2005. Suomen osalta uudistettu IV liite tuli voimaan 3 päivänä toukokuuta 2006 (SopS 29–31/2006). Vuonna 2011 IMO:ssa hyväksyttiin päätöslauselma MEPC.201(62), jolla Itämeri nimettiin liitteen mukaiseksi erityisalueeksi, jolla ei saa päästää käsittelemätöntä käymäläjätevettä matkustaja-aluksista. Vuonna 2016 hyväksytyillä päätöslauselmilla MEPC.274(69) ja MEPC.275(69) määrätään Itämeren erityisalueen voimaantulosta.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskeva V liite tehtiin alun perin vuonna 1973, mutta se tuli kansainvälisesti voimaan vasta 31 päivänä joulukuuta 1988 (SopS 51/1983 ja SopS 12/1991). Liitettä on muutettu lukuisia kertoja sen voimaantulon jälkeen. Tällä hallituksen esityksellä esitetään eduskunnan hyväksyttäväksi IMO:n MEPC-komitean Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011 päätöslauselmalla MEPC.201(62) hyväksymä liitteen kokonaisuudistus.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan VI liitteen kokonaisuudistus hyväksyttiin IMO:ssa lokakuussa 2008, ja se tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä lokakuuta 2010. Suomen osalta uudistettu VI liite tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015 (SopS 104/2014). 4 päivänä huhtikuuta 2014 IMO:ssa hyväksyttiin päätöslauselmalla MEPC.251(66) typen oksideja koskevat muutokset VI liitteeseen ja vuoden 2008 typen oksidien tekniseen säännöstyöhön. Muutokset tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä syyskuuta 2015. 17 päivänä lokakuuta 2014 IMO:ssa hyväksyttiin päätöslauselmalla MEPC.258(67) typen oksideja koskevat lisämuutokset VI liitteeseen, jotka tulivat kansainvälisesti voimaan 1

HE 3/2017 vp

päivänä maaliskuuta 2016. Päätöslauselmilla MEPC.251(66) ja MEPC.258(67) tehdyt muutokset esitetään tällä hallituksen esityksellä eduskunnan hyväksyttäväksi.

Polaarisilla alueilla purjehtivia aluksia koskeva polaarisaännöstö hyväksyttiin IMO:n meriturvallisuuskomiteassa, jäljempänä MSC-komitea, 21 päivänä marraskuuta 2014 ja IMO:n MEPC-komiteassa 15 päivänä toukokuuta 2015. MSC-komitea hyväksyi marraskuussa 2014 päätöslauselmalla MSC.386(94) myös polaarisaännöstöön liittyvät muutokset SOLAS-yleissopimukseen. MEPC-komitea puolestaan hyväksyi toukokuussa 2015 päätöslauselmalla MEPC.265(68) muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin, joilla eräät ympäristöön liittyvät osat tehdään pakollisiksi. Polaarisaännöstö sekä siihen liittyvät muutokset SOLAS- ja MARPOL 73/78 -yleissopimukseen tulevat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

Helsingin sopimus ja Itämeren suojele

Itämeren rannikkovaltioiden vuonna 1974 allekirjoittama Itämeren alueen merellisen ympäristön suojeleu koskeva yleissopimus, jäljempänä vuoden 1974 Helsingin sopimus, ja sen merenkulkua koskeva IV liite tulivat voimaan 3 päivänä toukokuuta 1980 (SopS 12/1980). Vuoden 1974 Helsingin sopimus korvattiin myöhemmin vuoden 1992 Helsingin sopimuksella, joka tuli voimaan 17 päivänä tammikuuta 2000 (SopS 2/2000). Helsingin sopimuksen tarkoituksena on valvoa ja rajoittaa Itämeren rantavaltioiden valuma-alueilta jokien mukana mereen tulevia haitallisia päästöjä ja merellä ihmisen toiminnasta aiheutuvia haitallisia päästöjä. Sopimuksen allekirjoittajia ovat kaikki Itämeren rantavaltiot ja Euroopan unioni.

Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaan käymäläjätevesiä koskevat päästömääräykset on ulotettu koskemaan kaikkia aluksia, myös huviveneitä. Vuoden 1992 Helsingin sopimuksen IV liitteeseen sisältyvät myös alusjätteiden jättöpakkoa ja ilmoitusvelvollisuutta koskevat säännöt laittomien alusjätepäästöjen ehkäisemiseksi ja valvonnan kehittämiseksi sekä aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvän jätteen polttamista aluksilla koskeva täyskielto sopimuspuolten aluevesillä. HELCOMin suosituksissa on annettu ohjeita muun muassa erityismaksua -järjestelmästä, rangaistusten harmonisoinnista, satamien velvollisuudesta laatia jätehuoltosuunnitelmia sekä alusjätteiden asianmukaisesta loppukäsittelystä ja sijoituksen kehittämisestä.

Helsingin sopimus ja sen muutokset liitteineen on saatettu Suomessa lailla voimaan, ja ne ovat Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita. HELCOMin suositukset sen sijaan eivät ole sellaisenaan Suomea sitovia, vaan Suomen on saatettava ne erikseen osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Itämeren meriympäristön tilan parantamiseksi Itämeren maiden ympäristöministerit hyväksyivät HELCOMin ministerikokouksessa marraskuussa 2007 Itämeren toimintasuunnitelman (Baltic Sea Action Plan, BSAP), jonka mukaan Itämeren hyvä tila pyritään palauttamaan vuoteen 2021 mennessä.

2.2.2 EU:n lainsäädäntö

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen käymäläjätevesiä koskevaan IV liitteeseen tehdyt muutokset ja kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen kokonaisuudistus kuuluvat osittain unionin toimivaltaan, koska asiasta on voimassa aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolait-

HE 3/2017 vp

teista satamissa annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi. Direktiivi on pantu Suomessa täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 luvun säännöksillä.

Komissio valmistelee parhaillaan alusjätedirektiivin muutosta, ja muutosehdotus julkaistaneen vuoden 2017 aikana. Komissio on laatinut keväällä 2016 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen alusjätedirektiivin REFIT-arvioinnista (Regulatory Fitness and Performance). Uudistuksella on tarkoitus varmistaa vastaanottolaitteiden riittävyys ja saatavuus. Yhtenä merkittävänä tavoitteena on laajentaa direktiivin soveltamisalaa vastaamaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen viimeisimpiä muutoksia sekä tehostaa alusten valvontaa. Samalla pyritään tehokkaampien taloudellisten kannustimien tarjoamiseen, vapautusmenettelyjen yhdenmukaistamiseen ja direktiivin määritelmien yhdenmukaistamiseen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määritelmien kanssa. Komissio järjesti jäsenvaltioille ja sidosryhmille alusjätedirektiivin uudistuksesta avoimen konsultaation, joka päättyi lokakuussa 2016. Komissio on myös käynnistämässä uudistuksen vaikutusten arviointia, jossa muutosvaihtoehtojen vaikuttavuutta arvioidaan suhteessa direktiivin tavoitteisiin eli satamien asianmukaisten vastaanottolaitteiden saatavuuden ja käytön tehostamiseen sekä tarpeeseen vähentää toiminnallisen aluksen toiminnasta syntyvän jätteen mereen päästämistä.

Valvonnan tehostaminen mahdollistetaan jäteilmoituslomakkeen (direktiivin liite II) muutoksella, joka hyväksyttiin komission direktiivillä 2015/2087 marraskuussa 2015. Muutos on saatettava kansallisesti voimaan 9.12.2016 mennessä. Uudistetun lomakkeen avulla saadaan tarkempaa tietoa siitä, missä edellisessä satamassa ja kuinka paljon alus on jättänyt jätteitään. Alusjäteilmoitus on yksi EU:n ilmoitusmuodollisuuksista, joka kuuluu ilmoitusmuodollisuusdirektiivin (2010/65/EU) soveltamisalaa. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on viimeistään 1.6.2015 ryhdyttävä käyttämään sähköisiä tiedonsiirtovälineitä. Suomessa ilmoitusmuodollisuusdirektiivi on pantu täytäntöön alusliikennepalvelulain (623/2005) muutoksella (225/2012). Liikennevirasto on antanut alusliikennepalvelulain nojalla määräyksen meriliikenteessä olevien alusten ilmoituksista (2240/1003/2012) ja Tulli määräyksen Suomen satamiin saapuvia ja Suomen satamista lähteviä aluksia koskevasta ilmoitusmenettelystä (Nro 3/2016, 2.5.2016). Suomessa jäteilmoitus tulee toimittaa merenkulun sähköisessä Single Window -tiedonhallintajärjestelmässä (Portnet). Uudistettu jäteilmoituslomake tulee käyttöön viimeistään vuoden 2017 aikana.

EU-jäsenvaltioiden välinen tietojen vaihto tapahtuu SafeSeaNet-keskusjärjestelmää käyttäen. Alusjätedirektiivin uudistuksen tavoitteena on tehostaa valvontaa EMSA:n kehittämän THETIS-EU-tarkastustietokannan avulla, jolla on yhteinen rajapinta SafeSeaNet-järjestelmän kanssa. THETIS-EU-tarkastustietokannan avulla jäsenvaltiot voivat seurata ja valvoa aluksen jätteiden jättämistä satamiin. Yhtenä tavoitteena on parantaa alusjätteen varastointikapasiteetin valvontaa ja kohdentaa tarkastuksia riskiperusteisesti.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu kiinteitä jätteitä koskeva V liite ja uudistettu ilmansuojelua koskeva VI liite sisältävät määräyksiä satamavaltioiden suorittamasta operatiivisten vaatimusten valvonnasta. Euroopan unionin lainsäädännössä aluksille suoritettavista satamataarkastuksista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä huhtikuuta 2009 satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta antamassa direktiivissä 2009/16/EY, jäljempänä PSC-direktiivi. Edellä mainitut liitteet kuuluvat siten näiden määräysten osalta Euroopan unionin toimivaltaan. Direktiivi on pantu Suomessa täytäntöön alusturvallisuuden valvontalailla sekä sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella ulkomaisten alusten tarkastuksesta

HE 3/2017 vp

Suomessa (1241/2010). Viranomaisten valvontaoikeuksista ja oikeudesta pakkokeinoihin säädetään lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 29 päivänä huhtikuuta 2015 asetuksen meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä MRV-asetus. Asetus koskee jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvista, satamissa olevista tai satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen ja muiden merkittävien tietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista.

MRV-asetus tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2015, mutta sen velvoitteet tulevat voimaan vaiheittain. Velvollisuus alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailuun alkaa 1 päivänä tammikuuta 2018. Asetus on sellaisenaan voimassa kaikissa jäsenvaltioissa, mutta asetus aiheuttaa Suomessa tarvetta muuttaa kansallista lainsäädäntöä vastaamaan asetuksen määritelmiä sekä nimetä toimivaltaiset kansalliset viranomaiset.

Euroopan parlamentin ja neuvoston 17 päivänä kesäkuuta 2008 yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista antama direktiivi 2008/56/EY

Euroopan parlamentin ja neuvoston 17 päivänä kesäkuuta 2008 yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista antama direktiivi 2008/56/EY, jäljempänä meristrategiadirektiivi, on pantu Suomessa täytäntöön vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetulla lailla (1299/2004). Lain tavoitteena on meren hyvän tilan saavuttaminen vuoteen 2020 mennessä. Merenhoidon toimeenpanosta on annettu 13 päivänä joulukuuta 2012 valtioneuvoston päätös meren nykytilan ja hyvän tilan arvioimisesta sekä ympäristötavoitteiden ja indikaattoreiden asettamisesta. Valtioneuvosto hyväksyi kansallisen merenhoidon toimenpideohjelman 3.12.2015, jonka täytäntöönpano on aloitettu vuonna 2016.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on saattaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin tehdyt muutokset Suomen osalta voimaan ja tehdä tarvittavat muutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Muutoksilla vähennetään alusliikenteestä johtuvaa kuormitusta vesiin ja ilmaan. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen eräisiin liitteisiin tehtyihin muutoksiin sisältyvien keskeisten määräysten sisällyttäminen merenkulun ympäristönsuojelulakiin on perusteltua sääntelyn läpinäkyvyyden varmistamiseksi ja viranomaisvastuiden jakamiseksi. Esitetyillä muutoksilla on pyritty toteuttamaan merenkulun ympäristönsuojelulain säätämisen yhteydessä valittua lainsäädäntötekniikkaa ja lain perusrakennetta. Esitetyt muutokset ovat siten yhteensopivat vuoden 2010 alussa voimaan tulleen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistuksen tavoitteiden kanssa.

Lakimuutosten lisäksi merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen olisi tarkoitus merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta annetun lain vahvistamisen jälkeen tehdä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin tehtyjen muutosten edellyttämät tarpeelliset muutokset. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä olisi tarkoitus antaa

tarkemmat tekniset säännökset muun muassa aluksilta vaadittavien asiakirjojen sisällöstä ja kaavasta.

Esitetään myös, että hyväksytyille luokituslaitoksille annettaisiin toimivaltuus antaa aluksille todistuskirjoja sekä eräitä hyväksyntöjä vastaavalla tavalla kuin on aikaisemmin tehty alusturvallisuuslain vuonna 2014 tehdyn muutoksen, sekä IMO:n painolastivesiyleissopimuksen kansallisen voimaansaattamisen yhteydessä. Tavoitteena on sujuvoittaa hallinnollisia menettelyjä ja vähentää elinkeinon toimijoiden hallinnollista taakkaa.

3.2 Keskeiset ehdotukset

3.2.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.186(59)

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen öljyä koskevaan I liitteeseen IMO:n MEPC-komitean Lontoossa 17 päivänä heinäkuuta 2009 päätöslauselmalla MEPC.186(59) hyväksymät muutokset. Päätöslauselmalla liitteeseen lisättiin uusi 8 luku, joka sisältää määräykset merellä tapahtuvasta öljylastin siirrosta öljysäiliöalusten välillä eli niin sanotuista STS-sirroista (ship to ship transfers). Uusi 8 luku koskee ainoastaan sellaisten öljysäiliöalusten välisiä siirtoja, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150 tonnia. Luvun säännökset eivät koske polttoaineentäydennystoimintaa eli niin kutsuttua bunkrausta. Päätöslauselmalla tehdyt muutokset tulivat voimaan kansainvälisesti 1 päivänä tammikuuta 2011. Suomessa ei ole tällä hetkellä mitään sääntelyä tai rajoituksia öljysäiliöalusten välisten STS-siirtojen osalta.

Uusien määräysten tavoitteena on vähentää öljyonnettomuuden riskiä STS-siirtojen yhteydessä. Uudet määräykset koskevat öljysäiliöaluksille asetettuja teknisiä suorituskykyvaatimuksia, velvollisuutta ilmoittaa viranomaisille etukäteen suunnitellusta STS-siirrosta ja öljylastinsiirtoon osallistuvien henkilöiden pätevyyttä. Kaikille STS-siirtoja suorittaville öljysäiliöaluksille tulee laatia STS-siirtosuunnitelma.

STS-sirroissa noudatetaan öljy-yhtiöiden omia tarkkaan määriteltyjä käytäntöjä. Esimerkiksi öljy-yhtiöiden kansainvälinen merifoorumi OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) on julkaissut vuodesta 1975 lähtien STS-siirtoja koskevaa ohjekirjaa (Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases), joka sisältää yksityiskohtaiset ohjeet siirtojen toteuttamiseksi turvallisesti. Ohjeistus sisältää osin yksityiskohtaisempia ohjeita kuin IMO:ssa hyväksytty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 8 luku. Ohjeet koskevat muun muassa siirtoon liittyvien riskien arviointia, operaatioiden hallintaa, siirron toteuttaville henkilöille asetettuja vaatimuksia, varustevaatimuksia, sää- ja jääolojen huomiointia, tarkistuslistojen käyttöä, siirron aikaisia turvallisuusvaatimuksia ja viestintäyhteyksiä sekä aluksen ohjausta siirron aikana. Käytännössä siirron suorittavien alusten omistajat tarkistavat toisiltaan ennen STS-siirron toteuttamisesta sopimista, että aluksilla on muun muassa STS-käsikirjat ja todistukset riittävästä vakuutuksesta öljyvahinkojen varalta. Yleensä siirrosta vastaa ulkopuolinen STS-operaattori, joka on erikoistunut siirtojen suorittamiseen. STS-operaattorit noudattavat myös omia sisäisiä ohjeistuksiaan. Operaatioissa on yleensä avustamassa hinaaja, jonka henkilökunta on valmiudessa auttamaan operaation toteuttamisessa.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen STS-siirtoja koskevat määräykset eivät koske satamissa tehtäviä toimintoja. Kansallinen sääntely, jolla kyseiset I liitteen muutokset saatetaan

voimaan, ulotetaan kuitenkin toimintaan liittyvien riskien vuoksi koskemaan myös satama-alueilla toteutettavia operaatioita.

Kansallisessa lainsäädännössä STS-siirroista esitetään säädettäväksi merenkulun ympäristönsuojelulain aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäisemistä koskevassa uudessa 2 a luvussa. Ehdotuksessa on myös otettu huomioon edellä yleisperustelujen kohdassa 2 mainitun kansalliseen merenhoidon toimenpideohjelman kirjaus, jonka mukaan öljyonnettomuuksien riskiä tulee pienentää STS-siirtojen sääntelyn tarkentamisella Suomen vesialueella sekä jatkamalla STS-siirtoja koskevan harmonisoidun käytännön luomista HELCOMin puitteissa Itämeren alueella. Toistaiseksi kansallisessa lainsäädännössä ei ole ollut STS-siirtoja koskevaa sääntelyä.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin lisättäisiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 8 lukuun perustuvat säännökset STS-siirtosuunnitelmasta, STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevasta henkilöstä sekä viranomaisille tehtävästä STS-siirtoa koskevasta ennakoilmoituksesta. Säännöksiä sovellettaisiin Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyisi ehdotuksen mukaan STS-siirtosuunnitelmat.

Koska STS-siirtoihin voi liittyä öljypäästöjen riski, esitetään, että nykyisin täysin vapaa STS-toiminta rajoitettaisiin nimetyille alueille Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Tämä on tärkeää erityisesti Suomenlahdella, jossa laivaliikenne on vilkasta. Suomen aluevesien rajoista annetun lain (463/1956) 5 §:n mukaan Suomen aluemerin sisäisiin aluevesiin välittömästi liittyvä vyöhyke, jonka ulkoraja on kahdentoista meripeninkulman etäisyydellä sisäisten aluevesien ulkorajasta. Suomen talousvyöhykkeen raja kohtaa Ruotsin, Venäjän ja Viron talousvyöhykkeiden rajat ja on kapeimmillaan Suomenlahdella. Käytännössä öljysäiliöalusten välisiä lastinsiirtoja ei ole toteutettu aluemerellä viime vuosina.

Ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto nimeäisi yhteistyössä VTS-viranomaisen, rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja Tullin kanssa alueet, joilla STS-siirtoja saa tehdä. Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa yleinen merenkulun turvallisuusasioita käsittelevä viranomainen. Alueiden määrittelyssä tulee kuulla asianomaisia tahoja, kuten kuntia, maakuntia ja elinkeinon relevantteja toimijoita, esimerkiksi varustamoelinkeinoja ja lastinantajia. Alueiden määrittelyssä otettaisiin myös huomioon olemassa oleva öljyntorjuntavalmius sekä alusliikennepalvelulain mukainen suunnitelma avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta.

Aluemerellä tapahtuvan STS-siirron osalta tulee lisäksi ottaa huomioon, että Tulli antaa Tullilain perusteella määräyksiä alusten kuljetusreiteistä Suomen aluemerellä.

Toiminnan ennustettavuuden ja selkeyden vuoksi olisi tarkoituksenmukaista, että Itämeren maiden STS-siirtoja koskevat säännöt olisivat mahdollisimman samankaltaiset. Suomen tavoitteena on, että sovittaisiin kaikkia Itämeren maita koskevista mahdollisimman yhteneväisistä säännöistä HELCOMin piirissä. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset koskevat kaikkia Itämeren maita. Osa Itämeren maista on asettanut I liitettä tiukemmat vaatimukset STS-siirroille. Saksassa ja Ruotsissa STS-operaatiot ovat luvanvaraisia sekä aluemerellä että talousvyöhykkeellä. Latviassa siirrot ovat luvanvaraisia aluemerellä. Latvialaisilla viranomaisilla on myös oikeus tarkastaa siirtoa suorittavat alukset ja keskeyttää siirto sääolosuhteiden vuoksi tai jos alus ei noudata STS-siirtoja koskevaa kansallista sääntelyä. Virossa STS-operaatiot edellyttävät etukäteisilmoitusta viranomaisille. Alueellisia rajoituksia Virossa ei toistaiseksi ole, mutta sellaisia suunnitellaan parhaillaan. Toisaalta STS-operaatioita ei Viron viranomaisten mukaan ole viime vuosina toteutettu Viron aluemerellä. Tanskassa sään-

tely noudattaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen määräyksiä kuitenkin siten, että kansallisella tasolla on annettu tarkemmat määräykset siirtojen suorittamisesta.

Parhaillaan on myös vireillä selvitys merellä tapahtuvan polttoainetäydennystä koskevan sääntelyn sisällyttämisestä merenkulun ympäristönsuojelulain uuteen 2 a lukuun. Polttoainetäydennystä koskevaa sääntelyä on tällä hetkellä muun muassa Ruotsissa ja Tanskassa. Esitys on tarkoitus tuoda eduskunnalle vuoden 2017 aikana. Suomen tavoitteena on käsitellä myös HELCOMin piirissä merellä tapahtuvaa polttoainetäydennystä koskevia yhteneväisiä käytäntöjä ja mahdollista suositusta. HELCOMin merenkulkutyöryhmän alaisuudessa toimii Suomen vetämä kirjeenvaihtotyöryhmä (CG STS), jonka tehtävänä on uudistaa HELCOMin öljyjen bunkraus- ja STS-operaatioita koskeva ohjeistus (HELCOMin suositus 28/3, "Guidelines on Bunkering Operations and Ship to Ship Cargo Transfer of Oils, Subject to Annex I of MARPOL 73/78, in the Baltic Sea Area"). Ryhmän työtä voidaan hyödyntää kansallisen lainsäädännön valmistelussa, riippuen suosituksen valmistelun etenemisestä kirjeenvaihtotyöryhmässä ja HELCOMin merenkulkutyöryhmässä. Itämeren suojelua koskevan yleissopimuksen mukaan sopimuspuolten tulee asioiden, jotka koskevat Itämeren alueen suojelua alusten aiheuttamalta pilaantumiselta, olla yhteistyössä erityisesti yleissopimuksen peruseriaatteisiin ja velvoitteisiin perustuvien kansainvälisten sääntöjen kehittämisessä, mihin sisältyy myös yleissopimuksen liitteessä määriteltyjen parhaan käytökelpoisen tekniikan ja ympäristön kannalta parhaan käytännön edistäminen. Yhteistyön tulee lisäksi kattaa IMon hyväksymien sääntöjen tehokas ja yhdenmukainen toimeenpano.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liite koskee ainoastaan mineraaliöljyä sen kaikissa muodoissa, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, liete, jäteöljy sekä jalostetut tuotteet. Muita öljyjä koskeva sääntely on sisällytetty yleissopimuksen II liitteeseen eikä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen STS-siirtoja koskeva sääntely siten ulotu niihin. Muiden polttoaineiden, kuten biopolttoaineiden ja nesteytetyn maakaasun (LNG) vaikutukset ympäristölle ovat kuitenkin joiltakin osin verrattavissa mineraaliöljypohjaisten tuotteiden vaikutuksiin. Näiden polttoaineiden käytön ennustetaan lisääntyvän tulevaisuudessa, joten myös niiden ympäristövaikutuksiin olisi syytä varautua lainsäädännössä. IMOssa on ehdotettu, että nämä aineet lisättäisiin I liitteen soveltamisalaan. Tällöin kaikki polttoaineena käytettävät aineet kuuluisivat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen soveltamisalaan. Koska asian käsittely IMOssa on vielä kesken, kansalliseen lainsäädäntöön ei tässä vaiheessa esitetä otettavaksi säännöstä soveltamisalan laajentamiseksi kuljetettavien aineiden osalta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen soveltamisalan ulkopuolelle. Edellä mainittujen muiden nestemäisten aineiden kuin mineraaliöljyjen STS-siirtoja koskevan sääntelyn sisällyttämistä merenkulun ympäristönsuojelulain uuteen 2 a lukuun on myös tarkoitus selvittää samassa yhteydessä kuin selvitetään sääntelyä polttoainetäydennyksestä merellä. Suomen tavoitteena on myös tältä osin aktivoida keskustelu HELCOMin piirissä.

Päätöslauselmalla MEPC.186(59) tehdyt muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2010 noudattaen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Suomi ilmoitti 23 päivänä kesäkuuta 2010 IMon pääsihteerille, että muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Päätöslauselma MEPC.187(59)

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen öljyä koskevaan I liitteeseen IMon MEPC-komitean Lontoossa 17 päivänä heinäkuuta 2009 päätöslauselman MEPC.187(59) 1 liitteellä hyväksymät muutokset. Muutoksilla lisätään liitteeseen eräitä uusia määritelmiä, asetetaan eräitä uusia alusten öljyjätēsäiliöiden rakennetta koskevia

vaatimuksia sekä tehdään pieniä teknisiä tarkennuksia todistuskirjan kaavaan ja aluksella pidettävään öljypäiväkirjaan Useimmat muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, eivätkä edellytä eduskunnan suostumusta jäljempänä jaksossa 4 selostetun mukaisesti.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2010 noudattaen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Suomi ilmoitti 23 päivänä kesäkuuta 2010 IMO:n pääsihteerille, että muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki yllä mainituilla päätöslauselmilla I liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutetaan vastaamaan muutetun I liitteen määräyksiä.

3.2.2 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.200(62)

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen alusten käymäläjätevesipäästöjä koskevaan IV liitteeseen IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011 päätöslauselmalla MEPC.200(62) hyväksymät muutokset. Päätöslauselmalla on nimetty Itämeri erityisalueeksi, jolla ei saa poistaa käsittelemätöntä käymäläjätevettä alukselta mereen. Uusien sääntöjen soveltamisen edellytyksenä on, että erityisalueen satamissa on riittävästi vastaanottolaitteita ottamaan vastaan alueella liikennöivien matkustaja-alusten käymäläjätevedet. IMO:n MEPC-komitea päätti huhtikuussa 2016 sääntelyn voimaantulosta jäljempänä esitettävällä tavalla.

Matkustaja-alusten käymäläjätevesipäästöjä rajoittavilla uusilla säännöillä vähennetään matkustaja-aluksien käymäläjätevesistä Itämereen aiheutuvaa ravinnekuormitusta. Säännöt edellyttävät, että kaikkiin matkustaja-aluksiin asennetaan joko hallinnon hyväksymä käymäläjäteveden käsittelylaitteisto tai jätevesisäiliö, jolla on matkustaja-aluksen matkustajamäärä ja matkan kesto huomioiden riittävä tilavuus. Käymäläjäteveden käsittelylaitteistolla käymäläjätevedestä poistetaan ravinteita, typpeä ja fosforia. Suomalaisille matkustaja-aluksille käymäläjätevesien päästökiellolla Itämeren erityisalueella ei ole kustannuksia lisäävää vaikutuksia, sillä suomalaiset säännöllisessä liikenteessä kulkevat matkustaja-alukset purkavat käymäläjätevesensä jo nykyään satamien vastaanottolaitteistoihin.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2012 noudattaen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013. Suomi ilmoitti 26 päivänä kesäkuuta 2012 IMO:n pääsihteerille, että muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Päätöslauselmat MEPC.274(69) ja MEPC.275(69)

Päätöslauselmalla MEPC.274(69) muutetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitettä tarkentamalla uuden matkustaja-aluksen määritelmää ja muuttamalla käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettavan kansainvälisen todistuskirjan (ISPP-todistuskirja) kaavaa. Päätöslauselmalla MEPC.274(69) tarkennetaan aikaisemmassa päätöslauselmassa MEPC.200(62) määriteltyä Itämeren koskevaa käymäläjäteiden tyhjentämiskielltoa kiellon aikaisimman mahdollisen voimaantuloajankohdan osalta.

Päätöslauselmalla MEPC.275(69) muutetaan aikaisemmassa päätöslauselmassa MEPC.200(62) määriteltyjä Itämeren erityisaluetta koskevan sääntelyn voimaantulon päivämääriä. Itämerellä sovellettavat uudet päästömääräykset tulevat päätöslauselman MEPC.275(69) mukaisesti uusien matkustaja-alusten osalta voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2019 ja olemassa olevien matkustaja-alusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2021 alkaen. Alukset, jotka saapuvat Itämeren erityisalueen ulkopuolelta ja purjehtivat suoraan Pietariin, saavat kahden vuoden siirtymäajan 1 päivään kesäkuuta 2023 saakka.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki yllä mainittujen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutetaan vastaamaan muutetun IV liitteen määräyksiä.

Lait muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ovat tarkoitetut tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin muutokset tulevat Suomen osalta kansainvälisesti voimaan.

3.2.3 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistus

Päätöslauselma MEPC.201(62)

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen, joka uudistettiin kokonaisuudessaan IMO:n MEPC-komitean Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011 antamalla päätöslauselmalla MEPC.201(62). Liitteen kokonaisuudistuksessa osa vanhoista määräyksistä otettiin sellaisenaan uudistettuun liitteeseen, ja osaa määräyksistä muutettiin. Uudistetussa liitteessä kielletään poistamasta aluksesta veteen kiinteää jätettä eräitä vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta. Poistokielto koskee kiinteää jätettä siten kuin se on liitteessä määritelty. Kiellosta sallitaan eräät vähäiset poikkeukset tietyissä edempänä selostetuissa tilanteissa.

Poistokiellon tavoitteena on ehkäistä meren pilaantumista ja erityisesti meriympäristölle haitallisten kiinteiden jätteiden, kuten muovin, päästämistä tai heittämistä veteen. Tavoitteeseen pääsemiseksi liitteen määritelmiin on tehty muutoksia sekä tiukennettu ja selkeytetty päästömääräyksiä niin liitteen mukaisilla erityisalueilla, kuten Itämerellä ja Pohjanmerellä, kuin myös niiden ulkopuolella.

Merten roskaantuminen ja erityisesti meriin eri lähteistä joutuva muoviroska on muodostunut merkittäväksi ympäristöongelmaksi viime vuosien aikana. Valtamerien pintaosista löytyy muoviroskaa minimiarvion mukaan ainakin 270 000 tonnia, minkä lisäksi sitä uppoo syvempiin vesiin ja merenpohjaan sekä siivilöityy polaarialueiden jäähän. Itämerellä silmin havaittava roskaantuminen ei ole yhtä laaja ongelma kuin valtamerillä, mutta mikroskooppisen pientä roskaa merestä löytyy runsaasti. Mikrokokoinen roska on lähinnä muoviroskaa. Tutkimustulokset valtameriltä osoittavat, että silmille näkymätön muoviroska voi toimia ympäristömyrkyjen, kuten PCB:n, tiivistymiskeskuksena. Muoviroskan kertymisestä ja vaikutuksista Itämeren eliöihin ja ympäristöön on toistaiseksi vasta vähän tutkimustietoa, mutta Suomessa tehtyjen tutkimusten mukaan Itämeren eläinplanktonissa on useita lajeja, jotka syövät pieniä muovihukkasia. Samankaltaisia tuloksia on saatu myös pohjaeläimistä, kuten simpukoista. Tutkimukset antavat myös viitteitä siitä, että mikromuovit voivat kulkeutua ravintoverkon portaalta toiselle.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistuksen myötä ruokajätettä saa edelleen päästää mereen nykyisen etäisyysvaatimuksen mukaisesti eli vähintään 12 meripeninkulman eli noin 22 kilometrin etäisyydellä lähimmästä maasta myös erityisalueilla eli Välimerellä, Itämerellä, Mustallamerellä, Punaisellaamerellä, Persianlahdella, Pohjanmerellä, Antarktiksella ja Karibiolla. Suomen kannalta keskeinen muutos nykytilanteeseen on kuitenkin, että jatkossa erityisalueilla edellytetään ruokajätteen käsittelyä hienonnus- tai rouhintalaitteen avulla riittävän pieniksi paloiksi. Ruokaöljyn mereen päästäminen kielletään kaikilla merialueilla.

Toinen Suomen kannalta keskeinen V liitteen muutos liittyy kiinteää irtolastia kuljettavien kuivalastialusten lastijäämien veteen poistamiseen ja lastiruumien pesukäytäntöihin. Jatkossa lastijäämiä ei saisi lähtökohtaisesti päästää veteen V liitteen mukaisilla erityisalueilla. Alus voi kuitenkin kulussa ollessaan poistaa mereen meriympäristölle haitattomaksi luokiteltuja aineita sisältäviä lastiruumien pesuvesiä vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta, jos aluksen lähtö- ja tulosatama sijaitsevat erityisalueella, eikä riittäviä pesuvesien vastaanottolaitteita ole näissä satamissa saatavilla. Ehdotuksen mukaan sääntely koskisi kaikkia Suomen vesialueita eli myös sisävesiä. Edellä mainittu 12 meripeninkulman etäisyysvaatimus jää Suomen sisävesillä täyttymättä, joten sisävesillä ei saisi jatkossa lainkaan päästää veteen lastiruumien pesuvesiä, jotka sisältävät kiinteän irtolastin lastijäämiä. Haitalliseksi luokitellut lastijätteet tulee aina toimittaa satamien vastaanottolaitteisiin sekä erityisalueilla että niiden ulkopuolella. Jos alus käyttää lastiruumien pesussa puhdistus- tai lisäaineita, niiden tulee olla luokiteltu meriympäristölle haitattomiksi IMO:n ohjeita noudattaen.

IMO:ssa on parhaillaan käynnissä meriympäristölle haitallisia kiinteitä irtolasteja koskevaan laivaajan luokittelu- ja tiedonantovelvollisuuden tarkennus. Tämä toteutetaan muuttamalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitettä sekä kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevaa kansainvälistä säännöstöä (IMSBC-säännöstö). IMO:n meriympäristön suojelukomitea hyväksyi tarvittavat V liitteen muutokset 70. istunnossaan lokakuussa 2016. Ne voisivat tulla kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019, samanaikaisesti IMSBC-säännöstöön tehtävien muutosten kanssa.

Maailman kiinteiden irtolastikuljetusten määrä oli vuonna 2014 yhteensä 4 500 miljoonaa tonnia (Clarkson Research Services: Dry Bulk Trade Outlook 2014), mikä oli noin 45 prosenttia merikuljetusten kokonaismäärästä (UNCTAD: Review of Maritime Transport 2015). Ajanjaksona 2005–2014 näiden ns. bulk-kuljetusten määrät ovat kasvaneet keskimäärin 6 prosenttia vuodessa. Alueellisesti tarkasteltuna kasvu on painottunut kasvaviin teollisuusmaihin, erityisesti Kiinaan ja Intiaan.

Itämeren irtolastikuljetusten määrä oli vuonna 2013 yhteensä 206 miljoonaa tonnia (Baltic Port List 2014), mikä oli noin 26 prosenttia merikuljetusten kokonaismäärästä. Ajanjaksona 2006–2013 alueen bulk-kuljetusten määrät ovat kasvaneet keskimäärin 1,5 prosenttia vuodessa. Kasvu on painottunut etenkin Venäjän ja Puolan suuriin satamiin, kuten Ust-Lugaan, Gdanskiin ja Vysotskiin. Ruotsin ja Baltian maiden satamissa bulk-kuljetusten määrät ovat puolestaan vähentyneet eniten.

Suomeen suuntautuvan meriliikenteen bulk-kuljetusten kehitystä selostetaan edempänä yleisperustelujen luvussa 4.3.

Kolmantena muutoksena alusten tulee uudistetun V liitteen mukaisesti merkitä kiinteän jätteen tai kalastusvälineiden vahingossa tapahtunut häviäminen tai turvallisuussyistä tehty poistaminen alusjätepäiväkirjaan.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu V liite katsottiin hyväksytyksi 1 päivänä heinäkuuta 2012 noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja se tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013. Suomi ilmoitti 26 päivänä kesäkuuta 2012 IMO:n pääsihteerille, että uudistettu liite voi tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaan meriympäristölle haitallisiksi luokiteltavien aineiden kuljetuksen jälkeen syntyviä lastiruuman pesuvesiä ei saa laskea veteen. Tämä aiheuttaa Suomessa toimenpiteitä, erityisesti satamien osalta, sen jälkeen, kun liite tulee voimaan myös Suomen osalta.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki uudistetun liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutetaan vastaamaan uudistetun liitteen määräyksiä.

Lait uudistetun liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ovat tarkoitetut tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin muutokset tulevat Suomen osalta kansainvälisesti voimaan.

3.2.4 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.251(66)

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ilmasuojelua koskevaan VI liitteeseen IMO:n MEPC-komitean Lontoossa 4 päivänä huhtikuuta 2014 päätöslauselmalla MEPC.251(66) hyväksymät muutokset. Päätöslauselmalla täydennetään liitteen määritelmiä ja alusten energiatehokkuutta koskevia määräyksiä, muutetaan alusten päästöjen valvontaa koskevia vaatimuksia, tehdään muutoksia vuoden 2008 tyyppien oksidien tekniseen säännöstyöhön (NOx Technical Code) sekä määrätään tyyppien oksidipäästöjen valvontalueiden (NECA-alueet; Nitrogen Oxide Emission Control Area) voimaantulosta.

Uusilla määräyksillä otetaan uusien alusten energiatehokkuutta koskevien vuonna 2011 hyväksytyjen EEDI-sääntöjen (Energy Efficiency Design Index) piiriin LNG-säiliöalukset, ro-ro-autojenkuljetusalukset, ro-ro-lastialukset, ro-ro-matkustaja-alukset ja risteilyalukset, joissa on epätavanomainen (dieselsähköinen) kuljetuskoneisto. Näihin alustyyppisiin lukeutuvien uusien alusten energiatehokkuutta on tarkoitus parantaa kolmessa vaiheessa aluksen rakentamisvuoden mukaan. Jäissä kulkevat lastialukset, jotka pystyvät itsenäisesti murtamaan vähintään 1,0 m paksuista tasaista jäätä, ja alukset, joilla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, poistetaan alusten energiatehokkuutta koskevien määräysten piiristä.

Vuoden 2008 tyyppien oksidien tekniseen säännöstyöhön tehdyt muutokset mahdollistavat kahta polttoainetta (esim. LNG ja dieselöljy) käyttävien dieselmootoreiden (ns. dual-fuel -dieselmootoreiden) hyväksynnän säännöstyön mukaisesti.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä maaliskuuta 2015 noudattaen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä syyskuuta 2015. Suomi ilmoitti 12 päivänä helmikuuta 2015 IMO:n pääsihteerille, että muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Päätöslauselma MEPC.258(67)

HE 3/2017 vp

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ilman-suojelua koskevaan VI liitteeseen IMon MEPC-komitean Lontoossa 17 päivänä lokakuuta 2014 päätöslauselmalla MEPC.258(67) hyväksymät muutokset. Päätöslauselmalla muutetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 2 ja 13 sääntöjä sekä alukselle myönnettävän ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettavan IAPP-todistuskirjan mallin liitettä.

Säännön 2 muutokset koskevat polttoöljyn ja meridieselmoottorin määritelmiä. Polttoöljyn määritelmään on lisätty kaasun käyttö polttoaineena, ja meridieselmoottorin määritelmään on lisätty pelkästään kaasua polttoaineena käyttävät dieselmoottorit. Muutosten tarkoituksena on saattaa pelkästään kaasua käyttävät dieselmoottorit tyypin oksidien teknisen säännösten määrittämisen piiriin.

Säännön 13 muutokset selventävät 1.1.1990 tai sen jälkeen, mutta ennen 1.1.2000 aluksiin asennettuja dieselmoottoreita koskevia takautuvia päästömääräyksiä koskevien teknisten ratkaisujen mukaisten merkintöjen tekemistä IAPP-todistuskirjan liitteeseen.

IAPP-todistuskirjan mallin liitettä on muutettu dieselmoottoreihin sovellettavien NO_x-päästöjä koskevien määräysten merkintöjen sekä alusten jätteenpolttolaitosten hyväksyntää koskevien merkintöjen selventämiseksi.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä syyskuuta 2015 noudattaen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2016.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki edellä mainituilla päätöslauselmilla tehtyjen VI liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Lait muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ovat tarkoitetut tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin muutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

3.2.5 Polaarisaännöstö ja säännösten tekeminen pakolliseksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteiden ja SOLAS-yleissopimuksen muutoksilla

Päätöslauselmat MSC.385(94) ja MEPC.264(68)

IMOssa on hyväksytty päätöslauselmalla MSC.385(94) polaarisaännösten, alusturvallisuutta koskevat I-A ja I-B osat sekä säännösten johdanto siltä osin kuin se koskee alusturvallisuutta. Päätöslauselmalla MEPC.264(68) IMO on hyväksynyt säännösten meren pilaantumista ehkäiseviä toimia koskevat II-A ja II-B osat sekä säännösten johdannon siltä osin kuin se koskee ympäristöä. Kansallisessa lainsäädännössä alusturvallisuudesta säädetään yleisesti alusturvallisuuslaissa ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Polaarisaännösten osat I-A ja II-A tehdään oikeudellisesti pakottaviksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden ja SOLAS-yleissopimuksen muutoksilla. Osat I-B ja II-B ovat ohjeluontoisia.

Polaarisäännöstö tulee kansainvälisesti voimaan 1.1.2017. Polaarisaännöstöä sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita SOLAS-yleissopimuksen I luvun määräykset koskevat ja jotka purjehtivat polaarialueiden merialueilla. Olemassa oleviin aluksiin polaarisaännösten määräyksiä sovelletaan viimeistään 1.1.2018.

Polaarisäännösten tavoitteena on parantaa polaarialueilla purjehtivien alusten turvallisuutta ja vähentää ko. alueilla purjehtivien alusten haitallisia vaikutuksia ympäristölle ottaen huomioon polaarialueilla purjehtimiseen liittyvät riskit, joita ei ole huomioitu riittävästi muissa IMOn säännöksissä. Arktisella ja antarktisella alueella purjehtimiseen liittyy suuri määrä riskejä, koska näiden merialueiden kartoitus on puutteellista, ilmasto on ankara (mm. alhainen lämpötila ja jääolosuhteet), kommunikaatio- ja navigointijärjestelmien toimivuuteen liittyy haasteita. Alusten miehistöillä on lisäksi usein vähäinen kokemus purjehtimisesta polaarialueilla. Polaarialueiden meriympäristö on erityisen herkkä haitallisten aineiden päästöille, ja polaarialueilla meriympäristön tilan palautuminen ennalleen esimerkiksi öljyonnettomuuden jälkeen kestäisi kauemmin kuin muilla merialueilla. Pelastus- ja öljyntorjuntatoimet ovat myös erityisen haasteellisia pitkien etäisyyksien takia.

Yllä mainituista syistä polaarisäännösten I-A osassa on annettu mm. kyseistä osaa koskevia määritelmiä, tarkastusta ja polaarilaivatodistuskirjan antamista, toimintakäsikirjaa polaarialueille (Polar Water Operational Manual (PWOM)), aluksen rakenteita, vakavuutta ja vuotovakavuutta, vesi- ja säätiiviyyttä, koneistoja, paloturvallisuutta, pelastuslaitteita, navigointilaitteita, radiolaitteita, merimatkan suunnittelua ja miehistön koulutusta koskevia määräyksiä.

Edellä mainituista syistä polaarisäännösten II-A osassa on annettu polaarialueilla purjehtiville aluksille muilla merialueilla purjehtivia aluksia tiukempia ympäristömääräyksiä koskien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I (öljy), II (vaarallisten aineiden kuljetus), IV (käymäläjätevedet) ja V (kiinteät jätteet) liitteitä.

Päätöslauselmat MSC.386(94) ja MEPC.265(68)

Päätöslauselmalla MSC.386(94) IMOn MSC-komitea on hyväksynyt muutokset SOLAS-yleissopimukseen, joilla tehdään polaarisäännösten I-A osa oikeudellisesti pakottavaksi. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) IMOn MEPC-komitea on puolestaan hyväksynyt muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin, joilla tehdään polaarisäännösten II-A osa oikeudellisesti pakottavaksi. Muutokset koskevat turvallisuutta ja meriympäristöä koskevia vaatimuksia.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2016 noudattaen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Suomi ilmoitti 24 päivänä toukokuuta 2016 IMOn pääsihteerille, että päätöslauselmalla MEPC.265(68) tehdyt muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki päätöslauselmalla MEPC.265(68) tehtyjen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Laki muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin muutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

3.2.6 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EU) 2015/757 johtuvat muutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Asetus on sellaisenaan Suomessa sovellettava, mutta siitä johtuu muutamia muutos-tarpeita kansalliseen lainsäädäntöön. Tämän vuoksi ehdotetaan jäljempänä yksityis-kohtaisissa perusteluissa esitettävällä tavalla eräitä muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Muutokset koskevat lähinnä tarvetta kansallisesti määritellä eräät tahot, joihin asetuksessa viitataan, sekä säätää asetuksen edellyttämistä seuraamuksista. Asetus edellyttää 3 artiklan f kohdassa tarkoitetun todentajan ja 11 artiklan 1 kohdassa, 17 artiklan 1 kohdassa ja 20 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun asianomaisen viranomaisen määrittelemistä.

Asetuksen tavoitteena on luoda tietopohja alusten polttoaineenkulutuksesta (CO₂-päästöistä ja kuljetetusta lastista), jotta sitä voitaisiin myöhemmässä vaiheessa käyttää esimerkiksi hiilidioksiditonni hinnoittelun perustana. Asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin aluksiin, paitsi kalastusaluksiin, sota-aluksiin, laivaston apu-aluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla eikä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin valtion aluksiin. Asetuksen mukaan yhtiön eli aluksen omistajan, liikenteen harjoittajan tai rahtaaajan tulee tarkkailla aluksen hiilidioksidipäästöjä ja raportoida niistä. Asetusta sovelletaan jäsenvaltioissa sellaisenaan sen tultua voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2015, mutta asetuksesta seuraavat velvollisuudet tulevat voimaan vaiheittain 31 päivästä elokuuta 2017 lähtien.

3.2.7 Muutokset siirrosta luokituslaitoksille

Merenkulun ympäristönsuojelulakia koskevan muutosehdotuksen mukaan hyväksytyt luokituslaitos voisi Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi antaa suorittamiensa katsastusten ja tarkastusten perusteella alukselle myös varsinaiset todistuskirjat sekä meriympäristövahingon varalle tarvittavien alusten valmiussuunnitelmien ja eräiden laitteistojen suorituskykytestien hyväksynyt. Tältä osin on tarkoitus menetellä samalla tavoin kuin alusturvallisuuden valvonnan osalta. Hyväksytyt luokituslaitoksen toimivallasta tältä osin säädettiin alusturvallisuuslain ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muutoksen yhteydessä vuonna 2014. Lisäksi luokituslaitoksen vastaavasta toimivallasta säädettiin merenkulun ympäristönsuojelulain vuoden 2016 muutoksella IMO:n painolastivesiyleissopimuksen kansallisen voimaansaattamisen yhteydessä (473/2016).

Ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi, missä laajuudessa ja millä aikataululla se delegoisi varsinaisten todistusten antamisen hyväksytyille luokituslaitoksille. Useat valtiot ovat antaneet alusten katsastustehtävät ja todistus- tai turvallisuuskirjojen antamisen joko kokonaan tai osittain hyväksytyjen luokituslaitosten tehtäväksi.

Kyse on julkisen hallintotehtävän siirrosta muulle kuin viranomaiselle. Edellä mainitulla vuonna 2016 tehdyllä merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksella on sisällytetty lakiin hyväksytyjen luokituslaitosten uusiin valtuuksiin liittyvät säännökset rikosoikeudellisesta virkavastuusta, vahingonkorvausvastuusta ja muutoksenhausta.

Esityksen tavoitteena on Liikenteen turvallisuusviraston toiminnan tehostaminen. Esitys liittyy myös pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman tavoitteisiin sujuvoittaa hallintoa sekä vähentää elinkeinon toimijoiden hallinnollista taakkaa.

3.2.8 Muutokset merenkulun ympäristönsuojelulain 10 lukuun

Merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 3 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että 1 momentin mukaan alusjäteilmoitukset annettaisiin alusliikennepalvelulain (623/2005) mukaisesti. Esityksessä ehdotetaan poistettavaksi merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 3 §:n 3 momentista säännös, jonka mukaan sataman on huolehdittava siitä, että aluksien alusjätteistä tekemät ilmoitukset ovat valvontaa varten Liikenteen turvallisuusviraston käytettävissä. Lisäksi ehdotetaan poistettavaksi mainitusta 3 §:n 3 momentista säännös, jonka mukaan ilmoitukset voidaan välittää alukselta satamalle ja satamalta Liikenteen turvallisuusvirastoon sähköistä käyttöyhteyttä apuna käyttäen. Alusliikennepalvelulakiin tehtyjen muutosten (225/2012) myötä alusjäteilmoitukset ovat Liikenteen turvallisuusviraston käytössä sähköisessä tiedonhallintajärjestelmässä.

Ehdotuksen tavoitteena on hallitusohjelman mukaisesti purkaa satamiin kohdistuvaa sääntelyä ja pienentää satamille tästä mahdollisesti aiheutuvia kustannuksia.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.186(59)

Taloudelliset vaikutukset varustamoille

Merellä tapahtuvia öljysäiliöalusten välisiä öljylastinsiirtoja eli STS-siirtoja koskevilla uusilla määräyksillä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Kuten yleisperustelujen kohdassa 3.2.1 on selostettu, öljy-yhtiöt noudattavat säännönmukaisesti alalle yhteisiä kriteereitä eikä nyt ehdotettavalla muutoksella arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia näitä kriteereitä noudattavien yritysten toimintaan. Sellaisille suomalaisille varustamoille, joiden aluksilla suoritetaan STS-siirtoja, uudet määräykset voivat aiheuttaa jonkin verran kustannuksia, koska aluksilla tulee ehdotuksen mukaan olla Liikenteen turvallisuusviraston tai hyväksytyt luokitustaloksen hyväksymä STS-siirtosuunnitelma. Siirtojen rajoittamisesta tietyille maantieteellisille alueille Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä saattaa aiheutua siirrot suorittaville STS-operaattoreille ja varustamoille joitakin taloudellisia vaikutuksia, lähinnä laivojen reitityksen johdosta. Aiheutuvat kustannukset pyritään minimoimaan ottamalla elinkeinon mukaan keskusteluun alueiden sijainnista.

Väylämaksujen osalta STS-siirtoon osallistuvien alusten toiminta määrittää sen, miten aluksilta peritään väylämaksua. Väylämaksu tulee suorittaa, kun alus saapuu ulkomailta Suomen aluevesille tai liikkuu suomalaisesta satamasta suomalaiseen satamaan. Jos lastialuksesta on peritty kymmenen väylämaksua, alus on vapautettu saman kalenterivuoden aikana enemmistä väylämaksuista.

Esimerkiksi silloin kun ulkomailta saapuu öljysäiliöalus, jonka lastia puretaan Suomen alue-merellä toiseen öljysäiliöalukseen, joka puolestaan vie lastin suomalaiseen satamaan, väylämaksua kannetaan lastia purkavalta alukselta, muttei lastia vastaanottavalta alukselta, jos tämä on jo vapautettu väylämaksun suorittamisesta. Tällöin ei periaatteessa synny lisäkustannusta aluemerellä tapahtuvasta STS-operaatiosta. Lastialuksen väylämaksu suoritetaan 75 prosentilla alennettuna, jos alus tuo ulkomailta lastia, joka sen suureen kokoon liittyvästä pakottavasta syystä johtuen joudutaan kuljettamaan muilla aluksilla tulosatamasta tai -paikasta edelleen toiseen suomalaiseen satamaan.

HE 3/2017 vp

Tilanteessa, jossa osa ulkomaille lähtevän öljysäiliöaluksen lastista lastataan merellä suomalaisesta satamasta saapuneesta toisesta aluksesta, väylämaksu määräytyy periaatteessa sen mukaan, onko lastin vastaanottava alus saapunut ulkomailta, jolloin maksu kannetaan, vai onko alus saapunut lastauspaikalle Suomesta, jolloin maksua ei kannettaisi. Lastia purkavan aluksen osalta maksua ei kanneta.

Jos ulkomailta saapuvan öljysäiliöaluksen lastia puretaan Suomen aluemerellä toiseen ulkomailta saapuneeseen alukseen, joka puolestaan vie lastin pois Suomesta, väylämaksu kannetaan molemmilta aluksilta. Käytännössä öljysäiliöalusten STS-siirtoja ei ole toteutettu Suomen aluemerellä viime vuosina.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Uusien määräysten voimaantulon ei arvioida lisävään eri viranomaisten työtä kovinkaan paljon. Ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto nimeäisi yhteistyössä eräiden muiden viranomaisten kanssa STS-siirtoalueet Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Nimeämisprosessi edellyttää jonkin verran henkilöresursseja, mutta nimeämisen jälkeen, tästä ei aiheutuisi mainittavia kustannuksia. Ehdotuksella pyritään vähentämään Liikenteen turvallisuusviraston työtä mahdollistamalla, että myös hyväksytyt luokituslaitokset voivat hyväksyä STS-suunnitelman ja antaa tarvittavat todistuskirjat. Jonkin verran lisätyötä voi seurata aluksen miehistön täydennyskoulutusvaatimuksista ja STS-siirtoihin liittyvistä ennakoilmoituksista. Kokonaisuudessaan vaikutusten arvioidaan olevan vähäiset.

Ehdotuksen mukaan STS-siirtoja koskevat ilmoitukset tulisi tehdä VTS-viranomaisena toimivan Liikenneviraston ylläpitämään niin sanottuun Portnet-järjestelmään. Järjestelmän säätäminen kattamaan myös STS-siirroista johtuvia ilmoituksia ja siihen liittyvää viranomaisten välistä tiedonvälitystä aiheuttaa jonkin verran kustannuksia. Ilmoitukset lisäävät osaltaan viranomaisten tietoa operaatioista ja valmiuksia varautua öljyvahinkoihin.

Ympäristövaikutukset

Öljyvahinkojen osalta Suomessa on varauduttu Suomenlahden osalta noin 30 000 tonnin öljy-onnettomuuteen. STS-siirtoja koskevien kansainvälisten määräysten voimaansaattaminen Suomessa on tärkeää, jotta näihin öljylastinsiirtoihin liittyviä riskejä voidaan vähentää. STS-operaatioiden alueellinen rajoittaminen vesialueella ja talousvyöhykkeellä nimetyille alueille, joiden määrittelyssä muun muassa otettaisiin huomioon olemassa oleva öljyntorjuntavalmius, parantaa viranomaisten ja operoijien edellytyksiä ennaltaehkäistä öljyvahinkojen syntymistä. Siten esityksellä on myönteisiä vaikutuksia meriympäristön suojelun tasoon.

Päätöslauselma MEPC.187(59)

Taloudelliset vaikutukset varustamoille

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen öljyä koskevaan I liitteeseen on lisätty eräitä uusia määritelmiä sekä tehty eräitä verrattain vähäisiä muutoksia alusten öljyjättesäiliöiden rakennetta koskeviin vaatimuksiin. Alusten öljyjättesäiliöiden rakennetta koskevat vaatimukset ovat olleet kansainvälisesti voimassa 1 päivästä tammikuuta 2011 lähtien. Kansainvälisessä liikenteessä purjehtivien suomalaisten alusten on siten pitänyt täyttää vaatimukset jo niiden tultua voimaan kansainvälisellä tasolla. Määräysten sisällyttäminen kansalliseen lainsäädäntöön ei siten aiheuta taloudellisia vaikutuksia tässä vaiheessa.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole välittömiä organisaatio- tai henkilövaikutuksia.

Ympäristövaikutukset

Esityksellä on myönteisiä vaikutuksia meriympäristön suojelun tasoon, koska vaatimuksia siitä, kuinka alusten öljyjätessäiliöt on varustettava, jotta vuotoja ei tapahtuisi, tarkennetaan entisestään.

4.2 MARPOL -yleissopimuksen IV liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselmat MEPC.200(62), MEPC.274(69) ja MEPC.275(69)

Taloudelliset vaikutukset elinkeinolle

Päätöslauselmalla muutetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen alusten käymäläjätevesipäästöjä koskevaa IV liitettä. Muutoksella nimetään Itämeri erityisalueeksi, jolla ei saa päästää käsittelemätöntä käymäläjättevettä mereen. Uudet päästömääräykset tulevat uusien matkustaja-alusten osalta voimaan 1. päivästä kesäkuuta 2019 alkaen ja olemassa olevien matkustaja-alusten osalta 1. päivästä kesäkuuta 2021 alkaen. Erityisalueen satamissa tulee myös olla riittävästi vastaanottolaitteita ottamaan vastaan alueella liikennöivien matkustaja-alusten käymäläjätevedet.

Suomalaisille matkustaja-aluksille käymäläjätevesien päästökiellolla Itämeren erityisalueella ei ole kustannuksia lisäävää vaikutuksia, sillä suomalaiset säännöllisessä liikenteessä kulkevat matkustaja-alukset purkavat käymäläjätevetensä jo nykyään satamien vastaanottolaitteistoihin. Päästökiellolla on vaikutuksia lähinnä kesäaikana Itämerellä vieraileviin risteilyaluksiin. On myös huomioitava että kaikissa Suomen satamissa on käytössä Helsingin sopimuksen mukainen, ei erityismaksua -järjestelmä, johon myös alusten käymäläjätevedet kuuluvat. Jättemaksu on sisällytetty aluksen satamamaksuun, eikä erillistä maksua peritä jätteiden jättämisestä.

Kaikissa suomalaisissa satamissa, joissa käy ulkomaalaisia risteilyaluksia, on riittävä käymäläjätevesien vastaanottokapasiteetti. Suurimmissa satamissa alukset purkavat jo nykyään käymäläjätevedet suoraan kaupungin viemäriverkkoon. Pääosa ulkomaisista risteilyaluksista käy vain Helsingissä. Matkustaja-aluksia varten satamat ovat myös investoineet viemäriverkoston laiturialueilla. Pienimmissä satamissa, jossa matkustaja-aluksia käy harvoin, käymäläjätevedet puretaan säiliöautoihin, eikä uusien säännösten voimaantulo edellytä lisätoimenpiteitä.

Nyt esitettävillä muutoksilla on myös positiivisia vaikutuksia elinkeinoille, erityisesti puhtaita teknologioita (cleantech) tarjoaville suomalaisille yrityksille. Esimerkiksi alusten käymäläjätevesien käsittelyjärjestelmien valmistajille lainsäädäntö avaa uusia markkinoita.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole välittömiä organisaatio- tai henkilövaikutuksia.

Ympäristövaikutukset

Ehdotettu muutos vähentää merenkulusta aiheutuvaa ravinnekuormitusta Itämereen. Siten sillä on positiivisia vaikutuksia meriympäristön tilaan.

Vuonna 2009 tehdyn selvityksen mukaan Itämerellä liikkuvien alusten käymäläjätevesipäästöjen aiheuttama kuormitus oli 356 tonnia typpeä ja 119 tonnia fosforia vuodessa olet-

taen, että kaikki alukset laskisivat käymäläjätevetensä mereen. Vaikka määrät ovat koko ravinnekuormitukseen verrattuna alhaisia, ovat ympäristövaikutukset silti merkittäviä, koska alusliikenne keskittyy samoille väylille ja erityisesti risteilyalusliikenne kesäaikaan, jolloin ravinteet ovat suoraan levien käytettävissä. Itämeri on sekä ravinnekuormitukselle että muulle kuormitukselle erityisen herkkä, koska sen pinta-ala on noin neljä kertaa pienempi kuin sen valuma-alue, se on hyvin matala ja Tanskan salmien kautta tapahtuvasta veden vaihtuvuus on hidasta.

Ulkomaisten risteilijalusten koko on viime vuosina ollut kasvusuunnassa Itämerellä ja ne voivat kuljettaa jopa 3000–5000 matkustajaa ja miehistön jäsentä. Siten myös paikallinen rehevöitymisvaikutus olisi huomattava.

Suomi on sitoutunut Itämeren suojelukomission (HELCOM) Itämeren toimintaohjelmassa (Baltic Sea Action Plan) typpi- ja fosforikuormituksen vähentämiseen ja Itämeren hyvän tilan palauttamiseen vuoteen 2021 mennessä sekä EU:n meristrategiadirektiivin (2008/56/EY) toimeenpanossa Itämeren hyvän tilan saavuttamiseen vuoteen 2020 mennessä. Ehdotettu muutos tukisi myös näiden tavoitteiden saavuttamista.

4.3 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistus

Päätöslauselma MEPC.201(62)

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistuksen seurauksena kiinteän jätteen poistaminen mereen lähtökohtaisesti kielletään. Ruokajätteiden, lastijäämien sekä puhdistus- ja lisäaineiden poistaminen mereen on kuitenkin sallittua tietyin edellytyksin.

Kokonaisuudistuksen jälkeen V liitteen mukaisilla erityisalueilla on edelleen mahdollista poistaa mereen ruokajätettä, mutta uutena vaatimuksena on ruokajätteen käsittely aluksella hiekkonontimen tai rouhimen avulla. Käsitelty ruokajäte tulee poistaa mereen sellaisen siivilän kautta, jonka verkkokoko on enintään 25 mm. Ruokajätteen saa poistaa aluksesta, kun alus on vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Käytännössä säännöllisessä liikenteessä olevat matkustaja-alukset jättävät ruokajätteensä satamiin.

Merkittävin muutos liittyy kiinteitä irtolasteja kuljettavien alusten haitallisiksi luokiteltujen lastien lastijäämien sääntelyyn. Meriympäristölle haitalliseksi luokiteltavien kiinteiden aineiden irtolastijäämien poistaminen mereen kielletään kaikilla merialueilla. Meriympäristölle haitattomia kiinteitä irtolastijäämiä sisältäviä lastiruuman pesuvesiä ei lähtökohtaisesti saa poistaa mereen, mutta poistaminen on erityistapauksissa sallittu, jos aluksen lähtösatamassa ja seuraavassa määräsatamassa ei ole riittäviä vastaanottolaitteita pesuvesille ja jos poisto suoritetaan mahdollisimman etäällä ja vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liite on ollut kansainvälisesti voimassa vuoden 2013 alusta lähtien, joten toimijat ovat joutuneet soveltamaan sääntöjä jo muutaman vuoden ajan kansainvälisessä liikenteessä. Liitteen kansallinen voimaantulo ei siten aiheuta heille suuria vaikutuksia. Teollisuussatamilla on yleensä omat järjestelynsä ja niiden osalta uusien sääntöjen voimaantulon ei arvioida aiheuttavan ongelmia.

Yleistä

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen uudistuksen myötä kiinteiden irtolastijäämien päästämistä mereen koskevat rajoitukset määräytyvät pitkälti sen mukaan, ovatko lastijäämät

haitallisia meriympäristölle. Laivaaja tekee kiinteän irtolastin haitallisuusluokittelun IMOssa hyväksytyjen kriteerien mukaisesti. Arviointikriteerit perustuvat YK:ssa vahvistettuun kansainväliseen kemikaalien luokittelujärjestelmään (GHS-järjestelmä). Tuoreen tutkimuksen mukaan selvä valtaosa meriteitse kuljetettavista kiinteistä irtolasteista ei olisi meriympäristölle haitallisia. Tutkimuksessa tunnistettiin, että IMSBC-säännöstössä luetelluista 168 aineesta 23 olisi mahdollisesti meriympäristölle haitallisia. Näitä ovat muun muassa monet kuparirikasteet, lyijynitraatti ja -malmi, mangaanimalmi, nikkelimalmi, metallisulfideja sisältävät rikasteet sekä ylipäättään mineraalit, malmit ja rikasteet, jotka sisältävät arseenia, fluorua, kuparia, lyijyä ja sinkkiä.

Lastin sisältämien haitallisten aineiden pitoisuudet saattavat vaihdella lastierittäin. Kuitenkin kansainvälisesti yleisimpien kuivalastityyppien eli rautamalmien, hiilen, bauksiitin, alumiinioksidin ja fosfaattikiven osalta voidaan todeta, että ne eivät tyypillisesti ole meriympäristölle haitallisia.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen uudistukseen liittyen on käyty keskustelua siitä, kenelle aluksen lastiruumien puhdistuksesta aiheutuvat kulut kuuluvat. Näistä asioista sovietaan osapuolten välisissä rahtaus sopimuksissa, minkä vuoksi eri rahtausmuotoja koskevia va kiolausekkeita uudistettaessa olisi tärkeää, että lastiruumien puhdistukseen liittyvät kysymykset on huomioitu, ja että maksuvelvoitteet ovat mahdollisimman yksiselitteiset.

Suomen satamien kaikkien bulk-kuljetusten määrä oli Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen mukaan vuonna 2015 noin 23,9 miljoonaa tonnia, mikä oli 21 prosenttia merikuljetusten kokonaismäärästä.

Tuoteryhmittäin tarkasteltuna bulk-tuotteiden tuontikuljetuksista suurin osa on malmeja ja rikasteita, joita tuotiin Suomeen vuonna 2015 yhteensä 4,9 miljoonaa tonnia. Lähes 90 prosenttia Suomeen tuotavasta rautamalmista tulee Ruotsista ja loput pääosin Venäjältä. Merkittäviä metallirikasteiden tuontimaita ovat Irlanti, Peru ja Etelä-Afrikka.

Raakamineraalit ja sementti on bulk-kuljetusten tuonnin toiseksi suurin tuoteryhmä. Vuonna 2015 niitä tuotiin Suomeen 4,3 miljoonaa tonnia. Merkittävimmistä tuotteiden tuontimaita mainittakoon Ruotsi, Norja ja Saksa. Hiili ja kooksi, joka on ollut aiempina vuosina suurin bulk-kuljetusten tuonnin tuoteryhmä, oli vuonna 2015 vertailun kolmas. Sitä tuotiin Suomeen 4,1 miljoonaa tonnia. Tärkeimmät hiilen tuontimaita ovat Venäjä, Australia, Etelä-Afrikka, Indonesia ja Yhdysvallat.

Suomen viennin bulk-kuljetuksista merkittävimpiä olivat vuonna 2015 malmien ja rikasteiden merikuljetukset. Niitä vietiin Suomesta 3,4 miljoonaa tonnia. Merkittävimmistä malmien ja rikasteiden vientimaita mainittakoon Kiina, Iso-Britannia ja Italia.

Lannoitteet olivat bulk-kuljetusten viennin toiseksi suurin tuoteryhmä. Vuonna 2015 niitä vietiin Suomesta 2,3 miljoonaa tonnia. Tärkeimpiä vientimaita ovat olleet perinteisesti Kiina, Ruotsi ja Alankomaat. Raakamineraalit ja sementti olivat bulk-kuljetusten viennin kolmanneksi suurin tuoteryhmä. Vuonna 2015 niitä vietiin Suomesta 1,5 miljoonaa tonnia. Tärkeimmistä vientimaita mainittakoon Viro, Alankomaat ja Saksa.

Suomessa oli vuonna 2015 yhteensä 42 satamaa, jotka hoitivat bulk-kuljetuksia. Lastin määrällä mitattuna näistä suurin oli Raahen satama. Sen bulk-kuljetusten tuonnin ja viennin kokonaismäärä oli 4,4 miljoonaa tonnia. Raahen satama on keskittynyt toiminnassaan tuontikuljetuksiin, joiden osuus sataman bulk-kuljetuksista oli 98 prosenttia. Satamassa käsiteltävistä tuoteryhmistä merkittävin oli malmit ja rikasteet.

Kokkolan satama, joka on ollut aiempina vuosina Suomen suurin bulk-satama, sijoittuu vertailussa toiseksi. Vuonna 2015 sataman bulk-kuljetusten määrä oli 4,3 miljoonaa tonnia. Kokkolan satama on ennen kaikkea vientisatama, sillä viennin osuus sen bulk-kuljetuksista oli 73 prosenttia. Satamassa käsiteltävistä tuoteryhmistä merkittävin oli malmit ja rikasteet. Kokkolan sataman takamaa palvelee kotimaisen teollisuuden ohella Venäjän tarpeita.

HaminaKotkan satama oli vuonna 2015 Suomen kolmanneksi suurin bulk-satama. Sen bulk-kuljetusten tuonnin ja viennin kokonaismäärä oli noin 2,4 miljoonaa tonnia. HaminaKotkan sataman bulk-kuljetuksista 53 prosenttia oli vientiä ja 47 prosenttia tuontia. Satamassa käsiteltävistä tuoteryhmistä merkittävin oli raakamineraalit. Myös HaminaKotkan sataman takamaa palvelee kotimaisen teollisuuden ohella Venäjän tarpeita.

Suomen satamissa tilastoitiin yhteensä 520 bulk-alusten satamakäyntiä vuonna 2014. Eri aluksia satamissa vieraili 114, mikä on suuri määrä satamakäyntien määrään verrattuna. Se kertoo, että bulk-aluksista suuri osa oli hakurahtiliikenteessä, joka on tyypillinen toimintamuoto bulk-kuljetuksissa. Suurin osa, 30 prosenttia, Suomessa käyneistä aluksista oli liputettu Suomen lipun alle. Toiseksi eniten aluksia oli Panaman lipun alla: 19 prosenttia. Seuraavina tulivat Liberia, Malta ja Ruotsi, kukin 7 prosentin osuudella.

Aluksen kokoluokka vaikuttaa sataman lastijäämien pesuvesien vastaanottojärjestelyihin. Suomen satamakäyntien määrä jakautui bulk-alusluokittain seuraavasti: ns. handysize 47 prosenttia, panamax 39 prosenttia, handymax 9 prosenttia ja capesize 5 prosenttia. Handysize-kokoluokan alusten kantavuus on noin 10 000 – 35 000 tonnia, Panamax-kokoluokan alusten noin 60 000 – 80 000 tonnia, handymax-luokan alusten noin 35 000 – 59 000 tonnia ja capesize-alusten noin 80 000 tonnia ja siitä ylöspäin. Kun bulk-lastien kuljetusmatkat ovat pitkät, kuljetukset hoidetaan pääsääntöisesti suurilla capesize- tai panamax-luokan aluksilla, ja kun kuljetusmatkat ovat lyhyet, ne hoidetaan pienemmillä handysize-luokan aluksilla. Poikkeuksena on kuitenkin panamax-luokka, jota käytetään tänä päivänä yhä enemmän myös lyhyissä kuljetuksissa näiden alusten edullisista spottihinnoista johtuen. Raahan, Kokkolan ja HaminaKotkan satamissa on viime vuosina käynyt aiempaa enemmän suuria bulk-aluksia.

Kokkola oli vuonna 2014 Suomen suurin bulk-satama, kun vertailuperusteena käytetään alusten satamakäyntien määrää. Kokkolan satamassa käyneistä bulk-aluksista suurin osa, 74 prosenttia, oli panamax-luokan aluksia. Suuria capesize-luokan aluksia satamassa kävi kymmenen, mikä vastasi 14 prosentin osuutta satamakäynneistä.

HaminaKotka, jonka bulk-alusten satamakäyntien määrä oli 33, sijoittuu tässä vertailussa toiseksi. Satamassa käyneistä bulk-aluksista 94 prosenttia kuului joko handysize- tai handymax-luokkaan. Loput satamakäynneistä tapahtuivat panamax-luokan aluksilla. HaminaKotkan satamaan kuuluvassa Mussalon satamassa väylän kulkusyvyys on 15,3 metriä, mikä mahdollistaa myös suurten bulk-alusten lastaukset ja purkaukset.

Porin satama on vertailun kolmas alusten satamakäyntien määrää mitattaessa. Satamassa käyneiden bulk-alusten määrä vuonna 2014 oli 32. Näistä 50 prosenttia oli panamax-, 34 prosenttia handysize- ja 13 prosenttia handymax-luokan aluksia. Myös capesize-luokan alus vieraili satamassa kerran. Porin satamaan johtavan väylän kulkusyvyys on 15,3 metriä.

Taloudelliset vaikutukset

a. Vaikutukset varustamoille

Varustamoiden näkökulmasta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen uudistuksella on välittömiä vaikutuksia. Alukset ovat aiemmin kiinteän irtolastin purkamisen päätyttyä suorittaneet lastiruumien pesun joko satamassa tai useimmiten merellä matkalla seuraavaan satamaan. Toimenpiteestä kertynyt pesuvesi on työn päätyttyä voitu laskea mereen, kun alus on ollut yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä rannasta. Uudistuksen myötä meriympäristölle haitallisia aineita sisältäviä lastiruumien pesuvesiä ei saa enää laskea mereen, vaan vedet on toimitettava satamaan.

Sääntely on ollut kansainvälisesti voimassa jo 1.1.2013 lukien, joten suomalaisten kansainvälisen liikenteen alusten on jo pitänyt toimia sääntelyn mukaisesti.

Bulk-kuljetuksiin tarkoitettujen alusten lastiruumat pyritään tänä päivänä rakentamaan suoraseinäisiksi, mikä helpottaa lastin purkausta ja lastiruumien puhdistusta seuraavaa lastia varten. Suomeen rekisteröidyt alukset ovat viranomaistietojen mukaan suoraseinäisiä. Liikenteessä on kuitenkin yhä ulkomaalaisia aluksia, joissa rungon jäykisteet ovat lastiruumassa esillä. Tämän tyyppisten alusten puhdistaminen lastijäämistä on usein hankalaa ja hidasta. Jos pesussa käytetään vettä, sitä kuluu enemmän kuin suorarunkoisissa aluksissa. Lastiruumien muodon ohella käytetyn pesuvien määrään vaikuttavat mm. sää- ja jääolosuhteet, lastityyppi sekä aluksen koko ja ruumien lukumäärä.

Uusien sääntöjen voimaan tulon johdosta alusten satamassaoloajat saattavat pidentyä aiemmasta, kun ruumien pesu merellä vähenee, jollei pesua ja pesuvien jättämistä satamaan kyettä tehostamaan. Lastiruumien pesu ja tästä johtuva mahdollinen lisäaika satamassa lisäävät varustamoiden kustannuksia, jotka voivat välittyä rahtihintoihin. Satamassaoloaikojen mahdollinen pidentyminen merkitsee myös kuljetusaikojen pidentymistä, jolloin logistisia kuljetusketjuja saatetaan joutua joissakin tapauksissa arvioimaan uudelleen. Satamien palvelutaso vaikuttaa myös alusten satamassaolon pituuteen. Sataman vastaanottolaitteistojen käytettävyyden helpottaa lastijäämien purkaa ja mahdollisesti lyhentää aluksen satamassaoloaikaa.

Alusten lastiruumien pesuun käytetyn veden määrä vaihtelee suuresti. Lastiruumien pesussa käytetään pääsääntöisesti merivettä. Koska lastijäämiä sisältävien pesuvien vastaanotto aiheuttaa vastaisuudessa kustannuksia, siitä johtuvat lisäkustannukset ovat omiaan tehostamaan lastijäämien talteenottoa ja pesuvien määrän optimointia. Keinoja tähän on useita, kuten suoraseinäiset alusten ruumat ja makealla vedellä toimivien painepesureiden käyttö. Tiettyä paikallista teollisuutta palvelevissa suomalaisissa satamissa otetaan jo nyt vastaan haitallisia lastiruumien pesuvesiä, mutta yksittäisiä rahteja Suomeen kuljettavat alukset eivät ole toistaiseksi juurikaan jättäneet lastiruumien pesuvesiä suomalaisiin satamiin. Koska selvää käytäntöä ei ole syntynyt kuin paikallisesti, pesuvien jättämisen hintaa on vaikea arvioida. Toistaiseksi hinnat liikkuvat noin kymmenestä tuhannesta eurosta neljäänkymmeneen tuhanteen euroon riippuen muun muassa aluksen koosta, lastijäämien laadusta sekä puhdistuksen kestosta ja ajankohdasta. Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen perusteella pesuvien vastaanoton kustannukset vaihtelevat melko paljon verrattaessa eri Euroopan satamien perimiä hintoja.

Tietyntyyppisiä lastijäämiä ei tarvitse pestä pois, vaan ne voidaan poistaa lastiruumasta ”kuivana” esimerkiksi kuivaharjauksella tai imurilla. Jätelain (646/2011) perusteella vaaralliseksi jätteeksi luokiteltavien lastijäämien jättäminen saattaa maksaa jopa 1000 euroa tonnilta.

Varustamoiden kilpailu rahtimarkkinoista saattaa tulevaisuudessa toimia kannustimena aluksiin asennettavien suodatinjärjestelmien kehitykselle. Etenkin uudisrakenteissa on mahdollista jo suunnitteluvaiheessa huomioida mm. järjestelmän edellyttämät pumppu- ja putkistorakenteet, suodattimet ja lastiruumien pesuvesitankit, mukaan lukien niiden puhdistus. Vanhojen alusten muunnostelakoinnit saattavat sen sijaan olla varsin haastavia laivatyyppistä riippuen.

Liikenneviraston kanavaliikenteen tilaston mukaan lähes kaikki alukset Saimaalla kuljettavat irtolasteja. Saimaalla ei käytännössä ole esimerkiksi mahdollista päästää meriympäristölle haittattomia pesuvesiä veteen, koska 12 meripeninkulmaa rannasta koskeva edellytys ei täyty. Tämä tarkoittaa sitä että alusten on joko pestävä ja tyhjennettävä ruumat Saimaan ulkopuolella, varastoitava Saimaalla syntyvät pesuvedet aluksen rakenteellisten mahdollisuuksien puitteissa alukselle tai suoritettava pesu satamassa.

Saimaan satamissa ei ole riittävää kiinteää vastaanottokapasiteettia, joten mahdollisesti syntyvät pesuvedet tyhjennetään imuautoon. Alukset voivat välttyä puhdistus- ja tyhjennyskustannuksilta, jos lastiruumaa ei tarvitse pestä. Näin on esimerkiksi siinä tilanteessa, että satamassa vastaanotettava lasti on samankaltaista kuin tuotu lasti.

Pesuvesien käsittelystä aiheutuu liikenteelle lisäkustannus. Talviliikenteen yhteydessä puhdistus on suoritettava lähes aina kuivaharjauksena.

b. Vaikutukset satamille

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaan sopimusvaltion tulee varmistaa, että satamissa on riittävät vastaanottolaitteistot kiinteille jätteille ja lastijäämille. Merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää satamia koskevan veloitteen tältä osin. Liitteen uudistuksen myötä alusten on aina jätettävä meriympäristölle haitalliset irtolastijäämät ja niitä sisältävät pesuvedet satamaan. Satamien tulisi siten arvioida alusten tarve jättää lastijäämät ja niiden pesuvedet satamiin lastijäämien haitallisuuden perusteella. Arviointi tapahtuu toteutuneiden rahtien perusteella. Epävarmuuksia voivat tuottaa muun muassa rahtaaajien ilmoituskäytännöt ja kehityksen ennakoinnin vaikeus.

Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen mukaan lastiruumat pestään käytännössä aina, kun lasti vaihtuu. Tosin monessa satamassa alukset kuljettavat kerrasta toiseen samankaltaisia aineita, jolloin lastiruumien pesua ei tarvitse suorittaa eri lastien kuljettamisen välillä. Suomessa ei ole tällä hetkellä havaittavissa yhdenmukaista menettelytapaa lastiruumien pesuvesien osalta. Osa aluksista jättää lastijäämät satamaan, osa puolestaan pumppaa ne pääsääntöisesti mereen.

Satamat pyrkivät minimoimaan alusten lastioperaatioiden jälkeisen laiturissaoloajan, jotta laituripaikat vapautuvat seuraavia asiakkaita varten niin pian kuin mahdollista. Mikäli lastiruumien pesu pitkittää alusten käyntiä satamassa, satamat voivat joutua investoimaan laiturikapasiteetin lisäämiseen. Tämä seikka on satamien kannalta eräs keskeisimmistä V liitteen uudistukseen liittyvistä teknisistä ja taloudellisista haasteista. Sataman sijainnin ohella sen kilpailukyvyyn kannalta keskeisiä tekijöitä ovat hintataso sekä lisäarvoa tuottavat palvelut.

Valtaosa maamme satamista ja varustamoista antavat alusten ruumien pesuvedet ulkopuolisten toimijoiden kuten jätehuoltoyritysten hoidettavaksi. Myös jatkossa arvioidaan, että pesuvesien vastaanotto ja käsittely tapahtuu sataman ulkopuolisen palveluntarjoajan toimesta. Poisto voidaan tehdä esimerkiksi satamassa sijaitsevaan saostusaltaaseen tai palveluntarjoajan säiliöautoon. Erityisesti ulkomaisten alusten osalta laivaselvittäjillä (agentit) on merkittävä rooli pesuvesien ja lastijäämien järjestämisessä pois alukselta.

Jos jätevesien poisto halutaan tehdä sataman vastaanottolaitteiden kautta, satamalla tulee olla tieto siitä, minkä tyyppisiä aineita ja epäpuhtauksia vastaanottokaluston on kyettävä käsittelemään. Kunkin sataman kautta kuljetettavat aineet voivat vaihdella paljon. Kiinteisiin vastaanottolaitteisiin sijoittaminen on kannattavaa lähinnä sellaisissa satamissa, joihin tuodaan säännöllisesti samaa tai riittävän samankaltaista lastia. Sellaisia ovat lähinnä suurien teollisuuslai-

tosten tarpeita palvelevat satamat. Muiden satamien lastiruuman pesuveden tyhjennyksen voi esimerkiksi hoitaa ulkopuolinen palveluntarjoaja.

c. Vaikutukset teollisuudelle

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen uudistus saattaa lisätä niiden teollisuusyritysten kuljetuskustannuksia, jotka käyttävät raaka-aineena kiinteänä irtolastina saapuvaa haitalliseksi luokiteltua ainetta. Kustannusten kasvun euromääräinen arviointi on kuitenkin vaikeaa, sillä kustannukset ovat kytköksissä moneen tekijään, kuten satamien vastaanottolaitteistojen investointikustannuksiin ja käyttömääriin, satamassa toimiviin puhdistuspalvelun tuottajiin sekä kuljetettavan lasti luokitteluun. Monessa teollisuussatamassa on tosin jo nyt hoidettu pesuvesien vastaanotto.

Yleissopimuksen V liitteen uudistuksen myötä laivaajan tulee luokitella kuljetettavaksi tarjottava kiinteä irtolasti sen suhteen, onko kyse meriympäristölle haitallisesta aineesta. Luokittelukriteerit on sisällytetty IMOssa laadittuun ohjeistukseen (MEPC.219(63)). Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen mukaan varustamot ovat pitäneet laivaajien antamia luokittelutietoja pääsääntöisesti riittävinä. Laivaajan luokittelu- ja tiedonantovelvollisuutta on tarkennettu MEPC-komitean hyväksymillä V liitteen muutoksilla sekä kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten muutoksilla (IMSBC-säännöstö). Muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

d. Cleantech ja puhtaat teknologiat

V liitteen uudistus voi avata uusia markkinoita pesuvesien vastaanottolaitteita ja suodatusmenetelmiä kehittäville teknologiayrityksille. Kiristyvän sääntelyn myötä voi olla tilausta niin kutsuttujen puhtaiden teknologioiden ja cleantech-yritysten tuotekehittelylle. Koska V liitteen uudistuksen myötä kiristyvää sääntelyä sovelletaan Itämeren lisäksi samalla tavoin muilla erityisalueilla sekä muilla merialueilla, näille teknologioille on markkinoita laajemminkin. Suomalaisilla yrityksillä on näin ollen mahdollisuus luoda näistä uusista teknologioista itselleen kilpailukykytekijä myös kansainvälisillä markkinoilla.

V liitteen uudistus voi laajentaa markkinoita myös teknologisten käsittelyratkaisuiden kehittäjille ja pesupalvelujen tarjoajille, koska tehokkaille ja edullisille pesumenetelmille ja -palveluille syntyy kysyntää. Laajenevat maailmanmarkkinat voi nähdä mahdollisuutena, ja sääntely toimii kannustimena kehittää tuotteita. Nykyistä tehokkaammat pesumenetelmät voivat myös alentaa pesusta aiheutuvia kustannuksia.

Ympäristövaikutukset

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu V liite vähentää merenkulun haitallisia ympäristövaikutuksia. Aluksella syntyvien kiinteiden jätteiden veteen päästämistä koskevilla rajoituksilla pyritään hillitsemään haitallisia vaikutuksia meriympäristöön, parantamaan veden laatua ja ehkäisemään aluksilla syntyvistä jätteistä aiheutuvia ympäristöhaittoja.

Kiinteiden lastijätteiden mereen päästämällä voi aineen laadusta ja määrästä riippuen olla erilaisia vahingollisia vaikutuksia meriympäristölle. Aineet voivat olla syövyttäviä, tai ne voivat lyhytaikaisesti muuttaa paikallisesti olemassa olevaa meriveden happamuutta. Kiinteät lastijätteet voivat olla myös eri tavoilla myrkyllisiä. Niillä voi olla haitallisia akuutteja ja kroonisia vaikutuksia. Esimerkiksi raskasmetallit kertyvät ravintoketjuun. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun V liitteen kiinteitä irtolastijäämiä koskevilla päästömääräyksillä on myönteisiä vaikutuksia meriympäristön suojelun kannalta.

Erityisesti muovijätteen päätyminen meriympäristöön ennakoitaan vähenevän uudistuksen myötä, koska monet muovilastit luokitellaan meriympäristölle haitallisiksi ja niiden päästäminen on siksi poikkeuksetta kiellettyä liitteen mukaisilla erityisalueilla, kuten Itämerellä. Ympäristömyrkyt voivat imeytyä pieneenkin muovirooskaan. Meressä pieneksi hioutunut mikro-muovi voi kulkeutua ravintoketjussa eläinplanktonista ja pohjaeläimistä eteenpäin ja aiheuttaa haitallisia vaikutuksia. Siten muovijätteen päästämisen vähentämisellä olisi positiivisia vaikutuksia meriympäristölle.

Ruokajätteen mereen päästämisen ehtona oleva vaatimus ruokajätteen käsittelystä hienonnus- tai rouhintalaitteen avulla riittävän pieniksi paloiksi helpottaa myös ruoka-jätteen hajoamista meriympäristöön. Vaatimus siivilöinnistä vähentänee myös mereen pääsevän muovijätteen määrää, koska ruokajätteen mukaan joutunut muovijäte lienee suurimmassa osassa tapauksia niin suurta, että se siivilöityy mereen päästettävästä jätteestä. Ruokaöljyn mereen päästämisen kieltäminen on puolestaan tarpeen sen meriympäristölle haitallisten vaikutusten vuoksi.

Vaikutukset viranomaisten ja kuntien toimintaan

Satamavaltion velvollisuutena on varmistua siitä, että alukset noudattavat kulloinkin soveltuvaa lainsäädäntöä. Eri viranomaisten ja kuntien vastuista säädetään jo nykyisin merenkulun ympäristönsuojelulaisissa, eivätkä nyt esitettävät lakimuutokset edellytä lainsäädännöllisiä muutoksia viranomaisten tai kuntien vastuisiin tai toimintaan.

Liikenteen turvallisuusviraston vastuulla on alusten valvonta ja nyt esitettävään lainsäädäntöön liittyen valvoa alusten velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan. Suomalaisia aluksia valvotaan lippuvaltiotarkastusten puitteissa ja suomalaisissa satamissa käyviä ulkomaisia aluksia satamavaltiotarkastuksissa.

Suomen ympäristökeskus on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen meneviä päästöjä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Aluehallintovirasto hyväksyy mahdolliset satamien vastaanottolaitteistoja koskevat ympäristöluvat. Jos satama ottaa vastaan pesuvesiä, ei lupaa vaadita, mutta vesien käsittely ja mereen johtaminen saattaa vaatia luvan. Tämä riippuu myös muun muassa lastin ja pesuvesien laadusta.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tehtävänä on hyväksyä ja valvoa sataman jätehuoltosuunnittelua, valvoa aluksesta peräisin olevien jätteiden vastaanottolaitteita satamassa ja sataman jätehuoltoa koskevia maksuja.

Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen tehtävänä on hyväksyä yli 50 venepaikkaisten huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat ja valvoa huvivenesatamien jätehuoltoa ja huviveneistä peräisin olevien jätteiden vastaanottoa.

4.4 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.251(66)

Taloudelliset vaikutukset

Päätöslauselmalla MEPC.251(66) otetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen uusin alusten energiategokkuutta koskevien EEDI-sääntöjen (Energy Efficiency Design Index) piiriin LNG-säiliöalukset, ro-ro-autojenkuljetusalukset, ro-ro-lastialukset, ro-ro-matkustaja-

alukset ja risteilyalukset, joissa on epätavanomainen (dieselsähköinen) kuljetuskoneisto. Säännöt vaikuttavat uusien alusten suunnitteluun, ja koska tulevaisuudessa rakennettavien alusten energiatehokkuuden halutaan parantuvan jatkuvasti, energiatehokkuutta koskevat vaatimukset kiristyvät vaiheittain vuodesta 2015 vuoteen 2025 asti. Jotta uudet alukset täyttäisivät EEDI-sääntöjen vaatimukset, niihin ei usein voida asentaa yhtä paljon konetehoa kuin olemassa olevissa aluksissa nykyisin on. Alusten energiatehokkuutta voidaan parantaa myös teknisillä ratkaisuilla, jotka koskevat aluksen rakennetta ja laitteita. EEDI-säännöillä arvioidaan olevan vaikutusta toisaalta uusien alusten jäissäkulkukykyyn ja sen myötä tulevaisuudessa mahdollisesti kasvavaan jäänmurtokapasiteetin tarpeeseen, toisaalta uusien alusten rakentamiskustannuksiin ja alusten käyttökustannuksiin.

EEDI-sääntöjen vaikutukset alusten jäissäkulkukykyyn perustuvat siihen, että uusiin aluksiin ei välttämättä voida asentaa yhtä paljon konetehoa kuin nykyisin. Alusten jäissäkulkukykyyn vaikuttaa aluksen konetehto ja aluksen rakenne, erityisesti aluksen rungon muoto. Jos aluksen konetehoa joudutaan laskemaan, saattaa se vaikuttaa aluksen jäissäkulkukykyyn. Suomi ja Ruotsi ovat kehittäneet niin sanotut suomalais-ruotsalaiset jääluokkasäännöt. Suomessa alusten jääluokista on säädetty alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005). Lain nojalla on lisäksi annettu alemmantasoisia määräyksiä alusten jääluokista. Jääluokkasäännöissä määritellään jäissä liikkuvan aluksen vähimmäiskonetehto, rungon lujuus sekä koneiston ja potkurin lujuus. EEDI-sääntöjen osalta merkitystä on erityisesti aluksen vähimmäiskonetehovaatimuksella.

Selvitysten perusteella vaikuttaa siltä, että tulevaisuudessakin alukset voitaisiin rakentaa siten, että ne täyttävät sekä EEDI-sääntöihin sisältyvät energiatehokkuutta koskevat vaatimukset että suomalais-ruotsalaisten jääluokkasääntöjen vähimmäiskonetehovaatimuksen. EEDI-säännöstö näyttää myös kannustavan siihen, että aluksen muita jäissäkulkukykyyn vaikuttavia ominaisuuksia kuin konetehoa parannetaan, mitä voidaan pitää myönteisenä asiana. On kuitenkin huomattava, että EEDI-sääntöjen vuonna 2025 alkavan tiukimman vaiheen mukaisten vaatimusten täyttäminen voi joissakin tapauksissa edellyttää, että tuon vaiheen aikana rakennettavassa aluksessa käytetään polttoaineena nesteytettyä maakaasua tai muuta vaihtoehtoista polttoainetta tai käyttövoimaa. Nesteytetyn maakaasun käytöstä aiheutuu noin 20 prosenttia vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin tavallisen polttoöljyn käytöstä.

Lisäksi on syytä huomioida, että nyt alusten energiatehokkuusmääräysten piiriin tulevissa aluksissa on lähes aina enemmän konetehoa kuin mitä jääluokkasäännöt edellyttävät. Tämä johtuu siitä, että nämä alustyypit ovat ns. nopeita aluksia, joiden nopeus avovedessä on tyypillisesti 20 solmua ja jopa enemmän. Näiden nopeiden alusten osalta EEDI-sääntöjen vaatimukset voidaan todennäköisesti täyttää ilman, että konetehotasoa joudutaan alentamaan jääluokkasääntöjen vähimmäiskonetehotasoa pienemmiksi.

Uuden aluksen rakentamiskustannusten osalta voidaan päätellä, että vaikka aluksen konetehon alentamisen arvioidaan laskevan niitä jonkin verran, kokonaiskustannukset voivat nousta nykyistä korkeammiksi energiatehokkuutta parantavien ratkaisujen vuoksi. Tällaisia energiatehokkuutta parantavia ratkaisuja ovat esimerkiksi jääkeulan asentaminen, laivan pidennys ja kavennus, isomman potkurin tai suulakkeen asennus sekä nesteytetyn maakaasun käyttöön soveltuvan koneiston asennus. Uusien alusten rakennuskustannusten oletetun nousun osalta tulisi kuitenkin huomioida, että aluksen energiatehokkuutta parantavat tekniset ratkaisut alentavat aluksen käyttökustannuksia, koska alus kuluttaa niiden ansiosta vähemmän polttoainetta. EEDI-sääntöjen vaikutuksista alusten käyttökustannuksiin voidaankin yleisesti todeta, että alusten energiatehokkuuden parantaminen pienentää alusten operointikustannuksia polttoainekulujen alenemisen vuoksi. MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 4 luvun energiatehokkuusmääräysten taloudellisia vaikutuksia on tarkemmin selvitetty Liikenteen turvallisuusviraston jul-

kaisussa 24 – 2013, Henrik Bachér ja Peter Albrecht, Merenkulun uusien ympäristömääräysten aiheuttamien kustannusten kartoittaminen, Elomatic Marine Engineering Oy, www.trafi.fi. Energiansäästöä koskevat määräykset voivat jopa alentaa varustamojen kustannuksia, koska aluksen energiankulutuksen tehostaminen vähentää polttoaineen kulutusta.

Vuoden 2008 tyypin oksidien tekniseen säännöstöön tehdyt muutokset mahdollistavat kahta polttoainetta, esimerkiksi LNG:tä ja dieselöljyä, käyttävien dieselmoottoreiden hyväksynnän säännösten mukaisesti. Muutos edistää LNG-käyttöisten alusten teknistä hyväksyntää, mutta tällä muutoksella ei katsota olevan suoranaisia taloudellisia vaikutuksia.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole välittömiä organisaatio- tai henkilövaikutuksia.

Ympäristö- ja ilmastovaikutukset

IMOssa on vuonna 2012 teetetty selvitys uusien EEDI-sääntöjen vaikutuksesta merenkulun hiilidioksidipäästöjen kehitykseen tulevaisuudessa (MEPC 63/4/1, Estimated CO2 emissions reduction from introduction of mandatory technical and operational energy efficiency measures for ships). Selvityksessä arvioidaan, että kansainvälisen merenkulun hiilidioksidipäästöt tulevat kasvamaan vuoden 2007 noin 900 miljoonan hiilidioksiditonniin tasosta noin 2500 miljoonaa hiilidioksiditonniin vuoteen 2050 mennessä, jos mihinkään toimenpiteisiin ei ryhdytä. Selvityksessä on arvioitu, että uusilla säännöillä voidaan merenkulun hiilidioksidipäästöjen kasvua oleellisesti hidastaa siten, että uusien sääntöjen vaikutuksesta merenkulun hiilidioksidipäästöt olisivat noin 1500 miljoonaa tonnia vuonna 2050. IMOssa on vuonna 2014 valmistunut merenkulun kasvihuonekaasujen kehitystä koskeva 3. selvitys, jossa tarkennetaan hiilidioksidin päästömäärien kasvuennusteita.

LNG:tä polttoaineena käyttävistä aluksista tulee vähemmän haitallisia päästöjä ilmakehään kuin perinteisiä polttoaineita, kuten raskasta kevyttä polttoöljyä käyttävistä aluksista, koskien rikin ja tyypin oksidipäästöjä, hiukkaspäästöjä ja hiilidioksidipäästöjä.

Päätöslauselmalla MEPC.258(67) tehdyt muutokset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä aiheuta lisäkustannuksia. Ne tuovat sen sijaan joustoa kaksoispolttomoottorien käyttöön ja edistävät siten LNG:n käyttöä merenkulussa.

4.5 Polaarisaännöstö ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteeseen ja SOLAS-yleissopimukseen tehdyt muutokset

Päätöslauselmat MSC.385(94), MSC.386(94) MEPC.264(68) ja MEPC.265(68)

Taloudelliset vaikutukset

Polaarisäännösten soveltamisalaa kuuluvilla alueilla purjehtiville aluksille annetut määräykset aiheuttavat jonkin verran lisäkustannuksia sekä olemassa oleville aluksille että uusille aluksille. Tällä hetkellä muutama suomalainen varustamo liikennöi aluksillaan polaarialueilla. Polaarisaännösten määräyksistä ei siten aiheudu merkittäviä lisäkustannuksia Suomen elinkeinoelämälle.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Polaarisäännöstö oikeuttaa satamavaltiot tekemään satamavaltiotarkastuksia, joissa valvotaan, että alukset noudattavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteiden ja SOLAS-yleissopimuksen määräyksiä, joilla polaarisaännöstö tehdään oikeudellisesti pakottavaksi. Alusturvallisuuden valvontalain nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto on satamavaltiotarkastuksista vastaava kansallinen viranomainen. Ehdotetulla muutoksella on siten vähäisiä vaikutuksia Liikenteen turvallisuusviraston toimintaan.

Ympäristövaikutukset

Polaarisäännöstö on kehitetty täydentämään IMO:n olemassa olevia määräyksiä merenkulun turvallisuuden parantamiseksi ja merenkulun ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi polaarialueiden vesialueilla. Siten sillä on positiivinen vaikutus polaarialueiden ympäristölle.

4.6 MRV-asetus

MRV-asetuksesta johtuvat muutokset, joita merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan, koskevat toimivaltaisen viranomaisen kansallisen akkreditointielimen nimeämistä. Vaikutukset kohdistuvat siten lähinnä viranomaisiin. Ne lisäävät vähäisessä määrin toimivaltaiseksi viranomaiseksi nimetyn Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä.

Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan lisäksi säännöstä, jolla MRV-asetuksen mukaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen olisi ympäristönsuojelurikkomuksena rangaistavaa. Muiden merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisten ympäristönsuojelurikkomusten määrä on kuitenkin ollut vähäinen, joten nyt ehdotetulla kriminalisoinnilla ei arvioida olevan juuri vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

4.7 Eräiden tehtävien siirto luokituslaitoksille

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan huolehtia alusten todistuskirjojen antamisesta, meriympäristövahingon varalta aluksilta edellytettyjen valmiussuunnitelmien hyväksymisestä ja eräiden laitteistojen suorituskykyä koskevista hyväksynnöistä. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi esityksen mukaan alusturvallisuuslain sääntelyn tavoin mahdollisuus siirtää nämä toiminnot hyväksytyille luokituslaitoksille. Ehdotus sujuvoittaisi hallinnollisia menettelyjä, vähentäisi jonkin verran Liikenteen turvallisuusviraston työtä sekä vähentäisi elinkeinon toimijoiden hallinnollista taakkaa.

4.8 Muutokset merenkulun ympäristönsuojelulain 10 lukuun

Ehdotettavilla muutoksilla on sääntelyä keventävä vaikutus. Satamien ei tarvitsisi muutosten jälkeen enää huolehtia siitä, että aluksien alusjätteistä tekemät ilmoitukset ovat valvontaa varten Liikenteen turvallisuusviraston käytettävissä. Ehdotetuilla muutoksilla saattaa siten olla myös sääntelyn aiheuttamia kustannuksia pienentävä vaikutus. Alusliikennepalvelulakiin tehtyjen muutosten (225/2012) myötä alusten on annettava alusjäteilmoitukset sähköistä tiedonhallintajärjestelmää apuna käyttäen ja ilmoitukset ovat tätä kautta myös Liikenteen turvallisuusviraston käytössä.

5 Asian valmistelu

Päätöslauselmat on hyväksytty IMO:n MEPC-komitean kokouksissa. Ennen hyväksymistä niitä on valmisteltu useiden vuosien ajan IMO:n alakomiteoissa ja erilaisissa työryhmissä ja kir-

jeenvaihtotyöryhmissä. MEPC-komitean kokouksiin ja alakomiteakokouksiin on osallistunut Suomesta viranomaisten ja elinkeinon sidosryhmien edustajia. Merenkulun keskeiset sidosryhmät ovat myös osallistuneet kokousten kansalliseen valmisteluun.

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Valmistelun aikana on myös konsultoitu Liikennevirastoa, Rajavartiolaitosta, Suomen ympäristökeskusta ja Tullia sekä muita sidosryhmiä liitteisiin liittyvän kansallisen lainsäädännön tarpeesta sekä sääntelyn vaikutuksista.

Esityksestä on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: ulkoasiainministeriö, oikeusministeriö, sisäministeriö, puolustusministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafí, Rajavartiolaitos, Suomen ympäristökeskus SYKE, Tulli, Ammattikalastajaliitto, Arctia Oy, Auto- ja Kuljetusalan Työn-tekijäliitto AKT ry, Ekokem Oyj, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Gasum Oy, Lassila & Tikanoja Oyj, Merimieseläkekassa, Merimiespalvelutoimisto, Meriteollisuus ry, Metsäteollisuus ry, Natur och Miljö r.f., Navidom Oy, Neste Oyj, OSM Ship Management Finland Oy, Pesupalvelu Hans Langh Oy, Satamaoperaattorit ry, Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Laivanpäällystöliitto r.y., Suomen Luonnonsuojeluliitto, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot ry, Suomen Yrittäjät, Teknologiateollisuus ry, WWF Suomi ja Öljy- ja biopolttoaineala ry

Lausunnon esityksestä antoivat ulkoasiainministeriö, sisäministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafí, Rajavartiolaitos, Tulli, Suomen ympäristökeskus SYKE, Arctia Oy, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Merimieseläkekassa, Metsäteollisuus ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot ry, Suomen Yrittäjät, Teknologiateollisuus ry, WWF Suomi ja Neste Oyj.

Sisäministeriöllä, Liikenteen turvallisuusvirastolla, Tullilla, Merimieseläkekassalla, Teknologiateollisuus ry:llä ja Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry:llä ei ollut lausuttavaa luonnokseen.

Annetuissa lausunnoissa kannatettiin valtaosaa ehdotuksista ja niiden todettiin pääosin parantavan meriympäristön suojelua. Lausunnoissa kommentoitiin erityisesti muutosesityksiä, jotka koskevat STS-siirtoja, niiden luvanvaraisuutta, siirtosuunnitelmaa sekä soveltamisalaa. Myös kiinteisiin jätteisiin ja pesuvesiin liittyviä muutosehdotuksia kommentoitiin. Osa lausunnoista koski myös luokitusjärjestelmää, alusten energiatehokkuussääntöjä (EEDI) sekä polaarisaännöstöä koskevia muutoksia.

Ulkoasiainministeriön mukaan esitys on hyvin valmisteltu ja vastaa kansainvälisten velvoitteiden hyväksymistä koskeville hallituksen esityksille nykyisen perustuslain mukaan asetettavia vaatimuksia. Ulkoasiainministeriö huomautti lisäksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitettä koskevan ponnien muotoilusta, jota korjattiin jatkovalmistelussa huomion mukaisesti.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus totesi lausunnossaan, että merenkulun ympäristönsuojelulakiin tehtäviä muutoksia vastaavia muutoksia tulee tehdä maakunnan lainsäädäntöön koskien vapaa-ajan veneilyä, öljyvahinkojen torjuntaa ja tiettyjen alusjätteiden vastaanottoa satamissa. Maakunnan hallituksen mukaan esitysluonnoksessa on riittäväällä tavalla selostettu, mitkä osat esityksessä kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Liikenneviraston mukaan Liikenneviraston rooli VTS-viranomaisena on tuotu hyvin esiin hallituksen esityksen luonnoksessa.

Rajavartiolaitos kiinnitti lausunnossaan huomiota muun muassa arktisilla ja muilla pohjoisilla alueilla purjehtivien alusten turvallisuuteen ja totesi Rajavartiolaitoksen osallistuvan aktiivisesti arktisten maiden rannikkovartiostojen yhteistoimintaan ja Suomen toimivan yhteistyötä kehittävä arktisen rannikkovartiostofoorumin puheenjohtajanaan vuosina 2017–2019.

Suomen Varustamot ry (SV) totesi, että osa hyväksyttävistä ja täytäntöön pantavista päätöslauselmista on voimassa kansainvälisesti, minkä vuoksi suomalaiset varustamot noudattavat kyseisiä sääntöjä jo. Niiltä osin SV:llä ei ollut kommentoitavaa.

Jatkovalmistelussa pyrittiin mahdollisimman pitkälle ottamaan huomioon esitysluonnokseen saadut lausunnot. Esitykseen tehtiin eräitä muutoksia lausuntojen johdosta, jotka on kuvattu lyhyesti kunkin teeman osalta alla. Jatkovalmistelussa keskityttiin STS-siirtoja koskeviin lausuntoihin.

STS-siirrot

Ympäristöhallinto (ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus SYKE) pitää lausunnossaan STS-siirtoja koskevaa ehdotusta riittämättömänä ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi. Ympäristöministeriö (YM) toivoo, että ehdotetun sääntelyn piiriin otettaisiin myös alusten polttoainesäiliöiden täyttö eli niin kutsuttu bunkraus sekä laajettaisiin sääntelyn soveltamisalaa myös muihin kuin mineraalipohjaisiin polttoaineisiin, kuten biopolttoaineisiin, pilssivesiin ja muihin nestemäisiin lastijäämäsiirtoihin. Ympäristöministeriön mukaan STS-toimintojen tulisi tapahtua luvanvaraisesti ilmoitusvelvollisuuden sijaan. Siirrot tulisi myös sallia ainoastaan sellaisissa satamissa, joissa on asianmukainen torjuntavalmius tai erikseen perustellusta syistä satamien läheisyydessä paikoissa, joissa voitaisiin taata riittävä torjuntavalmius ja mahdollisen torjuntaoperaation riittävät tukitoiminnot. Lisäksi STS-siirtosuunnitelmaa koskevaa säädösluonnosta tulisi YM:n mukaan täydentää ottaen huomioon aluksen riittää torjuntavalmius sekä toisaalta torjuntaviranomaiselle mahdollisesti aiheutuvat tehtävät ja kustannukset, etenkin jos STS-siirtoja sallittaisiin suoritettavan myös muualla kuin satama-alueella.

SYKE:n mukaan 8 luvun 41 säännössä määritelty OCIMF:n ohje on puutteellinen, sillä se ei määritä STS-eroointien ohjaamisesta ja suorittamisesta huolehtivien henkilöiden pätevyyttä vaan jättää ammattitaidon varmistamisen avoimeksi. Myös SV kehottaa selkeyden vuoksi implementoimaan kansalliseen lainsäädäntöön vastuuhenkilön pätevyysvaatimuksen, kuten se on IMO:n määrittelemässä STS-siirtojen parhaita käytäntöjä koskevissa ohjeissa muotoiltu. SYKE:n mukaan OCIMF:n ohjeessa ei ole myöskään määritelty raja-arvoja STS:n turvalliseen suorittamiseen aallokossa, kovassa tuulessa ja/tai jääolosuhteissa.

SYKE, SV ja Arctia Oy ehdottavat myös, että ehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa tulisi selventää, etteivät 8 luvun säännökset koske öljyn- tai kemikaalitorjunnan aikana tehtyjä lastinsiirtotapauksia, kuten 8 luvun 40 säännössä todetaan.

SV kiinnittää huomiota siihen, että alueiden nimeämisessä tulee varmistaa, että alueet ovat merenkululle sopivia.

Jatkovalmistelussa on STS-siirtoja koskevaa ehdotusta tarkennettu STS-siirtojen mahdollisimman turvallisen toteuttamisen varmistamiseksi. Sen vuoksi esimerkiksi STS-siirtojen rajoittaminen erikseen nimetyille alueille ehdotetaan ulotettavaksi Suomen vesialueen lisäksi

myös talousvyöhykkeelle. Erityisesti Suomenlahden talousvyöhyke on kapea ja vilkasliikenteinen. Lupamenettelyä ei ole esitetty sisällytettäväksi Suomen lainsäädäntöön, koska se lisäisi hallinnollista taakkaa ja riskien hallinta voidaan hoitaa muulla tavoin. Bunkrausta ja muita kuin mineraaliöljypohjaisia aineita koskevaa sääntelyä ei ole lisätty esitykseen, mutta tarkoituksena on, että näiden sisällyttämistä merenkulun ympäristönsuojelulain uuteen 2 a lukuun selvitetään. Jatkovalmistelu on tarkoitus aloittaa viipymättä.

Kiinteät jätteet ja pesuvedet

Suomen Ympäristökeskus SYKE kannattaa käymälävesiä ja kiinteitä jätteitä koskevia säädosmuutoksia. Myös WWF:n mukaan V liitteen kokonaisuudistuksessa otetaan monta merkittävää askelta kohti parempaa meriympäristöä. Kielto meriympäristölle haitalliseksi luokiteltavien irtolastiaineita sisältävien lastijäämien poistamiselle mereen on WWF:n mukaan hyvä, kuten myös kiinteiden jätteiden poistokielto ja vaatimus alusjätepäiväkirjamerkinnän tekemisestä kiinteän jätteen tai kalastusvälineiden vahingossa tapahtuneesta häviämisestä tai turvallisuussyistä tehtyyn poistamiseen. WWF katsoo kuitenkin, että ruokajätteiden osalta uudistus ei ole Itämeren olosuhteisiin nähden riittävä.

SV huomauttaa kiinteitä jätteitä koskevan muutoksen hankaloittaneen Itämerellä toimivien irtolastialusten toimintaa siten, että on kielletty pumpata lastiruumien pesuvedet mereen, vaikka nämä olisivat vaarattomia. Satamista on löytynyt vain vähän vastaanottokapasiteettia ja siitä syystä toiminta on ollut lähes ennallaan. SV:n mukaan maihin jättäminen huonontaa merikuljetusten kilpailukykyä, jos laivojen pitää jäädä laituriin pesemään lastiruumia. SV toivoo myös satamilta edellytettävän merenkulun normiston edellyttämien jätejakeiden vastaanottokapasiteettia. Myös Suomen Satamaliitto ry:n mukaan esityksen merkittävin ja haastavin uudistus on irtolastialusten haitalliseksi luokiteltujen lastijäämien ja ennen kaikkea niistä syntyvien lastiruumien pesuvesien sääntely. Suomalaisissa irtolasteja käsittelevissä satamissa on tehty vain vähän pesuvesien jättöjä ja varsinkaan meriympäristölle haitallisia aineita sisältävien pesuvesien jättöjä. Näin ollen sataman pitäjille ei ole päässyt kertymään kertautuvia kokemuksia pesuvesien määristä ja laadusta. Myös Arctia Oy tuo esiin, että riittämätön pesuvesien vastaanottokapasiteetti vähentää aktiivisesti käytössä olevaa laiturikapasiteettia ja siten heikentää myös talviliikennejärjestelmän joustavuutta ja toimivuutta.

Jätteiden osalta SV ja Arctia kiinnittävät huomiota siihen, että satamilta tulisi vastaavasti edellyttää merenkulun normistoa ja lajitteluohjeita vastaavien jätejakeiden vastaanottokapasiteettia, ilman jätejakeiden sekoittumista sataman vastaanottolaitteissa ja katsovat, että tilanne on tältä osin puutteellinen. Koska esityksellä on tarkoitus saattaa aluksia koskeva kansainvälisesti voimaan tullut IMO:n sääntely voimaan Suomessa, jätteiden lajittelusta satamissa ei ole tässä yhteydessä tarkoitus säätää. Asiaa voidaan esimerkiksi tarkastella EU:n alusjätedirektiivin uudistamisen yhteydessä.

Polaarisäännöstö

Polaarisäännöstön ja yleissäännösten samanarvoisuuksien tulkinnassa SV ja Arctia Oy pitävät ehdottoman tärkeänä Liikenteen turvallisuusviraston roolin vahvistamista tulkittaessa soveltuvia vaihtoehtoisia toteutustapoja.

WWF katsoo, että polaarisaännöstö on tärkeä ensimmäinen askel kohti turvallista ja vastuullista arktista merenkulkua. WWF haluaa kuitenkin painottaa, että polaarisaännöstö ei ole itsessään riittävä työkalu arktisen meriympäristön suojelemiseksi merenkulun haitallisista vaikutuksista, vaan arktisilla alueilla vaaditaan lisätoimia. Erittäin tärkeää olisi esimerkiksi raskaan polttoöljyn käyttökiellon aikaan saaminen.

Jatkovalmistelussa katsottiin, että viranomaisohjauksella voidaan varmistaa polaarisaännösten tehokas täytäntöönpano Suomessa. Siten kansainvälistä sääntelyä täydentävälle kansalliselle sääntelylle ei nähty tarvetta. Polaarisaännöstöä täydentäviä lisätoimia voidaan käsitellä IMOssa tai muissa toimivaltaisissa kansainvälisissä järjestöissä, kuten Arktisessa neuvostossa.

Luokitus- ja katsastuspalvelut

SV on tyytyväinen uuteen mahdollisuuteen käyttää luokituslaitoksia Trafín rinnalla myös ympäristölaínsäädännöstä johtuvissa asioissa. SV ja Arctia toivovat kuitenkin, että luokitus- ja katsastuspalveluiden tuottaminen olisi edelleen mahdollista myös viranomaisten toimesta luokkaan kuulumattomille aluksille.

Tämän esityksen tarkoituksena ei ole tehdä muutoksia katsastusjärjestelmään, jonka perusteella mm. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaiset todistuskirjat myönnetään (alusturvallisuuslaki, 6 luku).

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaan kansainvälinen todistuskirja vaaditaan kansainvälisen liikenteen alukselta, jonka bruttovetoisuus on pääsääntöisesti vähintään Tällaisia luokkaan kuulumattomia kansainvälisen liikenteen aluksia on siten hyvin vähän.

Kaikki luokkaan kuulumattomat alukset saavat katsastuspalvelun joko Liikenteen turvallisuusvirastolta tai Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman katsastajan toimesta (nimetty katsastaja). Katsastuspöytäkirjan ja -todistuksen perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää pitkäaikaisen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaisen todistuskirjan. Tästä syystä jatkovalmistelussa ei nähty tarvetta täydentää ehdotusta saatujen lausuntojen perusteella.

EEDI

SV:n mukaan roro-/ropax-alusten referenssiiviiva ei ole oikein laskettu ja että tulee olemaan vaikeaa uusille aluksille täyttää tiukennettuja energiatehokkuusvaatimuksia. Arctia Oy huomautti, että jääluokkasäädännön mukaisen vähimmäiskonetehovaatimuksen täyttäminen ei yksin riitä toteuttamaan aluksen kohtuullista suoritusastoa jäissä.

Suomen lainsäädännön (laki alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta, 1121/2005) ja jääluokkamääräysten puitteissa ei voida kuitenkaan vaatia kauppa-aluksilta parempaa jäissäkulkukykyä kuin mitä jääluokkamääräysten mukaan niiltä edellytetään. Roro- ja ropax -alusten ongelmat täyttää nykyiset EEDI-määräykset on tiedostettu IMOssa, ja jäsenvaltioita ja organisaatioita on kehoitettu toimittamaan MEPC-komitealle ehdotuksia näiden ongelmien ratkaisemiseksi. Näistä syistä jatkovalmistelussa ei nähty aihetta muuttaa esityksen EEDIsäätelyä koskevia ehdotuksia, vaan asiaan palataan siinä vaiheessa, kun siitä on päätetty IMOssa.

Kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen keräämistä koskeva sääntely

SV toteaa lausunnossaan, että alusten kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen keräämistä koskevan sääntelyn tulisi olla kansainvälistä, ei alueellista. SV vastustaa päällekkäisiä järjestelmiä. SV ja Arctia Oy esittävät huolensa siitä, että nyt ollaan rakentamassa päällekkäistä raportointijärjestelmää ja viittaavat tältä osin kansalliseen LIPASTO-laskentajärjestelmään.

EU:n MRV-asetus on sitovaa EU-oikeutta, joten siitä seuraavat muutokset on saatettava voimaan. Suomen tavoitteena on kuitenkin, että EU:n MRV-asetusta muutettaisiin IMO:n kansainvälisen alusten polttoaineenkulutusta koskevan tiedonkeruujärjestelmän myötä, jotta varmistettaisiin näiden yhdenmukaisuus.

6 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Ympäristöministeriössä valmistellaan yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön kanssa hallituksen esitystä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen aluskierrätyksestä ((EU) N:o 1257/2013) täytäntöön panemiseksi. Ympäristönsuojelulakiin ja jätelakiin on lisätty laeilla 327/2016 ja 328/2016 eräät aluskierrätysasetuksen kansallisen toimeenpanon edellyttämät ympäristönsuojeluun liittyvät säännökset. Nyt ehdotettavat muutokset koskevat muita lakeja, muun muassa merenkulun ympäristönsuojelulakia. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle keväällä 2017, joten esitykset saattavat olla eduskunnan käsiteltävinä samanaikaisesti.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.186(59)

Päätöslauselmalla MEPC.186(59) lisätään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen öljyä koskevaan I liitteeseen uusi 8 luku, jossa määrätään öljysäiliöalusten välisestä öljylastin siirrosta merellä. Lisäksi öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettavan kansainvälisen todistuskirjan, jäljempänä IOPP-todistuskirja, liitteeseen tehdään uuden 8 luvun edellyttämät muutokset.

Kansallisessa lainsäädännössä aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvussa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehtyjen muutosten johdosta merenkulun ympäristönsuojelulakia on tarpeen muuttaa myöhemmin esitettävällä tavalla.

8 luku – Pilaantumisen ehkäiseminen öljysäiliöalusten välillä merellä tapahtuvan öljylastin siirtämisen aikana

40 sääntö. *Soveltamisala.* Säännön mukaan uutta 8 lukua sovelletaan öljysäiliöaluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150 ja joita käytetään öljysäiliöalusten väliseen öljylastin siirtoon merellä. Luvun säännöt eivät koske kiinteitä tai kelluvia alustoja taikka tuotanto-, varastointi- ja purkuyksiköitä eivätkä alusten polttoaineentäydennystoimintaa. Luvun säännöt eivät koske myöskään aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä tehtäviä siirtoja.

41 sääntö. *Yleiset turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevat säännöt.* Säännön mukaan jokaisessa STS-siirtoihin käytettävässä öljysäiliöaluksessa on oltava STS-suunnitelma, jota aluksen on noudatettava. STS-siirtosuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon IMO:n määrittelemissä STS-siirtojen parhaita käytäntöjä koskevista ohjeista annetut tiedot (IMO:n käsikirja öljyn aiheuttamasta pilaantumisesta, ”Manual on Oil Pollution”, Osa I, ”Prevention”, sellaisena kuin se on muutettuna, sekä Oil Companies International Marine Forumin (OCIMF) opas ”Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases” (ensimmäinen painos, 2013). Aluksella tulee olla STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, jolla on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen. Pätevyyden arvioinnissa on otettava huomioon IMO:n määrittelemissä STS-siirtojen parhaita käytäntöjä koskevista ohjeista selostetut pätevyysvaatimukset. Selostuksia STS-siirroista on säilytettävä aluksella kolmen vuoden ajan, ja niiden on oltava helposti MARPOL 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolen saatavilla tarkastusta varten.

42 sääntö. *Ilmoittaminen.* Säännössä määrätään jokaisen STS-siirtoa suunnittelevan öljysäiliöaluksen velvollisuudesta ilmoittaa vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa siitä sille sopimuspuolelle, jonka aluemerellä tai talousvyöhykkeellä siirto tapahtuu. Jos kaikkia tarvittavia tietoja ei pystytä toimittamaan niin hyvissä ajoin, tulee ilmoitus kuitenkin tehdä ja puuttuvat tiedot toimittaa niin pian kuin mahdollista. Säännössä on määritelty, mitä tietoja aluksen on sopimusvaltiolle ilmoitettava.

Lisäksi öljysäiliöaluksen rakenteesta ja varustuksesta annetun selostuksen B kaavaan tehdään uuden 8 luvun edellyttämät tekniset lisäykset.

Päätöslauselma MEPC.187(59)

Liite 1 – Muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 1, 12, 13, 17 ja 38 sääntöön

Päätöslauselman MEPC.187(59) 1 liitteellä on hyväksytty öljyjätesäiliöiden rakennetta koskevat muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen. Päätöslauselman 1 liitteellä yleissopimuksen liitteeseen lisätään eräitä uusia määritelmiä sekä asetetaan eräitä uusien alusten öljyjätesäiliöiden rakennetta koskevia vaatimuksia. Kyseiset muutokset eivät edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön, mutta jäljempänä esitettävällä tavalla niiden hyväksyminen vaatii eduskunnan hyväksynnän.

1 sääntö. *Määritelmät.* Määritelmiin lisätään neljä uutta kappaletta, joilla määritellään öljyjäte (liete), öljyjäte(liete)säiliö, öljypitoinen pilssivesi ja öljypitoisen pilssiveden keräilysäiliö.

12 sääntö. *Öljyjäte(liete)säiliöt.* Säännön 1 kappaleesta poistetaan toinen virke, joka kuvaa öljyjätteitä, koska öljyjätteen määritelmä on lisätty 1 sääntöön. Sääntöön lisätään uusi 2 kohta, joka koskee öljyjätteen (lietteen) poistamista öljyjäte(liete)säiliöstä ja öljyjäte(liete)säiliöille asetettuja vaatimuksia. Kansallisessa lainsäädännössä aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimuksista öljypäästöjen ehkäisemiseksi säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 3 §:ssä.

12, 13, 17 ja 38 sääntö. Säännöissä mainittu sana ”liete” korvataan sanoilla ”öljyjäte (liete)”. 17 säännön 2 kappaleen 3 kohdasta poistetaan sanat ”ja muiden öljyjätteiden”.

2 liite – Muutokset öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan kaavojen A ja B lisäykseen.

Päätöslauselman 2 liite sisältää teknisiä muutoksia öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan kaavan lisäykseen. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 7 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Muutokset IOPP-todistuskirjan kaavojen A ja B lisäykseen ovat teknisiä eivätkä sisällä uusia velvoitteita merenkulkijoille. Lisäksi edellä mainittu merenkulun ympäristölain 2 luvun 7 § kattaa muutoksen. Siten päätöslauselman 2 liitteellä yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset eivät edellytä eduskunnan suostumusta.

3 liite – tekniset muutokset aluksella pidettävän öljypäiväkirjan I ja II osaan

Päätöslauselman 3 liite sisältää teknisiä muutoksia aluksella pidettävän öljypäiväkirjan I ja II osaan. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 6 §:n mukaan öljysäiliö-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on pidettävä öljypäiväkirjaa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa öljypäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen kattaa päätöslauselmalla MEPC.187(59) tehdyt muutokset öljypäiväkirjan I ja II osaan. Koska muutokset ovat teknisiä, ne eivät edellytä eduskunnan suostumusta.

1.2 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.200(62)

Päätöslauselmalla MEPC.200(62) muutetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen käymäläjätevesipäästöjä koskevaa IV liitettä. Päätöslauselmalla muutetaan käymäläjätevesipäästöjen erityisalueita koskevia määräyksiä sekä nimetään Itämeri tällaiseksi erityisalueeksi.

Kansallisessa lainsäädännössä alusten käymäläjätevesipäästöjä koskevat säännökset sisältyvät merenkulun ympäristönsuojelulain 5 lukuun. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehtyjen muutosten johdosta merenkulun ympäristönsuojelulakia on tarpeen muuttaa jäljempänä esitettävällä tavalla.

1 sääntö. *Määritelmät.* Päätöslauselmalla muutetaan IV liitteen 1 sääntöä, joka sisältää liitteessä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Sääntöön lisätään ja tarkennetaan erityisalueen, matkustajan ja matkustaja-aluksen määritelmiä. Säännössä Itämeri on nimetty liitteen mukaiseksi käymäläjätevesipäästöjen erityisalueeksi. Erityisalueilla on niiden oseanografisen ja ekologisen luonteen sekä liikenteen erityispiirteiden vuoksi tarpeen ottaa käyttöön muita merialueita tiukemmat päästörajoitukset.

9 sääntö. *Käymäläjätevesijärjestelmät.* Päätöslauselmalla lisätään liitteen käymäläjätevesijärjestelmiä koskevaan 9 sääntöön uusi 2 kappale, jossa määrätään matkustaja-alusten käymäläjätevesijärjestelmistä niiden purjehtiessa liitteen mukaisilla erityisalueilla. Määräyksen mukaan tällaiseen alukseen tulee asentaa joko hallinnon tyyppihyväksynnän saanut käymäläjäteveden käsittelylaitteisto tai jätevesisäiliö, jolla on matkustaja-aluksen matkustajamäärä ja matkan kesto huomioiden riittävä tilavuus.

11 sääntö. *Käymäläjäteveden tyhjentäminen.* Päätöslauselmalla liitteen 11 säännön teksti korvataan kokonaan uudella. Sääntö on jaettu kolmeen osaan. Säännön A osassa määrätään käymäläjäteveden tyhjentämisestä muista kuin matkustaja-aluksista kaikilla alueilla ja käymäläjäteveden tyhjentämisestä matkustaja-aluksista erityisalueiden ulkopuolella. Tällaiset alukset saavat tyhjentää käymäläjätevesijärjestelmän avulla hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevettä etäämpänä kuin kolmen meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, ja käsittelemätöntä käymäläjätevettä etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Lisäksi käymäläjätevesi on laskettava kohtuullisella nopeudella, kun alus on kulussa. Jos tällaisissa aluksissa on asianmukainen käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, ne saavat laskea käymäläjätevetensä ilman rajoituksia. Lisäksi edellytyksenä on kuitenkin, että poistovesi ei muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita eikä aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä.

Säännön B osassa määrätään käymäläjäteveden tyhjentämisestä matkustaja-aluksista erityisalueella. Säännössä on myös määräykset voimaantulosta, joita on myöhemmin muutettu jäljempänä selostettavilla IMO:n päätöslauselmilla MEPC.274(69) ja MEC.275(69). Jos tällaisissa aluksissa on asianmukainen käsittelylaitteisto, ne saavat laskea käymäläjätevetensä ilman rajoituksia, jos poistovesi ei muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita eikä aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä. Säännösten voimaantulosta on vuonna 2016 tehty uusi päätös IMO:ssa jäljempänä selostetulla tavalla.

Säännön C osassa määrätään, että muihin jätteisiin tai jätevesiin sekoitettuihin käymäläjätevesiin täytyy käymäläjätevesiä koskevien määräysten lisäksi soveltaa näitä muita jätteitä tai jätevesiä koskevia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määräyksiä.

12 a sääntö. *Vastaanottolaitteistot matkustaja-aluksille erityisalueilla.* Kyseessä on liitteeseen lisättävä uusi sääntö. Säännössä määrätään, että liitteen mukaisen käymäläjätevesipäästöjen erityisalueen rantavaltion tulee varmistaa, että sen erityisalueella sijaitsevilla satamissa ja

terminaaleissa, joita matkustaja-alukset käyttävät, on asianmukaiset ja riittävät käymäläjäteveden vastaanottolaitteistot. Laitteistojen käyttö ei saa myöskään aiheuttaa matkustaja-aluksille tarpeetonta viivytystä.

Riittävien vastaanottolaitteistojen asentaminen matkustaja-alusten käyttämiin satamiin ja terminaaleihin erityisalueilla on asetettu myös edellytykseksi matkustaja-aluksia koskevien tiukempien päästövaatimusten voimaantulolle erityisalueilla. Erityisalueiden rantavaltioiden on ilmoitettava IMOLle tiedot, mihin toimenpiteisiin se on ryhtynyt varmistaakseen, että sen satamissa ja terminaaleissa on asianmukaiset ja riittävät vastaanottolaitteistot matkustaja-alusten käymäläjätevesille erityisalueilla. Kun IMO on saanut riittävän määrän ilmoituksia tällaisista toimenpiteistä, se asettaa päivämäärän, jolloin matkustaja-aluksia koskevat tiukemmat päästövaatimukset tulevat kyseisen erityisalueen osalta voimaan. IMO:n on ilmoitettava tästä päivämäärästä kaikille sopimuspuolille vähintään kaksitoista kuukautta ennen kyseistä päivämäärää.

Euroopan unionin lainsäädännössä satamien vastaanottolaitteista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston 27 päivänä marraskuuta 2000 aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa antamassa direktiivissä 2000/59/EY. Direktiiviä on muutettu useita kertoja sen antamisen jälkeen, ja se on Suomessa pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 luvun säännöksillä. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen lisätty 12a sääntö kuuluu siten EU:n toimivaltaan.

Päätöslauselmalla tehdään lisäksi tarpeelliset tekniset muutokset liitteen lisäyksessä olevaan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettavan kansainvälisen todistuskirjan kaavaan (ISPP-todistuskirja). Veloitteesta hankkia todistuskirja sekä todistuskirjan myöntämisestä ja voimassaolosta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 5 §:ssä.

Päätöslauselma MEPC.274(69)

MEPC-komitean 22 päivänä huhtikuuta 2016 antamalla päätöslauselmalla MEPC.274(69) tehtiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen Itämeren erityisalueen voimaansaattamiseksi tarvittavat muutokset.

IV liitteen 1 säännön muutoksessa tarkennetaan uuden matkustaja-aluksen määritelmän päivämääriä. Uudella matkustaja-aluksella tarkoitetaan matkustaja-alusta, jonka rakennussopimus on tehty, tai rakennussopimuksen puuttuessa, jonka köli on laskettu tai joka on samanlaisessa rakennusvaiheessa 1 päivänä kesäkuuta 2019 tai sen jälkeen tai matkustaja-alusta, jonka luovutus on 1 päivänä kesäkuuta 2021 tai sen jälkeen.

11 säännön kolmanteen kappaleeseen, jossa kielletään matkustaja-aluksen käymäläjäteveden tyhjentäminen erityisalueella annetaan, lisätään IMOLle oikeus päättää uusia ja olemassa olevia matkustaja-aluksia koskevien sääntöjen voimaantulon päivämääristä. Käymäläjäteveden tyhjentäminen Itämerellä on sallittu silloin kun aluksella on toimiva ja hyväksytty käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, jonka hallinto on todennut täyttävän IV liitteen 9 säännön 2 kohdan 1 alakohdassa mainitut toiminnalliset vaatimukset, ja poistovesi ei muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita eikä aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä että Itämerellä matkustaja-alusten käymäläjätevesien käsittelyjärjestelmien on tulevaisuudessa täytettävä vaativimmat tyyppihyväksyntäkriteerit, jotta voidaan poistaa tyyppiä ja fosforia jätteistä IMOssa sovitulla tavalla.

Päätöslauselmassa MEPC.274(69) muutetaan myös käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettavan kansainvälisen todistuskirjan (ISPP-todistuskirja) kaavaa, niin että siinä huomioidaan MEPC-komitean päätöslauselmassa MEPC.227(64) annetut ohjeet käsittelylaitteistojen poistovesistandardeista ja toimintatesteistä erityisalueilla eli ns. tyyppi-hyväksyntäohjeet.

Päätöslauselma MEPC.275(69)

MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.275(69), joka on annettu 22 päivänä huhtikuuta 2016, vahvistetaan päivämäärät, jolloin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 3 kohta (Käymäläjäteveden tyhjentäminen) tulee voimaan Itämeren erityisaluetta koskevin osin.

Uusien matkustaja-alusten osalta sääntö tulee voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2019 ja olemassa olevien matkustaja-alusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2021. Sellaisten olemassa olevien matkustaja-alusten osalta, jotka tulevat suoraan Itämeren ulkopuolelta Pietariin tai poistuvat Pietarista suoraan Itämeren ulkopuolelle, erityisaluesääntö tulee voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2023.

Kansallisessa lainsäädännössä aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvussa. Luvun 1 §:n mukaan käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään. Nyt hyväksyttäväksi ehdotetut muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen edellyttävät merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun eräiden säännösten muuttamista jäljempänä jaksossa 2.6 esitettävällä tavalla.

1.3 MARPOL -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistus

Päätöslauselmalla MEPC.201(62) on toteutettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen kokonaisuudistus. Liite sisältää määräykset alusten yleissopimuksen mukaisen kiinteän jätteen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Kansallisessa lainsäädännössä tätä koskevat säännökset sisältyvät merenkulun ympäristönsuojelulain 6 lukuun. Liitteen kokonaisuudistuksen johdosta lakia on tarpeen muuttaa myöhemmin esitettävällä tavalla.

1 sääntö. Määritelmät. Alkuperäistä kiinteän jätteen määritelmää on muutettu ja selkeytetty niin, että lukuisia uusia jätelajeja on sisällytetty määritelmän piiriin. Nämä jätelajit (eläinten ruhot, lastijäämät, ruokaöljy, kotitalousjätteet, ruokajätteet, jätteenpolttouunin tuhka, aluksen toiminnasta aiheutuva jäte ja muovi) on myös erikseen määritelty. Sääntöön on myös lisätty määritelmät ”kulussa”, ”kalastusvälineet” sekä ”kiinteät ja kelluvat alustat”. Määritelmiä ”lähin maa” ja ”erityisalue” ei ole muutettu, tosin jälkimmäiseen on lisätty entiseen 5 sääntöön (kiinteän jätteen poistaminen erityisalueilla) sisältyvä V liitteen erityisalueiden nimeäminen. Merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 1 momentti sisältää kotimaisessa lainsäädännössä tarvittavat määritelmät. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen uudistuksen myötä 1 momentin 25 kohdan mukaista lastijätteen sekä 36 kohdan mukaista kiinteän jätteen määritelmää on kuitenkin syyttää muuttaa jäljempänä esitettävällä tavalla.

2 sääntö. Soveltaminen. Liitteen sääntöjä sovelletaan pääsääntöisesti kaikkiin aluksiin. Liitteen 10 sääntö sisältää kuitenkin soveltamisalan rajoituksia, jotka koskevat aluksen kylttiä, jätehuoltosuunnitelmaa sekä jätöpäiväkirjan pitämistä.

3 sääntö. *Kiinteän jätteen mereen poistamista koskeva yleinen kieltö.* Kaikenlaisen kiinteän jätteen poistaminen mereen on lähtökohtaisesti kielletty. Liitteen 4, 5, 6 ja 7 säännössä määritellään ne jätelajit, joita on mahdollista poistaa mereen erikseen määrättyin ehdoin erityisalueilla sekä niiden ulkopuolella. Säännössä määrätään lisäksi, että lukuun ottamatta 7 säännön poikkeuksia koskevia määräyksiä, ruokaöljyn ja kaikenlaisten muovien, mukaan lukien synteettiset köydet ja synteettiset kalaverkot, muoviset jätepussit ja muovituotteista peräisin oleva jätteenpolttouunin tuhka, poistaminen mereen on kielletty. Merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 1 §:n mukaan kiinteän jätteen poistaminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin muun muassa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä säädetään.

4 sääntö. *Kiinteän jätteen poistaminen mereen erityisalueiden ulkopuolella.* Sääntöä on tiukennettu huomattavasti. Kiinteitä jätteitä, joita on sallittu poistaa mereen erityisalueiden ulkopuolella erikseen määriteltyjen ehtojen täyttyessä, ovat ruokajätteet, lastijäämät, eläinten ruhot ja puhdistusaineet.

Rouhimen tai hienontimen avulla käsiteltyjen ruokajätteiden poistaminen mereen on sallittua 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Tällaisten hienonnettujen tai jauhettujen elintarvikkejätteiden on voitava läpäistä siivilä, jonka reiät ovat enintään 25 mm suuruisia. Jos ruokajätteitä ei ole käsitelty tällä tavalla, etäisyysvaatimus on vähintään 12 meripeninkulmaa.

Meriympäristölle haitalliseksi luokiteltujen irtolastien lastijäämien poistaminen mereen on kielletty. Haitalliseksi luokitellut irtolastiaineiden lastijäämät tulee jättää satamien vastaanottolaitteisiin.

Haitattomaksi luokiteltujen lastijäämien poistaminen on sallittu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta. Haitallisuusluokitus tehdään päätöslauselmalla MEPC.219(63) annetun, uudistetun V liitteen soveltamista koskevan ohjeistuksen (2012 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V), mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan laivaaja tekee haitallisuusluokituksen käyttäen kriteerejä, jotka perustuvat YK:n GHS-järjestelmään (Globally Harmonized System for Classification and Labelling of Chemicals). Kriteereihin sisältyvät aineen vesiliömyrkyllisyys-, CMR- (syöpää aiheuttava, perimää vaurioittava ja/tai lisääntymiselle haitallinen) ja STOT-arviointi (spesifinen kohde-elintoksisuus). Lisäksi kriteerien mukaan kiinteitä irtolasteja, jotka sisältävät tai jotka muodostuvat synteettisistä polymeereistä, kumista, muovista tai muovisista raaka-ainepelleteistä, pidetään meriympäristölle haitallisina.

Kuljetuksen aikana kuolleiden eläinten, kuten nautakarjan ja lampaiden, ruhojen poistaminen mereen on suoritettava mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, ottaen huomioon edellä mainittu V liitteen soveltamista koskeva IMO:n ohjeistus.

Puhdistusaineita tai lisäaineita sisältävää pesuvettä, jota käytetään aluksen kannen ja ulkopintojen pesussa, saa poistaa mereen ilman etäisyysvaatimusta, mutta nämä aineet eivät saa sisältää meriympäristölle haitallisia aineita, ottaen huomioon edellä mainittu IMO:n ohjeistus. Ohjeistuksen mukaan aluksen kansien ja muiden ulkoisten rakenteiden sekä lastiruuman pesussa käytettävät pesu- ja lisäaineet eivät ole meriympäristölle haitallisia, jos ne eivät ole MARPOL 73/78 -yleissopimuksen III liitteen kriteerien mukaisia meriympäristölle haitallisia aineita eivätkä sisällä ainesosia, jotka aiheuttaisivat pitkäaikaisia terveysvaikutuksia (CMR). Ohjeistuksen mukaan pesu- tai lisäaineen tuottaja tekee haitallisuusluokittelun.

5 sääntö. *Erityisvaatimukset*, jotka koskevat kiinteän jätteen poistamista mereen kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta. Sääntöä ei ole muutettu, eli edelleen ainoastaan rouhimen tai hienontimen avulla käsiteltyjä ruokajätteitä saa poistaa mereen kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta, jotka sijaitsevat yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta, sekä kaikilta muilta aluksilta, jotka ovat alustojen vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä niistä. Tällaisten hienonnettujen tai jauhettujen elintarvikkejätteiden on voitava läpäistä siivilä, jonka reiät ovat enintään 25 mm suuruisia.

6 sääntö. *Kiinteän jätteen poistaminen mereen erityisalueella.* Sääntöä on tarkennettu, ja V liitteen mukaiset erityisalueiden nimeäminen ja niiden maantieteellinen raja- ja siirretty määritelmää koskevaan 2 sääntöön.

Alkuperäisessä säännössä oli lista jätelajeista, joita ei saanut poistaa mereen, ja ruokajätteiden poisto 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta oli erikseen sallittu. Nyt V liitteen kokonaisuudistuksen myötä kaiken kiinteän jätteen poistaminen lähtökohtaisesti kielletään, mistä poikkeaminen on sallittu ruokajätteiden, lastijäämien ja puhdistus- ja lisäaineiden osalta erikseen mainituin ehdoin.

Muutoksen myötä niiden alusten, jotka haluavat poistaa mereen ruokajätteitä erityis-alueella, tulee käsitellä ruokajätteensä hienonnus- tai rouhintalaitteiston avulla ja poistaa jäte sellaisen siivilän läpi, jonka verkkokokoko on enintään 25 mm. Mereen poistaminen on tapahduttava vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta.

Selkeä muutos liittyy myös lastijäämien ja pesu- ja lisäaineiden sääntelyyn. Lastijäämiä koskeva ohjeistus on aikaisemmin perustunut suositusluonteiseen IMO:n V liitteen toimeenpanoa koskevaan ohjesääntöön. Muutoksen myötä irtolastialusten lastiruumien pesuvesien sisältämien lastijäämien poistaminen on lähtökohtaisesti kielletty erityisalueella. Alusten tulee siis toimittaa lastiruumien pesuvedet sataman vastaanottolaitteisiin.

Satamien vastaanottokapasiteetti vaihtelee erityisalueilla, minkä takia sääntöön on lisätty mahdollisuus erityistapauksissa ja tietyin edellytyksin poistaa pesuveden sisältämiä ympäristölle haitattomaksi luokiteltuja lastijäämiä IMO:n ohjesääntöjen mukaisesti. Aluksen lähtösataman ja seuraava määräsataman on sijaittava erityisalueella, jossa ei ole vastaanottolaitteita lastiruumien pesuvedelle, jolloin aluksen on mahdollista kulussa poistaa pesuvesi vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä (ice shelf). Jos alus käyttää lastiruumien pesussa puhdistus- tai lisäaineita, niiden tulee olla luokiteltu meriympäristölle haitattomaksi IMO:n ohjesääntöjen mukaisesti.

Aluksen kannella ja ulkopinnoilla olevia, pesuvedeen sekoittuneita puhdistusaineita ja lisäaineita saa poistaa alukselta mereen aluksen ollessa satamassa, jos puhdistusaineet ja lisäaineet eivät sisällä meriympäristölle haitallisia aineita, ottaen huomioon IMO:n ohjeistus. Tältä osin mereen poistamiseen ei siis ole liitetty erityisvaatimusta maasta tai vaatimusta aluksen kullussa olemisesta.

Kun kiinteä jäte on sekoittunut muihin aineisiin, tai kun kiinteän jätteen ovat saastuttaneet muut aineet, joiden poistaminen on kielletty tai joiden poistamiseen sovelletaan erilaisia vaatimuksia, sovelletaan tiukempia vaatimuksia.

7 sääntö. *Poikkeukset.* Säännön peruslähtökohta on pysynyt samana, eli kiinteän jätteen poistaminen aluksesta on sallittu, jos se on välttämätöntä aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä. Sääntöä on tarkennettu siten, että aluksen tai sen varusteiden vaurioitua poikkeus tulee sovellettavaksi, jos kiinteän jätteen

häviäminen tapahtuu vahingossa edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet on toteutettu tällaisen häviämisen ehkäisemiseksi. Sama vaatimus koskee myös kalastusvälineiden häviämisiä.

Poikkeus koskee V liitteen uudistuksen myötä myös kalastusvälineiden poistamista aluksesta meriympäristön suojelun tai aluksen tai sen miehistön turvallisuuden vuoksi.

Sääntöä on lisäksi muutettu siten, että V liitteen 4 ja 6 säännön mukaisia, aluksen kulussa olemista koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, mikäli on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille. Merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 2 §:ssä säädetään kiinteän jätteen poistamisesta poikkeustilanteissa. Tätä säännöstä on tarpeen muuttaa jäljempänä esitettävällä tavalla vastaamaan 7 säännön sisältöä.

8 sääntö. *Vastaanottolaitteistot.* Alkuperäisen säännön mukaan jokainen sopimusosa-puoli sitoutuu varmistamaan, että satamissa ja terminaaleissa on vastaanottolaitteistot kiinteän jätteen vastaanottoa varten aiheuttamatta aluksille aiheetonta viivästystä, ottaen huomioon satamassa liikennöivien alusten tarpeet. Muutoksen yhteydessä sääntöön on ainoastaan lisätty vastaanottolaitteita koskeva vaatimus ”riittävät”. Lisäksi vanhaan 5 sääntöön sisältynyt, erityisalueella olevia vastaanottolaitteita koskevia velvoitteita koskeva määräys on siirretty tähän uuteen 8 sääntöön. Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan muun muassa satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat kiinteät jätteet ja lastijätteet.

9 sääntö. *Satamavaltion suorittama operatiivisten vaatimusten valvonta.* Sääntöön on tehty pieni muutos, joka valtuuttaa satamavaltion viranomaisen tarkastamaan aluksen offshore -terminaalissa. Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 2 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo muun muassa aluksen käyttöä sekä velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan. Valvonnasta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995).

10 sääntö. *Kyltit, jätehuoltosuunnitelmat ja jätepäiväkirja.* Sääntöön on tehty pieni tarkennus, jonka mukaan aluksella, joka käy muiden sopimuspuolten satamien lisäksi ulkosatamissa, tulee olla kyltti aluksen miehistön työkielen lisäksi myös englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

Jätehuoltosuunnitelmaa koskeva muutos liittyy velvoitteeseen, jonka mukaan suunnitelma tulee olla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, aikaisemmin 400 sijaan. Myös kiinteällä ja kelluvalla alustalla on oltava jätehuoltosuunnitelma. Jätehuoltosuunnitelmassa esitetään kirjallisesti menettelyt, jotka koskevat kiinteän jätteen keräämistä, säilyttämistä, käsittelyä ja poistamista sekä laitteiden käyttöä aluksella. Uutena vaatimuksena on kirjata menettelyt, jotka koskevat kiinteän jätteen vähentämistä koskevia toimenpiteitä.

Jätepäiväkirjan pitämiseen tulee uusi vaatimus, jonka mukaan jokaisen mereen poistamisen ja jätteenpolton lisäksi jätepäiväkirjaan on merkittävä jokainen jätteen toimittaminen sataman vastaanottolaitteeseen, minkä toimenpiteestä vastaava päällystön jäsen vahvistaa allekirjoituksellaan.

Koskien 7 säännön mukaisessa poikkeustilanteessa tapahtunutta kiinteän jätteen poistamista tai vahingossa tapahtunutta häviämistä aluksen, joka on bruttovetoisuudeltaan alle 400, on merkittävä tapahtumat aluksen viralliseen päiväkirjaan. Merkinnän on sisällettävä poistamisen tai häviämisen tapahtumapaikka, olosuhteet ja syyt, yksityiskohtaiset tiedot poistetuista tai hävinneistä välineistä/esineistä ja toteutetut kohtuulliset varotoimet poistamisen tai vahingossa tapahtuneen häviön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Aluksen ollessa ulkomaan satamassa sopimuspuolen toimivaltaisella viranomaisella on oikeus tarkastaa aluksen jätöpäiväkirjat. Muutoksella tarkastusoikeus ulotetaan koskemaan myös aluksen virallista päiväkirjaa.

Vahingossa tapahtunut kalastusvälineiden häviäminen tai poistaminen, josta aiheutuu huomattava uhka meriympäristölle tai navigoinnille, on ilmoitettava valtiolle, jonka lipun alla alus purjehtii, ja silloin, kun häviäminen tai poistaminen tapahtuu rantavaltion lainkäyttövallan piiriin kuuluvilla vesillä, myös kyseiselle rantavaltiolle.

Kylteistä, jätehuoltosuunnitelmasta ja jätöpäiväkirjasta on kansallisessa lainsäädännössä säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 3–5 §:ssä. Näitä säännöksiä on tarpeen muuttaa vastaamaan uudistetun 10 säännön sisältöä jäljempänä esitettävällä tavalla.

Uudistetun V liitteen loppuun on lisätty uusi lisäys, jossa on annettu jätöpäiväkirjan malli.

1.4 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselma MEPC.251(66)

Päätöslauselmalla täydennetään VI liitteen määritelmiä, muutetaan alusten päästöjen valvontaa koskevia vaatimuksia, täydennetään alusten energiatehokkuutta koskevia määräyksiä, määrätään milloin typenoksidien valvonta-alueet (NECA) tulevat voimaan ja tehdään muutoksia vuoden 2008 typen oksidien tekniseen säännöstyöhön.

Kansallisessa lainsäädännössä alusten energiatehokkuudesta on säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain (998/2014) 7 a luvussa.

1 luku. Yleistä

2 sääntö. *Määritelmät.* Sääntömuutoksissa erotetaan LNG-alukset omaksi alustyyppiksi ja tästä syystä kappaletta 26 muutetaan siten, että kaasusäiliöaluksen uudessa määritelmässä kaasusäiliöaluksella tarkoitetaan muuta nestemäisten kaasujen kuljetukseen irtolastina tarkoitettua alusta kuin LNG-säiliöalusta.

Lisäksi sääntöön 2 lisätään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen uuden 4 luvun edellyttämät määritelmät, joita ovat LNG-säiliöaluksen, risteilyaluksen, tavanomaisen kuljetuskoneiston, epätavanomaisen kuljetuskoneiston ja lastialuksen, jolla on jäänmurtokyky, määritelmät. Säännössä 2 on esitetty myös aluksen luovutuksen määritelmä, jonka mukaan alusten energiatehokkuutta koskevia määräyksiä sovelletaan edellä mainittuihin alustyyppeihin.

2 luku. Katsastus, todistukset ja valvonta

5 sääntö. *Katsastukset.* Kappaleen 4.2 ensimmäisessä lauseessa sana ”alus” korvataan sanoilla ”uusi alus”. Tämä korjaus on tehty sen vuoksi, että EEDI-säännöt koskevat vain uusia aluksia.

3 luku. Alusten päästöjen valvontaa koskevat vaatimukset

13 sääntö. *Typen oksidit (NO_x).* Kappaletta 2.2 muutetaan siten, että jos merkittävä muutos käsittää meridieselmoottorin korvaamisen toisenlaisella moottorilla tai lisädieselmoottorin asentamisen, sovelletaan niitä tämän säännön vaatimuksia, jotka ovat voimassa moottorin korvaamisen tai lisäämisen ajankohtana. Ainoastaan korvaavien moottoreiden osalta määrätään, että jos korvaavan moottorin ei ole mahdollista täyttää tämän säännön 5.1 kappaleen 1 alakoh-

dan vaatimuksia (III taso), korvaava moottori täyttää tämän säännön 4 kappaleen vaatimukset (II taso). Samalla on otettava huomioon Järjestön laatimat ohjeet.

Kappaletta 5.1 on muutettu siten, että kyseisessä kappaleessa on määritelty typen oksidien päästömääräykset. 1 kappaleessa määrätään myös, että määräykset koskevat uusia aluksia, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen ja jotka purjehtivat Pohjois-Amerikan NO_x-päästöjen valvonta-alueella tai Yhdysvaltojen Karibianmeren NO_x -päästöjen valvonta-alueella. Pohjois-Amerikan NECA-alue, johon kuuluvat USA:n ja Kanadan merialueet 200 meripeninkulman päähän rannikosta, on siten tullut voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016.

Kappaletta 5.2 on muutettu siten, että NO_x-päästöjä koskevien Tier III -määräysten voimaantuloa siirrettiin viidellä vuodella 1.1.2021 asti huviveneiden, joiden pituus yli 24 m ja bruttovetoisuus alle 500, osalta, kun alus on erityisesti suunniteltu virkistyskäyttöön ja jota käytetään yksinomaan tähän tarkoitukseen.

Kappale 10 poistetaan, koska kyseisen kappaleen 5.1 säännön III tason vaatimusten noudattamisen edellyttämät teknisen kehityksen tilaa koskevat tarkastelut on tehty IMOssa jo aiemmin tehty.

4 luku. Alusten energiatehokkuutta koskevat määräykset

19 sääntö. *Sovelletaminen.* Kappaleeseen 2 lisätään uusi alakohta, jonka mukaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 4 lukua ei sovelleta aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, ja tasanteisiin, joihin sisältyvät kelluvat tuotanto-, varastointi- ja kierrätysyksiköt ja kelluvat varastointiyksiköt sekä öljynporaustalut, riippumatta niiden kuljetuskoneistosta.

Kappaletta 3 muutetaan siten, että saavutettua energiatehokkuutta mittaavaa suunnitteluindeksiä (saavutettu EEDI-indeksi) ja vaadittua EEDI-indeksiä koskevia sääntöjä 20 ja 21 ei sovelleta aluksiin, joissa on epätavanomainen kuljetuskoneisto, risteilyaluksia ja LNG-säiliöaluksia, jotka on toimitettu 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen, lukuun ottamatta. Sääntöjä 20 ja 21 ei myöskään sovelleta lastialuksiin, joilla on jäänmurtokyky. Tämä johtuu siitä, että itseenäisesti jäissä kulkevia aluksia, joiden jäänmurtokyky on 1,0 m tai enemmän, ei pysty rakentamaan siten, että ne täyttäisivät sääntöjen 20 ja 21 mukaiset alusten energiatehokkuutta koskevat määräykset.

20 sääntö. *Saavutettua energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (saavutettu EEDI-indeksi).* 1 kappaletta koskevassa sääntömuutoksessa tähän kappaleeseen lisätään viittaukset LNG-aluksen ja risteilyaluksen määritelmiin, jotka on annettu 1 luvun 2 säännössä (kappaleet 2.38 ja 2.39)

21 sääntö. *Vaadittu EEDI-indeksi.* 1 kappaletta koskevassa sääntömuutoksessa tähän kappaleeseen lisätään viittaukset LNG-aluksen ja risteilyaluksen määritelmiin, jotka on annettu 1 luvun 2 säännössä (kappaleet 2.38 ja 2.39)

Kappaleeseen 2 liittyvään taulukkoon 1 lisätään uudet rivit ro-ro-ajoneuvojenkuljetusaluksille, LNG-säiliöaluksille, risteilyaluksille, joissa on epätavanomainen kuljetuskoneisto, ro-ro-lastialuksille ja ro-ro-matkustaja-aluksille sekä merkinnät siitä, että minä ajankohtana kunkin vaiheen EEDI-indeksin korjauskertoimet tulevat voimaan.

Kappaleeseen 3 liittyvään taulukkoon 2 lisätään uudet rivit ro-ro-ajoneuvojenkuljetusaluksille, LNG-säiliöaluksille, risteilyaluksille, joissa on epätavanomainen kuljetuskoneisto, ro-ro-

lastialuksille ja ro-ro-matkustaja-aluksille, joilla annetaan perustason laskentaa varten tarvittavat parametrit a, b, ja c kyseisille alus-tyypeille.

Lisäys I. Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirja) kaava (8 sääntö). Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirjan) lisäyksen alaviitteeseen on lisätty viittaus sääntöön 13.5.2.3.

Muutokset vuoden 2008 tyyppien oksidien tekniseen säännöstyöhön

Vuoden 2008 tyyppien oksidien tekniseen säännöstyöhön on tehty muutoksia, jotka mahdollistavat yhdistelmäpolttoainetta (esim. LNG ja polttoöljy) käyttävien dieselmootoreiden hyväksynnän koodin mukaisesti.

Päätöslauselma MEPC.258(67)

Päätöslauselmalla muutetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 2 ja 13 sääntöjä sekä IAPP-todistuskirjan mallin lisäystä.

2 sääntö. *Määritelmät.* Säännön 2 muutokset koskevat polttoöljyn ja meridieselmootorin määritelmiä. Polttoöljyn määritelmään kappaleeseen 9 on lisätty kaasun käyttö polttoaineena. Teknisessä mielessä kaasu ei ole polttoöljyä, mutta IMO:ssa tehtiin tällainen juridinen ratkaisu, jotta kaasua polttoaineena käyttävät dieselmootorit saataisiin mahdollisimman helposti vuoden 2008 tyyppien oksidien teknisen säännöstyön piiriin.

Meridieselmootorin määritelmään kappaleeseen 14 on lisätty pelkästään kaasua polttoaineena käyttävät dieselmootorit. Muutosten tarkoituksena on saattaa pelkästään kaasua käyttävät dieselmootorit tyyppien oksidien teknisen säännöstyön (NOx Technical Code) määräysten piiriin. Määritelmän muutos koskee 1 päivänä maaliskuuta 2016 tai sen jälkeen rakennettuun alukseen asennettuja kaasukäyttöisiä moottoreita.

13 sääntö. *Tyyppien oksidit (NOx).* Säännön 13 kappaleen 7.3 muutokset selventävät 1.1.1990 tai sen jälkeen, mutta ennen 1.1.2000 aluksiin asennettuja dieselmootoreita koskevia takautuvia päästömääräyksiä koskevien teknisten ratkaisujen mukaisten merkintöjen tekemistä IAPP-todistuskirjan liitteeseen.

Lisäys I. Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirja) kaava (8 sääntö). IAPP-todistuskirjan mallin liitettä on muutettu dieselmootoreihin sovellettavien NOx-päästöjä koskevien määräysten merkintöjen sekä alusten jätteenpolttolaitosten hyväksyntää koskevien merkintöjen selventämiseksi.

1.5 Polaarisaännöstö ja MARPOL 73/78-yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteeseen ja SOLAS-yleissopimukseen tehdyt muutokset

Päätöslauselmat MSC.385(94) ja MEPC.264(68)

Päätöslauselmalla MSC.385(94) on hyväksytty polaarialueiden (Arktis ja Antarktis) vesialueilla purjehtivia aluksia koskevan säännöstyön turvallisuussäännöksiä koskevat I-A ja I-B osat sekä säännöstyön johdanto siltä osin kuin se koskee alusturvallisuutta. Kansallisessa lainsäädännössä alusturvallisuudesta säädetään yleisesti alusturvallisuuslaissa.

Päätöslauselmalla MEPC.264(68) on hyväksytty polaarisaännöstyön meren pilaantumista ehkäiseviä toimia koskevat II-A ja II-B osat sekä säännöstyön johdanto siltä osin kuin se koskee

ympäristöä. Kansallisessa lainsäädännössä meren pilaantumista ehkäisevistä toimista säädetään yleisesti merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta.

Polaarisäännöstö tulee kansainvälisesti voimaan 1.1.2017. Polaarisäännöstöä sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita SOLAS-yleissopimuksen I luvun määräykset koskevat ja jotka purjehtivat polaarialueiden merialueilla. Olemassa oleviin aluksiin polaarisäännöstön määräyksiä sovelletaan viimeistään 1.1.2018.

Polaarisäännöstön turvallisuus- ja ympäristöosiot liittyvät kiinteästi yhteen, joten jäljempänä polaarisäännöstöä tarkastellaan kokonaisuudessaan, vaikka lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä sisältävät ainoastaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteitä koskevat muutokset, joilla polaarisäännöstön eräät ympäristömääräykset tehdään pakollisiksi.

Polaarisäännöstö koostuu johdannosta sekä osista I ja II. Johdanto sisältää velvoittavia määräyksiä, joita sovelletaan molemmissa osissa. Osa I on jaettu edelleen osaan I-A, joka sisältää alusturvallisuutta koskevia velvoittavia määräyksiä, ja osaan I-B, joka sisältää turvallisuusosan soveltamista koskevia suosituksia. Osa II on jaettu edelleen osaan II-A, joka sisältää saastumisen ehkäisemistä koskevia velvoittavia määräyksiä, ja osaan II-B, joka sisältää saastumisen ehkäisemistä koskevia suosituksia.

Säännöstössä myös annetaan kuva 1, joka koskee polaarisäännöstön soveltamista koskevan alueen maantieteellistä määrittelyä Etelämantereen ympärillä, ja kuva 2, joka koskee arktisen polaarialueen maantieteellistä määrittelyä.

Polaarisäännöstön I-A osassa on annettu muun muassa kyseistä osaa koskevia määritelmiä, tarkastusta ja polaarilaivatodistuskirjan antamista, toimintakäsikirjaa polaarille merialueille (Polar Water Operational Manual (PWOM)), aluksen rakenteita, vakavuutta ja vuotovakavuutta, vesi- ja säätiiviyyttä, koneistoja, paloturvallisuutta, pelastuslaitteita, navigointilaitteita, radiolaitteita, merimatkan suunnittelua ja miehistön koulutusta koskevia määräyksiä.

Polaarisäännöstön I-B osassa on annettu I-A osan säännösten soveltamista koskevia ohjeita.

Polaarisäännöstön II-A osa sisältää polaarialueilla purjehtivia aluksia koskevia ympäristömääräyksiä, jotka liittyvät MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteiden alaan.

Polaarisäännöstön II-B osassa on annettu II-A osan säännösten soveltamista koskevia ohjeita.

Polaarisäännöstön liitteessä 1 on annettu polaarilaivatodistuskirjan malli ja liitteessä 2 polaarisia merialueita koskevan toimintakäsikirjan malli.

Polaarisäännöstön turvallisuussäännöksiä koskeva I-A osa sisältää miehitystä ja koulutusta koskevia määräyksiä. Merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyksistä ja ammatissa toimimisen muista edellytyksistä määrätään kansainvälisessä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevassa yleissopimuksessa (SopS 22/1984, jäljempänä STCW-yleissopimus). STCW-yleissopimukseen ja siihen liittyvään STCW-säännöstöön tehdään polaarisäännöstöstä johtuvat muutokset. IMO:n meriturvallisuuskomitea vahvisti marraskuussa 2016 STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön tehtävät muutokset päätöslauselmilla MSC.416(97) ja MSC.417(97), joilla saatetaan polaarialueilla purjehtivien alusten miehistön koulutus- ja pätevyysvaatimukset pakollisiksi. Yleissopimuksen muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1.7.2018. Polaarialueilla purjehtivien alusten miehistön koulutus- ja pätevyysvaatimukset saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä sen jälkeen, kun ne on hyväksytty osak-

si STCW-yleissopimusta ja STCW-säännöstöä. Suomen lainsäädännössä laivaväestä ja laivaväen pätevyyksistä säädetään yleisesti laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009, jäljempänä laivaväkilaki) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä (166/2013, jäljempänä miehitysasetus). Polaarialueilla purjehtivien alusten miehistön koulutus- ja pätevyysvaatimukset sisällytetään hyväksymisen jälkeen tarvittavin osin miehitysasetukseen.

Polaarisäännöstön johdantokappaleessa on annettu polaarisaännöstön molemmissa osissa käytettyjä määritelmiä ja siinä on lueteltu ne polaarialueiden merialueita koskevat vaaratekijät, joiden perusteella näillä merialueilla purjehtiville aluksille on säädetty eräitä erityissäännöksiä.

Johdanto

1 Tavoite

Polaarikoodin tavoitteena on parantaa polaarialueilla purjehtivien alusten turvallisuutta ja vähentää näillä alueilla purjehtivien alusten haitallisia vaikutuksia ympäristölle ottaen huomioon polaarialueilla purjehtimiseen liittyvät riskit, joita ei ole huomioitu riittävästi muissa IMon säännöksissä. Arktisella ja antarktisella alueella purjehtimiseen liittyy suuri määrä riskejä, koska näiden merialueiden kartoitus on puutteellista, ilmasto on ankara (muun muassa alhainen lämpötila ja jääolosuhteet), kommunikaatio- ja navigointijärjestelmien toimivuuteen liittyy haasteita, alusten miehistöillä on usein vähäinen kokemus purjehtimisesta polaarialueilla jne. Polaarialueiden meriympäristö on erityisen herkkä haitallisten aineiden päästöille, ja näillä alueilla meriympäristön tilan palautuminen ennalleen esimerkiksi öljyonnettomuuden jälkeen kestää kauemmin kuin muilla merialueilla. Pelastus- ja öljyntorjuntatoimet ovat myös haasteellisia pitkien etäisyyksien takia.

2 Määritelmät

Polaarisäännöstössä käytetyt termit määritellään tässä kappaleessa. Määritelmien osalta käytetään myös SOLAS-yleissopimuksen ja MARPOL-yleissopimuksen määritelmiä.

Polaarialueilla purjehtivat alukset on määritelmässä jaettu kolmeen luokkaan A, B ja C. Korkeimman luokan eli A-luokan aluksella tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu operoimaan polaarimerialueilla, joilla esiintyvä jää on tyypiltään keskipaksua yksivuotista jäätä, johon saattaa sisältyä myös vanhaa jäätä. B-luokan aluksella tarkoitetaan alusta, joka ei kuulu A-luokkaan ja joka on suunniteltu operoimaan polaarialueiden merialueilla, joilla esiintyvä jää on tyypiltään ohutta yksivuotista jäätä, johon saattaa sisältyä myös vanhaa jäätä. C-luokan aluksella tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu operoimaan avovesillä tai jääolosuhteissa, jotka eivät ole yhtä ankaria kuin A- ja B-luokkiin kuuluville aluksille esitetyt jääolosuhteet. Aluksen kuuluminen määrättyyn luokkaan perustuu osien I-A ja II-A eri luvuissa annettuihin sääntöihin. Aluksen jäissä kulkua koskevien ominaisuuksien kannalta alusten jako kolmeen luokkaan jääolosuhteiden mukaan voidaan tulkita siten, että A-luokan alukset ovat aluksia, jotka pystyvät purjehtimaan itsenäisesti määritelmän mukaisissa jääolosuhteissa, kun taas B- ja C-luokkiin kuuluvat alukset voivat tarvita jäänmurtaja-avustusta purjehtiessaan määritelmien mukaisissa jääolosuhteissa. Eri luokkiin kuuluville aluksille ei kuitenkaan ole polaarisaännöstössä määritelty jäissäkulkukykyä eikä minimikonetehoa koskevia vaatimuksia.

Kappaleessa 2 on annettu merialueiden jääolosuhteita koskevia määritelmiä koskien yksivuotisen jään, jäättömän vesialueen, mantereelta peräisin olevan jään, keskipaksun jään, vanhan jään, avoimen veden, merijään sekä ohuen yksivuotisen jään määritelmiä. Kyseiset määritel-

mät noudattavat Maailman ilmatieteen järjestön (WMO) merijään terminologia -julkaisussa merialueiden jääolosuhteille käyttämiä määritelmiä.

Kappaleessa 2 on myös annettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen ja STCW-yleissopimuksen määritelmät.

3 Vaaran lähteet

Polaarisäännöstössä otetaan huomioon vaarat, jotka saattavat nostaa riskitasoa lisääntyneen vaaran esiintymisen todennäköisyyden, vakavampien seurauksien tai molempien vuoksi. Kohdassa 3.1 on tunnistettu kymmenen vaaratekijää, jotka ovat: 1) jää, sillä se muun muassa voi aiheuttaa jääkuormia aluksen runkorakenteisiin ja kuljetuskoneistoon; 2) jään kertyminen aluksen kansirakenteisiin, joka muun muassa voi nostaa aluksen painopistettä ja siten heikentää aluksen vakavuutta; 3) alhainen lämpötila, joka voi vaikuttaa muun muassa ihmisen suorituskykyyn ja materiaalien lujuuteen; 4) pitkät pimeän ja valoisan ajan jaksot, jotka voivat muun muassa vaikuttaa ihmisen suorituskykyyn; 5) korkeat leveysasteet, joka voi muun muassa vaikuttaa navigointi- ja viestintäjärjestelmien toimintakykyyn; 6) syrjäinen sijainti ja tarkkojen ja täydellisten merikartoitustietojen puuttuminen sekä vähäisempi mahdollisuus turvautua merenkulun turvalaitteisiin ja merimerkkeihin, jotka lisäävät muun muassa karilleajon todennäköisyyttä, joka syrjäisen sijainnin vuoksi voi myös olla seurauksiltaan vakavampaa; 7) aluksen miehistön mahdollinen kokemuksen puute koskien polaarimerialueilla purjehtimista; (8) tästä seuraava inhimillisen virheen mahdollisuus, mahdolliset hätävarusteita koskevat puutteet, jotka saattavat rajoittaa riskinhallintatoimien tehokkuutta; 9) nopeasti muuttuvat ja ankarat sääolosuhteet, mikä saattaa aiheuttaa vaaratilanteita; ja 10) ympäristön herkkyys haitallisten aineiden päästöille, koska meriympäristön tilan palautuminen ennalleen esim. öljyonnettomuuden jälkeen kestää kauemmin polaarialueiden merialueilla kuin muilla merialueilla.

Kohdassa 3.2 on todettu, että polaarialueiden merialueiden riskitaso voi vaihdella muun muassa maantieteellisen sijainnin, vuodenajan ja sitä kautta valoisuuden ja jääpeitteisyyden mukaan. Siten riskinhallintatoimet, jotka kohdistuvat edellä mainittuihin vaaroihin, voivat vaihdella polaarialueiden merialueilla ja olla erilaisia arktisilla ja antarktisisilla vesillä.

OSA I-A - Turvallisuuden liittyvät toimenpiteet

Luku 1 - Yleistä

1.1 Osan rakenne

Polaarisäännöstö on laadittu IMO:n tavoiteperusteisen periaatteen mukaisesti siten, että tämän osan jokainen luku sisältää luvun yleistavoitteen, tavoitteen saavuttamiseksi vaadittavat toiminnalliset vaatimukset ja säännöt. Aluksen katsotaan täyttävän tässä osassa mainitut toiminnalliset vaatimukset, kun joko aluksen suunnittelu ja järjestelyt vastaavat kaikkia toiminnallisiin vaatimuksiin liittyviä sääntöjä tai aluksen suunnittelu ja järjestelyt on kokonaisuudessaan tai osittain arvioitu ja hyväksytty SOLAS-yleissopimuksen mukaisesti ja kaikilta muilta osin aluksen suunnittelu ja järjestelyt täyttävät asiaankuuluvien sääntöjen vaatimukset.

1.2 Määritelmät

SOLAS-yleissopimuksen asiaankuuluvien lukujen ja tämän koodin johdannon määritelmien lisäksi tässä kappaleessa on annettu I-A osassa käytetyt määritelmät, jotka ovat jäävuorialueen, saattoaluksen, avustusoperaation, asuinkelpoisen ympäristön, jäänmurtajan, jääluokan, odotettavissa olevan enimmäispelastusajan, koneiston, vuorokauden keskimääräisen vähim-

mäislämpötilan, polaariluokan, aluksen alimman käyttölämpötilan, aluksen, joka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa, säiliöaluksen ja ylemmän jäävesiviivan määritelmät.

1.3 Todistuskirja ja katsastus

Kaikilla aluksilla, joihin tätä säännöstöä sovelletaan, on oltava voimassa oleva polaarialuksen todistuskirja. Lukuun ottamatta kappaleessa 1.3.3 määritettyjä poikkeuksia polaarialuksen todistuskirja annetaan perus- tai uusintakatsauksen jälkeen alukselle, joka täyttää tämän säännösten asianmukaiset vaatimukset. Jos C-luokan aluksen osalta kappaleen 1.5 mukaisen arvioinnin tuloksena on se, ettei lisälaitteita tai rakenteellisia muutoksia tarvita säännösten täyttämiseksi, polaarialuksen todistuskirja voidaan antaa kirjallisen vahvistuksen perusteella, jossa todetaan aluksen täyttävän polaarisäännösten kaikki asiaankuuluvat vaatimukset. Tällaisessa tapauksessa todistuskirjan voimassaolon jatkamiseksi aluksella on suoritettava polaarisäännösten täyttämistä koskeva katsastus seuraavan alukselle määrätyn katsastuksen yhteydessä. Polaarialuksen todistuskirjan voi antaa joko hallinto tai hallinnon SOLAS -yleissopimuksen kohdan XI-1 luvun 1 säännön mukaisesti hyväksymä organisaatio tai henkilö. Kaikissa tapauksissa hallinto kantaa täyden vastuun todistuskirjasta. Polaarialuksen todistuskirjan malli on annettu tämän säännösten liitteessä 1. Polaarialuksen todistuskirjan voimassaolo, katsastuspäivämäärät ja hyväksymismerkinnät yhdenmukaistetaan asiankuuluvien SOLAS-todistuskirjojen kanssa SOLAS-yleissopimuksen I luvun 14 säännön mukaisesti. Todistuskirjaan tulee sisältyä liite, jossa luetellaan säännöstössä alukselta vaaditut laitteet. Soveltuvien osien todistuskirjassa tulee mainita menetelmä, jolla määritetään aluksen jäissäkulkukyky ja -rajoitukset hallinnon vaatimusten mukaisesti ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

Kansallisesti SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen meriturvallisuuskatsastuksesta on säädetty alusturvallisuuslain 46 §:ssä. Sen mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva alus on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena siten kuin SOLAS-yleissopimuksessa määrätään. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkemmat tekniset määräykset peruskatsastuksen ja muiden SOLAS-yleissopimuksen mukaisten katsastusten suorittamisesta IMO:n ohjeiden mukaisesti.

Alusturvallisuuslain 57 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto tai sen valtuuttama hyväksytty luokituslaitos antaa aluksille katsastusten perusteella todistus- ja turvallisuuskirjat. Liikenteen turvallisuusvirastolle on annettu mahdollisuus valtuuttaa hyväksytty luokituslaitos suorittamaan katsastus osaksi tai kokonaan alusturvallisuuslain 36 §:ssä. Alusturvallisuuslain 57 §:n 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaa muun muassa SOLAS-yleissopimuksen ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa. Todistuskirjoja ja katsastusta koskevat SOLAS-yleissopimuksen määräykset on saatettu Suomessa voimaan alusturvallisuuslain nojalla. Nyt voimaansaatettavat polaarisäännösten määräykset ovat teknisiä lisäyksiä jo voimassa oleviin SOLAS-yleissopimuksen velvoitteisiin. Näin ollen tämä sääntö ei sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, ja voidaan saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella sekä muuttamalla Liikenteen turvallisuusviraston alusten katsastuksesta annettua määräystä.

1.4 Suorituskykyvaatimukset

Jollei nimenomaisesti toisin määrätä, tässä säännöstössä tarkoitettujen aluksen järjestelmien ja laitteiden on täytettävä vähintään SOLAS-yleissopimuksessa mainitut suorituskykystandardit.

Alusten, jotka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa, aluksen alin käyttö-lämpötila (PST-lämpötila) määritellään vähintään 10 astetta keskimääräisen vuoro-kauden vähimmäislämpötilan (MDLT) alapuolella aiotulla polaarialueen merialueen toiminta-alueella ja -vuodenaikana. Tässä säännöstössä vaadittujen järjestelmien ja laitteiden on oltava täysin toimintakykyisiä aluksen alimmassa käyttölämpötilassa.

Matalissa lämpötiloissa toimimaan suunniteltujen alusten pelastautumisjärjestelmien ja -laitteiden on oltava täydessä toimintakunnossa aluksen alimmassa käyttölämpötilassa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajan.

1.5 Toiminnan arviointi

Menettelytapojen tai toimintarajoitusten laatimiseksi alus ja sen laitteisto on arvioitava ottaen huomioon erilaiset ennakoitavat käyttö- ja ympäristöolosuhteet, kuten toiminta matalissa lämpötiloissa, kulku jäissä, toiminta korkeilla leveysasteilla, mahdollinen pelastautuminen jäälle tai maalle, johdannon 3 kappaleessa luetellut vaarat soveltuvin osin ja muut mahdolliset vaarat. Arviointi suoritetaan yleensä aluksen rakennusvaiheessa, ja arvioijana voi toimia esimerkiksi luokituslaitos, telakka tai konsultti. Toiminnan arvioinnista on kerrottu lisää polaarisaännösten luvussa 2, jossa kerrotaan toimintakäsikirjaan sisällytettävästä tiedosta.

Luku 2 – Toimintakäsikirja polaarille merialueille (Polar Water Operational Manual, PWOM)

Kappaleen 2.1 mukaan 2 luvun tavoitteena on antaa omistajalle, liikenteenharjoittajalle, päällikölle ja laivaväelle riittävät tiedot aluksen toimintakyvystä ja -rajoitteista päätöksentekoprosessin tueksi.

Kappaleen 2.2 mukaan kappaleessa annetaan toiminnallisia vaatimuksia kuten toimintakäsikirjasta, jossa tulee olla arvio aluskohtaisesta toimintakyvystä ja rajoituksista) sekä viittaus erityisiin menettelytapoihin, joita on noudatettava aluksen normaalissa käytössä, jotta välttäisiin olosuhteet, jotka ylittävät aluksen toimintakyvyn. Toimintakäsikirjassa on myös oltava viittaus erityisiin menettelytapoihin, joita on noudatettava vaaratilanteen sattua polaarilla vesialueilla ja siihen on sisällyttävä tai siinä on oltava viittaus erityisiin menettelytapoihin, joita on noudatettava olosuhteissa, jotka ylittävät aluksen toimintakyvyn ja sen rajoitukset. Toimintakäsikirjaan on sisällyttävä tai siinä on oltava viittaus menettelytapoihin, joita on noudatettava soveltuvin osin, kun käytetään jäänmurtoavustusta.

Kappaleessa 2.3 on annettu säännöt edellä tarkoitettujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi. Toimintakäsikirjaa on säilytettävä aluksella.

Toimintakäsikirjaan on 2.2.3 kappaleen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sisällytettävä seuraavat riskiperusteiset menettelytavat. Matka on suunniteltava siten, että vältetään jääalueet ja/tai lämpötilat, jotka ylittävät aluksen suunnitellun toimintakyvyn ja sen rajoitukset. On tehtävä järjestelyt, joiden avulla saadaan ennusteita ympäristön olosuhteista. On oltava keinot, joiden avulla tunnistetaan merikartoitustiedon, meteorologisten ja navigointia koskevien tietojen rajoitukset. Aluksella on oltava menettelytavat tämän säännösten muissa luvuissa vaadittujen varusteiden käyttämiseksi. Aluksella on oltava menettelytavat erityistoimien toteuttamiseksi soveltuvin osin varusteiden ja järjestelmien toiminnan ylläpitämiseksi alhaisissa lämpötiloissa, kansirakenteen jäätyessä ja jäissä.

Toimintakäsikirjaan on myös sisällytettävä seuraavat riskiperusteiset menettelytavat. Aluksella on oltava menettelytavat yhteyden ottamiseksi hätäpalveluiden tarjoajiin muun muassa et-

sintä- ja pelastuspalveluita ja öljyntorjuntaa varten sekä menettelytavat, joilla alus ja aluksessa olevat ihmiset pidetään kunnossa, tapauksissa, joissa alus on jäänyt jään loukkuun pidemmäksi ajaksi.

Toimintakäsikirjaan on lisäksi sisällytettävä riskiperusteisiä menettelytapoja, joita on noudatettava sellaisten toimien yhteydessä, joita toteutetaan, kun jää- ja/tai lämpötilaolosuhteet ylittävät aluksen suunnitellun toimintakyvyn ja sen rajoitukset.

Toimintakäsikirjaan on myös sisällytettävä riskiperusteisiä menettelytapoja, joilla mahdollisuuksien mukaan valvotaan ja ylläpidetään turvallisuutta jäissäkulun aikana, mukaan lukien kaikki vaatimukset, jotka koskevat saatto-operaatioita tai jäänmurtaja-avustusta. Tilanteissa, joissa alus kulkee itsenäisesti ja tilanteissa, joissa alus tarvitsee jäänmurtajan, pätevät mahdollisesti erilaiset toiminnalliset rajoitukset. Toimintakäsikirjassa tulisi mahdollisuuksien mukaan käsitellä molemmat vaihtoehdot.

Luku 3 – Aluksen rakenne

Kappaleen 3.1 mukaan 3 luvun tavoitteena on määrätä, että rakenteen materiaalin ja mitoituksen on säilytettävä rakenteellinen eheydensä ympäristöolosuhteiden aiheuttamien sekä koko runkoon kohdistuvien että paikallisten kuormitusten takia.

Kappale 3.2 sisältää määräykset toiminnallisista vaatimuksista: matalissa lämpötiloissa toimivissa aluksissa on käytettävistä materiaaleista ja jäävahvisteisten alusten rakenteesta, joka on suunniteltava sellaiseksi, että se kestää sekä koko runkoon kohdistuvia että paikallisia ennustettavissa olevia jääkuormia ennakoituissa jääolosuhteissa.

Kappale 3.3 sisältää alusten rakenteita koskevat säännöt. Alusten säälellyiden rakenteiden materiaalien on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit, jotka perustuvat PST-lämpötilaan.

Toiminnallisten vaatimusten täyttämistä koskevat säännöt riippuvat aluksen luokasta. A-luokan alusten rungon mitoitus on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit (IACS:n (International Association of Classification Societies) polaarijääluokat 1-5) tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit. Myös B-luokan alusten rungon mitoitus on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit (IACS:n polaarijääluokat 6 ja 7) tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit. C-luokan jäävahvisteisten alusten mitoitus on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon hyväksyttävät standardit, jotka ovat sopivia purjehdusalueen jäätyypeille ja -peitteisyydelle. C-luokan aluksen jäävahvisteiden mitoitus voidaan tehdä esimerkiksi suomalais-ruotsalaisten jääluokkasääntöjen mukaisesti, jolloin alus voi purjehtia polaarialueiden vesialueilla aluksen jääluokan mukaisissa jääolosuhteissa. C-luokan aluksen ei tarvitse olla jäävahvistettu, jos aluksen rakenne on hallinnon mukaan riittävä aiottua liikennöintiä varten.

Luku 4 – Osastointi ja vakavuus

Kappaleen 4.1 mukaan 4 luvun tavoitteena on taata sekä ehjän aluksen vakavuus että vaurioituneen aluksen asianmukainen osastointi ja vakavuus.

Kappale 4.1 sisältää toiminnalliset vaatimukset aluksen vakavuudesta. Esimerkiksi A- ja B-luokan aluksilla, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, on oltava riittävä jäännösvakavuus, jotta ne kestävät jään aiheuttamat vauriot.

Luvun 4.3 kappaleessa on annettu erikseen säännöt ehjän aluksen ja vaurioituneen aluksen vakavuudelle.

Kappale sisältää myös tarkemmat säännökset seikoista, jotka tulee ottaa huomioon aluksen vakavuuslaskelmissa. Aluksella tulee myös varautua jäänmuodostuksen minimointiin.

Luku sisältää myös säännökset 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan alusten kestävydestä vuodon syntyessä jään rikkomasta runkorakenteesta johtuen.

5 Luku – Vesi- ja säätiiviyys

Kappaleen 5.1 mukaan 5 luvun tavoitteena on määrätä toimista, jotka ylläpitävät vesi- ja säätiiviyttä.

Kaikkien alusten vesi- ja säätiiviuden kannalta merkityksellisten sulkemislaitteiden ja ovien on oltava toimintakunnossa.

Kappale sisältää alusten vesi- ja säätiiviyttä koskevat säännöt. Aluksilla on oltava keinoja poistaa tai estää jään tai lumen muodostuminen luukkujen ja ovien luokse. Lisäksi aluksilla, jotka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa, on varauduttava, jos luukut ja ovet toimivat hydraulisesti, jäätymiseen tai hydraulikan nesteiden jähmettymiseen. Vesi- ja säätiiviit ovet, luukut ja sulkemislaitteet, jotka eivät ole asuintiloissa ja joita on käytettävä merellä, on suunniteltava siten, että paksuja talvi-vaatteita ja käsineitä käyttävät työntekijät voivat niitä käyttää.

6 Luku - Koneistot

Kappaleen 6.1 mukaan 6 luvun tavoitteena on taata, että koneistot ovat toimivuudeltaan sellaisia, että ne pystyvät varmistamaan alusten turvallisen käytön.

Koneistojen toimivuuden osalta on huomioitava ympäristöolosuhteet, kuten jäänmuodostus ja/tai lumen kertyminen, meriveden mukana tuleva jää, jäätyminen ja nesteiden lisääntynyt viskositeetti, meriveden sisäänottolämpötila ja alukseen tuleva lumi. Lisäksi aluksiin, jotka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa, on koneistojen toimivuuden osalta huomioitava ympäristöolosuhteet, kuten kylmä ja tiivis sisääntuloilma, akun tai muun energiaa varastoitavan laitteen suorituskyvyn laskeminen ja matalissa lämpötiloissa toimivien alusten materiaalien on sovellettava PST-lämpötiloihin. Lisäksi alusten, jotka on jäävahvistettu 3 luvun mukaisesti, koneistojen on toimittava odotettavissa olevissa ympäristöolosuhteissa ottaen huomioon kuormat, jotka aiheutuvat jään ja rakenteen vuorovaikutuksesta.

Kappaleessa 6.3 on annettu alusten koneistoja koskevat säännöt. Koneistot ja niihin liittyvät laitteet on suojattava jäänmuodostumiselta ja/tai lumen kertymiseltä, meriveden mukana tulevalta jäältä, jäätymiseltä ja nesteiden lisääntyneeltä viskositeetiltä, meriveden sisäänottolämpötilalta ja alukseen tulevalta lumelta ottaen muun muassa huomioon oletettavissa olevat ympäristöolosuhteet. Lisäksi koneistoissa käytettävien nesteiden viskositeetti on pidettävä tasolla, jolla koneistojen käyttö ei häiriinny ja meriveden syötön koneistojärjestelmiin on oltava sellainen, ettei jää tunkeudu järjestelmiin, tai ne on muutoin suunniteltava sellaisiksi, että koneistojen toimivuus ei vaarannu.

Kappale sisältää lisäksi tarkemmat säännökset aluksista, jotka on suunniteltu purjehtimaan matalissa lämpötiloissa. Altistuvien koneistojen ja sähkölaitteiden on toimittava PST-lämpötilassa. On myös varmistettava, että keskeisten koneistojen polttomoottorien palamisilman lämpötila pysyy moottorin valmistajan määrittämällä tasolla. Alusten avoimien koneistojen ja perustojen materiaalien on lisäksi oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit, jotka perustuvat PST-lämpötilaan.

Kappaleessa eri luokkiin kuuluville aluksille, on lisäksi annettu sääntöjä koneiston vahvistamiseksi jääkuormia vastaan. A-, B- ja C-luokan alusten potkurin lapojen, propulsiolinjan, ohjauslaitteiden ja muiden lisälaitteiden mitoituksen on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. A-luokan yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit (IACS:n polaarijääluokat 1-5) tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit. B-luokan alusten on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit (IACS:n polaarijääluokat 6 ja 7) tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit. C-luokan jäävahvisteisten osalta on otettava huomioon hyväksyttävät standardit, jotka ovat sopivia purjehdusalueen jäätyypeille ja -peitteisyydelle. C-luokan aluksen propulsiokoneiston mitoitus voidaan tehdä esimerkiksi suomalais-ruotsalaisten jääluokkasääntöjen mukaisesti, jolloin alus voi purjehtia polaarialueiden merialueilla aluksen jääluokan mukaisissa jääolosuhteissa.

7 Luku - Paloturvallisuus ja -suojaus

Kappaleen 7.1 mukaan 7 luvun tarkoituksena on varmistaa, että paloturvallisuusjärjestelmät ja -laitteet ovat tehokkaita ja toimintakykyisiä ja että aluksen poistumistiet ovat käytettävissä, jotta aluksella olevat ihmiset voivat turvallisesti ja nopeasti poistua pelastusvene- ja -lauttakannelle oletettavissa olevissa ympäristöolosuhteissa.

Luku sisältää säännökset, joiden mukaan paloturvallisuusjärjestelmät ja -laitteet, jotka on asennettu säälle alttiille paikoille, on suojattava jäänmuodostumiselta ja lumen kertymiseltä. Paikallisten laitteiden ja koneistojen ohjauslaitteet on suojattava jäätymiseltä, lumen kertymiseltä ja jäänmuodostumiselta, ja niiden on oltava käytettävissä kaikkina aikoina. Paloturvallisuusjärjestelmissä ja muissa siihen liittyvissä laitteissa on otettava huomioon se, että aluksella oleskelevien henkilöiden on usein käytettävä kömpelöitä ja hankalia kylmän sään varusteita. On luotava keinoja, joilla sisäänkäyntien luota voidaan poistaa tai estää jään ja lumen kertyminen. Lisäksi sammutusaineen on sovellettava aiottuun toimintaan.

Lisäksi alusten, jotka on suunniteltu toimimaan matalassa lämpötilassa, kaikkien paloturvallisuusjärjestelmien ja -laitteiden osat on suunniteltava sellaisiksi, että ne ovat käytettävissä ja tehokkaita PST-lämpötilassa ja säälle alttiiden paloturvallisuusjärjestelmien materiaalien on sovellettava käytettäväksi PST-lämpötilassa.

Kappaleessa 7.3 on annettu alusten paloturvallisuutta ja -suojausta koskevat säännöt. Säälle alttiilla paikoilla sijaitsevat putkiston osia erottavat ja paine-/tyhjiöventtiilit on suojattava jäänmuodostumiselta ja niiden on oltava käytettävissä kaikkina aikoina ja kaikkien kaksisuuntaisten kannettavien radiolaitteiden on toimittava myös PST-lämpötilassa.

Palopumppujen, myös hätäpalopumppujen, vesisumu- ja vesisuihkupumppujen on sijaittava osastoissa, joiden lämpötila on jäätymispisteen yläpuolella, sammutusvesijohto on järjestettävä siten, että sen säälle alttiit osat voidaan erotella toisistaan ja erotellut osat voidaan tyhjentää vedestä. Paloletkujen ja suutinten ei tarvitse olla jatkuvasti liitettynä paloputkistoon, ja ne voidaan varastoida suojattuun paikkaan palopostien lähelle, palomiesten varusteet on varastoitava aluksella lämpimiin tiloihin ja jos kiinteät vedellä sammuttamiseen perustuvat palontorjunta-

järjestelmät sijaitsevat tilassa, joka on erillään pääpalopumpuista, ja nämä palontorjuntajärjestelmät ottavat vettä suoraan merestä, on myös tämä merivesikaivo suojattava jäänmuodostukselta.

Lisäksi aluksissa, jotka on suunniteltu toimimaan matalassa lämpötilassa, kannettavat ja osittain kannettavat käsisammuttimet on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä paikassa, joka on suojattu jäätymiseltä. Jäätymiselle altistuneissa tiloissa on käytettävä sammuttimia, joita voidaan käyttää PST-lämpötiloissa ja säälle alttiiden paloturvallisuusjärjestelmien materiaalien on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit, jotka perustuvat PST-lämpötilaan.

8 Luku – Hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt

Kappaleen 8.1 mukaan 8 luvun tavoitteena on määrätä turvallisesta poistumisesta, evakuoinnista ja pelastautumisesta.

Kappaleen 8.1 mukaan poistumisreittien on oltava käytettävissä ja turvalliset siitä huolimatta, että ne ovat säälle alttiita ja rakenteet voivat jäätyä ja lunta kertyä. Pelastusveneiden ja -lautojen sekä kokoontumis- ja pelastusjärjestelyiden on oltava sellaisia, että aluksen hylkääminen on turvallista, kun otetaan huomioon hätätilanteen aikaiset mahdolliset haitalliset ympäristöolosuhteet.

Kaikkien hengenpelastuslaitteiden ja niihin liittyvien varusteiden on taattava turvallinen evakuointi ja oltava toimintakykyisiä mahdollisesti haitallisissa ympäristöolosuhteissa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan aikana.

Kaikille aluksella oleville henkilöille on taattava asianmukainen lämpösuojaus. Samalla on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon suunniteltu matka, odotettavissa olevat sääolosuhteet (kylmyys ja tuulisuus) ja mahdollinen joutuminen polaariseen veteen. Hengenpelastuslaitteiden ja niihin liittyvien varusteiden yhteydessä on huomioitava aluksen mahdollinen pitkäkestoinen purjehtiminen pimeässä. Tämä tulee ottaa huomioon jo matkaa suunniteltaessa. Kun otetaan huomioon kaikki 1 luvussa tunnistetut mahdolliset vaarat, pelastautumista on tuettava seuraavien resursein myös alukselta poistumisen jälkeen joko vedessä, jäällä tai maalla odotettavissa olevan enimmäispelastusajan aikana. Tällaisia ovat: asuinkelpoinen ympäristö, ihmisten suojeleminen kylmältä, tuulelta ja auringolta, olosuhteisiin sopiva tila, johon voi majoittaa lämpösuojaamalla varustettuja henkilöitä, keinot ravinnon tarjoamiseksi, turvalliset sisäänpääsy- ja poistumispaikat ja keinot viestiä pelastajien kanssa.

Kappaleessa 8.3 on annettu alusten hengenpelastuslaitteita ja -järjestelyitä koskevat säännöt. Alukset, jotka altistuvat jäänmuodostumiselle, on varustettava välineillä, joilla kertynyt jää tai lumi voidaan poistaa tai sen muodostuminen estää poistumisreiteiltä, kokoontumisasemilta, pelastusasemilta, pelastusveneistä ja -lautoista, vesillelaskulaitteista ja paikoista, joista siirrytään pelastusveneisiin tai pelastuslautoille. Lisäksi 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen alusten säälle alttiit poistumisreitit on järjestettävä sellaisiksi, ettei asianmukaisissa pakkasvaatetuksissa olevien henkilöiden kulkeminen hankaloituisi. Lisäksi matalissa lämpötiloissa toimimaan suunniteltujen alusten pelastusjärjestelyjen asianmukaisuus on arvioitava ja otettava huomioon myös sen vaikutus, että henkilöt käyttävät pakkasvaatetusta.

Aluksilla on oltava välineitä ihmisten turvallisen evakuoinnin varmistamiseksi, kuten, mahdollisuuksien mukaan, pelastusvarusteiden turvallinen sijoittaminen kun toimitaan jääpeitteillä vesillä tai suoraan jäällä. Kun tämän luvun vaatimukset saavutetaan lisäämällä virtaläh-

dettä tarvitsevia laitteita, tällaisen virtalähteen on toimittava itsenäisesti ilman aluksen päävir-
talähdettä.

Matkustaja-alusten jokaiselle henkilölle on annettava oikean kokoinen pelastuspuku tai läm-
pösuojain, ja jos pelastuspuvut ovat tarpeen, niiden on oltava eristettyjä.

Lisäksi aluksilla, joilla on tarkoitus purjehtia pidempiä ajanjaksoja pimeässä, on pelastusve-
neissä ja -lautoissa oltava jatkuvaan käyttöön sopivat valonheittimet, jotta jään havaitseminen
olisi helpompaa.

Kaikkien pelastusveneiden on oltava tyypiltään osittain tai kokonaan katettuja. Kun otetaan
huomioon luvussa 1 mainittu vaarojen arviointi, tarvitaan asianmukaisia pelastautumisvälinei-
tä sekä yksittäisille henkilöille että yhteiseen käyttöön. Tällaisia ovat hengenpelastuslaitteet ja
ryhmälle tarkoitettut pelastautumisvälineet, jotka suojaavat tehokkaasti kaikkia aluksella olevia
henkilöitä suoralta viimalta, henkilökohtaiset pelastautumisvälineet yhdessä hengenpelastus-
laitteiden tai ryhmälle tarkoitettujen pelastautumisvälineiden kanssa, jotka eristävät lämpöä
riittävästi pitääkseen yllä henkilöiden ruumiinlämpötilaa ja henkilökohtaiset pelastautumisvä-
lineet, jotka suojaavat raajojen paleltumiselta. Tarvittaessa aluksella on oltava henkilökohtai-
set ja ryhmälle tarkoitettut pelastautumisvälineet 110 prosentille aluksen henkilömäärästä, ja ne
on sijoitettava helppopääsyisiin paikkoihin mahdollisimman lähelle kokoontumis- ja pelas-
tusasemia. Ryhmälle tarkoitettujen pelastautumisvälineiden kuljetuskonttien on oltava sellai-
set, että niitä on helppo liikuttaa jään päällä, ja niiden on oltava kelluvia. Kun arvioinnin pe-
rusteella on käytettävä henkilökohtaisia ja ryhmälle tarkoitettuja pelastautumisvälineitä, on
tunnistettava keinot, joiden avulla taataan, että välineet ovat käytettävissä myös aluksen hyl-
käämisen jälkeen. Kun pelastusveneissä ja -lautoissa on henkilöiden lisäksi pelastautumisväli-
neitä, pelastusveneissä ja -lautoissa sekä vesillelaskulaitteissa on oltava riittävästi tilaa kysei-
sille lisävälineille. Matkustajia on opastettava henkilökohtaisten pelastautumisvälineiden käy-
tössä ja hätätilanteessa toimimisessa, ja henkilöstöä on opastettava henkilökohtaisten ja ryh-
mälle tarkoitettujen pelastautumisvälineiden käytössä.

Odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajaksi on lisäksi varustauduttava asianmukaisin
muona-annoksin.

9 Luku – Navigoinnin turvallisuus

Kappaleen 9.1 mukaan 9 luvun tavoitteena on määrätä turvallisesta navigoinnista.

Kappaleen 9.2 mukaan alusten on pystyttävä vastaanottamaan ajantasaisia merenkulullisia tie-
toja esimerkiksi jäätilanteesta turvallisen navigoinnin takaamiseksi. Navigointilaitteet ja -
järjestelmät on suunniteltava, rakennettava ja asennettava siten, että niiden toiminnallisuus säi-
lyy purjehdusalueella odotettavissa olevissa olosuhteissa. Järjestelmien, jotka osoittavat aluk-
set kulkusuunnan ja paikan on sovittava aiotuille alueille. Alusten on pystyttävä tekemään jää-
havaintoja visuaalisesti liikkeessään pimeässä. Kun jäänmurtaja on saattamassa alusta, aluk-
sen on pystyttävä antamaan merkki siitä, että se on pysähtynyt.

Kappaleessa 9.3 on annettu navigoinnin turvallisuutta koskevat säännöt. Alusten on pystyttävä
vastaanottamaan ja tarkastelemaan ajantasaisia tietoja jäätilanteesta purjehdusalueella.

Jäävahvistetuilla aluksilla, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, on
oltava joko kaksi itsenäistä kaikuluotainta tai yksi kaikuluotain, jolla on kaksi erillistä ja itse-
näistä anturia. Alusten on täytettävä SOLAS-yleissopimuksen V luvun ikkunoita koskevat
vaatimukset olipa niiden rakennuspäivämäärä ja koko mikä tahansa ja komentosillan raken-

teesta riippuen näkyvyyden taaksepäin on oltava esteetön. Kun alukset liikkuvat alueilla ja ajanjaksoina, joiden aikana jäänmuodostus on todennäköistä, niiden on pystyttävä estämään jään kertyminen antenneihin, joita tarvitaan navigoinnissa ja viestinnässä. Aluksilta vaaditaan lisäksi, että kun SOLAS-yleissopimuksen V luvun tai tämän luvun vaatimusten mukaisilla laitteilla on rungon alle ulottuvat anturit, ne on suojattava jäältä ja A- ja B-luokan alusten, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, komentosillan siipien on oltava katettuja tai siten suunniteltuja, että ne suojaavat navigointilaitteita ja niitä käyttävää henkilöstöä.

Aluksilla on oltava myös kaksi ei-magneettista laitetta suunnan määrittämiseksi ja näyttämiseksi. Molempien tapojen on oltava itsenäisiä ja ne on liitettävä aluksen pää- ja hätävirtalähteeseen. Alukset, joiden kulkureitti ylittää leveysasteen 80, on varustettava vähintään yhdellä GNSS-kompassilla tai vastaavalla laitteella, joka on liitettävä aluksen pää- ja hätävirtalähteeseen.

Alukset, lukuun ottamatta niitä, jotka purjehtivat alueilla, joilla on vuorokauden ympäri valoisaa, on varustettava kahdella etäältä käännettävissä olevalla kapeakeilaisella valonheittimellä, joita voidaan säätää komentosillalta 360 asteen valokaaren muodostamiseksi, tai niillä on oltava muita keinoja jään havaitsemiseksi.

Alukset, joilla on jäänmurtaja saattajanaan, on varustettava käsikäyttöisillä punaisilla vilkkuvaloilla, jotta aluksen takana huomataan, kun alus on pysähtynyt. Tämän valon on näytävä vähintään kahden meripeninkulman päähän, ja valon vaaka- ja pystysuuntaisen näkyvyyden on täytettävä kansainvälisissä säännöissä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä annetut perävalo vaatimukset.

10 luku - Viestintä

Kappaleen 10.1 mukaan tämän luvun tavoitteena on määrätä, miten alusten ja pelastusveneidien ja -lauttojen viestintä toteutetaan tehokkaasti sekä tavallisen käytön että hätätilanteen aikana.

Kappaleen 10.2 mukaan alusten viestinnän osalta kaikilla suunnitelluilla purjehdusreiteillä on oltava mahdollisuus kaksisuuntaiseen puhe- ja/tai tietoliikenteeseen alusten välillä tai aluksen ja mantereen välillä. Mahdollisten saatto- ja saattueoperaatioiden yhteydessä on myös taattava asianmukaiset viestintäväylät. Etsintä- ja pelastustoimia varten on taattava keinot kaksisuuntaiseen paikan päällä tapahtuvaan ja SAR-koordinoinnin viestintään myös ilmailutaajuuksilla. Etäsairaanhoidon apu on taattava polaarilla alueilla asianmukaisin viestintälaittein.

Pelastusveneidien, pelastuslauttojen ja valmiusveneidien viestintävalmiuksien osalta matalissa lämpötiloissa toimimaan suunniteltujen aluksien kaikissa valmiusveneissä ja pelastusveneissä on, kun ne irrotetaan evakuointia varten, voitava ylläpitää valmius hätäkutsun lähettämiseen, paikantamiseen ja paikan päällä tapahtuvaan viestintään. Matalissa lämpötiloissa toimimaan suunniteltujen aluksien kaikissa pelastuslautoissa on, kun ne on irrotettu, voitava ylläpitää viestintävalmius ja valmius lähettää paikannussignaaleja. Pelastusveneissä ja -lautoissa sekä valmiusveneissä käytettävien pakollisten viestintälaitteiden on oltava toimintakunnossa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajan.

Kappaleessa 10.3 on annettu viestintää koskevat säännöt. Alusten viestinnän osalta aluksen viestintälaitteilla on oltava valmius alusten väliseen tai aluksen ja maan väliseen viestintään, jossa otetaan huomioon viestintäjärjestelmien rajoitukset korkeilla leveysasteilla ja odotettavissa olevissa alhaisissa lämpötiloissa. Jäänmurtoavustusta tarjoavat alukset on varustettava

taaksepäin asennettavalla äänimerkinantojärjestelmällä, joka osoittaa takana seuraaville aluksille saatto- ja hätäohjailutoimenpiteet Kansainvälisen viestikirjan mukaisesti. Kaksisuuntaisen paikan päällä tapahtuvan ja etsintä- ja pelastustoiminnan koordinoimien viestintävalmiuksiin on sisällyttävä puheviestintä- ja/tai tietoliikenneviestintä asiaankuuluvien pelastuskeskusten kanssa ja puheviestintälaitteet ilma-alusten kanssa taajuuksilla 121.5 ja 123.1 MHz. Viestintälaitteiden on mahdollistettava kaksisuuntainen puheviestintä ja tietoliikenne ja etäsairaanhoidopalvelut (Telemedical Assistance Service, TMAS).

Pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden viestintävalmiuden osalta alusten, jotka on suunniteltu operoimaan matalissa lämpötiloissa, kaikki evakuoitikäytössä olevat pelastusveneet on varustettava hätäkutsuja varten yhdellä laitteella, jolla välitetään hätäkutsuja alukselta maihin, varustettava paikantamista varten yhdellä laitteella, jolla lähetetään paikantamissignaaleja ja paikan päällä tapahtuvaa viestintää varten varustettava yhdellä laitteella, jolla lähetetään ja vastaanotetaan paikan päällä tapahtuvaa viestintää. Alusten, jotka on suunniteltu operoimaan matalissa lämpötiloissa, kaikki muut pelastusveneet ja -lautat on paikantamista varten varustettava yhdellä laitteella, jolla lähetetään paikantamissignaaleja, ja paikan päällä tapahtuvaa viestintää varten varustettava yhdellä laitteella, jolla lähetetään ja vastaanotetaan paikan päällä tapahtuvaa viestintää. Aluksella on lisäksi otettava huomioon akkujen kestävyysliittymien liittyvät rajoitukset ja laadittava ja toteutettava menetelmiä, jotta pakolliset viestintälaitteet ovat käyttökunnossa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajan kaikissa pelastusveneissä ja -lautoilla sekä valmiusveneissä.

Edellä esitetyn mukaisesti polaarisaännösten osan I-A luvut 1-10 sisältävät useita määräyksiä alusten teknisistä turvallisuusvaatimuksista. Kansallisessa lainsäädännössä alusten yleisistä teknisistä turvallisuusvaatimuksista on säädetty alusturvallisuuslain 6 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä sopimuksessa sille asetetut rakenteita ja varusteita sekä niiden järjestelyjä koskevat vaatimukset. Alusta käytettäessä on noudatettava SOLAS-yleissopimuksessa asetettuja toiminnallisia vaatimuksia alusturvallisuuden varmistamiseksi. SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä SOLAS-yleissopimukseen liittyvien säännösten velvoittavat määräykset, jotka koskevat alusten rakenteita, varusteita ja niiden järjestelyjä. Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä SOLAS-yleissopimuksessa asetetuista teknisistä ja toiminnallisista vaatimuksista soveltaen ensisijaisesti IMOn ohjeita ja suosituksia sekä hyväksyä SOLAS-yleissopimuksen mukaisia turvallisuusrakenteita, turvallisuusjärjestelmiä ja turvallisuusvarusteita. Polaarisaännösten osan I-A luvut 1-10 sisältävät teknisiä lisäyksiä SOLAS-yleissopimuksen voimassaoleviin vaatimuksiin, eivätkä ne sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Ne ovat siten saatettavissa voimaan valtioneuvoston asetuksella.

Luku 11 – Reitin suunnittelu

Kappaleen 11.1 mukaan 11 luvun tavoitteena on taata, että laivanisäntä, päällikkö ja muu laivaväki saavat riittävästi tietoa, jotta toiminnassa voidaan huomioida aluksen ja sillä olevien henkilöiden turvallisuus ja mahdollisuuksien mukaan myös ympäristön suojeleminen.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi reittisuunnitelmassa on otettava huomioon suunnitellun reitin mahdolliset vaarat.

Kappaleessa 11.3 on esitetty reitin suunnittelua koskevat säännöt. Päällikön on otettava seuraavat asiat huomioon suunnitellessaan reittiä polaarilla vesialueilla: PWOM-käsikirjassa vaaditut menetelmät, kaikki rajoitukset, jotka koskevat saatavilla olevia merenmittaustietoja ja

merenkulun turvalaitteita, ajantasaiset tiedot suunnitellun reitin läheisyydessä olevien jäiden ja jäävuorien laajuudesta ja tyypistä, edellisten vuosien tilastotiedot jäästä ja lämpötiloista, suo-
japaikat, ajantasaiset tiedot toimista, joihin ryhdytään merinisäkkäitä kohdatessa alueilla, myös kausimuuttoalueilla, joiden läheisyydessä tiedetään esiintyvän merinisäkkäitä, ajantasai-
set tiedot asiaankuuluvista reittijärjestelmistä, nopeussuosituksista ja meriliikennepalveluista
alueilla, myös kausimuuttoalueilla, joiden läheisyydessä tiedetään esiintyvän merinisäkkäitä,
kansalliset ja kansainväliset nimetyt luonnonsuojelualueet reitin varrella ja toiminta alueilla,
jotka ovat kaukana etsintä- ja pelastuspalveluista.

Reitin suunnittelusta määrätään STCW-yleissopimukseen liittyvässä STCW-säännöstössä.
Laivaväkilain 23 §:n 3 momentissa on valtuutuslause, jonka mukaan Liikenteen turvalli-
suusvirasto antaa STCW-yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi tarkempia määräyksiä vah-
dinpidosta ja reittisuunnittelusta. Polarisäännösten määräykset reitin suunnittelusta ovat vä-
häisiä täsmennyksiä voimassa oleviin velvoitteisiin, joten tämän luvun määräykset voidaan
saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella.

Luku 12 – Miehitys ja koulutus

Kappaleen 12.21 mukaan tämän luvun tarkoituksena on varmistaa, että polaarilla vesialueilla
purjehtivilla aluksilla on asianmukainen miehitys ja että laivaväki on riittävän pätevää, koulu-
tettua ja kokenutta.

Laivanisäntien on varmistettava, että polaarilla vesialueilla purjehtivien alusten päälliköt,
yliperämiehet ja vahtipäälliköt ovat suorittaneet koulutuksen, jolla saadaan valmiudet kyseis-
ten toimien ja niihin liittyvien tehtävien ja vastuiden hoitamiseksi ottaen huomioon STCW-
yleissopimuksen ja STCW-säännösten, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, vaatimukset.

Kappaleessa 12.3 on annettu miehitystä ja koulutusta koskevat säännöt. Päälliköiden, yliperä-
miesten ja vahtipäälliköiden on 12.2 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi po-
laarisilla vesialueilla purjehtiessaan täytettävä STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten,
sellaisina kuin ne ovat muutettuina, kohdan V pätevyysvaatimukset siten kuin polarisäännös-
tön kohdan 12.3.1 taulukossa on esitetty. Hallinto voi sallia muun henkilön tai henkilöiden
kuin päällikön, yliperämiehen tai vahtipäällikön käytön koulutusvaatimusten täyttämiseksi
kappaleen 12.3.1 mukaisesti, jos tämä henkilö tai nämä henkilöt ovat STCW-yleissopimuksen
II luvun säännön 2 ja STCW-säännösten A-II/2 säännön mukaisesti pätevoityneitä ja heillä on
sitä vastaava pätevyyskirja. Lisäksi edellytetään, että he täyttävät edellä mainitussa taulukossa
esitetyt polaarialueiden koulutusvaatimukset. Aluksella on polaarilla vesialueilla purjehties-
saan myös oltava riittävä määrä sellaisia henkilöitä, että jokaisessa merivahdissa täytetään
asianmukaiset polaarilla vesialueilla vaadittavat koulutusvaatimukset, tähän henkilöön tai
henkilöihin sovelletaan kaikkina aikoina hallinnon vähimmäislepoaikavaatimuksia. Alusten
purjehtiessa muilla kuin avovesillä tai jäävuorialueella, matkustaja-alusten ja säiliöaluksen
päällikön, yliperämiehistä ja vahtipäälliköiden on täytettävä edellä mainitun taulukon soveltu-
vat polaarialueiden peruskoulutusvaatimukset, ja kun alukset purjehtivat vesialueilla, joiden
jääpeitteisyys on yli 2/10, muiden lastialusten kuin säiliöalusten päälliköiden, yliperämiehistä
ja vahtipäälliköiden on täytettävä edellä mainitun taulukon soveltuvat polaarialueiden perus-
koulutusvaatimukset.

Muiden kuin vahtipäälliköiden käyttäminen koulutusvaatimusten täyttämiseksi ei vapauta
päällikköä tai vahtipäällikköä aluksen turvallisuutta koskevista velvollisuuksistaan.

Jokaisen laivaväkeen kuuluvan on tutustuttava PWOM-käsikirjan tai siinä viitattuihin mene-
telmiin ja varusteisiin siltä osin kuin ne ovat heidän tehtäviensä kannalta olennaisia.

Suomen lainsäädännössä aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyksistä säädetään yleisesti laivaväkilain ja miehitysasetuksessa. Laivaväkilain 9 §:ssä on yleissäännös laivanisännän ja aluksen päällikön velvollisuuksista koskien aluksen miehitystä. Sen mukaan laivanisännän on huolehdittava siitä, että aluksen laivaväellä on aluksen ominaisuuksien ja laivaväen tehtävien mukainen koulutus ja pätevyys. Kyseisen pykälän 3 momentin mukaan tarkemmat säännökset laivanisännän velvollisuuksista miehitykseen liittyvissä seikoissa annetaan valtioneuvoston asetuksella. Miehitysasetuksen 4 §:n mukaan laivanisännän on varmistettava ennen kuin merenkulkija ottaa vastaan toimen aluksella, että merenkulkijalla on toimeen vaadittava pätevyys ja että merenkulkija on suorittanut tarvittavat kertauskurssit ja saattanut koulutuksensa ajan tasalle STCW-yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti.

Laivaväkilain 15 §:ssä on yleissäännös siitä, että aluksella työskentelevällä henkilöllä on oltava lain ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetty pätevyys. Osoitetusta pätevyydestä annetaan pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus. Laivaväkilain 17 §:ssä säädetään pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antamisesta. Kyseisen pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja niiden voimassaolosta sekä pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista STCW-yleissopimuksen ja SOLAS-yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi.

Polaarisäännösten kappaleen 12.3.2 määräykset mahdollistavat sen, että aluksella voidaan tiettyin edellytyksin käyttää kokonaan tai osittain muita henkilöitä kuin aluksen omaa henkilökuntaa lisäpätevyysvaatimusten täyttämiseksi. Myös nämä vaatimukset annetaan lain 17 §:n 3 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Tässä luvussa määrätyistä laivanisännän velvollisuuksista miehistöön liittyvissä seikoissa sekä miehistön pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista säädetään voimassa olevan lainsäädännön mukaan valtioneuvoston asetuksen tasolla. Nämä määräykset eivät näin ollen kuulu lainsäädännön alaan. Polaarisaännösten edellyttämät koulutus- ja pätevyysvaatimukset tullaan sisällyttämään tarvittavin osin miehitysasetukseen sen jälkeen, kun vaatimukset on hyväksytty osaksi STCW-yleissopimusta ja STCW-säännöstöä.

OSA I-B

Johdannon ja osan I-A määräyksiä koskevat lisäohjeet

Polaarisäännösten I-B osassa on annettu lisäohjeita koskien johdannon osiossa 2 olevia määritelmiä sekä lukuja 2 – 11. Nämä lisäohjeet eivät ole oikeudellisesti sitovia, vaan suositusluonteisia. Ne eivät näin ollen velvoita oikeudellisesti, vaan niitä käytetään apuna I-A osan säännösten soveltamisessa.

Osa II-A Meren pilaantumista ehkäisevät toimet

Luku 1 – Öljyntorjunta

1.1 Toimintavaatimukset

1.1.1. Kohta sisältää kiellon päästää arktisilla vesialueilla alukselta mereen öljyä tai öljyä sisältäviä seoksia. Suomen lainsäädännössä yleinen öljyn päästökielto ja päästörajoitukset sisältyvät merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:ään. Päästörajoituksia tarkennetaan merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 2 luvun 1 ja 2 §:ssä.

1.1.2. Edellä olevan 1.1.1 kohdan mukaista päästökieltoa ei tämän 1.1.2 kohdan mukaan sovelleta puhtaan tai erillisen painolastin päästöihin.

1.1.3. Kohta sisältää ajallisen helpotuksen 1.1.1 kohdan mukaisista päästövaatimuksista. Hallinto voi hyväksyä, että A-luokan aluksen, joka on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2017 ja joka ei täytä 1.1.1 kohdan mukaisia koneistotilojen öljy- tai öljyseospäästöjä koskevia vaatimuksia ja joka purjehtii arktisilla vesialueilla yhtäjaksoisesti yli 30 päivää, on täytettävä 1.1.1 kohdan vaatimukset viimeistään ensimmäisessä väli- tai uusintakatsastuksessa sen mukaan, kumpi tulee ensin, vuoden kuluttua 1 päivästä tammikuuta 2017. Siihen asti tällaisten alusten on täytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 15.3 säännön mukaiset päästövaatimukset.

1.1.4. Kohdan mukaan purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla on otettava mahdollisuuksiensa mukaan huomioon öljypäiväkirjassa, käsikirjoissa ja öljyvahingon varalle laaditussa valmiussuunnitelmassa tai meriympäristövahingon varalle laaditussa valmiussuunnitelmassa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaisesti. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 5 §:ssä säädetään valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalle ja 6 §:ssä öljypäiväkirjasta.

1.2 Rakennevaatimukset

1.2.1. Kohdan mukaan 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan alusten, joiden yhteenlaskettu polttoöljyn tilavuus on pienempi kuin 600 m³, kaikkien polttoöljysäiliöiden on sijoitettava vähintään 0,76 metrin etäisyydellä ulkokuoresta. Tätä vaatimusta ei sovelleta pieniin polttoöljysäiliöihin, joiden suurin yksittäinen tilavuus on enintään 30 m³.

1.2.2. Kohdan mukaan 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan alusten, jotka eivät ole öljysäiliöaluksia, kaikkien säiliöiden, jotka on rakennettu ja joita käytetään öljyn kuljettamiseen, on sijoitettava vähintään 0,76 metrin etäisyydellä ulkokuoresta.

1.2.3. Kohdan mukaan 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan öljysäiliöalusten, joiden kuollut paino on alle 5 000 tonnia, koko lastisäiliön pituus on suojattava kaksoispohjasäiliöillä tai tiloilla, jotka ovat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia. Koko lastisäiliön pituus on lisäksi suojattava sivusäiliöillä tai tiloilla, jotka on järjestetty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti ja jotka noudattavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen asiaankuuluvia etäisyysvaatimuksia. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 4 § sisältää säännökset öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimuksista.

1.2.4. Kohdan mukaan 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan alusten kaikkien jäteöljysäiliöiden (sludge) tai öljyisen pilssiveden keräilyssäiliöiden on sijoitettava vähintään 0,76 metrin etäisyydellä ulkokuoresta. Tätä vaatimusta ei sovelleta pieniin jäteöljysäiliöihin, joiden suurin yksittäinen tilavuus on enintään 30 m³.

Luku 2 – Irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meren pilaantumisen hallinta

2.1 Toimintavaatimukset

2.1.1. Kohta sisältää kiellon päästää arktisilla vesialueilla alukselta mereen haitallista nestemäistä ainetta (noxious liquid substance, NLS) tai sitä sisältäviä seoksia. Merenkulun ympäristönsuojelulain 4 luvun 1 § sisältää yleisen säännöksen haitallisten nestemäisten aineiden luokituksesta ja 2 § puolestaan yleisen säännöksen haitallisen nestemäisen aineen päästökielosta ja päästörajoituksista.

2.1.2. Kohdan mukaan purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla on otettava mahdollisuuksiensa mukaan huomioon lastipäiväkirjassa, menettelytapaohjekirjassa ja haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalle laaditussa valmiussuunnitelmassa tai meriympäristövahingon varalle laaditussa valmiussuunnitelmassa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimusten mukaisesti. Valmiussuunnitelmasta meriympäristövahingon varalle säädetään MYSL:n 4 luvun 5 §:ssä, menettelytapaohjekirjasta 6 §:ssä ja lastipäiväkirjasta 7 §:ssä.

2.1.3. Kohdan mukaan 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennetuilla A- ja B-luokan aluksilla, joiden haitallisten nestemäisten aineiden kuljetus on haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan IMon kansainvälisen säännösten (IBC-säännöstö) 17 luvussa yksilöity tietyksi alustyypeiksi ja 18 luvussa yksilöity tietyksi lastisäiliötyypiksi, on oltava hallinnon hyväksyntä näille kuljetuksille. Hallinnon hyväksynnästä on oltava merkintä kansainvälisessä, irtolastina kuljettavia haitallisia nestemäisiä aineita koskevassa saastumisen ehkäisemistodistuksessa (NLS-todistuskirja) tai Certificate of Fitness -todistuksessa (IBC-säännösten mukainen todistus), jossa tunnustetaan purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla.

Luku 3 – Meritse pakattuna kuljetettavien haitallisten aineiden aiheuttaman saastumisen ehkäiseminen

Tämä luku on jätetty polaarisaännöstössä tarkoituksellisesti tyhjäksi mahdollisia tulevaisuudessa tehtäviä lisäyksiä varten. Tarkoituksena on, että polaarisaännösten lukujen numerointi vastaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden numerointia.

Luku 4 – Alusten käymäläjätevesipäästöjen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäiseminen

4.1 Määritelmät

4.1.1 Kohdan mukaan aluksella, joka on rakennettu, tarkoitetaan alusta, jonka köli on laskettu tai joka on ollut vastaavassa rakennusvaiheessa.

4.1.2. Kohta sisältää määritelmän jäähyllylle, jolla tarkoitetaan erittäin paksua jäätikköä, josta näkyy meren pinnan yläpuolella 2–50 metriä tai enemmän ja joka on kiinnittynyt rantaan.

4.1.3 Kohdassa määritellään kiintojää merijääksi, joka on pysyvästi rannikon tuntumassa, jossa se on kiinnittynyt rantaan, jääseinään, kelluvaan jääseinään, matalikkojen väliin tai pohjaan juuttuneiden jäävuorten väliin.

4.2 Toimintavaatimukset

4.2.1 Kohdan mukaan alusten käymäläjätevesipäästöt on kielletty polaarialueiden vesialueilla lukuun ottamatta tilannetta, jossa toimitaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen ja tämän 4.2.1 kohdan erityisvaatimusten mukaisesti. Kohdan ensimmäisen alakohdan mukainen erityisvaatimus on, että alus päästää hienonnettua ja desinfioitua käymäläjättevettä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen määräyksen mukaisesti yli kolmen meripeninkulman pääs-

sä jäähylyistä tai kiintojäädästä ja alus on mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Toisen alakohdan mukainen erityisvaatimus on, että alus päästää käymäläjätevetä, joka ei ole MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen IV mukaisesti hienonnettua ja desinfioitua ja alus on yli 12 meripeninkulman päässä jäähylyistä, kiintojäädästä ja mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Kolmannen alakohdan mukainen erityisvaatimus on, että aluksella on toimiva hallinnon sertifioima käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset, ja se laskee käymäläjäteveden MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti ja on mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, jäähylyistä, kiintojäädästä tai alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10.

Käymäläjäteveden yleisestä päästökielellä ja päästörajoituksesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 §:ssä ja alusta koskevista vaatimuksista 3 §:ssä.

4.2.2. Kohdan mukaan 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennetut A- ja B-luokan alukset ja kaikki 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennetut matkustaja-alukset eivät saa päästää käymäläjätevetä. Poikkeuksena tästä säännöstä on tilanne, jossa aluksella on 4.2.1 kohdan kolmannen alakohdan mukainen käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, ja päästöt ovat kyseisen alakohdan mukaisia.

4.2.3. Kohta sisältää poikkeuksen 4.2.1 kohdan vaatimuksista koskien A- ja B-luokan aluksia, jotka purjehtivat pidempiä aikoja alueilla, joiden jääpitoisuus on yli 1/10. Tällaiset alukset voivat päästää käymäläjätevetä vain käyttämällä hallinnon sertifioimaa käymäläjäteveden käsittelylaitteistoa, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Tällaisten päästöjen edellytyksenä on hallinnon hyväksyntä.

Luku 5 – Alusten kiinteiden jätteiden aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäiseminen

5.1 Määritelmät

5.1.1. Kohta sisältää määritelmän jäähylylle, jolla tarkoitetaan erittäin paksua jäätikköä, josta näkyy meren pinnan yläpuolella 2–50 metriä tai enemmän ja joka on kiinnittynyt rantaan.

5.1.2. Kohdassa määritellään kiintojää merijääksi, joka on pysyvästi rannikon tuntumassa, jossa se on kiinnittynyt rantaan, jääseinään, kelluvaan jääseinään, matalikkojen väliin tai pohjaan juuttuneiden jäävuorten väliin.

5.2 Toimintavaatimukset

5.2.1. Kohdan mukaan kiinteiden jätteiden laskeminen mereen arktisilla vesialueilla on sallittu MARPOL 73/78 -sopimuksen V liitteen mukaisesti, kun kohdassa mainitut lisävaatimukset täyttyvät. Ruokajätteiden laskeminen mereen on sallittua vain silloin, kun alus on mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10, mutta joka tapauksessa vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, lähimmästä jäähylystä tai lähimmästä kiintojäädästä. Ruokajätteet on lisäksi hienonnettava tai jauhettava, ja niiden on läpäistävä seula, jonka aukot ovat enintään 25 mm suuruisia. Ruokajätteitä ei saa sekoittaa muiden jätteiden kanssa, eikä niitä saa laskea jäihin. Eläinten ruhojen laskeminen mereen on kielletty. Kiinteän jätteen poistamiskielellä ja poistamisrajoituksesta säädetään yleisesti merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 1 §:ssä.

Lastijäämiä, joita ei voi ottaa talteen tavallisin purkumenetelmin, voi laskea mereen, kun alus on kulussa, ja 5.2.1.5 kohdassa mainitut ehdot täyttyvät. Näiden ehtojen mukaan lastijäämät,

puhdistusaineet tai lisäaineet, jotka ovat ruuman pesuvedessä, eivät saa sisältää mitään aineita, jotka luokitellaan meriympäristölle haitallisiksi, kun otetaan huomioon IMO:n laatimat ohjeet. Lisäksi edellytetään, että sekä lähtösatama että seuraava määräsatama ovat arktisilla vesialueilla, eikä alus poistu arktisilta vesialueilta kulkiessaan satamasta toiseen. Edellytyksenä on myös, ettei kyseisissä satamissa ole asianmukaisia vastaanottolaitteistoja, jotka ovat IMO:n laatimien ohjeiden mukaisia. Edellä mainittujen ehtojen täytyttyä jäämiä sisältävän ruuman pesuveden voi laskea mereen, kun alus on mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10, mutta joka tapauksessa vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, lähimmästä jäähyllystä tai lähimmästä kiintojäästä.

5.2.2. Kohdan mukaan kiinteiden jätteiden laskeminen mereen antarktisisilla vesialueilla on sallittu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti, kun kohdassa mainitut lisävaatimukset täyttyvät. Lisävaatimuksena on, että MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 6 säännön mukaisten päästöjen on oltava mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10, mutta joka tapauksessa vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä kiintojäästä. Ruokajätteiden laskeminen jäihin on kielletty.

5.2.3. Kohta sisältää velvollisuuden ottaa purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla mahdollisuuksien mukaan huomioon jätepäiväkirjassa, jätahuoltosuunnitelmassa ja kylteissä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen vaatimusten mukaisesti.

Polaarisäännösten II-B osa sisältää johdantoa ja II-A osaa koskevia lisäohjeita, jotka ovat suositusluonteisia.

Päätöslauselma MSC.386(94)

Päätöslauselmalla MSC.386(94) SOLAS-yleissopimukseen on lisätty uusi XIV luku nykyisen XIII luvun jälkeen. Annettu sääntely on teknistä, joten päätöslauselma voidaan saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella.

Päätöslauselmalla saatetaan polaarisäännösten noudattaminen sitovaksi SOLAS-yleissopimuksen nojalla.

Uuden XIV luvun 1 sääntö sisältää määritelmät polaarisäännöstöstä, Antarktiksista, arktisista vesialueista, polaarisisista vesialueista, aluksesta sekä vastaavasta rakennusvaiheesta.

Luvun 2 säännön mukaan polaarisisilla vesialueilla purjehtiviin alusten, jotka on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2017, on täytettävä polaarisäännösten vaatimukset ensimmäisessä väli- tai uusintakatsastuksessa sen mukaan, kumpi tulee ensin 1 päivän tammikuuta 2018 jälkeen. Säännön 3 kohdassa kehoitetaan huomioimaan polaarisäännösten I-B osan lisäohjeet toiminnassa. Tämä on ei-sitova kehoitus, eikä siten kuulu lainsäädännön alaan. Säännön 4 kohdassa todetaan, ettei lukua sovelleta valtion omistamiin aluksiin, joita käytetään ainoastaan muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Tämä on informatiivinen määräys, sillä se vastaa SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaa. Säännön 5 kohdassa todetaan, että luku ei rajoita valtioiden kansainvälisestä oikeudesta johtuvia oikeuksia tai velvoitteita. Määräys on informatiivinen eikä siten kuulu lainsäädännön alaan.

3 säännön mukaan luvun soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä polaarisäännösten turvallisuutta koskevat vaatimukset sekä polaarisäännösten I-A osan vaatimukset. Säännössä on määräykset aluksen katsastuksesta sekä todistuskirjoista. Edellä polaarisäännösten I-A osan 1.3 kohdan osalta esitetyllä tavalla todistuskirjoja ja katsastusta koskevat määräykset on saatettu Suomessa voimaan alusturvallisuuslain nojalla. Nämä säännöt kattavat SOLAS-

yleissopimuksen nojalla annettavat todistuskirjat, joten tämä sääntö on saatettavissa voimaan valtioneuvoston asetuksella.

4 säännön 1 ja 2 kohdassa on sallittu mahdollisuus poiketa polaarisaännöstön 3, 6, 7 ja 8 lukujen normatiivisista määräyksistä. Nämä määräykset koskevat rakennejärjestelyjä, koneisto- ja sähköasennuksia, paloturvallisuuden suunnittelua ja järjestelyn toimia sekä hengenpelastuslaitteita ja -järjestelyjä. Säännön mukaan nämä järjestelyt voivat poiketa polaarisaännöstössä määritellyn määräyksen noudattamisesta edellyttäen, että tämä määräys on vähintään yhtä tehokas ja turvallinen kuin polaarisaännöstön sisältämä määräys. Tämän säännön kohdan 3 mukaan vaihtoehtoinen suunnittelu ja järjestely on analysoitava, arvioitava ja hyväksyttävä IMO:n ohjeiden mukaisesti. Säännön kohdan 4 mukaan jokainen vaihtoehtoinen suunnitelma ja järjestely kirjataan polaarilustodistuskirjaan ja aluksen PWOM-käsikirjaan. Kansallisessa lainsäädännössä yleisaännös samanarvoisuuksista sisältyy alusturvallisuuslakiin. Lain 8 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltainen viranomainen, joka voi hyväksyä muun kuin SOLAS-yleissopimuksessa edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos se on vähintään yhtä tehokas kuin SOLAS-yleissopimuksessa vaadittu järjestely. Pykälän 10 mukaan puolestaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä, että yksittäisen aluksen turvallisuusjärjestelyt toteutetaan SOLAS-yleissopimuksen määräyksiin verrattuna vaihtoehtoisella tavalla, jos tällä tavoin saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso kuin SOLAS-yleissopimuksen sääntöjä noudatettaessa saavutettaisiin. Näin ollen alusturvallisuuslaki kattaa jo samanarvoisuuksien myöntämisen, eikä samanarvoisuuksien myöntämisestä ole tarpeen säätää lain tasolla.

Päätöslauselma MEPC.265(68)

Päätöslauselmalla MEPC.265(68) IMO:ssa hyväksyttiin polaarisaännöstöön liittyvät muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin.

Muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen öljyä koskevaan I liitteeseen

3 sääntö. Muutoksella vapautuksia ja poikkeuslupia koskevaan 3 säännön 1 kappaleeseen, joka koskee vapautuksia tilanteessa, jossa rakennevaatimukset olisivat kohtuuttomia, lisätään maininta polaarisaännöstön II-A osan 1.2 osion määräysten soveltumisesta. Kansallisesti vapautuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 3 §:n 1 momentissa, jossa viitataan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimuksiin. Polaarikoodista johtuvat oleelliset muutokset saatetaan osaksi yleissopimuksen I liitettä, joten päätöslauselmalla MEPC.265(68) yleissopimuksen I liitteen 3 sääntöön tehty muutos kuuluu lainsäädännön alaan. Tämän lisäksi päätöslauselmalla lisätään 3 säännön 5.2 kappaleeseen polaarisaännöstöstä johtuvat tarkennukset sekä muokataan kappaleen numeroiteja lisäyksistä johtuen. I liitteen 3 säännön 5 kappale koskee hallinnon oikeutta myöntää poikkeuslupa öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmä koskevan 31 säännön ja öljyn ja veden rajapinnan ilmaisinta koskevan 32 säännön vaatimuksista. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 3 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisista öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteita, rakenteita ja järjestelyjä koskevista vaatimuksista edellyttäen, että laite, järjestely tai rakenne täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Koska kuvattu muutos koskee kyseistä yleissopimuksen I liitteen mukaista sääntelyä, kuuluvat päätöslauselmalla tehdyt muutokset lainsäädännön alaan.

4 sääntö. Poikkeuksia koskevan 4 säännön johdantokappaleeseen laajennetaan sääntö koskemaan I liitteen sääntelyn lisäksi polaarisaännöstön ympäristöosion 1.1.1 kappaleen mukaista öljynpäästökieltoa. Kansallisessa lainsäädännössä öljyn päästämisestä poikkeustilanteissa sää-

detään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 2 §:ssä. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) liitteen 4 sääntöön tehty muutos muuttaa poikkeusten soveltamisalaa, joten se kuuluu lainsäädännön alaan.

14 sääntö. Öljyn suodatusjärjestelmää koskevan 14 säännön 5.1 kappaletta muutetaan siten, että hallinto voi myöntää poikkeuslupia erityisalueilla matkoja tekevien alusten lisäksi myös arktisilla vesialueilla tekeville aluksille. Kansallisesti poikkeuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 3 §:ssä. Koska nyt ehdotettava muutos koskee kyseistä yleissopimuksen I liitteen mukaista sääntelyä, kuuluu muutos lainsäädännön alaan. Lisäksi päätöslauselmalla muutetaan kansainvälistä öljystä aiheutuvan meren pilaantumista koskevaa todistuskirjaa. Sääntö koskee alukseen liittyviä velvollisuuksia, joten sen muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

15 sääntö. Lisäyksillä A ja C osion otsikoihin rajataan polaariset vesialueet kyseisten osioiden soveltamisalueiden ulkopuolelle ja siten kielletään öljyn tyhjentäminen kyseisillä alueilla. Öljyn päästökiellostä ja päästörajoituksista säädetään kansallisessa lainsäädännössä merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:ssä. Koska muutoksilla rajoitetaan alusten toimintaa, kuuluvat ne lainsäädännön alaan.

34 sääntö. Lisäyksillä A osion otsikkoon rajataan polaariset vesialueet osion soveltamisalueiden ulkopuolelle ja siten kielletään öljyn tyhjentäminen kyseisillä alueilla. Öljyn päästökiellostä ja päästörajoituksista säädetään kansallisessa lainsäädännössä merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:ssä. Koska muutoksilla rajoitetaan alusten toimintaa, kuuluvat ne lainsäädännön alaan.

38 sääntö. Vastaanottolaitteistoja erityisalueiden ulkopuolella koskevan 38 säännön 2.5 ja 3.5 kappaleisiin ehdotetaan lisättäväksi viittaukset polaarisaännöstön mukaisesta öljyn päästökiellostä. Säännökset sisältävät viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisiin öljyn päästökieltoihin. Kansallisessa lainsäädännössä satamien vastaanottolaitteistoista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvussa. 9 luvun 1 §:n mukaan sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan muun muassa satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat, sataman pitäjän huolehdittaviksi jätettävät öljypitoiset jätteet. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.265(68) hyväksytyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

46 sääntö. Päätöslauselmalla hyväksyttiin I liitteeseen uusi 11 luku, joka sisältää polaarisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt. Määritelmät sisältävä 46 sääntö vastaa muihin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin lisättyjä määritelmiä, jotka kuvataan jäljempänä. Säännöllä lisätään I liitteeseen määritelmät polaarisaännöstöstä, arktisista vesialueista ja polaarisista vesialueista. Määritelmät liittyvät MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden sääntöihin, joita päätöslauselmalla MEPC.265(68) on muutettu. Valtaosa säännöistä ja niiden muutoksista kuuluu tässä kuvatulla tavalla lainsäädännön alaan, joten myös määritelmät kuuluvat lainsäädännön alaan.

47 sääntö. 11 luvun toinen sääntö koskee soveltamista ja vaatimuksia. Säännön 1 kappaleen mukaan lukua sovelletaan kaikkiin aluksiin, jotka operoivat polaarisilla vesialueilla. Kansallisessa lainsäädännössä merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:llä on kielletty suomalaisia aluksia päästämästä öljyä tai öljypitoisia seoksia mereen myös Suomen aluevesien tai talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tämä säännös kattaa myös polaariset vesialueet. Suomen viranomaisen tulee valvoa satamavaltiotarkastuksissa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, mukaan lukien I liitteen 47 säännön, noudattamista. Suomella ei kuitenkaan ole toimivaltaa säätää muiden valtioiden aluksia koskevista päästökielloista aluevesiensä tai talousvyöhykkeensä ul-

kopuolelle. Satamavaltiotarkastuksista on säädetty kansallisesti alusturvallisuuden valvontalaissa.47 säännön 2 kappaleen mukaan jokaisen aluksen, johon sovelletaan 1 kappaletta, on noudatettava polaarisaännöstön ympäristöosion mukaista sääntelyä. Merenkulun ympäristönsuojelulain öljyn päästökieltoa koskevassa 2 luvun 1 §:ssä viitataan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen sääntelyyn. Siten MARPOL 73/78 -yleissopimukseen päätöslauselmalla MEPC.265(68) lisätyn 47 säännöt 1 ja 2 kappale kuuluvat lainsäädännön alaan. Säännön 3 kappaleen mukaan polaarisaännöstön ympäristösääntelyä sovellettaessa olisi kiinnitettävä huomiota polaarisaännöstön II-B osan lisäohjeisiin. Kyseiset ohjeet ovat teknisiä eikä 3 kappale siten kuulu lainsäädännön alaan.

LISÄYS II

IOPP-todistuskirjan kaava ja lisäykset

Kaava A ja kaava B. Kaavat sisältävät tekniset viittaukset polaarisaännöstöön. Lisäykset ovat tarpeen, jotta polaarisaännöstön mukainen sääntely tulee otetuksi huomioon IOPP-todistuskirjaa myönnettäessä. Kansallisessa lainsäädännössä merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 7 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto tai esityksen mukaan myös luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) I liitteen IOPP-todistuskirjaan lisätään viittaus polaarisaännöstöön eli muutetaan I liitteen mukaisia vaatimuksia. Siten todistuskirjaan tehdyt muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen haitallisia nestemäisiä aineita koskevaan II liitteeseen

3 sääntö. Poikkeuksia koskevaa 3 sääntöä muutetaan siten, että poikkeuksia voidaan myöntää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen lisäksi polaarisaännöstön ympäristöosion vaatimuksista. Kansallisessa lainsäädännössä haitallisen nestemäisen aineen päästämistä poikkeustilanteissa säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 4 luvun 3 §:ssä. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) liitteen 3 sääntöön tehty muutos muuttaa poikkeusten soveltamisalaa, joten se kuuluu lainsäädännön alaan.

16 sääntö. Valvontatoimenpiteitä koskevan 16 säännön 3 kappaleen mukaisiin aluksen päällikön vaatimukseen noudattaa nestemäisiin aineisiin liittyviä sääntöjä lisätään viittaus polaarisaännöstön ympäristösääntelyyn. Kansallisessa lainsäädännössä lastin purkamisesta ja säiliön pesun valvonnasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 4 luvun 9 §:ssä. Muutoksella lisätään aluksen päällikköä koskevia vaatimuksia, joten se kuuluu lainsäädännön alaan.

21 ja 22 sääntö. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteeseen hyväksyttiin uusi 10 luku, joka sisältää polaarilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt. 21 ja 22 säännöt vastaavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen lisättyä uutta 11 lukua eli uusia 46 ja 47 sääntöjä. Siten II liitteen 21 ja 22 säännöt kuuluvat edellä I liitteen 46 ja 47 sääntöjen osalta kuvatulla tavalla lainsäädännön alaan.

LISÄYS IV

Menettelytapaohjekirjan normitettu malli

1 osio ja 4 osio. Päätöslauselmalla tehdään polaarisaännöstöstä johtuvat tarvittavat muutokset menettelyohjekirjan normitettuun malliin. Kansallisessa lainsäädännössä menettelytapaohje-

kirjasta ja siihen liittyvistä vaatimuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 4 luvun 6 §:ssä. Säännöksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) muutetaan II liitteen menettelytapaohjekirjan mukaisia vaatimuksia, joten menettelytapaohjekirjaan tehdyt muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen aluksista tulevan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan IV liitteeseen

3 sääntö. Poikkeuksia koskevan 3 säännön johdantoon tehdyllä muutoksella laajennetaan säännössä mainitut poikkeukset koskemaan myös polaarisaännöstön mukaista käymäläjäteveden päästökieltoa. Kansallisessa lainsäädännössä käymäläjäteveden päästökiellosta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 §:ssä. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) 3 sääntöön tehty muutos muuttaa poikkeusten soveltamisalaa, joten se kuuluu lainsäädännön alaan.

17 ja 18 sääntö. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) hyväksyttiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen uusi 7 luku, joka sisältää polaarisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt. 17 ja 18 säännöt vastaavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen lisättyä uutta 11 lukua eli uusia 46 ja 47 sääntöjä. Siten IV liitteen 17 ja 18 säännöt kuuluvat edellä I liitteen 46 ja 47 sääntöjen osalta kuvatulla tavalla lainsäädännön alaan.

Muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen aluksista tulevien kiinteiden jätteiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan V liitteeseen

3 sääntö. Kiinteän jätteen mereen poistamista koskevaan yleiseen kieltoon lisätään päätöslauselmalla MEPC.265(68) viittaus polaarisaännöstön kiinteän jätteen poistokieltoa koskevaan sääntöön. Suomen lainsäädännössä kiinteän jätteen päästökiellosta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 1 §:ssä. Lisäys laajentaa 3 säännön mukaista kieltoa ja kuuluu siten lainsäädännön alaan.

7 sääntö. Poikkeuksia koskevan 7 säännön johdantoon hyväksytyllä muutoksella sallitaan poikkeukset V liitteen sääntöjen lisäksi myös polaarisaännöstön mukaisesta päästökiellosta. Lisäksi terveystarve alukselle aiheuttavien ruokajätteiden poistamista koskevaa poikkeusta koskevaan 2.1 kappaleeseen lisätään viittaus polaarisaännöstön kulussaoloa koskeviin vaatimuksiin. Kansallisessa lainsäädännössä kiinteän jätteen poistamisesta poikkeustilanteissa säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 2 §:ssä. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) liitteen 7 sääntöön tehty muutos muuttaa poikkeusten soveltamisalaa, joten se kuuluu lainsäädännön alaan.

10 sääntö. Julisteita, jätehuoltosuunnitelmia ja jätetietojen kirjaamista koskevan 10 säännön 1.1 kappaleeseen lisätään viittaus polaarisaännöstön mukaiseen päästökieltoon. Suomen lainsäädännössä kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittavasta kylvästä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 3 §:ssä. Muutoksella lisätään aluksen velvollisuuksia, joten se kuuluu lainsäädännön alaan.

13 ja 14 sääntö. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) hyväksyttiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteeseen uusi 3 luku, joka sisältää polaarisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt. 13 ja 14 säännöt vastaavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen lisättyä uutta 11 lukua eli uusia 46 ja 47 sääntöjä. Siten V liitteen 13 ja 14 säännöt kuuluvat edellä I liitteen 46 ja 47 sääntöjen osalta kuvatulla tavalla lainsäädännön alaan.

LISÄYS

Jätepäiväkirjan kaava

Päätöslauselmalla lisätään jätepäiväkirjan kaavaan tarpeelliset viittaukset polaarisaännöstöön. Kansallisessa lainsäädännössä aluksen jätepäiväkirjasta ja siihen liittyvistä vaatimuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 5 §:ssä. Säännöksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jätepäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti. Siten päätöslauselmalla MEPC.265(68) V liitteen jätepäiväkirjan kaavaan tehdyt muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan.

1.6 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

Asetuksella säädetään vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnisten alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta. Asetuksella veloitetaan aluksen yhtiö tarkkailemaan kunkin aluksensa muuttujia raportointikaudella ja raportoimaan niistä. Kansallisen akkreditointielimen akkreditoima todentaja arvioi tarkkailusuunnitelmia ja päästöselvityksiä sekä antaa todentamisraportteja ja vaatimuksenmukaisuusasiakirjoja. Jäljempänä selostetaan niiden asetuksen artiklojen sisältöä ja suhdetta Suomen lainsäädäntöön, jotka edellyttävät kansallisen lainsäädännön muuttamista. Aluksista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta ei ole annettu kansallista lainsäädäntöä.

11 artikla. Päästöselvityksen sisältö. Artiklan 1 kohdassa veloitetaan jäsenvaltio toimittamaan vastuulla olevien alustensa päästöselvitykset komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille. Päästöselvitykset on toimitettava vuodesta 2019 alkaen viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä huhtikuuta. Jäljempänä esitettävällä tavalla merenkulun ympäristönsuojelulakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että artiklan mukaisella viranomaisella tarkoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoa.

16 artikla. Todentajien akkreditointi. Artiklan 1 kohdan mukaan kansallinen akkreditointielin akkreditoi todentajan. Suomessa kansallisella akkreditointielimellä tarkoitetaan Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön (FINAS-akkreditointipalvelu) akkreditoimaa todentajaa. Artikla edellyttää merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamista siten, että FINAS-akkreditointipalvelu nimetään akkreditointielimeksi, joka akkreditoi asetuksen mukaisesti tarkkailusuunnitelmat ja päästöselvitykset arvioivat ja todentamisraportit ja vaatimuksenmukaisuusasiakirjat antavat todentajat.

17 artikla. Vaatimuksenmukaisuus. Artiklan 4 kohdan mukaan todentajan tulee ilmoittaa lippuvaltion viranomaiselle vaatimuksenmukaisuusasiakirjan antamisesta. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin tulisi lisätä säännös, jonka mukaan kyseisellä viranomaisella tarkoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoa.

20 artikla. Seuraamukset, tietojenvaihto ja karkotusmääräys. Artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita voidaan määrätä asetuksen 8–12 artiklan mukaisten tarkkailu- ja raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisestä. Kriminalisointivelvollisuuden täyttämiseksi merenkulun ympäristönsuojelulain seuraamuksia koskevaan 13 luvun 3 §:ään ehdotetaan jäljempänä esitettävällä tavalla lisättäväksi uusi kohta, jolla kriminalisointi toteutettaisiin.

Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava tietojenvaihto- ja yhteistyöjärjestelystä kansallisten viranomaisten kesken sekä annettava kansalliset seuraamusmenettelyt tiettyä alusta vastaan tiedoksi komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle, muille jäsenvaltioille ja kyseisen aluksen lippuvaltiolle. Asetus velvoittaa Suomen viranomaisia suorana, joten kohta ei edellytä kansallista sääntelyä.

Artiklan 3 kohdan mukaan tulovaltion jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi antaa karkotusmääräyksen aluksille, jotka eivät ole täyttäneet asetuksen vaatimuksia. Suomen lainsäädännössä aluksen karkottamisesta säädetään alusturvallisuuden valvontalain 14 g:ssä. MRV-asetus on sellaisenaan sovellettava, joten ei kansallista lainsäädäntöä ole kuitenkaan tarpeen muuttaa.

Artiklan 4 kohdan mukaan aluksen omistajalla tai liikenteenharjoittajalla on oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin, joista jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tulee ilmoittaa niille asianmukaisesti. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tulee määritellä kansallisessa lainsäädännössä. Tämä ehdotetaan tehtäväksi muutoksella merenkulun ympäristönsuojelulakiin, jolla Liikenteen turvallisuusvirasto nimetään MRV-asetuksessa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

2 Lakiehdotuksen perustelut

2.1 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen päätöslauselmilla MEPC.186(59) ja MEPC.187(59) tehtyjen muutosten määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehtyjen muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

2.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan IV liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen päätöslauselmilla MEPC.200(62), MEPC.274(69) ja MEPC.275(69) tehtyjen muutosten määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehtyjen muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

2.3 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun V liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne MARPOL 73/78 -yleissopimuksen päätöslauselmalla MEPC.201(62) uudistetun V liitteen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun V liitteen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

2.4 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen päätöslauselmilla MEPC.251(66) ja MEPC.258(67) tehdyt tehtyjen muutosten määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehtyjen muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

2.5 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I, II, IV ja V liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne päätöslauselmalla MEPC.265(68) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteeseen tehtyjen muutosten määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteeseen tehtyjen muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

2.6 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

1 luku

2 §. Määritelmät. Pykälän 25 kohdan lastijätteen ja 36 kohdan kiinteän jätteen määritelmiä muutettaisiin vastaamaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun V liitteen sääntelyä.

2 luku. Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen.

5 §. Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta. Pykälä ehdotetaan jaettavaksi kahteen momenttiin siten, että 1 momentissa säädettäisiin, että valmiussuunnitelmaa koskeva velvoite koskee kaikkia momentissa tarkoitettuja aluksia lipusta riippumatta.

Pykälään 2 momenttiin sisällytettäisiin nykyisen pykälän sääntely Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltuuksista hyväksyä valmiussuunnitelma. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisäksi lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi hyväksyä suomalaisen aluksen valmiussuunnitelman öljyvahingon varalta. Hyväksymisvaltuuden ulottamisella myös luokituslaitoksiin pyritään tehostamaan Liikenteen turvallisuusviraston toimintaa ja vähentämään varustamojen hallinnollista taakkaa. Vastaavasti on menetelty alusturvallisuuslakiin ja laivaväkilakiin vuonna 2014 hyväksytyjen muutosten osalta sekä merenkulun ympäristönsuojelulain osalta IMO:n painolastivesiyleissopimuksen kansallisen voimaansaattamisen yhteydessä vuonna 2016.

Kyse on julkisen hallintotehtävän siirtämisestä muulle kuin viranomaiselle. Hyväksytty luokituslaitos määrittää alusturvallisuuslain 2 §:n 42 kohdassa ja alusturvallisuuslakiin viitataan merenkulun ympäristönsuojelulain vuonna 2016 hyväksytyssä uudessa 2 §:n 1 momentin 47 a kohdassa (473/2016).

Alusturvallisuuslain 2 §:n 42 kohdan mukaan hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista

annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY N:o 391/2009), jäljempänä luokituslaitosasetus) mukaisesti hyväksyttyä laitosta, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi edellä mainitun asetuksen nojalla valtuuttaa hyväksytyyn luokituslaitoksen suorittamaan puolestaan aluksen katsastuksen osaksi tai kokonaan sekä myöntämään katsastuksen perusteella annettavan todistusasiakirjan. Liikenteen turvallisuusvirastolla on nykyään sopimukset seitsemän hyväksytyyn luokituslaitoksen kanssa: Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV GL AS, Nippon Kaiji Kyokai, Rina Services ja Russian Maritime Register of Shipping.

Merenkulun ympäristönsuojelulain edellä mainitulla muutoksella sisällytettiin lakiin luokituslaitosten uusiin valtuuksiin liittyvät säännökset rikosoikeudellisesta virkavastuusta, vahingonkorvausvastuusta ja muutoksenhausta. Lain 13 luvun uudessa 2 a §:ssä säädetään julkisen hallintotehtävän suorittamiseen sovellettavasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi käsiteltävänä olevan lakiehdotuksen mukaan valtuuttaa luokituslaitoksen antamaan todistuskirjoja sekä hyväksymään valmiussuunnitelmia tässä ehdotuksessa esitetyllä tavalla. Tehtävät ovat julkisia hallintotehtäviä. Jos julkinen hallintotehtävä annetaan muulle kuin viranomaiselle, on yleensä säädettävä hallintotehtävää hoitavien vastuu määräytyväksi viranomaisen vastuun tavoin. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisellään ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin (PeVL 37/2010 vp, PeVL 13/2010 vp ja PeVL 42/2005 vp). Lain 13 luku sisältää tältä osin tarpeelliset säännökset.

Lain 13 luvun 7 §:ssä säädetään oikaisusta. Pykälä 1 momenttiin on edellä mainitulla merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksella lisätty hyväksytty luokituslaitos, jonka päätökseen asianosainen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Jos toimivalta hallintopäätöksen tekemiseen on annettu muulle kuin viranomaiselle, oikaisuvaatimus tehdään yleensä varsinaiselle viranomaiselle. Sääntely varmistaa oikeusturvan toteutumisen ja on Liikenteen turvallisuusviraston harjoittaman valvonnan kannalta tarkoituksenmukaista.

7 §. IOPP-todistuskirja. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi antaa suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan. Edellä 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta.

2 a luku Öljylastin siirto aluksesta toiseen

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 2 a luku, joka on tarpeen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.186(59) lisätyn uuden 8 luvun määräysten sekä STS-siirtoja koskevien rajoitusten johdosta.

1 §. STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet. Pykälän mukaan öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirtoja) voisi suorittaa satama-alueilla sekä lisäksi Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä vain sellaisissa paikoissa, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin ja alusliikennepalvelulaissa tarkoitettun VTS-viranomaisen kanssa. Alueiden nimeämisellä tulee varmistaa ympäristönsuojelun hyvä taso.

Alueiden nimeämistä sekä Suomen vesialueella että talousvyöhykkeellä on pidetty tarpeellisenä muun muassa sen varmistamiseksi, että öljylastien siirrot tapahtuvat alueilla, joissa öljyjonnettomuuden riski on mahdollisimman pieni. Tämä on erityisen tärkeää vilkasliikenteisellä Suomenlahdella, joka on erittäin kapea ja jossa myös talousvyöhyke on hyvin kapea. Säänte-

lyllä pyritään myös varmistamaan, että öljysäiliöalusten väliset öljylastin siirrot tapahtuvat turvallisesti myös niissä tilanteissa, jolloin öljyä ei kuljeteta Suomeen tai Suomesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa yleinen merenkulun turvallisuusviranomainen, joka muun muassa vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä ja edistää liikenteen turvallisuutta. Liikenteen turvallisuusviraston tulee pitää nimetyistä alueista julkisesti saatavilla olevaa luettelo.

Alueiden määrittelyssä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä, kuten kuntia, maakuntia, sekä öljysiirtoja toteuttavia ja muita asianomaisia tahoja. Alueiden määrittelyssä otettaisiin myös huomioon olemassa oleva öljyntorjuntavalmis sekä alusliikennepalvelulain mukainen suunnitelma avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta.

STS-siirtoihin aluemerellä tulee myös soveltaa tullilain perusteella annettuja Tullin määräyksiä alusten kuljetusreiteistä Suomen aluemerellä. Tulliteitä merellä ovat Tullin kuljetusreiteistä antaman määräyksen mukaan vesilaissa (587/2011) tarkoitettut yleiset kulkuyvät, joita käytetään ulkomaanliikenteessä, tai Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välissä liikenteessä. Tullin sähköinen palvelukeskus voi meriliikenteessä saapuvan tai lähtevän aluksen osalta myöntää yksittäistapauksessa oikeuden poiketa erityisistä syistä ja asettamallaan ehdoilla Tullin määräyksellä annetusta velvoitteesta kuljettaa tavara tulliteitä pitkiin asianomaiseen tullitoimipaikkaan tai Tullin hyväksymään muuhun paikkaan. Meriliikenteessä näitä muita paikkoja ovat Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät satamarakenteet eli käytännössä ulkomaanliikenteen satamat. Merellä tapahtuvassa STS-siirroissa on kysymys juuri yksittäistapauksesta, jolloin aluksen saapumisesta päätöksen tekee Tullin sähköinen palvelukeskus.

Käytännössä öljysäiliöalusten välisiä lastinsiirtoja ei ole toteutettu Suomen aluemerellä viime vuosina.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisistä syistä myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä. Tällöin on kuultava myös 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia. Sääntely olisi tarpeen esimerkiksi silloin jos jääolosuhteiden johdosta ei voida tehdä STS-siirtoa nimetyllä alueella ja STS-siirrolle on muutoin perusteltu syy. Tietyn meriympäristön mataluus voi esimerkiksi johtaa siihen, että iso öljysäiliöalus ei pääse satamaan saakka, vaan lasti on purettava pienempiin öljysäiliöaluksiin. Poikkeusluvan myöntämisen käsittelyaika ei ole sidottu ennakoilmoitusta koskevaan 48 tunnin määräaikaan. Kohtuullinen käsittelyaika poikkeuksen antamiselle olisi normaaliolosuhteissa kaksi viikkoa, sillä päätös edellyttää muiden viranomaisten kuulemista.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kieltää yksittäisen STS-siirron suorittamisen, jos meriympäristön suojeluun liittyvät erityiset syyt näin edellyttäisivät. Erityiset syyt voivat liittyä erityisesti jää- ja sääolosuhteisiin. Erityisesti Suomenlahden vilkkaan alusliikenteen tilanne voi jääolosuhteiden johdosta taikka muutoin vaikeiden sääolosuhteiden vuoksi edellyttää, että aiottua STS-siirtoa ei voida suunnitelmien mukaan tehdä. Käytännössä kiellon antamisen voisi aiheuttaa esimerkiksi äkillisesti kohonnut riski öljyonnettomuudelle. Tällöin Rajavartiolaitos tai VTS-viranomainen tiedottaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle oman toimintansa ja merellisten toimijoiden yhteistyön puitteissa huomaamastaan riskistä. Liikenteen turvallisuusvirastolla on käytössä varallaolojärjestelmä, joka toimii ympäri vuorokaudisesti. Sääntely koskisi nimetyllä alueella tapahtuvia STS-siirtoja sekä Liikenteen turvallisuusviraston poikkeusluvalla tapahtuvia STS-siirtoja.

Pykälän 5 momenttiin sisällytettäisiin selkeyden vuoksi I liitteen 40 säännön 4 kohdan määräys niistä poikkeustilanteista, jolloin luvun säännöksiä ei sovellettaisi.

2 §. STS-siirtosuunnitelma. Pykälässä säädettäisiin, että jokaisella öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 tonnia ja jota käytetään öljysäiliöalusten väliseen siirtoon merellä, on oltava Liikenteen turvallisuusviraston tai hyväksytyyn luokituslaitoksen hyväksymä öljylastin siirtosuunnitelma. Aluksen tulisi noudattaa suunnitelmaa STS-siirtoja toteuttaessaan. Öljysiirtoja toteuttavat yritykset laativat jo nyt suunnitelman öljylastin siirto-operaatioita varten. Käytäntö perustuu alan omaan sääntelyyn.

3 §. Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ennakoilmoitusvelvollisuudesta Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen osalta. Koska STS-siirtojen toteuttaminen aluemerellä on tullilainsäädännön piirissä, edellä 2 §:ssä mainitun aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ehdotuksen mukaan ilmoitettava Tullille alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen vesialueella. Talousvyöhykkeen osalta ilmoitus tehtäisiin VTS-viranomaiselle edellä mainittua sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttäen. Kyseessä on niin sanottu Portnet-järjestelmä, joka mahdollistaa merenkulun toimijoille viranomaisille tehtävän ilmoituksen teon yhden järjestelmän kautta. Ilmoituksella on tarkoitus varmistaa, että alusliikennepalvelusta, öljyntorjunnasta ja meripelastuksesta vastaavilla viranomaisilla on tieto tehtävistä siirroista ja yhteys siirtoa tekevään alukseen.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitus olisi tehtävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa ja siihen olisi sisällytettävä tiedot mainitun liitteen mukaiset tiedot.

Pykälän 3 momentti sisältää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti säännön menettelystä siinä tapauksessa, että ilmoitusta ei voida antaa 48 tuntia ennakkoon.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Tullin ja VTS-viranomaisen tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusviranomaiselle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille eli VTS-viranomaiselle, rajavartiolaitokselle ja Suomen ympäristökeskukselle. Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin 1 kohdassa ja VTS-viranomainen 1 momentin 2 kohdassa edellytettyjen ilmoitusten tallentamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

4 §. STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevat pätevyysvaatimukset. Pykälän mukaan 2 §:n 1 momentissa tarkoitettulla öljysäiliöaluksella tulisi olla STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, jolla on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin I liitteen 41 säännön 4 kohdassa määrätään. Pätevyyden osalta tulee ottaa huomioon IMO:n määrittelemissä STS-siirtojen parhaita käytäntöjä koskevissa ohjeissa selostetut pätevyysvaatimukset. STS-siirtoja toteuttavat yritykset edellyttävät jo nyt alan sisäisiin sääntöihin perustuen, että siirrolla on kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, jolla on operaatioiden edellyttämä pätevyys.

5 §. Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista. Pykälässä säädettäisiin että öljyä vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja on vastuussa niistä kustannuksista, jotka voivat aiheutua STS-siirron yhteydessä öljyntorjuntaviranomaisten suorittamista varautumistoimenpiteistä. STS-siirron yhteydessä noudatetaan öljyalan ohjeistusta turvallisuudesta STS-siirrosta, johon myös sisältyy varautumistoimenpiteitä. Mikäli tämän lisäksi suomalaisten öljyntorjuntaviranomaisten on tarve ryhtyä varautumistoimiin, on tarpeen säätää kustannusvastuusta STS-siirron toimijoille, jotta kustannusvastuu ei jää viranomaisten kannettaviksi. Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus säätää tarkemmin kustannusten määräytymisestä.

6 § Tarkemmat säännökset ja määräykset. Pykälässä noudatetaan merenkulun ympäristönsuojelulain tavanomaista asetuksenantoa koskevaa sääntelyä. Pykälässä tarkoitettuja tarkempia säännöksiä voisi antaa ainoastaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä hetkellä Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita, joiden täytäntöön panemiseksi edellä mainittuja säännöksiä ja määräyksiä voitaisiin antaa, on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liite. Parhailtaan on vireillä HELCOMin puitteissa työ HELCOMin suosituksen päivittämiseksi, jolla pyritään mahdollisimman pitkälle harmonisoimaan Itämeren alueella noudatettuja käytäntöjä STS-siirtojen ja polttoainetäydennyksen toteuttamisessa.

Pykälän 1 momentissa annettaisiin asetuksenantovaltuus säätää tarkemmin STS-siirtojen toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista mukaan lukien varautumistoimenpiteistä ja niihin liittyvistä kustannuksista. Asetuksen sääntöjen on perustuttava tässä laissa oleviin yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja viranomaisten toimivaltuuksia koskeviin säännöksiin. Sääntelyn edellytykset tulevat käytännössä keskeisesti MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 8 luvun määräyksistä. Liitteen 40 säännössä yleisten turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevista säännöistä määrätään muun muassa, että STS-siirtosuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon IMON määrittelemissä STS-siirtojen parhaita käytäntöjä koskevista ohjeissa annetut tiedot. Asetuksenantovaltuus mahdollistaa sen, että IMON ohjeistus voidaan tarpeellisilta osin sisällyttää Suomen lainsäädäntöön ja myös sen, että tulevia muutoksia ohjeistukseen voidaan joustavalla tavalla sisällyttää Suomen lainsäädäntöön. Edellä 5 §:n perusteluissa esitetyn mukaisesti on myös tarkoitus määrätä asetuksella öljyntorjuntaviranomaisille varautumistoimenpiteistä aiheutuvien kustannusten perusteista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin mukaan antaa tarkempia teknisiä määräyksiä STS-siirtojen suorittamiseen liittyen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Momentissa yksilöidään asiat, joista tällaisia teknisiä määräyksiä voitaisiin antaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi momentin 1 kohdan mukaan antaa teknisiä määräyksiä STS-siirron käytännön järjestämisestä. Määräysten tulee perustua I liitteen 8 lukuun. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 2 §:ssä tarkoitetun STS-siirtosuunnitelman sisällöstä. Määräysten tulee perustua I liitteen 8 lukuun.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettut säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut määräykset voitaisiin ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia. Säännös edistäisi vesiliikenteen ympäristönsuojelutavoitteita. Momentti vastaisi tässä laissa noudatettua yleistä sääntelyä kansainvälisen liikenteen sääntelyn ulottamisesta myös kotimaan liikenteeseen.

4 luku. Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen.

2 §. Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset. Pykälän toinen momentti, jolla kielletään haitallisen nestemäisen aineen ja sitä sisältävän seoksen tyhjentäminen veteen suomalaisesta aluksesta Etelämantereen alueella, ehdotetaan poistettavaksi, koska päätöslauselmalla MEPC.265(68) hyväksytyin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteeseen lisätyn uuden 10 luvun mukaisesti aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästökielto ulotetaan kaikille polaarialueille. Päätöslauselmalla MEPC.265(68) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin tehtyjen muutosten voimaansaattamiseksi ehdotetun blankettilain nojalla kyseinen päästökielto olisi lakina voimassa. Siten blankettilailta voimaan saatettava kielto kattaisi nykyisen merenkulun ympäristönsuojelulain 4 luvun 2.2 §:n mukai-

sen päästökiellon, jolloin 4:2.2 voitaisiin poistaa tarpeettomana. Tämä yhtenäistäisi myös sääntelyä, koska muista MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, IV ja V liitteisiin päätöslauselmalla MEPC.265(68) tehdyistä polaarialueita koskevista päästörajoituksista ei ehdoteta säädettyään merenkulun ympäristönsuojelulaisissa, vaan ne saatettaisiin voimaan ainoastaan blankettilailla.

4 §. *Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset.* Pykälään 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi hyväksyä suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskykytestit. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta.

5 §. *Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle.* Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi hyväksyä pykälässä tarkoitettua suomalaisen aluksen valmiussuunnitelmat meriympäristövahingon varalle. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta. Pykälässä tarkennetaan, että sääntely koskee suomalaista alusta.

6 §. *Menettelytapaohjekirja.* Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi hyväksyä suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta. Pykälässä tarkennetaan, että sääntely koskee suomalaista alusta.

8 §. *Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat.* Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi antaa momentissa 1 ja 2 tarkoitettua todistuskirjat suomalaiselle alukselle. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta. Pykälässä tarkennetaan, että sääntely koskee suomalaista alusta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi nykyisen sääntelyn mukaan myös antaa todistuskirjan ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

5 luku. Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen.

1 §. *Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus.* Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tai sen valtuuttaman luokituslaitoksen oikeudesta hyväksyä tyhjennysnopeus, jolla käsittelemätöntä käymälä-jätevettä saa päästää veden suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti. Ehdotettu muutos perustuu päätöslauselmalla MEPC.200(62) hyväksytyyn MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön muutokseen, jonka mukaan tyhjennysnopeuden, jonka tulee perustua Kansainvälisen merenkulkujärjestön kehittämiin normeihin, tulee olla hallinnon hyväksymä. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta.

3 §. *Alusten käymäläjätevesijärjestelmiä koskevat vaatimukset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että käymäläjätevesien päästökielto ulotettaisiin koskemaan kaikkia matkustajaluksia. Säännöt tulevat voimaan uusien alusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2019, olemassa olevien alusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2021 ja Itämeren ulkopuolelta suoraan venäläisiin satamiin purjehtivien alusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2023. Muutos perustuu päätöslauselmilla MEPC.200(62), MEPC.274(69) ja MEPC.275(69) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen

IV liitteeseen tehtyihin muutoksiin. Merenkulun ympäristönsuojelulain määritelmien mukaan matkustaja-aluksella tarkoitetaan alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa. Määritelmän mukaan matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen luokun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia. Määritelmä vastaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaista määritelmää. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi uudet 3 ja 4 momentit, joilla Liikenteen turvallisuusvirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle annettaisiin valtuus hyväksyä aluksen käsittelylaitteistoja. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa tarkempia määräyksiä jätevesisäiliöiden ominaisuuksista. Ehdotettu lisäys perustuu yleissopimuksen IV liitteen 9–11 sääntöön, joilla hallinnolta vaaditaan hyväksyntöjä ja tarkempia ohjeita.

5 §. ISPP-todistuskirja. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että sen vaatimukset ulotettaisiin koskemaan kaikkia matkustaja-aluksia. Tämä perustuu päätöslauselmilla MEPC.200(62), MEPC.274(69) ja MEPC.275(69) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehtyihin muutoksiin. Samalla selkeytettäisiin momentin sanamuotoa. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi antaa suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan, joka osoittaa että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen vaatimukset aluksen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta.

6 luku. Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen.

2 §. Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa. Pykälää muutettaisiin siten, että se vastaisi päätöslauselmalla MEPC.201(62) hyväksyttyä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 7 sääntöä, joka koskee poikkeuksia kiinteän jätteen poistamista koskeviin kieltoihin. Pykälän 1 momentilla merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 1 §:n poistamiskieltoa ja poistamisrajoituksen soveltamisen ulkopuolelle rajattaisiin kaikenlaisten kalastusvälineiden häviäminen, kun se tapahtuu vahingossa ja edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet tällaisen häviämisen ehkäisemiseksi on toteutettu sekä sellainen kalastusvälineiden poistaminen aluksesta, joka toteutetaan meriympäristön suojelun tai aluksen tai sen miehistön turvallisuuden vuoksi. Tällä hetkellä 2 §:n poikkeus koskee ainoastaan synteettisten kalaverkkojen kaotamista.

Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi kolme uutta momenttia. Pykälän 2 momentin mukaisesti aluksella olevien ihmisten terveyden suojelemiseksi aluksen kulussa olemista koskevat vaatimukset eivät koskisi sellaisen ruokajätteen poistamista, jonka säilyttäminen muodostaa terveysriskin. Muutos vastaisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun V liitteen 7 säännön 2 kohtaa. Pykälän 3 momentin mukaan jätteen poistaminen tai häviäminen olisi merkittävä aluksen jätepäiväkirjaan tai aluksen päiväkirjaan. Muutos perustuisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 10 säännön 3 kohdan 4 alakohtaan. Pykälän 4 momentin mukaan kalastusvälineiden häviämisestä tai poistamisesta, josta aiheutuu huomattava uhka meriympäristölle tai merenkululle, on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä asianomaisen rantavaltion viranomaisille. Ehdotetulla muutoksella merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettaisiin vastaamaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 10 säännön 6 kohtaa. Uudella vaatimuksella ei kuitenkaan arvioida olevan juurikaan vaikutuksia, koska suomalaisten alusten on tullut jo ilmoittaa kadonneista pyydyksistä Suomen viranomaisille neuvoston asetuksen No 1224/2009 yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisten kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, nojalla.

3 §. *Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti.* Pykälää muutettaisiin vastaamaan päätöslauselmalla MEPC.201(62) uudistettua MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 10 säännön 1 kohdan 1 alakohtaa, jonka mukaan aluksella on oltava näkyvällä paikalla kyltti, jolla tiedotetaan miehistölle ja matkustajille siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3-6 säännöissä asetettuja kiinteän jätteen poistamista koskevia vaatimuksia. Säännöt 3-6 koskevat kiinteän jätteen-mereen poistamista koskevaa yleistä kieltoa, kiinteän jätteen mereen poistamista erityisalueiden ulkopuolella, kiinteän jätteen poistamista kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta ja kiinteän jätteen poistamista mereen erityisalueilla. Tällä hetkellä kyltissä on tiedotettava ainoastaan V liitteen 3 ja 5 sääntöjen noudattamisesta.

4 §. *Aluksen jätehuoltosuunnitelma.* Pykälää muutettaisiin vastaamaan päätöslauselmalla MEPC.201(62) hyväksyttyä V liitteen 10 sääntöä. Aluksen bruttovetoisuuden raja laskettaisiin 100:aan ja soveltamisalaan otetaan mukaan kiinteät ja kelluvat alustat. Lisäksi pykälän sanamuotoa muutettaisiin siten, että jätehuoltosuunnitelma koskisi kiinteiden jätteiden käsittelemisen lisäksi niiden vähentämistä.

5 §. *Aluksen jätepäiväkirja.* Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että ulkomaisella viranomaisella olisi oikeus tarkastaa suomalaisen aluksen jätepäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä oikeaksi todistettu ote ulkomaisen sataman lisäksi myös offshore-terminaalissa. Muutos perustuisi päätöslauselmalla MEPC.201(62) hyväksytyyn MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 10 säännön 5 alakohtaan.

7 luku. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen.

6 §. *IAPP-todistuskirja.* Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi antaa suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan, joka osoittaa että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräykset. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta.

14 a §. *Toimivaltainen viranomainen.* Pykälän mukaan MRV-asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §:n mukaan rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja. Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltainen viranomainen monien muiden merenkulun ympäristön-suojelulain säännösten mukaan.

14 b §. *Kansallinen akkreditointielin.* Pykälän mukaan MRV-asetuksessa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin olisi FINAS-akkreditointipalvelu.

7 a luku Alusten energiatehokkuus

3 §. *Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja).* Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi antaa suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan, joka osoittaa, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräykset. Edellä 2 luvun 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu sääntelyä, menettelyjä ja käytäntöjä luokituslaitosten valtuuttamisen osalta.

10 luku Jätteiden jättäminen satamaan

3 §. *Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin tarkennus, jonka mukaan alusjätteitä ja lastijätteitä koskeva ilmoitus on annettava tulosataman pitäjälle käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallinta-

järjestelmää. Ehdotetulla muutoksella siirrettäisiin maininta sähköisen käyttöyhteyden käyttämisestä 3 momentista 1 momenttiin. Pykälän säätämisen jälkeen Suomessa on otettu käyttöön alusten ilmoitusvelvollisuuksia koskevaan direktiiviin 2002/6/EY perustuva Portnet-järjestelmä, joka mahdollistaa alusilmoitusten tekemisen sähköisesti.

Pykälän 2 momentti pysyisi ennallaan.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin kaksi viimeistä virkettä, joiden mukaan tehdyt ilmoitukset ovat valvontaa varten Liikenteen turvallisuusviraston käytettävissä ja että ilmoitukset alukselta satamalle ja satamalta voidaan tehdä käyttäen sähköistä käyttöyhteyttä apuna käyttäen. Ehdotettu muutos perustuu ensimmäisen momentin tarkennukseen.

4 §. *Poikkeus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta.* Pykälän otsikossa ja 1 momentissa käytetty sana poikkeus korvattaisiin sanalla vapautus. Teksti olisi näin yhdenmukaisempi aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2000/59/EY) kanssa. Lisäksi on huomattava, että 4 pykälän 3 momentissa käytetään jo tällä hetkellä sanaa vapautus. Ehdotettujen muutosten myötä pykälän teksti olisi siten myös kokonaisuudessaan johdonmukainen.

5 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälän tekstiä ehdotetaan muutettavaksi siten että Liikenteen turvallisuusvirastolta poistetaan mahdollisuus antaa teknisiä määräyksiä 3 §:ssä tarkoitettujen jätteistä ilmoittamisen tavasta. Alusliikennepalvelulakiin tehtyjen muutosten (225/2012) myötä ei ole enää tarvetta antaa määräyksiä ilmoittamisen tavasta.

13 luku Erinäiset säännöt

3 §. *Rangaistussäännökset.* Lisäyksellä pykälän 2 momenttiin merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksista ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 a kohta, jolla säädettäisiin rangaistavaksi toimiminen vastoin 2 a luvun STS-siirtoja koskevia säännöksiä. 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 8 c kohta, jolla säädettäisiin rangaistavaksi toimiminen vastoin EU:n MRV-asetuksen tarkkailu- ja raportointivaatimuksia. Ehdotettu muutos perustuu 20 artiklan 1 kohdan velvoitteeseen säätää seuraamuksista, joita voidaan määrätä asetuksen 8–12 artiklan mukaisten tarkkailu- ja raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisestä. Pykälän 1, 3 ja 4 momentit pysyisivät ennallaan.

Voimaantulosäännöksen mukaan ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen, jotta voitaisiin ryhtyä valmistelemaan tarvittavia muutoksia merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen sekä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä ja ohjeita.

3 Voimaantulo

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin I, IV, V ja VI tehdyt muutokset ovat tulleet kansainvälisesti voimaan jaksossa 3.2. selostetun mukaisesti noudattaen MAR-POL 73/78 -yleissopimuksen 16(2)(f)(iii) artiklan mukaista hiljaista hyväksymismenettelyä. Menettelyn mukaan MEPC-komitean hyväksymät muutokset katsotaan hyväksytyiksi, jos niitä ei tiettyyn, kussakin päätöslauselmassa erikseen määriteltyyn päivämäärään mennessä ole vastustanut vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta. Muutokset ovat tulleet MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 16(2)(g)(ii) artiklan mukaisesti kansainvälisesti voimaan kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, kun ne on katsottu edellä esitetyn menettelyn mukaisesti hyväksytyiksi.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 16(2)(f)(ii) artiklan mukaan jokainen sopimuspuoli voi kuitenkin milloin tahansa ennen yleissopimuksen liitteen muutoksen voimaantuloa ilmoittaa IMO:n pääsihteerille, että muutos tulee sen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Suomi on ilmoittanut IMO:n pääsihteerille eri päätöslauselmia koskevilla nooteilla, että liitteisiin I, IV, V ja VI tehdyt muutokset sekä polaarisaännöstöstä aiheutuvat muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen ja SOLAS-yleissopimukseen voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu. Suomen osalta edellä mainittuihin liitteisiin tehdyt muutokset tulevat siten voimaan vasta, kun Suomi on ilmoittanut IMO:n pääsihteerille noottien peruuttamisesta.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan lait yleissopimuksen I, IV, V ja VI muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten sekä polaarisaännöstöstä johtuvien muutosten voimaansaattamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutetaan vastaamaan muuttuneita kansainvälisiä määräyksiä. Lait edellä mainittujen liitteiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ovat tarkoitettut tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin liitteiden muutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppameren-kulku ja kauppamerenkulun väylät kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Valta-osa ehdotetun MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden muutoksista koskee alusten rakennetta ja käyttöä ympäristönsuojelun kannalta. Näiltä osin lainsäädäntö kuuluu valtakunnan toimivaltaan.

Siltä osin kuin sääntely koskee maissa olevia alusjätteiden vastaanottojärjestelyjä ja -laitteita, lainsäädäntövalta kuuluu maakunnalle itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan mukaan. Kohdan mukaan luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta koskeva lainsäädäntövalta kuuluu maakunnalle.

Huviveneitä koskeva sääntely kuuluu myös maakunnan lainsäädäntövaltaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan. Kyseisessä kohdassa säädetään muun muassa veneliikenteestä ja paikallisen meriliikenteen väylistä.

Ahvenanmaalla on voimassa oma maakuntalaki öljyvahinkojen torjunnasta (landskapslag om bekämpande av oljeskador (1977:16).

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 8 sääntö sisältää määräyksiä satamien alusjätteiden vastaanottolaitteista, ja näiden määräysten on katsottava koskevan luonnon- ja ympäristönsuojeluun kuuluvia asioita. Tämän johdosta ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntö-valtaan. Voimaansaattamislain voimaantulemiselle on siten saatava itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan tämä perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Tulkintakäytännön mukaan valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen velvoitteen määräys on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun 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).

Sopimuksen, johon sisältyy sekä Suomen että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä – eli niin sanotun sekasopimuksen – eduskunta hyväksyy kuitenkin vain siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan, sillä unionin toimivaltaan kuuluvat sopimusmääräykset eivät kuulu eduskunnan toimivaltaan, eikä eduskunnan hyväksyminen siten koske sopimuksen näitä osia (PeVL 6/2001 vp).

MARPOL -yleissopimuksen liitteisiin tehdyt muutokset sisältävät useita lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

4.1.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset

Euroopan unionin oikeuden kannalta päätöslauselmilla MEPC.186(59) ja 187(59) tehdyt muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen kuuluvat jaetun toimivallan alaan siten, että pääosa määräyksistä kuuluu jäsenmaiden toimivaltaan. Unionin toimivaltaan kuuluvat säännökset koskevat öljysäiliöalusten rakennevaatimuksia.

Päätöslauselmalla MEPC.186(59) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen lisätyn uuden 8 luvun 40 sääntö koskee luvun soveltamisalaa, 41 sääntö sisältää yleistä turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevat säännöt ja 42 sääntö koskee ilmoittamista. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Yllä mainitut säännöt kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla MEPC.187(59) yleissopimuksen I liitteeseen tehdyt muutokset koskevat öljyjätessäiliöiden rakennetta ja kuuluvat unionin toimivaltaan.

Ehdotetulla lailla annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus nimetä Suomen vesi-alueella ja talousvyöhykkeellä ne alueet, joilla öljysäiliöalusten väliset STS-siirrot olisivat sallittuja. Liikenteen turvallisuusvirasto nimeäisi alueet neuvoteltuaan VTS-viranomaisen, rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja asianomaisten meripelastuskeskusten kanssa sekä asianomaisten sidosryhmien kanssa. Alueiden nimeämisessä tulee varmistaa ympäristönsuojelun hyvä taso.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu kuin 80 §:n 1 momentissa tarkoitettu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s.2/I). Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään käsitellyt myös perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä (PeVL 17/2004 vp, s. 3/II). Erityiseksi syyksi voidaan katsoa esimerkiksi se, että säänneltävään toimintaan liittyy runsaasti ammatillisia erityispiirteitä. Perustuslakivaliokunta on myös korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuussäännösten nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (PeVL 48/2001 vp, s. 4, PeVL 1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 19/2006 vp, s. 3).

Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa yleinen merenkulun turvallisuusviranomainen, joka muun muassa vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä ja edistää liikenteen turvallisuutta. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on muun ohella antaa toimialaansa koskevia määräyksiä sekä lupia, hyväksyntöjä ja päätöksiä. Liikenteen turvallisuusvirastolle annettava valtuus nimetä STS-alueet tehtäisiin öljysäiliöalusten välisten lastinsiirtojen turvallisuuden varmistamiseksi ja kehittämiseksi. Öljysäiliöalusten välisten öljylastien siirto-operaatioihin liittyy runsaasti ammatillisiksi luonnehdittavia erityispiirteitä, mikä tukee sitä, että alueet nimeää merenkulun turvallisuusasioista vastaava viranomainen. STS-öljysiirtoja tekevien tahojen tarve STS-siirroille aluemeren eri puolilla voi myös vaihdella ja tästä syystä on myös tarve varmistaa, että alueiden nimeämistä koskevat menettelyt mahdollistavat joustavan valmiuden muutoksiin. STS-siirtoja koskeva sääntely perustuu MARPOL 73/78-yleissopimuksen I liitteen määräyksiin.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden erittäin teknisestä luonteesta ja niiden jatkuvista muutoksista johtuen merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää perustuslain 80 §:n nojalla valtuuksia antaa asetuksia sekä tarkempia teknisiä määräyksiä. Tämän mukaisesti ehdotetaan että myös lain uudessa 2 a luvussa annettaisiin lakiin perustuvat valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen sekä valtuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisten määräysten antamiseen. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset STS-siirtoihin liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista mukaan lukien öljyntorjuntaviranomaisten varautumistoimenpiteistä ja niihin liittyvistä kustannuksista. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä voitaisiin antaa tarkemmat tekniset määräykset STS-siirtojen käytännön järjestämisestä sekä STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

Lakiteknisesti asianmukaisen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön toimivuuden kannalta on olennaista, että laki sisältää perustuslain vaatimukset täyttävät asetuksenantovaltuudet ja määräystenantovaltuudet, jotta säännöksiä voidaan tarpeen mukaan tarkistaa teknisten vaa-

timusten nopean kehittymisen tahdissa. Keskeiseksi lakia alemman asteisten säädösten tasoksi ehdotetaan valtioneuvoston asetusta, jolla turvataan päätöksenteon tapahtuminen koko valtioneuvoston tasolla sekä liikenteen että ympäristönsuojelun näkökohdat huomioon ottaen. Tarkoituksena on lisäksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa merenkulun ympäristönsuojelulakiin perustuvat tarkemmat tekniset määräykset jotka liittyvät nimenomaan kansainvälisten velvoitteiden soveltamiseen.

Jotta asetuksenantovaltuudet täyttäisivät perustuslain 80 §:n vaatimukset, niiden tulee olla laadittu riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Määräysten antovaltuuksien osalta täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimus sekä valtuuksien antamisen erityisten syiden vaatimus on tätäkin korostetumpi. Asetusten ja määräysten antovaltuuksia koskevat ratkaisut on keskeisiltä osiltaan perustettu eduskunnan perustuslakivaliokunnan aiempiin kannanottoihin. Keskeisenä ohjeena on ollut perustuslakivaliokunnan kannanotto (PeVL 48/2004 vp) sisällytettäessä nykyiseen alusjätelakiin uusi 3 a luku aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (238/2005). Lain 21 a §:ään sisällytettiin säännös asetuksenantovaltuudesta, joka perustuu eduskunnan perustuslakivaliokunnan kannanottoon, jonka mukaan edellytyksenä asetuksenantovaltuuden täsmällisyydelle ja tarkkarajaisuudelle on, että valtuus sidotaan säännöksessä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ja vastaavien, säännöksessä yksilöitävien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden määräyksiin ja valtuutus muotoillaan lakia tarkempien säännösten antamista tarkoittavaksi. Suomea sitovia muita meriympäristön suojelua koskevia kansainvälisiä velvoitteita ovat Helsingin sopimus sekä Euroopan unionin säädökset.

Edellä kuvatun perusteella lain uuteen 2 a lukuun on sisällytetty valtuutussäännökset asetusten ja tarkempien teknisten määräysten antamiseen, jossa valtuus perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen nimetyn liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseen ja soveltamiseen. Valtuus on sidottu myös tarkempien säännösten antamiseen tietyistä yksilöidyistä oikeuksista ja velvollisuuksista. Myös valtuuden alueellinen ulottuvuus on mainittu. Liikenteen turvallisuusvirastolle annettava valtuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä perustuu edellä mainittujen kansainvälisten velvoitteiden soveltamiseen. Tarkemmat tekniset määräykset ovat tarpeellinen osa merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön toimivaa kokonaisuutta. Edellä kerrotun mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto on merenkulkuun liittyvän osaamisen asiantuntijavirasto, jossa on alusten tekniikkaan, rakenteeseen, käyttöön sekä ympäristönsuojeluun liittyvää asiantuntemusta. Perustuslakivaliokunnan lausunnoissaan määräystenantovaltuuksille edellyttämät sääntelyn kohteeseen liittyvät erityiset syyt ovat siten olemassa samoin kuin valtuuksien rajautuminen teknisluonteisiin ja vähäisiä yksityiskohtia koskeviin seikkoihin. (HE 1/1998 vp, PeVL 48/2001 vp ja PeVL 52/2001 vp, PeVL 16/2002 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 37/2005 vp, PeVL 48/2005 vp, PeVL 14/2014) Määräykset eivät sisältäisi ylemmänasteisiin säännöksiin sitomatonta harkintavallan käyttöä.

Siltä osin kuin edellä mainitut kansainväliset velvoitteet eivät ole suoraan voimassa sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä, ehdotetaan että laki sisältäisi valtuuden ulottaa asetuksen soveltamisalaa myös näillä alueilla purjehtiviin aluksiin samalla tavalla kuin on säädetty tämän lain muissa luvuissa. Säännösten kansainvälisiin määräyksiin perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet ovat laissa. Yleinen laissa oleva peruste noudattaa mainittuja laissa olevia normeja perustuu tämän lain 1 luvun 4 §:ään, jonka mukaan lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovelletaan myös Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä, jollei mainitussa laissa toisin säädetä. Edelleen lain 1 luvun 4 §:n mukaan Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä sovelletaan samoja säännöksiä kuin kansainvälisessä liikenteessä sovelletaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen tai Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi.

4.1.2 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauseumat MEPC.200(62), MEPC.274(69) ja MEPC.275(69) kuuluvat nykytulkinnan mukaan unionin yksinomaiseen toimivaltaan alusjätedirektiivin nojalla siltä osin kuin määräykset koskevat jätteen vastaanottamista satamissa. ISPP-todistuskirjan antaminen kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Päätöslausemalla MEPC.200(62) muutetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen määritelmiä koskevaa 1 sääntöä, käymäläjätejärjestelmiä koskevaa 9 sääntöä ja käymäläjäteveden tyhjentämistä koskevaa 11 sääntöä sekä lisätään uusi vastaanottolaitteistoja matkustajaluksille erityisalueilla koskeva 12 a sääntö. *Päätöslausemalla MEPC.274(69)* muutetaan IV liitteen käymäläjäteveden tyhjentämistä koskevaa 11 sääntöä ja ISPP-todistuskirjan kaavaa. *Päätöslausemalla MEPC.275(69)* vahvistetaan päivämäärät, jolloin liitteen käymäläjäteveden tyhjentämistä koskevan 11 säännön 3 kohta tulee voimaan Itämeren erityisaluetta koskevin osin. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Yllä mainitut säännöt kuuluvat siten ISPP-todistuskirjan kaavaa lukuun ottamatta lainsäädännön alaan.

4.1.3 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu V liite

Päätöslausema MEPC.201(62)

Alla on ensin selvitetty, mitkä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun V liitteen määräyksistä kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan. Tämän jälkeen kansalliseen toimivaltaan kuuluvista määräyksistä on nostettu esiin lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset, joiden osalta eduskunnan hyväksyntä on tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvat määräykset

Päätöslausemalla MEPC.201(62) on toteutettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen kokonaisuudistus. Liitteen sisältämiin määräyksiin liittyviä EU-säädöksiä on esitelty yleisperustelujen jaksossa 2.2.2. Näiden säädösten perusteella liite kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan siltä osin kuin on kyse satamien vastaanottolaitteistoista ja satamavaltioiden suorittamasta operatiivisten vaatimusten valvonnasta.

Kansalliseen toimivaltaan kuuluvat sen sijaan määräykset, jotka koskevat kiinteän jätteen poistamista mereen erityisalueilla ja niiden ulkopuolella, poikkeuksia päästömääräyksistä sekä kylttejä, jätehuoltosuunnitelmia ja jätöpäiväkirjaa. Alla on eritelty tarkemmin liitteen eri määräysten kuulumista EU:n toimivaltaan.

Liitteen 1 sääntö sisältää liitteessä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät, ja liitteen 2 säännössä määrätään liitteen soveltamisalasta. Nämä määräykset kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan siltä osin kuin on kyse edellä mainituista EU:n toimivaltaan kuuluvista asiakokonaisuuksista. Muilta osin määräykset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Liitteen 8 sääntö koskee satamien vastaanottolaitteistoja, ja liitteen 9 säännössä määrätään puolestaan satamavaltioiden suorittamasta operatiivisten vaatimusten valvonnasta. Satamien vastaanottolaitteista säädetään EU:n alusjätedirektiivissä. Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta säädetään puolestaan PSC-direktiivissä. Liitteen 8 ja 9 sääntö kuuluvat siten Euroopan unionin toimivaltaan.

Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

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

Liitteen 2 säännössä määrätään liitteen soveltamisalasta. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Liitteen 2 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 3 sääntö sisältää kiinteän jätteen mereen poistamista koskevan yleisen kiellon. Sääntöä on tarkennettu liitteen 4–6 säännössä V liitteen mukaisten erityisalueiden ulkopuolisten alueiden, kiinteiden ja kelluvien alustojen sekä V liitteen mukaisten erityisalueiden osalta. Liitteen 3 säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Lisäksi asiasta on kansallisessa lainsäädännössä säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 1 §:ssä. Liitteen 3 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 7 säännössä määrätään poikkeuksista kiinteiden jätteiden päästökieltoon ja päästörajoitukseen. Asiasta on kansallisessa lainsäädännössä säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 2 §:ssä. Liitteen 7 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 10 säännössä määrätään kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittavasta kyltistä, aluksen jätehuoltosuunnitelmasta ja jätöpäiväkirjasta. Sääntö sisältää yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita koskevia määräyksiä. Vastaavista asioista on kansallisessa lainsäädännössä säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 3–5 §:ssä. Liitteen 10 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen lopussa on lisäys, jossa on annettu jätöpäiväkirjan malli. Merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 5 §:n 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jätöpäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

4.1.4 MARPOL -yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset

Päätöslauselmat MEPC.251(66) ja MEPC.258(67)

Päätöslauselmalla MEPC 251(66) täydennetään VI liitteen määritelmiä, muutetaan alusten päästöjen valvontaa koskevia vaatimuksia, täydennetään alusten energiatehokkuutta koskevia määräyksiä, määrätään milloin typenoksidien valvonta-alueet (NECA) tulevat voimaan ja tehdään muutoksia vuoden 2008 typen oksidien tekniseen säännöstöön. Päätöslauselmalla 258(67) puolestaan muutetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 2 ja 13 sääntöjä sekä IAPP-todistuskirjan mallin lisäystä.

Euroopan unioni ei ole antanut päätöslauselmiin MEPC.251(66) ja MEPC.258(67) liittyvissä asioissa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen sääntöjen alaan kuuluvaa sääntelyä eivätkä ne kuulu muillakaan perusteilla unionin toimivaltaan.

Päätöslauselmalla MEPC.251(66) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan. Sen sijaan NOX Technical Coden muutokset ovat luonteeltaan teknisiä

eivätkä kuulu lainsäädännön alaan. Päätöslauselma MEPC.258(67) kuuluu polttoöljyn määritelmän osalta lainsäädännön alaan.

4.1.5 Polarisäännöstö ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteeseen ja SOLAS-yleissopimukseen tehdyt muutokset

Päätöslauselmat MSC.385(94) ja MEPC.264(68)

Alla on ensin selvitetty, mitkä polarisäännöstön määräyksistä kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan. Tämän jälkeen kansalliseen toimivaltaan kuuluvista määräyksistä on kuvattu eduskunnan hyväksynnän tarpeellisuutta perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Polarisäännöstö

I-A osa

Päätöslauselmalla MSC.386(94) saatetaan polarisäännöstön soveltaminen pakolliseksi SOLAS-yleissopimuksen nojalla. Näiden sopimusmääräysten lainsäädännön alaan kuuluminen on arvioitava polarisäännöstön määräysten perusteella. Polarisäännöstön I-A osassa on määritely turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet. Osa sisältää määräyksiä aluksen rakenteeseen ja toiminnallisiin vaatimuksiin liittyvistä turvallisuusvaatimuksista. Alusturvallisuuslain 6 §:ssä on säädetty, että SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä sopimuksessa sille asetetut rakenteita ja varusteita sekä niiden järjestelyjä koskevat vaatimukset.

Edellä kohdassa ”Sopimuksen sisältö ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön” kuvatulla tavalla alusturvallisuuslain nojalla on jo säädetty SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville aluksille velvollisuus noudattaa yleissopimuksen velvoitteita. Polarisäännöstöllä säädettyt uudet velvoitteet ovat ainoastaan teknisiä lisäyksiä jo voimassaoleviin velvoitteisiin. Näin ollen polarisäännöstön osa I-A ei sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, vaan sen määräykset voidaan saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella.

Polarisäännöstön I-A osan 12 luku sisältää määräyksiä polaarialueilla purjehtivien alusten miehityksestä ja miehistön koulutuksesta. Kyseisessä luvussa määrätään, että laivastönsäntän on varmistettava, että polaarialuksen päälliköiden, yliperämiesten ja vahtipäälliköiden koulutus vastaa STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännöstön vaatimuksia. Lisäksi luvussa on määräyksiä miehistön pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Voimassa olevassa lainsäädännössä näitä vastaavat säännökset on annettu valtioneuvoston asetuksella. Määräykset eivät näin ollen kuulu lainsäädännön alaan. Polaarialueilla purjehtivien alusten miehistön koulutus- ja pätevyysvaatimukset saatetaan voimaan STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännöstön muutoksilla, jotka tulevat todennäköisesti voimaan vuonna 2018. Muutokset saatetaan kansallisesti voimaan myöhemmin miehityasetukseen tehtävillä muutoksilla.

II-A osa

Päätöslauselmalla MEPC.265(68) saatetaan polarisäännöstön soveltaminen pakolliseksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden nojalla. Päätöslauselmalla MEPC.264(68) hyväksytyn polarisäännöstön mukaiset velvoitteet vastaavat päätöslauselmalla MEPC.265(68) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin tehtyjä muutoksia. Näin ollen polarisäännöstön II-A osa ei sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, vaan sen määräykset voidaan saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella.

Päätöslauselma MSC.386(94)

Päätöslauselmalla MSC.386(94) SOLAS-yleissopimukseen lisättiin uusi XIV luku, joka sisältää eräitä polaarisaännöstön soveltamiseen liittyviä sääntöjä. Edellä kohdassa ”Sopimuksen sisältö ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön” kuvatulla tavalla ehdotetut lisäykset ovat teknisiä eivätkä edellytä eduskunnan suostumusta.

Päätöslauselma MEPC.265(68)

Päätöslauselmalla MEPC.265(68) MARPOL -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteiden sääntöjä on täydennetty siten, että polaarisaännöstön II-A osan mukaisten sääntöjen noudattaminen on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen nojalla velvoittavaa. Samalla liitteisiin lisättiin uudet luvut, jotka sisältävät eräitä polaarisaännöstön soveltamiseen liittyviä sääntöjä, kuten polaarisaännöstön soveltamiseen liittyvät määritelmät.

Päätöslauselmalla MEPC.265(68) MARPOL -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin tehdyt muutokset eivät kuulu Euroopan unionin toimivaltaan.

Edellä kohdassa ”Sopimuksen sisältö ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön” on kuvattu päätöslauselmalla MEPC.265(68) tehtyjen muutosten kuulumista lainsäädännön alaan. Eduskunnan suostumusta edellyttävät muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 3, 4, 14, 15, 34 ja 38 sääntöön ja lisäykseen II, II liitteen 3 ja 16 sääntöön ja lisäykseen IV, IV liitteen 3 sääntöön sekä V liitteen 3, 7 ja 10 sääntöön ja lisäykseen. Sen lisäksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin päätöslauselmalla lisätyt uudet luvut edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Samassa jaksossa kuvatulla tavalla merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla on jo säädetty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen soveltamisalaaan kuuluville aluksille velvollisuus noudattaa yleissopimuksen velvoitteita. Siten päätöslauselma MEPC.264(68) ei edellytä olemassa olevan kansallisen lainsäädännön muuttamista.

4.1.6 Merenkulun ympäristönsuojelulain 2, 4, 5, 7 ja 7 a lukuun tehtävät muutokset luokituslaitosten toimivaltuuksien laajentamisesta

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään säädettäväksi, että myös hyväksytyt luokituslaitos voisi Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi antaa suorittamiensa katsastusten ja tarkastusten perusteella alukselle myös varsinaiset todistuskirjat sekä meriympäristövahingon varalle tarvittavien alusten valmiussuunnitelmien ja eräiden laitteistojen suorituskykytestien hyväksynät.

Kysymyksessä on perustuslain 124 §:ssä säädetystä julkisen hallintotehtävän antamisesta lailla muulle kuin viranomaiselle. Perustuslakivaliokunnan käytännön perusteella merkittävän julkisen vallan käyttämisenä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 55/2005 vp ja PeVL 19/2005 vp). Kyseessä olevien todistuskirjojen antamista tai valmiussuunnitelmien hyväksymistä koskevia tehtäviä ei voi pitää merkittävänä julkisen vallan käyttöä sisältävänä tehtävänä. Nykyisellään hyväksytyt luokituslaitokset voivat antaa väliaikaisia todistus- tai turvallisuuskirjoja.

Perustuslakivaliokunnan kannanottojen mukaan julkisia hallintotehtäviä annettaessa muulle kuin viranomaiselle on huolehdittava riittävästi oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisesta (PeVM 10/1998 vp). Merenkulun ympäristönsuojelulakiin on jo aikaisemmin

HE 3/2017 vp

sisällytetty hyväksytyn luokituslaitoksen työntekijään sovellettavista rikosoikeudellista virkavastuuta koskevat säännökset. Luokituslaitoksen työntekijän vahingonkorvausvastuun osalta viitataan vahingonkorvauslakiin. Merenkulun ympäristönsuojelulain oikaisuvaatimusta koskeva sääntely on myös aikaisemmin muutettu siten, että hyväksytyjen luokituslaitosten päätöksiin voi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin, koska hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (PeVL 37/2010 vp, PeVL 13/2010 vp ja PeVL 42/2005 vp). Merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää siten jo tarpeellisen sääntelyn vastuusta ja vahingonkorvauksesta sekä muutoksenhausta luokituslaitoksille tässä esityksessä ehdotettavien uusien tehtävien osalta.

4.2 Käsittelyjärjestys

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin tehdyt muutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin tehdyt muutokset voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotukset laeiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että:
eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.186(59) ja päätöslauselman MEPC.187(59) I liitteellä tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan,
MAINITUN pöytäkirjan IV liitteeseen päätöslauselmilla MEPC.200(62), MEPC.274(69) ja MEPC.275(69) tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan,
MAINITUN pöytäkirjan päätöslauselmalla MEPC.201(62) uudistetun V liitteen siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan,
MAINITUN pöytäkirjan VI liitteeseen päätöslauselmilla MEPC.251(66) ja MEPC.258(67) tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan, ja
MAINITUN pöytäkirjan I, II, IV ja V liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.265(68) tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Koska muutokset sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) I liitteeseen Lontoossa 17 päivänä heinäkuuta 2009 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksillä MEPC.186(59) ja MEPC.187(59) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 20 _____ .

2.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan IV liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) IV liitteeseen Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.200(62) hyväksytyjen muutosten sekä Lontoossa 22 päivänä huhtikuuta 2016 mainitun komitean päätöksillä MEPC.274(69) ja MEPC.275(69) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20____.

3.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun V liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.201(62) hyväksytyn uudistetun V liitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

4.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan VI liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) VI liitteeseen Lontoossa 4 päivänä huhtikuuta 2014 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.251(66) hyväksytyjen muutosten ja Lontoossa 17 päivänä lokakuuta 2014 mainitun komitean päätöksellä MEPC.258(67) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20____.

5.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I, II, IV ja V liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) I, II, IV ja V liitteeseen Lontoossa 15 päivänä toukokuuta 2015 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.265(68) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

6.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 4 luvun 2 §:n 2 momentti, *muutetaan* 1 luvun 2 §:n 25 ja 36 kohta, 2 luvun 5 § ja 7 §:n 2 momentti, 4 luvun 4 §:n 2 momentti, 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 2 momentti ja 8 §:n 3 momentti, 5 luvun 3 §:n otsikko ja 1 momentti ja 5 §, 6 luvun 2–4 § ja 5 §:n 3 momentti, 7 luvun 6 §:n 2 momentti, 7 a luvun 3 §:n 2 momentti sekä 10 luvun 3–5 §, sellaisena kuin niistä on 7 a luvun 3 §:n 2 momentti laissa 998/2014, sekä

lisätään lakiin uusi 2 a luku, 5 luvun 1 §:ään uusi 2 momentti ja 3 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, 7 lukuun uusi 14 a ja 14 b § sekä 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin uusi 3 a ja 8 a kohta seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

5 §

Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle

HE 3/2017 vp

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

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy 1 momentissa tarkoitetun valmiussuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

7 §

IOPP-todistuskirja

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

2 a luku

Öljylastin siirto aluksesta toiseen

1 §

STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet

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

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää, meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin ja alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetun VTS-viranomaisen kanssa, 1 momentissa tarkoitetut alueet ja pitää niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

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

2 §

STS-siirtosuunnitelma

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

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy STS-siirtosuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

3 §

Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-sirrosta

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

- 1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;
- 2) VTS-viranomaiselle suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

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

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

Tullin ja VTS-viranomaisen tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa VTS-viranomaisesta säädetään.

4 §

STS-sirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevat pätevyysvaatimukset

Edellä 2 §:ssä tarkoitettulla aluksella tulee olla STS-sirrosta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, jolla on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista

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

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvista STS-siirtojen toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista mukaan lukien varautumistoimenpiteet ja niistä aiheutuvat kustannukset.

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

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

2) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

4 luku

Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

4 §

Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskykytestit siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy 1 ja 2 momentissa tarkoitettut valmiussuunnitelmat suomalaisen aluksen osalta.

6 §

Menettelytapaohjekirja

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

8 §

Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitettun todistuskirjan suomalaiselle alukselle edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto

voi antaa todistuskirjan ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

3 §

Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisen aluksen osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella liikennöivän aluksen jätevesisäiliön rakenteesta ja muista ominaisuuksista.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

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

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei sovelleta:

1) kiinteän jätteen poistamiseen aluksesta, kun se on välttämätöntä aluksen tai aluksella olevien turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä;

2) vahingossa tapahtuneeseen kiinteän jätteen häviämiseen, joka johtuu aluksen tai sen laitteiden vaurioitumisesta, edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet on toteutettu ennen vaurion tapahtumista ja sen jälkeen vahingossa tapahtuvan häviämisen ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi;

3) kalastusvälineiden poistamiseen aluksesta meriympäristön suojelun tai aluksen tai sen miehistön turvallisuuden vuoksi; tai

4) vahingossa tapahtuneeseen kalastusvälineiden häviämiseen edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet on toteutettu tällaisen häviämisen ehkäisemiseksi.

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

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan, tai aluksella, jonka bruttovetoisuus on alle 400, aluksen laivapäiväkirjaan.

Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella vahingossa tapahtuneesta kalastusvälineiden häviämisestä tai poistamisesta, josta aiheutuu huomattava uhka meriympäristölle tai merenkululle, on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Silloin, kun häviäminen tai poistaminen tapahtuu suomalaiselta alukselta toisen rantavaltion lainkäyttövallan piiriin kuuluvilla vesillä, ilmoitus on tehtävä myös kyseiselle rantavaltiolle.

3 §

Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoitettava kyltti

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyt kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti laaditaan aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

4 §

Aluksen jätehuoltosuunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljetamaan vähintään 15 henkilöä, ja kiinteillä tai kelluvilla alustoilla, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden vähentämiseksi ja käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Sama koskee päiväkirjaa niiden alusten osalta, joiden bruttovetoisuus on alle 400. Toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

6 §

IAPP-todistuskirja

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

14 a §

Toimivaltainen viranomainen

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

14 b §

Kansallinen akkreditointielin

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

3 §

IEE-todistuskirja

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

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

3 §

Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä säädetään.

4 §

Vapautus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamista koskevan vapautuksen alukselle, joka on säännöllisessä liikenteessä siten, että se liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Vapautus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Vapautus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee.

HE 3/2017 vp

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan unionin komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

5 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä 1 §:n 3 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä olla jättämättä jätteitä satamaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös si-
sävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

13 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Rangaistussäännökset

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

3 a) 2 a luvun 1 §:n 1 momentin STS-siirroille osoitettuja alueita, 2 §:n 1 momentin STS-siirtosuunnitelmaa, 3 §:n 1–3 momentin ennakoilmoitusvelvollisuutta ja 4 §:n STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevia pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

8 a) meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 8–12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,

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

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

HE 3/2017 vp

Helsingissä 2 päivänä helmikuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN LIITTYVÄN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN LIITTEESEEN

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.186(59)

RESOLUTION MEPC.186(59)

Annettu 17 päivänä heinäkuuta 2009

Adopted on 17 July 2009

(Uuden 8 luvun lisääminen Marpol-yleissopimuksen I liitteeseen ja siitä johtuvat muutokset IOPP-todistuskirjan liitteeseen, kaava B)

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean (jäljempänä ”komitea”) tehtäviä,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä ”vuoden 1973 yleissopimus”) 16 artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä ”vuoden 1978 pöytäkirja”) VI artiklan, joissa yhdessä määritellään vuoden 1978 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopimukseen sellaisena, kuin se on muutettuna vuoden 1978 pöytäkirjalla (Marpol 73/78),

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the “1973 Convention”) and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the “1978 Protocol”) which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

ON KÄSITELLYT MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen muutosehdotuksia,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78

muutokset, jotka koskevat uuden 8 luvun lisäämistä ja siitä johtuvia muutoksia IOPP-todistuskirjan liitteeseen, kaava B, ja joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2. PÄÄTTÄÄ vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2010, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3. KEHOTTAA sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4. PYYTÄÄ pääsihteeria vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille Marpol 73/78 –yleissopimuksen sopimuspuolille, ja

5. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeria toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia Marpol 73/78 -yleissopimuksessa.

concerning the addition of a new chapter 8 and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

LIITE

(Uuden 8 luvun lisääminen Marpol-yleissopimuksen I liitteeseen ja siitä johtuvat muutokset IOPP-todistuskirjan liitteeseen, kaava B)

1 Lisätään uusi 8 luku:

”8 LUKU – PILAANTUMISEN EHKÄISEMINEN ÖLJYSÄILIÖALUSTEN VÄ-

ANNEX

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL and Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

1 A new chapter 8 is added:

“CHAPTER 8 – PREVENTION OF POLLUTION DURING TRANSFER OF

**LILLÄ MERELLÄ TAPAHTUVAN ÖL-
JYLASTIN SIIRTÄMISEN AIKANA**

**OIL CARGO BETWEEN OIL TANKERS
AT SEA**

40 sääntö

Regulation 40

Soveltamisala

Scope of application

1 Tämän luvun säännöt koskevat öljysäiliö-
aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään
150, joita käytetään öljysäiliöalusten väliseen
öljylastin siirtoon merellä (STS-siirrot) ja joi-
den STS-siirrot suoritetaan 1 päivänä huhti-
kuuta 2012 tai sen jälkeen. Sellaisissa STS-
siirroissa, jotka suoritetaan ennen mainittua
päivämäärää mutta sen jälkeen, kun hallinto
on hyväksynyt 41 säännön 1 kappaleessa
vaaditun STS-siirtosuunnitelman, on kuiten-
kin noudatettava STS-siirtosuunnitelmaa siinä
määrin kuin mahdollista.

1 The regulations contained in this chapter
apply to oil tankers of 150 gross tonnage and
above engaged in the transfer of oil cargo be-
tween oil tankers at sea (STS operations) and
their STS operations conducted on or after 1
April 2012. However, STS operations con-
ducted before that date but after the approval
of the Administration of STS operations Plan
required under regulation 41.1 shall be in ac-
cordance with the STS operations Plan as far
as possible.

2 Tämän luvun säännöt eivät koske öljynsiir-
totoimenpiteitä, jotka liittyvät kiinteisiin tai
kelluviin alustoihin mukaan lukien porauslau-
tat, rannikon ulkopuolella tapahtuvassa öljyn-
tuotannossa ja -varastoinnissa käytettävät kel-
luvat tuotanto-, varastointi- ja purkuyksiköt
(FPSO) sekä rannikon ulkopuolella tapahtu-
vassa tuotetun öljyn varastoinnissa käytettä-
vät kelluvat varastointiyksiköt (FSU)¹.

2 The regulations contained in this chapter
shall not apply to oil transfer operations as-
sociated with fixed or floating platforms in-
cluding drilling rigs; floating production,
storage and offloading facilities (FPSOs)
used for the offshore production and storage
of oil; and floating storage units (FSUs) used
for the offshore storage of produced oil¹.

3 Tämän luvun säännöt eivät koske alusten
polttoaineentäydennystoimintaa.

3 The regulations contained in this chapter
shall not apply to bunkering operations.

4 Tämän luvun säännöt eivät koske sellaisia
STS-siirtoja, jotka ovat tarpeen aluksen tur-
vallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen
pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suorite-
taan tiettyjen pilaantumistapahtumien torju-
miseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheut-
taman vahingon vähentäminen.

4 The regulations contained in this chapter
shall not apply to STS operations necessary
for the purpose of securing the safety of a
ship or saving life at sea, or for combating
specific pollution incidents in order to mini-
mize the damage from pollution.

5 Tämän luvun säännöt eivät koske sellaisia
STS-siirtoja, joissa jompikumpi aluksista on
sota-alus sotalaivaston apualus tai muu alus,
joka on valtion omistuksessa tai liikennöimä
ja jota käytetään kyseisenä ajankohtana vain

5 The regulations contained in this chapter
shall not apply to STS operations where ei-
ther of the ships involved is a warship, naval
auxiliary or other ship owned or operated by
a State and used, for the time being, only on

¹ Marpol-yleissopimuksen tarkistetun I liitteen 7 luku (pääöslauselma MEPC.117(52)) sekä Yhdisty-
neiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 56 artikla koskevat ja käsittelevät näitä toimenpiteitä.
Revised Annex I of MARPOL, chapter 7 (resolution MEPC.117(52)) and UNCLOS article 56 are ap-
plicable and address these operations.

valtion ei-kaupallisiin tarkoituksiin. Jokaisen valtion on kuitenkin varmistettava ryhtymällä asianmukaisiin toimenpiteisiin, jotka eivät vaikeuta tai huononna tällaisten alusten toimintaa tai toimintakykyä, että STS-siirrot suoritetaan tämän luvun mukaisella tavalla siinä määrin kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

41 sääntö

Yleiset turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevat säännöt

1 Jokaisessa STS-siirtoihin käytettävässä öljysäiliöaluksessa on oltava suunnitelma, jossa määrätään STS-siirron suorittamistavasta (STS-siirtosuunnitelma), viimeistään ensimmäisenä vuosi-, väli- tai uusintakatsastuspäivänä, joka toimitetaan 1 päivänä tammikuuta 2011 tai sen jälkeen. Öljysäiliöaluksen STS-siirtosuunnitelman on oltava hallinnon hyväksymä. STS-siirtosuunnitelma laaditaan aluksen työkielellä.

2 STS-siirtosuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon järjestön määrittelemissä STS-siirtojen parhaita käytäntöjä koskevissa ohjeissa annetut tiedot². STS-siirtosuunnitelma voidaan sisällyttää ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, IX luvussa vaadittavaan olemassa olevaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään, jos tämä vaatimus koskee kyseistä öljysäiliöalusta.

3 Jokaisen öljysäiliöaluksen, jota tämä luku koskee ja jota käytetään STS-siirtoihin, on noudatettava STS-siirtosuunnitelmaansa.

4 STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevalla henkilöllä on oltava pätevyys kaikkien asiaankuuluvien tehtävien suorittamiseen, ottaen huomioon järjestön määrittelemissä

government non-commercial service. However, each State shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships that the STS operations are conducted in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this chapter.

Regulation 41

General Rules on safety and environmental protection

1 Any oil tanker involved in STS operations shall carry on board a Plan prescribing how to conduct STS operations (STS operations Plan) not later than the date of the first annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out on or after 1 January 2011. Each oil tanker's STS operations Plan shall be approved by the Administration. The STS operations Plan shall be written in the working language of the ship.

2 The STS operations Plan shall be developed taking into account the information contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization². The STS operations Plan may be incorporated into an existing Safety Management System required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, if that requirement is applicable to the oil tanker in question.

3 Any oil tanker subject to this chapter and engaged in STS operations shall comply with its STS operations Plan.

4 The person in overall advisory control of STS operations shall be qualified to perform all relevant duties, taking into account the qualifications contained in the best practice

² IMO:n käsikirja öljyn aiheuttamasta pilaantumisesta, "Manual on Oil Pollution, Section I, "Prevention", sellaisena kuin se on muutettuna sekä ICS:n ja OCIMF:n opas "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", neljäs painos, 2005.

IMO's "Manual on Oil Pollution, Section I, Prevention" as amended, and the ICS and OCIMF "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", fourth edition, 2005.

STS-siirtojen parhaita käytäntöjä koskevissa ohjeissa selostetut pätevyysvaatimukset³.

5 Selostuksia⁴ STS-siirroista on säilytettävä aluksella kolmen vuoden ajan, ja niiden on oltava helposti tämän yleissopimuksen sopimuspuolen saatavilla tarkastusta varten.

42 sääntö

Ilmoittaminen

1 Jokaisen öljysäiliöaluksen, jota tämä luku koskee ja joka suunnittelee STS-siirtoa tämän yleissopimuksen sopimuspuolen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä, on ilmoitettava kyseiselle sopimuspuolelle suunnitellusta STS-siirrosta vähintään 48 tuntia ennakkoon. Jos poikkeustapauksessa kaikkia 2 kappaleessa määriteltyjä tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennakkoon, öljylastia tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava tämän yleissopimuksen sopimuspuolelle vähintään 48 tuntia ennakkoon, että STS-siirto aiotaan suorittaa, ja 2 kappaleessa määritellyt tiedot on toimitettava sopimuspuolelle niin pian kuin mahdollista.

2 Tämän säännön 1 kappaleessa määritellyn ilmoituksen⁵ on sisällettävä ainakin seuraavat seikat:

.1 STS-siirtoon osallistuvien öljysäiliöalusten nimi, lippu, kutsumerkki, IMO-numero ja arvioitu saapumisaika;

guidelines for STS operations identified by the Organization³.

5 Records⁴ of STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the present Convention.

Regulation 42

Notification

1 Each oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea, or the exclusive economic zone of a Party to the present Convention shall notify that Party not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations. Where, in an exceptional case, all of the information specified in paragraph 2 is not available not less than 48 hours in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the present Convention, not less than 48 hours in advance that an STS operation will occur and the information specified in paragraph 2 shall be provided to the Party at the earliest opportunity.

2 The notification specified in paragraph 1 of this regulation⁵ shall include at least the following:

.1 name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;

³ IMon käsikirja öljyn aiheuttamasta pilaantumisesta, "Manual on Oil Pollution, Section I, "Prevention", sellaisena kuin se on muutettuna sekä ICS:n ja OCIMF:n opas "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", neljäs painos, 2005.

IMO's "Manual on Oil Pollution, Section I, Prevention" as amended, and the ICS and OCIMF "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", fourth edition, 2005.

⁴ Marpol-yleissopimuksen tarkistetun I liitteen 3 ja 4 luku (päättölauselma MEPC.117(52)); vaatimukset polttoaineentäydennys- ja öljylastinsiirtotoimenpiteiden kirjaamisesta öljypäiväkirjaan sekä STS-siirtosuunnitelmassa vaaditut selostukset.

Revised Annex I of MARPOL chapters 3 and 4 (resolution MEPC.117(52)); requirements for recording bunkering and oil cargo transfer operations in the Oil Record Book, and any records required by the STS operations Plan.

⁵ Kansallinen operatiivinen yhteystaho, joka on mainittu 31 päivänä joulukuuta 2007 tehdyssä asiakirjassa MSC-MEPC.6/Circ.4, tai sen myöhemmissä muutoksissa.

The national operational contact point as listed in document MSC-MEPC.6/Circ.4 of 31 December 2007 or its subsequent amendments.

HE 3/2017 vp

.2 suunnitellun STS-siirron alkamispäivämäärä, kellonaika ja maantieteellinen sijainti;	.2 date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;
.3 suoritetaanko STS-siirto ankkurissa vai kullussa;	.3 whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;
.4 öljytyyppi ja -määrä;	.4 oil type and quantity;
.5 STS-siirron suunniteltu kesto;	.5 planned duration of the STS operations;
.6 tiedot STS-siirron palveluntarjoajasta tai kokonaisvalvontavastuussa olevasta henkilöstä sekä yhteystiedot, ja	.6 identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and
.7 vahvistus siitä, että öljysäiliöaluksella on 41 säännön vaatimukset täyttävä STS-siirtosuunnitelma.	.7 confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41.
3 Jos öljysäiliöaluksen arvioitu saapumisaika STS-siirron suorituspaikkaan tai -alueelle muuttuu yli kuudella tunnilla, kyseisen öljysäiliöaluksen päällikön, omistajan tai edustajan on ilmoitettava tarkistettu arvioitu saapumisaika tämän yleissopimuksen sopimuspuolelle siten, kuin tämän säännön 1 kappaleessa määritellään.”	3 If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location or area for the STS operations changes by more than six hours, the master, owner or agent of that oil tanker shall provide a revised estimated time of arrival to the Party to the present Convention specified in paragraph 1 of this regulation.”
<i>2 Lisätään uusi 8A kohta Selostukseen öljysäiliöalusten rakenteesta ja varustuksesta, kaava B, seuraavasti:</i>	<i>2 In the Record of Construction and Equipment for Oil Tankers, Form B, new section 8A is added as follows:</i>
”8A Öljynsiirtotoimenpiteet merellä aluksesta alukseen (41 sääntö)	“8A Ship-to-ship oil transfer operations at sea (regulation 41)
8A.1 Öljysäiliöaluksessa on 41 säännön mukainen STS-siirtosuunnitelma.”	8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with regulation 41.”

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.187(59)

Annettu 17 päivänä heinäkuuta 2009

(Muutokset Marpol-yleissopimuksen I liitteen 1, 12, 13, 17 ja 38 sääntöön, IOPP-todistuskirjan liitteeseen ja öljypäiväkirjan I ja II osaan)

**MERIYMPÄRISTÖN
JELUKOMITEA**, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean (jäljempänä ”komitea”) tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä ”vuoden 1973 yleissopimus”) 16 artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä ”vuoden 1978 pöytäkirja”) VI artiklan, joissa yhdessä määritellään vuoden 1978 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopimukseen sellaisena, kuin se on muutettuna vuoden 1978 pöytäkirjalla (Marpol 73/78),

ON KÄSITELLYT Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen muutosehdotuksia,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen muutokset, jotka koskevat 1, 12, 13, 17 ja 38 sääntöä, IOPP-todistuskirjan liitteettä ja öljypäiväkirjan I ja II osaa, ja joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2. PÄÄTTÄÄ vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta

RESOLUTION MEPC.187(59)

Adopted on 17 July 2009

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the “1973 Convention”) and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the “1978 Protocol”) which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning regulations 1, 12, 13, 17 and 38 and the Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless prior, to

2010, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3. KEHOTTAA sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4. PYYTÄÄ pääsihteerä vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille sopimuspuolille Marpol 73/78 - yleissopimuksessa, ja

5. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteerä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia Marpol 73/78 - yleissopimuksessa.

that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

LIITE

ANNEX

MUUTOKSET MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN I LIITTEESEEN

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

(Muutokset Marpol-yleissopimuksen I liitteen 1, 12, 13, 17 ja 38 sääntöön, IOPP-todistuskirjan liitteeseen ja öljypäiväkirjan I ja II osaan)

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

Liite 1

Annex 1

MUUTOKSET MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN I LIITTEEN 1, 12, 13, 17 JA 38 SÄÄNTÖÖN

AMENDMENTS TO REGULATIONS 1, 12, 13, 17 AND 38 OF MARPOL ANNEX I

1 sääntö

Regulation 1

Määritelmät

Definitions

1 Lisätään nykyisen .30 kappaleen perään

1 The following new subparagraphs .31, .32,

HE 3/2017 vp

uudet kappaleet .31, .32, .33 ja .34 seuraavasti:

“.31 Öljyjäte (liete) tarkoittaa aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyneitä jätteöljytuotteita, joihin lukeutuvat esimerkiksi pää- tai apukoneiston poltto- tai voiteluöljyn puhdistamisen seurauksena syntyvät jätteöljyt, öljynsuodatuslaitteiden erottama jätteöljy, vuotoastioihin kertynyt jätteöljy sekä hydraulijä ja voiteluöljyjätteet.

.32 Öljyjäte- (liete) -säiliö tarkoittaa säiliötä, jossa säilytetään öljyjätettä (lietettä) ja josta liete voidaan poistaa suoraan normitettua yhdistelaippaa käyttämällä tai jollakin muulla hyväksytyllä poistomenetelmällä.

.33 Öljypitoinen pilssivesi tarkoittaa vettä, joka esimerkiksi koneistotilojen vuodoista tai huoltotöistä johtuen saattaa olla öljyn saastuttamaa. Kaikkea pilssivesijärjestelmään, pilssikaivo, pilssiputkisto, kaksoispohjatankin katto tai pilssivesisäiliöt mukaan lukien, joutuvaa nestettä pidetään öljypitoisena pilssivetenä.

.34 Öljypitoisen pilssiveden keräilyssäiliö tarkoittaa säiliötä, johon kerätään öljypitoista pilssivettä ennen sen tyhjentämistä, siirtämistä tai hävittämistä.”

12 sääntö

Öljyjäte- (liete) -säiliöt

2 Muutetaan 1 kappaletta seuraavasti:

"1 Jokaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee olla koneiston tyyppi ja matkan pituus huomioon ottaen yksi tai useampi tilavuudeltaan riittävä säiliö, joka pystyy vastaanottamaan sellaiset öljyjätteet (lietteet), joita ei muuten pystytä hävittämään tämän liitteen vaatimusten mukaisesti."

3 Lisätään nykyisen 1 kappaleen perään uusi 2 kappale seuraavasti:

"2 Öljyjäte (liete) voidaan poistaa suoraan öljy-

.33 and .34 are added after existing subparagraph .30:

“.31 Oil residue (sludge) means the residual waste oil products generated during the normal operation of a ship such as those resulting from the purification of fuel or lubricating oil for main or auxiliary machinery, separated waste oil from oil filtering equipment, waste oil collected in drip trays, and waste hydraulic and lubricating oils.

.32 Oil residue (sludge) tank means a tank which holds oil residue (sludge) from which sludge may be disposed directly through the standard discharge connection or any other approved means of disposal.

.33 Oily bilge water means water which may be contaminated by oil resulting from things such as leakage or maintenance work in machinery spaces. Any liquid entering the bilge system including bilge wells, bilge piping, tank top or bilge holding tanks is considered oily bilge water.

.34 Oily bilge water holding tank means a tank collecting oily bilge water prior to its discharge, transfer or disposal.”

Regulation 12

Tanks for oil residues (sludge)

2 Paragraph 1 is amended to read as follows:

“1 Every ship of 400 gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex.”

3 The following new paragraph 2 is inserted, after the existing paragraph 1:

“2 Oil residue (sludge) may be disposed of

öljyjäte- (liete) -säiliö(i)stä käyttämällä 13 säännössä tarkoitettua normitettua yhdistelaippaa laituriliitintä varten, tai jollakin muulla hyväksytyllä poistomenetelmällä. Öljyjäte- (liete) -säiliö(t):

.1 on varustettava poistamiseen tarkoitettulla pumpulla, jolla pystytään imemään öljyjäte- (liete) -säiliö(i)stä, ja

.2 eivät saa sisältää tyhjennysliitäntöjä pilssivesijärjestelmään, öljypitoisen pilssiveden jätevesisäiliöön tai -säiliöihin, kaksoispohjatan-
kin kattoon tai öljypitoisen veden erottimiin, paitsi siinä tapauksessa, että säiliöt on varustettu öljypitoisen pilssiveden jätevesisäiliöön tai pilssikaivoon johtavilla tyhjennysaukoilla, joissa on käsikäyttöiset, itsestäänsulkeutuvat venttiilit sekä järjestelyt erottuneen veden silmämääräiseen seuraamiseen, tai muilla järjestelyillä edellyttäen, että tällainen järjestely ei ole suoraan yhteydessä pilssiputkistojärjestelmään."

4 Numeroidaan nykyinen 2 ja 3 kappale kappaleiksi 3 ja 4.

12, 13, 17 ja 38 sääntö

5 Korvataan sana "liete" sanoilla "öljyjäte (liete)" 12 säännön 2 kappaleessa, 13 säännössä, 17 säännön 2 kappaleen 3 kohdassa, 38 säännön 2 kappaleessa ja 38 säännön 7 kappaleessa.

6 Poistetaan 17 säännön 2 kappaleen 3 kohdasta sanat "ja muiden öljyjätteiden".

directly from the oil residue (sludge) tank(s) through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or any other approved means of disposal. The oil residue (sludge) tank(s):

.1 shall be provided with a designated pump for disposal that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s); and

.2 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators except that the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water, that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement, provided such arrangement does not connect directly to the bilge piping system."

4 Existing paragraphs 2 and 3 are renumbered 3 and 4, respectively.

Regulations 12, 13, 17 and 38

5 The word "sludge" in regulations 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 and 38.7 is replaced by the words "oil residue (sludge)".

6 The words "and other oil residues" in regulation 17.2.3 are deleted.

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.200(62)

Annettu 15 päivänä heinäkuuta 2011

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN LIITTYVÄN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN LIITTEESEEN

(Erityisalue määräykset ja Itämeren nimeäminen erityisalueeksi Marpol-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean (jäljempänä ”komitea”) tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä ”vuoden 1973 yleissopimus”) 16 artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä ”vuoden 1978 pöytäkirja”) VI artiklan, joissa yhdessä määritellään vuoden 1978 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopimukseen sellaisena, kuin se on muutettuna vuoden 1978 pöytäkirjalla (Marpol 73/78),

ON KÄSITELLYT MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen muutosehdotuksia,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti muutokset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen, jonka teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

RESOLUTION MEPC.200(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Special Area Provisions and the Designation of the Baltic Sea as a Special Area under MARPOL Annex IV)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex IV of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. PÄÄTTÄÄ vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2012, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3. KEHOTTA sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4. PYYTÄÄ pääsihteerää vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille sopimuspuolille Marpol 73/78 - yleissopimuksessa;

5. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteerää toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia Marpol 73/78 - yleissopimuksessa.

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

LIITE

MUUTOKSET MARPOL- YLEISSOPIMUKSEN IV LIITTEeseen

1 Lisätään 1 sääntöön uudet 5a, 7a ja 7b kappaleet:

"5a Erityisalue tarkoittaa merialuetta jossa, tunnustetuista teknisistä syistä, liittyen sen oseanografiseen ja ekologiseen luonteeseen sekä liikenteen erikoiseen luonteeseen, erityisten pakollisten menetelmien käyttöönotto on tarpeen käymäläjäteveden aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi.

Erityisalueita ovat:

1) Itämeren alue, kuten se määritellään I liit-

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

1 New paragraphs 5bis, 7bis, and 7ter are added to regulation 1:

"5bis Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by sewage is required.

The special areas are:

1 the Baltic Sea area as defined in regulation

HE 3/2017 vp

teessä olevan 1 säännön 11 kappaleen 2 kohdassa ja	1.11.2 of Annex I; and
2) kaikki muut merialueet, jotka järjestö nimeää erityisalueiksi erityisalueiden nimeämisperusteiden ja -menettelyjen mukaisesti ⁶ aluksista tulevan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen estämiseksi.	.2 any other sea area designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of special areas with ⁶ respect to prevention of pollution by sewage from ships.
7a <i>Matkustaja</i> tarkoittaa jokaista muuta henkilöä kuin	7bis A <i>passenger</i> means every person other than:
1) aluksen päällikköä ja miehistön jäseniä ja muita, missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä ja	.1 the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and
2) yhtä vuotta nuorempia lapsia.	.2 a child under one year of age.
7b <i>Matkustaja-alus</i> tarkoittaa alusta, joka kuljettaa enemmän kuin kaksitoista matkustajaa.	7ter A <i>passenger ship</i> means a ship which carries more than twelve passengers.
11 säännön 3 kappaleen soveltamiseksi <i>uusi matkustaja-alus</i> on matkustaja-alus:	For the application of regulation 11.3, a <i>new passenger ship</i> is a passenger ship:
1) jonka rakennussopimus on tehty, tai rakennussopimuksen puuttuessa, jonka köli on laskettu tai joka on samankaltaisessa rakennusvaiheessa 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen, tai	.1 for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in a similar stage of construction, on or after 1 January 2016; or
2) jonka luovutus tapahtuu vähintään kaksi vuotta 1 tammikuuta 2016 jälkeen.	.2 the delivery of which is two years or more after 1 January 2016.
<i>Olemassa oleva matkustaja-alus</i> on matkustaja-alus, joka ei ole uusi matkustaja-alus."	<i>An existing passenger ship</i> is a passenger ship which is not a new passenger ship."
2 Lisätään 9 sääntöön <i>uusi 2 kappale</i> :	2 <i>New paragraph 2 is added to regulation 9:</i>
"2 Poiketen 1 kappaleen määräyksistä jokainen matkustaja-alus, jolta 2 säännön mukaisesti vaaditaan tämän liitteen määräysten noudattamista ja johon sovelletaan 11 säännön 3 kappaletta aluksen ollessa erityisalueella, on varustettava jollakin seuraavista käymäläjätevesijärjestelmistä:	"2 By derogation from paragraph 1, every passenger ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex, and for which regulation 11.3 applies while in a special area, shall be equipped with one of the following sewage systems:

⁶ Ks. IMO:n päätöslauselma A.927(22), ohjeet erityisalueiden nimeämiseen Marpol 73/78 -yleissopimuksen mukaisesti ja ohjeet erityisten herkkien merialueiden tunnistamiseen ja nimeämiseen

Refer to Assembly resolution A.927(22), Guidelines for the designation of special areas under MARPOL 73/78 and guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas.

1) käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, jolla on hallinnon tyyppihyväksyntä; tyyppihyväksynnästä päätettäessä otetaan huomioon järjestön laatimat standardit ja testausmenetelmät⁷, tai

2) jätevesisäiliö, jolla on hallintoa tyydyttävä tilavuus, jotta kaikki käymäläjätevesi pystytään säilyttämään aluksella, ottaen huomioon aluksen liikenteen, sillä olevien henkilöiden lukumäärän ja muut vaikuttavat tekijät. Jätevesisäiliö on rakennettava hallintoa tyydyttävällä tavalla ja sen sisällön määrä on voitava tarkistaa silmämääräisesti.”

3 Korvataan 11 sääntö seuraavasti:

11 sääntö

Käymäläjäteveden tyhjentäminen

"A Käymäläjäteveden tyhjentäminen muista kuin matkustaja-aluksista kaikilla alueilla ja käymäläjäteveden tyhjentäminen matkustaja-aluksista erityisalueiden ulkopuolella

1 Tämän liitteen 3 säännössä mainituin poikkeuksin käymäläjäteveden tyhjentäminen mereen on kielletty, paitsi milloin:

1) alus tyhjentää, käyttäen hallinnon tämän liitteen 9 säännön 1 kappaleen 2 kohdan mukaisesti hyväksymää järjestelmää, hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevettä etäämpänä kuin kolmen meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, tai käymäläjätevettä, jota ei ole hienonnettu tai desinfioitu, etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, sillä ehdolla, että missään tapauksessa käymäläjätevettä, jota on varastoitu jätevesisäiliössä tai käymäläjätevettä, joka on peräisin eläviä eläimiä sisältävistä tiloista, ei tyhjennetä hetkessä, vaan kohtuullisella no-

.1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization⁷, or

.2 a holding tank of the capacity to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage, having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents."

3 Regulation 11 is replaced by the following:

Regulation 11

Discharge of sewage

"A Discharge of sewage from ships other than passenger ships in all areas and discharge of sewage from passenger ships outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

.1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that, in any case, the sewage that has been stored in holding tanks, or sewage originating from spaces containing living animals, shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and

⁷ Ks. käymäläjätevesilaitteistojen jätevesinormien ja suorituskykytestien toteuttamista koskevat ohjeet [luonnos 2012], jotka järjestön alainen meriympäristön suojelukomitea on hyväksynyt [päättöslauselmalla MEPC....].

Refer to the [draft 2012] Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by [resolution MEPC....].

peudella, kun alus on kulussa ja kulkee vähintään neljän solmun nopeudella. Tyhjennysnopeuden, jonka tulee perustua järjestön kehittämiin normeihin, tulee olla hallinnon hyväksymä⁸ tai

2) aluksella on toiminnassa hyväksytty käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, jonka hallinto on todennut täyttävän tämän liitteen 9 säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettujen toiminnallisten vaatimukset, eikä poistovesi muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita tai aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä.

2 Edellä 1 kappaleessa olevia määräyksiä ei sovelleta aluksiin, jotka toimivat tietyn valtion lainkäyttövallassa olevalla vesialueella, eikä muista valtioista käyviin vesialuksiin, kun ne ovat tällä vesialueella ja tyhjentävät käymäläjätevettä noudattaen lievempiä vaatimuksia, joita tämä valtio saa antaa.

B Käymäläjäteveden tyhjentäminen matkustaja-aluksista erityisalueella

3 Tämän liitteen 3 säännössä mainituin poikkeuksin käymäläjäteveden tyhjentäminen matkustaja-aluksesta on kielletty erityisalueella

a) uusien matkustaja-alusten osalta 1 tammi-kuuta 2016 ja sen jälkeen, ellei 12a säännön 2 kappaleessa toisin määrätä, ja

b) olemassa olevien alusten osalta 1 tammi-kuuta 2018 ja sen jälkeen, ellei 12a säännön 2 kappaleessa toisin määrätä,

paitsi milloin seuraavat ehdot täyttyvät:

aluksella on toiminnassa hyväksytty käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, jonka hallinto on todennut täyttävän tämän liitteen 9 säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettujen toiminnallisten vaatimukset, eikä poistovesi

proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization⁸ or

.2 the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.1.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

B Discharge of sewage from passenger ships within a special area

3 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area shall be prohibited:

a) for new passenger ships on, or after 1 January 2016, subject to regulation 12bis, subparagraph 2; and

b) for existing passenger ships on, or after 1 January 2018, subject to regulation 12bis, subparagraph 2,

except when the following conditions are satisfied:

the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not pro-

⁸ Ks. suositus alusten käsittelemättömän käymäläjäteveden tyhjennysnopeutta koskevista normeista, jonka järjestön alainen meriympäristön suojelukomitea on hyväksynyt päätöslauselmalla MEPC.157(55).

Refer to the Recommendation on standards for the rate of discharge of untreated sewage from ships adopted by the Marine Environmental Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.157(55).

muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita tai aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä.

C Yleiset vaatimukset

4 Jos käymäläjätevettä sekoitetaan sellaisten jätteiden tai jäteveden kanssa, jotka kuuluvat Marpol-yleissopimuksen muiden liitteiden soveltamisalaan, asianomaisten liitteiden vaatimukset on täytettävä tämän liitteen vaatimusten lisäksi."

4 Lisätään uusi 12a sääntö seuraavasti:

"12a Vastaanottolaitteistot matkustajaluksille erityisalueilla

1) Jokainen sopimuspuoli, jonka rantaviiva rajoittuu erityisalueeseen, ryhtyy toimiin varmistaakseen, että

1) erityisalueella sijaitsevilla matkustajaluksien käyttämissä satamissa ja terminaalissa on laitteistot käymäläjäteveden vastaanottoa varten;

2) laitteistot ovat asianmukaiset ja täyttävät näiden matkustajaluksien tarpeet, ja

3) laitteistoja käytetään siten, että näille matkustajaluksille ei aiheuteta tarpeetonta viivytystä.

2) Jokaisen asianosaisen sopimuspuolen hallituksen on tiedotettava järjestölle toimenpiteet, joihin se on ryhtynyt tämän säännön 1 kappaleen perusteella. Saatuaan riittävän määrän 1 kappaleen mukaisia tietoja järjestön on asetettava päivämäärä, josta lukien 11 säännön 3 kappaleen vaatimukset kyseisen alueen osalta tulevat voimaan. Järjestön on tiedotettava kaikille sopimuspuolille näin asetetusta päivämäärästä vähintään kaksitoista kuukautta ennen kyseistä päivämäärää. Ennen kuin päivämäärä on näin asetettu, alusten on erityisalueella liikennöidessään noudatettava tämän liitteen 11 säännön 1 kappaleen vaatimuksia."

duce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

C General requirements

4 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of MARPOL, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex."

4 New regulation 12bis is added as follows:

"12bis Reception facilities for passenger ships in Special Areas

.1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that:

.1 facilities for the reception of sewage are provided in ports and terminals which are in a special area and which are used by passenger ships;

.2 the facilities are adequate to meet the needs of those passenger ships; and

.3 the facilities are operated so as not to cause undue delay to those passenger ships.

.2 The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph .1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications in accordance with subparagraph .1 the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 11.3 in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulation 11.1 of this Annex."

**MUUTOKSET KANSAINVÄLISEN TODISTUSKIRJAN
KAAVAAN KÄYMÄLÄJÄTEVEDEN AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN
EHKÄISEMISESTÄ**

1 Lisätään "Aluksen tiedot" -otsikon alle seuraava teksti:

Aluksen tyyppi 11 säännön 3 kappaleen soveltamista varten:*

Uusi/Olemassa oleva matkustaja-alus

Muu kuin matkustaja-alus

2 Muutetaan *1.1.kappale seuraavasti:

*1.1. Käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kuvaus:

Käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tyyppi

Valmistajan nimi

Hallinto on vahvistanut, että käymäläjäteveden käsittelylaitteisto kykenee saavuttamaan päätöslauselman MEPC.2(VI) mukaiset jätevesinormit.

Hallinto on vahvistanut, että käymäläjäteveden käsittelylaitteisto kykenee saavuttamaan päätöslauselman MEPC.159(55) mukaiset jätevesinormit.

Hallinto on vahvistanut, että käymäläjäteveden käsittelylaitteisto kykenee saavuttamaan [pätöslauselman MEPC.....] mukaiset jätevesinormit. §

* Tarpeeton ylipyhitään

§ MEPC-pätöslauselman numero lisätään, kun meriympäristön suojelukomitea on tulevassa kokouksessa hyväksynyt normit.

**AMENDMENTS TO THE
FORM OF INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION
CERTIFICATE**

1 *The following text is added under the heading "Particulars of ship":*

Type of ship for the application of regulation 11.3: *

New/Existing passenger ship

Ship other than a passenger ship

2 *Amend paragraph * 1.1. to read as follows:*

* 1.1. Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in [resolution MEPC....]. §

* Delete as appropriate.

§ The number of the MEPC resolution will be inserted when the standards have been adopted by the MEPC at a future session.

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.201(62)

Annettu 15 päivänä heinäkuuta 2011

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN LIITTYVÄN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN LIITTEESEEN

(Marpol-yleissopimuksen tarkistettu V liite)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean (jäljempänä ”komitea”) tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä ”vuoden 1973 yleissopimus”) 16 artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä ”vuoden 1978 pöytäkirja”) VI artiklan, joissa yhdessä määritellään vuoden 1978 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopimukseen sellaisena, kuin se on muutettuna vuoden 1978 pöytäkirjalla (Marpol 73/78),

ON KÄSITELLYT Marpol 73/78 - yleissopimuksen V liitteen muutosehdotuksia,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti muutokset Marpol 73/78 - yleissopimuksen V liitteeseen, jonka teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2. PÄÄTTÄÄ vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakoh-

RESOLUTION MEPC.201(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised MARPOL Annex V)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that

dan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2012, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3. KEHOTTAA sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4. PYYTÄÄ pääsihteerii vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille sopimuspuolille Marpol 73/78 - yleissopimuksessa;

5. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteerii toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia Marpol 73/78 - yleissopimuksessa.

the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

LIITE

ANNEX

**TARKISTETTU MARPOL-
YLEISSOPIMUKSEN V LIITE**

REVISED MARPOL ANNEX V

ALUSTEN KIINTEÄN JÄTTEEN AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

1 sääntö

Regulation 1

Määritelmät

Definitions

Tässä liitteessä:

For the purposes of this Annex:

1. ”*Eläinten ruhot*” tarkoittavat sellaisten eläinten ruumiita, jotka kuljetetaan aluksella lastina ja jotka kuolevat tai lopetetaan matkan aikana.

1 *Animal carcasses* means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.

2. ”*Lastijäämät*” tarkoittavat sellaisen lastin jäämiä, jotka eivät kuulu tämän yleissopimuksen muiden liitteiden soveltamisalaan ja jotka jäävät kannelle tai ruumaan lastaamisen tai purkamisen jälkeen, ja joihin kuuluvat myös lastauksen ja purkamisen ylijäämä joko märkänä tai kuivana tai pesuveteen sekoitetuna, mutta ne eivät tarkoita lastipölyä, joka jää kannelle lakaisemisen jälkeen, eivätkä aluksen ulkopinnoilla olevaa pölyä.

3. ”*Ruokaöljy*” tarkoittaa mitä tahansa syötävää öljyä tai eläinrasvaa, jota käytetään tai on tarkoitus käyttää ruoan valmistukseen tai kypsentämiseen, mutta se ei tarkoita ruokaa, joka valmistetaan tätä öljyä käyttäen.

4. ”*Kotitalousjätteet*” tarkoittavat kaikenlaisia liitteiden soveltamisalaan kuulumattomia jätteitä, joita syntyy aluksen majoitustiloissa. Talousjätevesi ei kuulu kotitalousjätteisiin.

5. ”*Kulussa*” tarkoittaa, että alus liikkuu merellä sellaisella kurssilla tai sellaisilla kursseilla, jonka tai joiden vuoksi (poikkeamiset lyhimmältä suorimmalta reitiltä mukaan luetuina) tyhjennykset siinä määrin kuin merenkulkuun liittyvistä syistä on käytännöllistä leviävät yhtä suurelle merialueelle kuin on kohtuullista ja käytännöllistä.

6. ”*Kalastusvälineet*” tarkoittavat konkreettista pyyntilaitetta tai sen osaa tai sellaista välineiden yhdistelmää, jotka sijoitetaan veden päälle, veteen tai merenpohjaan tarkoituksena pyydystää meren tai makean veden eliöitä tai hallita myöhemmin tapahtuvaa tällaisten eliöiden pyydystämistä tai pyyntiä.

7. ”*Kiinteät tai kelluvat alustat*” tarkoittavat merellä sijaitsevia kiinteitä tai kelluvia alustoja, joita käytetään merenpohjan mineraalivarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen tai avomerellä tapahtuvaan jalostukseen.

8. ”*Ruokajätteet*” tarkoittavat pilaantuneita tai pilaantumattomia elintarvikkeita, ja niihin kuuluvat hedelmät, vihannekset, maitotuotteet, siipikarjanliha, lihatuotteet ja aluksella syntyneet ruoantähteet.

2 *Cargo residues* means the remnants of any cargo which are not covered by other Annexes to the present Convention and which remain on the deck or in holds following loading or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship.

3 *Cooking oil* means any type of edible oil or animal fat used or intended to be used for the preparation or cooking of food, but does not include the food itself that is prepared using these oils.

4 *Domestic wastes* means all types of wastes not covered by other Annexes that are generated in the accommodation spaces on board the ship. Domestic wastes does not include grey water.

5 *En route* means that the ship is underway at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

6 *Fishing gear* means any physical device or part thereof or combination of items that may be placed on or in the water or on the sea-bed with the intended purpose of capturing, or controlling for subsequent capture or harvesting, marine or fresh water organisms.

7 *Fixed or floating platforms* means fixed or floating structures located at sea which are engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

8 *Food wastes* means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship.

9. ”Kiinteä jäte” tarkoittaa kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpoltouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta lukuun ottamatta tämän yleissopimuksen muissa liitteissä määritellyjä tai lueteltuja aineita. Kiinteään jätteesen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi.

10. ”Jätteenpoltouunin tuhka” tarkoittaa kiinteän jätteen polttamisesta alusten polttouuneissa syntyvää tuhkaa ja kuonaa.

11. *Lähin maa.* Käsite ”lähimmästä maasta” tarkoittaa luettuna perusviivasta, josta kyseisen alueen aluemerin lasketaan kansainvälisen oikeuden mukaisesti, kuitenkin niin, että kun on kysymys Australian koillisrannikosta, tämän liitteen sanonta ”lähimmästä maasta” tarkoittaa: siitä viivasta, joka kulkee

pisteestä 11°00' eteläistä leveyttä ja 142°08' itäistä pituutta,

jatkuen siitä pisteeseen 10°35' eteläistä leveyttä ja 141°55' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 10°00' eteläistä leveyttä ja 142°00' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 09°10' eteläistä leveyttä ja 143°52' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 09°00' eteläistä leveyttä ja 144°30' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 10°41' eteläistä leveyttä ja 145°00' itäistä pituutta,

9 *Garbage* means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

10 *Incinerator ashes* means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.

11 *Nearest land.* The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Annex, "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E

to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,

thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,

thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,

thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,

thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,

siitä pisteeseen 13°00' eteläistä leveyttä ja 145°00' itäistä pituutta,	thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
siitä pisteeseen 15°00' eteläistä leveyttä ja 146°00' itäistä pituutta,	thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
siitä pisteeseen 17°30' eteläistä leveyttä ja 147°00' itäistä pituutta,	thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
siitä pisteeseen 21°00' eteläistä leveyttä ja 152°55' itäistä pituutta,	thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
siitä pisteeseen 24°30' eteläistä leveyttä ja 154°00' itäistä pituutta,	thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
siitä Australian rannikon pisteeseen 24°42' eteläistä leveyttä ja 153°15' itäistä pituutta,	thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

12. ”Aluksen toiminnasta aiheutuvat jätteet” tarkoittavat kaikkia muiden liitteiden soveltamisalaan kuulumattomia kiinteitä jätteitä (lietteet mukaan luettuina), joita aluksella kerätään aluksen tavanomaisen huollon tai toiminnan aikana tai joita käytetään lastin ahtaamiseen ja käsittelemiseen. Aluksen toiminnasta aiheutuviin jätteisiin kuuluvat myös puhdistusaineet ja lisäaineet, jotka sisältyvät lastirouman ja ulkopintojen pesuveteen. Aluksen toiminnasta aiheutuviin jätteisiin eivät kuulu talousjätevesi, pilssivesi eivätkä muut vastaavat aluksen käytön kannalta välttämättömät päästöt ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

12 *Operational wastes* means all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes that are collected on board during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes also includes cleaning agents and additives contained in cargo hold and external wash water. Operational wastes does not include grey water, bilge water, or other similar discharges essential to the operation of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization.

13. ”Muovi” tarkoittaa kiinteää ainetta, johon sisältyy keskeisenä valmistusaineena yksi tai useampi suurimolekyylinen massapolymeeri ja joka muodostuu (muovautuu) joko polymeerin valmistuksen aikana tai valmistamalla lopputuote lämmön ja/tai paineen avulla. Muovien materiaaliominaisuudet vaihtelevat kovasta ja hauraasta pehmeään ja joustavaan. Tässä liitteessä ”kaikenlaiset muovit” tarkoittavat kaikkea sellaista kiinteää jätettä, joka muodostuu muovista tai sisältää muovia missä muodossa tahansa, mukaan lukien synteettiset köydet, synteettiset kalaverkot, muoviset jätepussit ja muovituotteista peräisin oleva jätteenpolttouunin tuhka.

13 *Plastic* means a solid material which contains as an essential ingredient one or more high molecular mass polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging from hard and brittle to soft and elastic. For the purposes of this annex, "all plastics" means all garbage that consists of or includes plastic in any form, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products.

14. ”Erityisalue” tarkoittaa merialuetta, jossa kiinteän jätteen aiheuttaman pilaantumisen

14 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its

ehkäisemiseksi on tarpeen hyväksyä pakollisia erityismenetelmiä tunnustetuista teknisistä syistä, jotka liittyvät alueen meritieteelliseen ja ekologiseen tilaan sekä alueella harjoitettavan liikenteen erityispiirteisiin.

Tässä liitteessä erityisalueet ovat Välimeren alue, Itämeren alue, Mustanmeren alue, Punaisenmeren alue, Persianlahden alue, Pohjanmeren alue, Antarktiksien alue ja Karibian laajempi alue, jotka määritellään seuraavasti:

1) ”Välimeren alue” tarkoittaa varsinaista Välimeren, siihen kuuluvat merenlahdet ja meret mukaan luettuina, siten että Välimeren ja Mustanmeren välisenä rajana on pohjoinen leveyspiiri 41° ja läntisenä rajana Gibraltarinsalmi läntisellä pituuspiirillä 5°36’.

2) ”Itämeren alue” tarkoittaa varsinaista Itämeren, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin pohjoinen leveyspiiri 57° 44,8’ Skagerrakissa.

3) ”Mustanmeren alue” tarkoittaa varsinaista Mustanmeren siten että Välimeren ja Mustanmeren välisenä rajana on pohjoinen leveyspiiri 41°.

4) ”Punaisenmeren alue” tarkoittaa varsinaista Punaisenmeren, Suezinlahti ja Akabanlahti mukaan luettuina, siten että eteläisenä rajana on Ras si Anen (12° 28,5’ N, 43° 19,6’ E) ja Husn Muradin (12° 40,4’ N, 43° 30,2’ E) välinen loksodromi.

5) ”Persianlahden alue” tarkoittaa merialuetta, joka sijaitsee Ras al Haddin (22° 30’ N, 59° 48’ E) ja Ras al Fastehin (25° 04’ N, 61° 25’ E) välisestä loksodromista luoteeseen.

6) ”Pohjanmeren alue” tarkoittaa varsinaista Pohjanmeren, siihen kuuluvat meret mukaan luettuina, jonka rajana on:

6.1) Pohjanmeri pohjoisen leveysasteen 62° eteläpuolella ja läntisen pituusasteen 4° itäpuolella;

oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required.

For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

.1 The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36’ W.

.2 The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8’ N.

.3 The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.

.4 The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 28.5’ N, 43° 19.6’ E) and Husn Murad (12° 40.4’ N, 43° 30.2’ E).

.5 The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30’ N, 59° 48’ E) and Ras al Fasteh (25° 04’ N, 61° 25’ E).

.6 The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:

.1 the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;

HE 3/2017 vp

- 6.2) Skagerrak, jonka eteläiseksi rajaksi on määritelty Skagenin itäpuolella pohjoinen leveysaste 57° 44,8'; ja .2 the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57° 44.8' N; and
- 6.3) Englannin kanaali ja sen sisääntuloväylät läntisen pituusasteen 5° itäpuolella ja pohjoisen leveysasteen 48° 30' pohjoispuolella. .3 the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48° 30' N.
- 7) ”Antarktiksena alue” tarkoittaa merialuetta leveysasteen 60° S eteläpuolella. .7 The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.
- 8) ”Karibian laajempi alue” tarkoittaa Meksikonlahtea ja varsinaista Karibianmerta, siihen kuuluvat lahdet ja meret mukaan luettuina, sekä sitä Atlantin valtameren osaa, jonka rajana on pohjoinen leveysaste 30° Floridasta itään läntiselle pituuspiirille 77°30', siitä lokodromi pohjoisen leveyspiiriin 20° ja läntisen pituuspiiriin 59° risteyskohtaan, siitä lokodromi pohjoisen leveyspiiriin 7°20' ja läntisen pituuspiiriin 50° risteyskohtaan, siitä lokodromi lounaaseen Ranskan Guayanana itärajalles. .8 The Wider Caribbean Region means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30' W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20° N parallel and 59° W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50° W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana.

2 sääntö

Regulation 2

Soveltamisala

Application

Jollei toisin erikseen määrätä, tämän liitteen määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksiin.

Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

3 sääntö

Regulation 3

Kiinteän jätteen mereen poistamista koskeva yleinen kielto

General prohibition on discharge of garbage into the sea

1. Kaikenlaisen kiinteän jätteen poistaminen mereen on kielletty, jollei tämän liitteen 4, 5, 6 ja 7 säännössä toisin määrätä.

1 Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulations 4, 5, 6 and 7 of this Annex.

2. Lukuun ottamatta tämän liitteen 7 säännön määräyksiä kaikenlaisten muovien, mukaan lukien synteettiset köydet, synteettiset kalaverkot, muoviset jättepussit ja muovituotteista peräisin oleva jätteenpolttouunin tuhka, poistaminen mereen on kielletty.

2 Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.

3. Lukuun ottamatta tämän liitteen 7 säännön

3 Except as provided in regulation 7 of this

määräyksiä ruokaöljyn poistaminen mereen on kielletty.

4 sääntö

Kiinteän jätteen poistaminen mereen erityisalueiden ulkopuolella

1. Seuraavanlaisen kiinteän jätteen poistaminen mereen erityisalueiden ulkopuolella on sallittua ainoastaan silloin, kun alus on kulusa ja mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, mutta joka tapauksessa vähintään:

1) 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta sellaisten ruokajätteiden tapauksessa, jotka on syötetty hienontimen tai rouhimen läpi. Tällaisten hienonnettujen tai rouhittujen ruokajätteiden on pystyttävä kulkemaan verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 mm suuruisia.

2) 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta sellaisten ruokajätteiden tapauksessa, joita ei ole käsitelty edellä 1 alakohdassa tarkoitettulla tavalla.

3) 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta sellaisten lastijäämien tapauksessa, joita ei voida ottaa talteen yleisesti käytävissä olevilla lastin purkumenetelmillä. Näihin lastijäämiin ei saa sisältyä meriympäristön kannalta haitallisiksi luokiteltuja aineita ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

4) Eläinten ruhojen poistaminen on suoritettava mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

2. Puhdistusaineita ja lisäaineita, jotka sisältyvät lastiruuman, kannen ja ulkopintojen pesuvedeen, saa poistaa mereen, mutta nämä aineet eivät saa olla meriympäristön kannalta haitallisia ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

3. Kun kiinteä jäte on sekoittunut muihin aineisiin tai kun kiinteään jätteeseen on sekoittunut muita aineita, joiden poistaminen me-

Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

Regulation 4

Discharge of garbage outside special areas

1 Subject to the provisions of regulations 5, 6, and 7 of this Annex, discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:

.1 3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

.2 12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph .1 above.

.3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

.4 For animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge re-

reen on kielletty tai joiden poistamiseen sovelletaan erilaisia vaatimuksia, on sovellettava tiukempia vaatimuksia.

5 sääntö

Erityisvaatimukset, jotka koskevat kiinteän jätteen poistamista mereen kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta

1. Jollei tämän säännön 2 kohdassa toisin määrätä, kiinteän jätteen poistaminen mereen on kielletty kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta sekä kaikilta muilta aluksilta, jotka ovat alustojen vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä niistä.

2. Ruokajätteitä saa poistaa mereen kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta, jotka sijaitsevat yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta, sekä kaikilta muilta aluksilta, jotka ovat alustojen vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä niistä, mutta ainoastaan silloin, kun jätteet on syötetty hienontimen tai rouhimen läpi. Tällaisten hienonnettujen tai rouhittujen ruokajätteiden on pystyttävä kulkemaan verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 mm suuruisia.

6 sääntö

Kiinteän jätteen poistaminen mereen erityisalueilla

1. Seuraavanlaisen kiinteän jätteen poistaminen mereen erityisalueilla on sallittu ainoastaan silloin, kun alus on kulussa ja kun:

1) Ruokajätteitä poistetaan mereen mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, mutta vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä. Ruokajätteet on hienonnettava tai rouhittava, ja niiden on pystyttävä kulkemaan verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 mm suuruisia. Ruokajätteeseen ei saa olla sekoittunut muunlaista jätettä. Alueelle tuotuja lintutuotteita, mukaan lukien siipikarjanliha kokonaisuina ja paloina, ei saa poistaa mereen Antarktiksien alueella, jollei niitä ole steriloi-

quirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 5

Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms

1 Subject to the provisions of paragraph 2 of this regulation, the discharge into the sea of any garbage is prohibited from fixed or floating platforms and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms.

2 Food wastes may be discharged into the sea from fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from the nearest land and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms, but only when the wastes have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

Regulation 6

Discharge of garbage within special areas

1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

.1 Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type. Discharge of introduced avian products, including poultry and poultry parts, is not permitted in the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile.

tu.

- 2) Lastijäämiä, joita ei voida ottaa talteen yleisesti käytettävissä olevilla purkumenetelmillä, poistetaan mereen ja kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:
- 2.1) lastijäämät, puhdistusaineet ja lisäaineet, jotka sisältyvät lastiruuman pesuveteen, eivät sisällä meriympäristön kannalta haitallisiksi luokiteltuja aineita ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet;
- 2.2) sekä lähtösatama että seuraava määräsatama sijaitsevat erityisalueella ja alus ei näiden satamien välillä poikkea erityisalueen ulkopuolella;
- 2.3) mainituissa satamissa ei ole saatavana riittäviä vastaanottolaitteistoja ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja
- 2.4) mikäli tämän kohdan 2.1, 2.2 ja 2.3 alakohtien edellytykset täyttyvät, jäämiä sisältävä lastiruoman pesuvesi on poistettava mereen mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä.
2. Puhdistusaineita ja lisäaineita, jotka sisältyvät kannen ja ulkopintojen pesuveteen, saa poistaa mereen, mutta vain silloin kun nämä aineet eivät ole meriympäristön kannalta haitallisia ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.
3. Antarktiksien alueeseen sovelletaan seuraavia sääntöjä (tämän säännön 1 kohdan sääntöjen lisäksi):
- 1) Kukin sopimuspuoli, jonka satamasta alukset lähtevät Antarktisen alueelle tai saapuvat sieltä, sitoutuu varmistamaan, että riittävät laitteistot ovat käytettävissä, niin pian kuin on käytännössä mahdollista, kaikkien alusten kaiken kiinteän jätteen vastaanottoa varten aiheuttamatta kohtuutonta viivästystä ja laitteistoja käyttävien alusten tarpeet huomioiden.
- .2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:
- .1 Cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;
- .2 Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;
- .3 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and
- .4 Where the conditions of subparagraphs 2.1, 2.2 and 2.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.
- 2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.
- 3 The following rules (in addition to the rules in paragraph 1 of this regulation) apply with respect to the Antarctic area:
- .1 Each Party at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

2) Kunkin sopimuspuolen on varmistettava, että kaikilla aluksilla, jotka purjehtivat sen lipun alla, on ennen saapumista Antarktiksien alueelle riittävä kapasiteetti kaiken kiinteän jätteen säilyttämiseen toimiessaan alueella, ja että niillä on sopimus tällaisen kiinteän jätteen toimittamisesta vastaanottolaitteisiin alueelta poistuttuaan.

.2 Each Party shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage, while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.

4. Kun kiinteä jäte on sekoittunut muihin aineisiin tai kun kiinteän jätteen ovat saastuttaneet muut aineet, joiden poistaminen mereen on kielletty tai joiden poistamiseen sovelletaan erilaisia vaatimuksia, on sovellettava tiukempia vaatimuksia.

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

7 sääntö

Regulation 7

Poikkeukset

Exceptions

1. Tämän liitteen 3, 4, 5 ja 6 sääntöä ei sovelleta:

1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex shall not apply to:

1) kiinteän jätteen poistamiseen aluksesta, kun se on välttämätöntä aluksen tai aluksella olevien turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä; tai

.1 The discharge of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

2) vahingossa tapahtuneeseen kiinteän jätteen häviämiseen, joka johtuu aluksen tai sen laitteiden vaurioitumisesta, edellyttäen että kaikki kohtuulliset varotoimet on toteutettu ennen vaurion tapahtumista ja sen jälkeen, vahingossa tapahtuvan häviämisen ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi; tai

.2 The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or

3) vahingossa tapahtuneeseen kalastusvälineiden häviämiseen edellyttäen että kaikki kohtuulliset varotoimet on toteutettu tällaisen häviämisen ehkäisemiseksi; tai

.3 The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or

4) kalastusvälineiden poistamiseen aluksesta meriympäristön suojelun tai aluksen tai sen miehistön turvallisuuden vuoksi.

.4 The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew.

2. Kulussaoloa koskeva poikkeus:

2 Exception of en route:

1) Tämän liitteen 4 ja 6 säännön kulussaoloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteen poistamiseen, mikäli on selvää, että

.1 The en route requirements of regulations 4 and 6 shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on

näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille.

board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board.

8 sääntö

Regulation 8

Vastaanottolaitteistot

Reception facilities

1. Kukin sopimuspuoli sitoutuu varmistamaan, että satamissa ja terminaaleissa on riittävät laitteistot kiinteän jätteen vastaanottoa varten aiheuttamatta aluksille aiheutonta viivästystä ja laitteistoja käyttävien alusten tarpeet huomioiden.

1 Each Party undertakes to ensure the provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of garbage without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

2. Kunkin sopimuspuolen on ilmoitettava järjestölle, asianomaisten tietoon saatettavaksi, kaikki ne tapaukset, joissa tämän säännön mukaisesti toimitettujen laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät.

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

3. Vastaanottolaitteistot erityisalueilla

3 Reception facilities within special areas

1) Kukin sopimuspuoli, jonka rantaviiva muodostaa erityisalueen rajan, sitoutuu varmistamaan, että erityisalueen kaikissa satamissa ja terminaaleissa on mahdollisimman pian riittävät vastaanottolaitteistot ottaen huomioon näillä alueilla toimivien alusten tarpeet.

.1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that as soon as possible, in all ports and terminals within the special area, adequate reception facilities are provided, taking into account the needs of ships operating in these areas.

2) Kukin sopimuspuoli, jota asia koskee, ilmoittaa järjestölle tämän säännön 2.1 alakohdan nojalla toteutetuista toimenpiteistä. Saatuaan riittävät ilmoitukset järjestö vahvistaa ajankohdan, jolloin tämän liitteen 6 säännön vaatimukset tulevat voimaan kyseisen alueen osalta. Järjestö ilmoittaa kaikille sopimuspuolille vahvistamansa ajankohdan vähintään 12 kuukautta ennen kyseistä ajankohtaa. Ennen vahvistettua ajankohtaa erityisalueella liikennöivien alusten on noudatettava tämän liitteen 4 säännön vaatimuksia, jotka koskevat kiinteän jätteen poistamista mereen erityisalueiden ulkopuolella.

.2 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph 3.1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 6 of this Annex in respect of the area in question are to take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships that are navigating in a special area shall comply with the requirements of regulation 4 of this Annex as regards discharges outside special areas.

HE 3/2017 vp

9 sääntö

Satamavaltioiden suorittama operatiivisten vaatimusten valvonta⁹

1. Kun alus on toisen sopimuspuolen satamassa tai offshore-terminaalissa, kyseisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamat viranomaiset tarkastavat, täyttääkö se tämän liitteen mukaiset operatiiviset vaatimukset, jos voidaan perustellusti olettaa, että päällikkö tai miehistö ei ole perehtynyt keskeisiin aluksella noudatettaviin menettelyihin, jotka koskevat kiinteän jätteen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä.

2. Tämän säännön 1 kohdassa esitetyissä olosuhteissa sopimuspuolen on toimittava sen varmistamiseksi, että alus ei purjehdi ennen kuin tilanne on saatettu tämän liitteen vaatimusten mukaiseen kuntoon.

3. Tähän sääntöön sovelletaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevia menettelyjä, joista määrätään tämän yleissopimuksen 5 artiklassa.

4. Mikään tässä säännössä ei rajoita sopimuspuolen oikeuksia ja velvollisuuksia valvoa tässä yleissopimuksessa nimenomaisesti määrättyjä operatiivisia vaatimuksia.

Regulation 9

Port State control on operational requirements⁹

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party 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 shipboard procedures relating to the prevention of pollution by garbage.

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.

10 sääntö

Kyltit, jätehuoltosuunnitelmat¹⁰ ja jätepäiväkirja

1. 1) Aluksella, jonka pituus on vähintään 12

Regulation 10

Placards, garbage management plans¹⁰ and garbage record-keeping

1 .1 Every ship of 12 m or more in length

⁹ Ks. satamavaltioiden valvontamenettelyt, jotka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.787(19) ja muuttanut päätöslauselmalla A.882(21); ks. myynnissä oleva IMO:n julkaisu IA650E.

Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) and amended by A.882(21); see IMO sales publication IA650E.

¹⁰ Ks. jätehuoltosuunnitelmien laatimista koskevat ohjeet, jotka järjestön alainen meriympäristön suojelukomitea on hyväksynyt päätöslauselmalla MEPC.71(38); ks. suojelukomitean ryhmäkirjekiertokirje MEPC/Circ.317 ja myynnissä oleva IMO:n julkaisu IA656E.

Refer to the Guidelines for the development of garbage management plans adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.71(38); see MEPC/Circ.317 and IMO sales publication IA656E.

metriä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on oltava näkyvällä paikalla kyltti, jossa tiedotetaan miehistölle ja matkustajille tämän liitteen 3, 4, 5 ja 6 säännössä asetetuista kiinteän jätteen poistamista koskevista vaatimuksista tapauskohtaisesti.

.2. Kyltti laaditaan aluksen miehistön työkielillä, ja aluksilla, joilla tehdään matkoja yleissopimuksen muiden sopimuspuolten lainkäyttövallan piiriin kuuluviin satamiin tai offshore-terminaaleihin, myös englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

2. Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on oltava jätehuoltosuunnitelma. Miehistön on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa. Tässä suunnitelmassa on esitettävä kirjallisesti menettelyt, jotka koskevat kiinteän jätteen vähentämistä, keräämistä, säilyttämistä, käsittelyä ja poistamista sekä laitteiden käyttöä aluksella. Siinä on myös nimettävä suunnitelman täytäntöönpanosta vastaava(t) henkilö(t). Suunnitelma on laadittava järjestön laatimien ohjeiden¹⁰ perusteella miehistön työkielillä.

3. Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä aluksella, joka on rekisteröity sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä ja jolla tehdään matkoja yleissopimuksen muiden sopimuspuolten lainkäyttövallan piiriin kuuluviin satamiin tai offshore-terminaaleihin, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on pidettävä jätöpäiväkirjaa. Jätöpäiväkirjan, joka on joko osa aluksen virallista lokikirjaa tai muussa muodossa, on oltava tämän liitteen lisäyksessä olevan mallin mukainen.

1) Jokainen poistaminen mereen tai vastaanottolaitteistoon ja jokainen suoritettu jätteenpolto on merkittävä viipymättä jätöpäiväkirjaan, ja toimenpiteestä vastaava päällystön jäsen vahvistaa sen allekirjoituksellaan poistamisen tai polttamisen suorittamispäivänä. Aluksen päällikön on allekirjoitettava jätöpäiväkirjan jokainen täytetty sivu. Merkinnät jätöpäiväkirjaan on tehtävä ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos merkinnät

overall and fixed or floating platforms shall display placards which notify the crew and passengers of the discharge requirements of regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex, as applicable.

.2 The placards shall be written in the working language of the ship's crew and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.

2 Every ship of 100 gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 or more persons, and fixed or floating platforms shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for minimizing, collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person or persons in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be based on the guidelines developed by the Organization¹⁰ and written in the working language of the crew.

3 Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in the appendix to this Annex:

.1 Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where the entries are also made in

tehdään myös sen valtion virallisella kielellä, jonka lipun alla alus purjehtii, tällä kielellä tehdyt merkinnät ovat ensisijaisia ristiriitatilanteessa;

2) Kutakin poistamista tai polttamista koskevaan merkintään on sisällytettävä päivämäärä ja kellonaika, aluksen sijaintipaikka, kiinteän jätteen jätelaji sekä arvioitu poistettu tai poltettu määrä;

3) Jätepäiväkirja on pidettävä aluksella tai kiinteällä tai kelluvalla alustalla paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten kaikkina asianmukaisina aikoina. Asiakirjaa on säilytettävä vähintään kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

4) Tämän liitteen 7 säännössä tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen merkitään jätepäiväkirjaan, tai aluksella, jonka bruttovetoisuus on alle 400, aluksen viralliseen lokikirjaan. Merkinnän on sisällytettävä poistamisen tai häviämisen tapahtumispaikka, olosuhteet ja syyt, yksityiskohdalliset tiedot poistetuista tai hävinneistä kohteista toteutetut kohtuulliset varotoimet poistamisen tai vahingossa tapahtuneen häviön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

4. Hallinto voi myöntää poikkeuksia jätepäiväkirjoja koskevista vaatimuksista seuraavissa tapauksissa:

1) alus, jolla tehdään enintään 1 tunnin mittaisia matkoja ja joka on rekisteröity kuljetamaan vähintään 15 henkilöä; tai

2) kiinteät tai kelluvat alustat.

5. Yleissopimuksen sopimuspuolen hallituksen toimivaltaisella viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirjat tai aluksen virallinen lokikirja millä tahansa aluksella, joka kuuluu tämän säännön soveltamisalaan, kun alus on sen satamassa tai offshore-terminaalissa, ja sillä on oikeus ottaa jäljennös näihin kirjoihin tehdyistä merkinnöistä ja saada pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama jäljennös näistä merkinnöistä. Näin otetut jäljennökset, jotka aluksen päällikkö on todistanut

an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy;

.2 The entry for each discharge or incineration shall include date and time, position of the ship, category of the garbage and the estimated amount discharged or incinerated;

.3 The Garbage Record Book shall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it;

.4 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book, of the location, circumstances of, and the reasons for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, and the reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss.

4 The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:

.1 Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons; or

.2 Fixed or floating platforms.

5 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Books or ship's official log-book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in those books, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry. Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of an en-

oikeiksi jäljennöksiksi aluksen jätepäiväkirjan tai aluksen virallisen lokikirjan merkinnöistä, on otettava tutkittavaksi mahdollisessa oikeudenkäynnissä todisteena merkinnässä todetuista tosiseikoista. Jätepäiväkirja tai aluksen virallinen lokikirja on tarkastettava ja toimivaltaisen viranomaisen on otettava oikeaksi todistettu jäljennös tämän kohdan mukaisesti mahdollisimman nopeasti aiheuttamatta alukselle aiheetonta viivytystä.

6. Tämän liitteen 7.1.3 ja 7.1.4 säännössä tarkoitettu kalastusvälineiden vahingossa tapahtuneesta häviämisestä tai poistamisesta, josta aiheutuu huomattava uhka meriympäristölle tai navigoinnille, on ilmoitettava valtiolle, jonka lipun alla alus purjehtii, ja silloin, kun häviäminen tai poistaminen tapahtuu rannikkovaltion lainkäyttövallan piiriin kuuluvilla vesillä, myös kyseiselle rannikkovaltiolle.

try in the ship's Garbage Record Book or ship's official log-book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book or ship's official log-book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

6 The accidental loss or discharge of fishing gear as provided for in regulations 7.1.3 and 7.1.3bis which poses a significant threat to the marine environment or navigation shall be reported to the State whose flag the ship is entitled to fly, and, where the loss or discharge occurs within waters subject to the jurisdiction of a coastal State, also to that coastal State.

LISÄYS
JÄTEPÄIVÄKIRJAN MALLI

Aluksen nimi: _____

Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet: _____

IMO nro: _____

Ajanjakso: _____ Alkamisajankohta: _____ Päätymisajankohta: _____

1. Johdanto

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL-yleissopimuksen), sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1978 pöytäkirjalla, V liitteen 10 säännön mukaan jokaisesta kiinteän jätteen poistamisesta tai polttamisesta on pidettävä kirjaa. Tämä koskee poistamista mereen, vastaanottolaitteistoihin tai muihin aluksiin sekä vahingossa tapahtunutta kiinteän jätteen häviämistä.

2. Kiinteä jäte ja jätehuolto

”Kiinteä jäte” tarkoittaa kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta lukuun ottamatta tämän yleissopimuksen muissa liitteissä määritellyjä tai lueteltuja aineita. Kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi. Merkityksellisten tietojen osalta on otettava huomioon myös MARPOL-yleissopimuksen V liitteen täytäntöönpanoa koskevat ohjeet.¹¹

3. Kiinteän jätteen kuvaus

Kiinteä jäte on ryhmiteltävä jättepäiväkirjaa (tai aluksen virallista lokikirjaa) varten seuraavasti:

- A. Muovit
- B. Ruokajätteet
- C. Kotitalousjätteet
- D. Ruokaöljy
- E. Jätteenpolttouunin tuhka
- F. Aluksen toiminnasta aiheutuvat jätteet
- G. Lastijäämät
- H. Eläinten ruhot

¹¹ MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen täytäntöönpanoa koskevat ohjeet, sellaisina kuin ne ovat muutettuina päätöslauselmilla

I. Kalastusvälineet¹²

4. Merkinnät jätepäiväkirjaan

4.1. Jätepäiväkirjaan on tehtävä merkinnät kustakin seuraavasta tapahtumasta:

4.1.1. Kun kiinteää jätettä poistetaan maissa olevaan vastaanottolaitteistoon¹³ tai muihin aluksiin:

- 1) poistamispäivä ja -kellonaika
- 2) satama tai laitteisto taikka aluksen nimi
- 3) poistetun kiinteän jätteen jätelaji
- 4) jokaisen jätelajin arvioitu poistettu määrä kuutiometreinä
- 5) toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus.

4.1.2. Kun kiinteää jätettä poltetaan jätteenpolttouunissa:

- 1) polttamisen alkamis- ja päättymispäivä ja -kellonaika
- 2) aluksen sijaintipaikka (leveysaste ja pituusaste) polttamisen alkaessa ja päättyessä
- 3) poltetun kiinteän jätteen jätelajit
- 4) arvioitu poltettu määrä kuutiometreinä
- 5) toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus.

4.1.3. Kun kiinteää jätettä poistetaan mereen MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4, 5 tai 6 säännön mukaisesti:

- 1) poistamispäivä ja -kellonaika
- 2) aluksen sijaintipaikka (leveysaste ja pituusaste). Huom. lastijäämien poistamisen osalta on ilmoitettava myös sijaintipaikat poistamisen alkaessa ja päättyessä.
- 3) poistetun kiinteän jätteen jätelaji
- 4) jokaisen jätelajin arvioitu poistettu määrä kuutiometreinä
- 5) toimenpiteestä vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus.

4.1.4. Vahingossa tapahtuneet tai muut poikkeukselliset kiinteän jätteen poistamiset tai häviämiset mereen, MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 7 säännön mukaiset tapaukset mukaan luettuina:

- 1) tapahtumispäivä ja -kellonaika
- 2) satama ja aluksen sijaintipaikka tapahtumishetkellä (leveysaste, pituusaste ja veden syvyys, jos tiedossa)
- 3) poistetun tai hävinneen kiinteän jätteen jätelaji
- 4) jokaisen jätelajin arvioitu määrä kuutiometreinä
- 5) poistamisen tai häviämisen syy ja yleisiä huomautuksia.

4.2. Kiinteän jätteen määrä

Aluksella olevan kiinteän jätteen määrä on arvioitava kuutiometreinä, mahdollisuuksien mukaan jokaisen jätelajin osalta erikseen. Jätepäiväkirjassa on useita viittauksia kiinteän jätteen arvioituun

¹² Ks. ohjeet, jotka järjestö laatii myöhemmin.

¹³ Aluksen päällikön tulisi saada vastaanottolaitteistojen, proomut ja trukit mukaan luettuina, toiminnasta vastaavalta taholta kuitti tai todistus, jossa ilmoitetaan siirretyn kiinteän jätteen arvioitu määrä. Kuitit tai todistukset on sisällytettävä jätepäiväkirjaan.

HE 3/2017 vp

määrään. Kiinteän jätteen määrien arvioinnin täsmällisyys on tulkinnanvarainen asia. Määrää koskevat arviot eroavat toisistaan ennen jätteen käsittelyä ja käsittelyn jälkeen. Joissakin käsittelyta-voissa, esimerkiksi ruokajätteen jatkuvassa käsittelyssä, ei ole mahdollista antaa käyttökelpoista arviota määrästä. Tällaiset tekijät on otettava huomioon tehtäessä ja tulkittaessa jätepäiväkirjaan tehtyjä merkintöjä.

LUETTELO KIINTEÄN JÄTTEEN POISTAMISISTA

Aluksen nimi: _____

Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet: _____

IMO nro: _____

Kiinteän jätteen jätelajit:

- A. Muovit
- B. Ruokajätteet
- C. Kotitalousjätteet (esim. paperituotteet, lumppu, lasi, metalli, pullot, astiat jne.)
- D. Ruokaöljy
- E. Jätteenpolttouunin tuhka
- F. Aluksen toiminnasta aiheutuvat jätteet
- G. Lastijäämät
- H. Eläinten ruhot
- I. Kalastusvälineet

TAULUKON UUSI ULKOASU SEURAAVASTI:

Päivä / kellon- aika:	Aluksen sijaintipaikka / huomautukset (esim. häviäminen vahingossa)	Jätelaji	Arvioitu poistettu tai poltettu määrä	Mereen	Vastaanotto- laitteistoon	Poltta- minen	Oikeaksi todistaminen / allekirjoitus

Päällikön allekirjoitus: _____ Päiväys: _____

APPENDIX
FORM OF GARBAGE RECORD BOOK

Name of ship: _____

Distinctive number or letters: _____

IMO No.: _____

Period: _____ From: _____ To: _____

1 Introduction

In accordance with regulation 10 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges into the sea, to reception facilities, or to other ships, as well as the accidental loss of garbage.

2 Garbage and garbage management

Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

The Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL¹⁴ should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

Garbage is to be grouped into categories for the purposes of the Garbage Record Book (or ship's official log-book) as follows:

A Plastics

B Food wastes

C Domestic Wastes

D Cooking Oil

E Incinerator ashes

F Operational wastes

G Cargo residues

¹⁴ Refer to the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78, as amended by resolutions.

H Animal Carcass(es)

I Fishing Gear¹⁵

4 Entries in the Garbage Record Book

4.1 Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

4.1.1 When garbage is discharged to a reception facility¹⁶ ashore or to other ships:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Port or facility, or name of ship
- .3 Categories of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of officer in charge of the operation.

4.1.2 When garbage is incinerated:

- .1 Date and time of start and stop of incineration
- .2 Position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration
- .3 Categories of garbage incinerated
- .4 Estimated amount incinerated in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of Annex V of MARPOL:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions.
- .3 Category of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.4 Accidental or other exceptional discharges or loss of garbage into the sea, including in accordance with regulation 7 of Annex V of MARPOL:

- .1 Date and time of occurrence
- .2 Port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known)
- .3 Categories of garbage discharged or lost
- .4 Estimated amount for each category in cubic metres
- .5 The reason for the discharge or loss and general remarks.

4.2 Amount of garbage

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of

¹⁵ Refer to Guidelines to be developed by the Organization.

¹⁶ Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and trucks, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificates must be kept together with the Garbage Record Book.

garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g., the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Ship's name: _____

Distinctive No., or letters: _____

IMO No.: _____

Garbage categories:

- A. Plastics
- B. Food wastes
- C. Domestic wastes (e.g., paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
- D. Cooking oil
- E. Incinerator Ashes
- F. Operational wastes
- G. Cargo residues
- H. Animal Carcass(es)
- I. Fishing gear

NEW TABLE LAYOUT AS BELOW:

Date/ Time	Position of the Ship / Remarks (e.g., accidental loss)	Category	Estimated Amount Discharged or Incinerated	To Sea	To Reception Facility	Incineration	Certification/ Signature

Master's signature: _____ Date: _____

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.251(66),

Annettu 4 päivänä huhtikuuta 2014

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHDYN KANSAINVÄLISEN YLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA KUIN SE OLI MUUTETTUNA SIIHEN LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJALLA, MUUTTAMISESTA VUONNA 1997 TEHDYN PÖYTÄKIRJAN LIITTEeseen

Muutokset MARPOL-sopimuksen liitteeseen VI ja vuoden 2008 typen oksidien tekniseen säännöstöön

(muutokset 2, 13, 19, 20 ja 21 sääntöihin sekä lisäys MARPOL-sopimuksen liitteen VI mukaiseen IAPP-todistuskirjaan ja vuoden 2008 typen oksidien teknisen säännösten mukaiseen kahta polttoainetta käyttävien moottorien todistuskirjaan)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä 'vuoden 1973 yleissopimus') 16 artiklan, alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä 'vuoden 1978 pöytäkirja') VI artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla liitetyn vuoden 1997 muutospöytäkirjan (jäljempänä 'vuoden 1997 pöytäkirja') 4 artiklan, joissa yhdessä

RESOLUTION MEPC.251(66)

Adopted on 4 April 2014

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE 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

Amendments to MARPOL Annex VI and the NO_x Technical Code 2008

(Amendments to regulations 2, 13, 19, 20 and 21 and the Supplement to the IAPP Certificate under MARPOL Annex VI and certification of dual-fuel engines under the NO_x Technical Code 2008)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the 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 (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the ap-

määritellään vuoden 1997 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopimukseen sellaisena, kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla,

PANEE MERKILLE, että vuoden 1997 pöytäkirjan myötä liite VI eli "Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi" lisättiin vuoden 1973 sopimukseen,

PANEE MERKILLE MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 13 säännön, joka tekee meridieselmoottoreiden typenoksidien päästöjenrajoituksesta (vuoden 2008 typen oksidien tekninen säännöstö) pakollisen kyseisen liitteen mukaisesti,

PANEE MERKILLE MYÖS, että sekä uudistettu liite VI, joka on otettu käyttöön päätöslauselmalla MEPC.176(58), että vuoden 2008 typen oksidien tekninen säännöstö, joka on otettu käyttöön päätöslauselmalla MEPC.177(58), astuivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010,

muutetun VI liitteen ja vuoden 2008 typen oksidien teknisen säännösten muutosehdotukset **HUOMIOIDEN**,

1. **HYVÄKSYY** vuoden 1973 sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti muutokset liitteeseen VI ja vuoden 2008 typen oksidien tekniseen säännöstöön, jonka teksti on tämän päätöslauselman liitteessä;

2. **PÄÄTTÄÄ** vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä maaliskuuta 2015, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3. **KEHOTTA** sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat vuoden 1973

appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER regulation 13 of MARPOL Annex VI which makes the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NO_x Technical XCode 2008) mandatory under that Annex,

NOTING ALSO that both the revised Annex VI, adopted by resolution MEPC.176(58) and the NO_x Technical Code 2008, adopted by resolution MEPC.177(58) entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI and the NO_x Technical Code 2008,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code 2008, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973

yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä syyskuuta 2015, kun ne on hyväksyty 2 kappaleen mukaisesti;

4. **PYYTÄÄ** pääsihteeriä toimittamaan vuoden 1973 sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan e alakohdan mukaisesti vuoden 1973 sopimuksen, sellaisena kuin sitä on muutettu vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteestä olevista muutoksista;

5. **PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteeriä toimittamaan Järjestön jäsenille, jotka eivät sopimuspuolia ole vuoden 1973 sopimuksessa, sellaisena kuin sitä on muutettu vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, jäljennökset nykyisestä päätöslauselmasta ja sen liitteestä.

Convention, the said amendments shall enter into force on 1 September 2015 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

LIITE

ANNEX

MUUTOKSET MARPOL-SOPIMUKSEN VI LIITTEeseen JA VUODEN 2008 TYPEN OKSIDIEN TEKNISEEN SÄÄNNÖSTÖÖN

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO_x TECHNICAL CODE 2008

MUUTOKSET MARPOL-SOPIMUKSEN LIITTEeseen VI

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

1 luku

Chapter 1

Yleistä

General

2 sääntö

Regulation 2

Määritelmät

Definitions

1 26 kappale muutetaan seuraavanlaiseksi:

1 Paragraph 26 is amended to read as follows:

"26 Tämän liitteen 4 luvun mukaisella kaasusäiliöaluksella tarkoitetaan säiliöalusta, muuta kuin tämän säännön 38 kappaleessa määritettyä LNG-säiliöalusta, joka on rakennettu tai otettu käyttöön ja jota käytetään nestemäisten kaasujen kuljetukseen irtolastina."

"26 *Gas carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 38 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas."

2 Uudet 38–43 kappaleet lisätään nykyisen 37 kappaleen jälkeen seuraavasti:

"38 Tämän liitteen 4 luvun mukaisella *LNG-säiliöaluksella* tarkoitetaan säiliöalusta, joka on rakennettu tai otettu käyttöön ja jota käytetään nestemäisen maakaasun (liquefied natural gas, LNG) kuljetukseen irtolastina.

39 Tämän liitteen 4 luvun mukaisella *risteilyaluksella* tarkoitetaan matkustaja-alusta, jolla ei ole lastikantta ja joka on suunniteltu erityisesti matkustajien kaupalliseen kuljetamiseen, johon sisältyy yöpyminen merimatalla.

40 Tämän liitteen 4 luvun mukaisella *tavanomaisella kuljetuskoneistolla* tarkoitetaan kuljetuskoneistoa, jossa mäntäpolttomoottori toimii pääasiallinen käyttövoimana, joka on kytketty potkuriakseliin joko suoraan tai vaihteiston kautta.

41 Tämän liitteen 4 luvun mukaisella *epätavanomaisella kuljetuskoneistolla* tarkoitetaan muuta kuljetuskoneistoa kuin tavanomaista kuljetuskoneistoa, kuten dieselsähkö-, turbiini- ja hybridikäyttövoimajärjestelmiä.

42 Tämän liitteen 4 luvun mukaisella *aluksella, jolla on jäänmurtokyky*, tarkoitetaan lastialusta, joka on suunniteltu murtamaan tasaista jäätä itsenäisesti vähintään kahden solmun nopeudella, kun jää on paksuudeltaan vähintään 1,0 metriä ja jään taivutuslujuus on vähintään 500 kPa.

43 Aluksella, joka on *luovutettu* 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen, tarkoitetaan alusta:

.1 jonka rakennussopimus on tehty 1 päivänä syyskuuta 2015 tai sen jälkeen; tai

.2 jos rakennussopimusta ei ole tehty, jonka köli on laskettu tai joka on samanlaisessa rakennusvaiheessa 1 päivänä maaliskuuta 2016 tai sen jälkeen; tai

.3 jonka toimitus on 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen."

2 New paragraphs 38 to 43 are added after existing paragraph 37 as follows:

"38 *LNG carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).

39 *Cruise passenger ship* in relation to chapter 4 of this Annex means a passenger ship not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.

40 *Conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.

41 *Non-conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

42 *Cargo ship having ice-breaking capability* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship which is designed to break level ice independently with a speed of at least 2 knots when the level ice thickness is 1.0 m or more having ice bending strength of at least 500 kPa.

43 A ship *delivered on or after* 1 September 2019 means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 March 2016; or

.3 the delivery of which is on or after 1 September 2019."

2 luku	Chapter 2
Katsastus, todistukset ja valvonta	Survey, certification and means of control
5 sääntö	Regulation 5
<i>Katsastukset</i>	<i>Surveys</i>
3 4.2 kappaleen ensimmäisessä lauseessa sana "alus" korvataan sanoilla "uusi alus".	3 In the first sentence of paragraph 4.2, the words "a ship" are replaced with the words "a new ship".
3 luku	Chapter 3
Alusten päästöjen valvontaa koskevat vaatimukset	Requirements for control of emissions from ships
13 sääntö	Regulation 13
<i>Typen oksidit (NO_x)</i>	<i>Nitrogen oxides (NO_x)</i>
4 Kappale 2.2 muutetaan seuraavanlaiseksi:	4 Paragraph 2.2 is amended to read as follows:
"2.2 Jos merkittävä muutos käsittää meridieselmoottorin korvaamisen toisenlaisella moottorilla tai lisädieselmoottorin asentamisen, sovelletaan niitä tämän säännön vaatimuksia, jotka ovat voimassa moottorin korvaamisen tai lisäämisen ajankohtana. Ainoastaan korvaavien moottoreiden osalta määrätään, että jos korvaavan moottorin ei ole mahdollista täyttää tämän säännön 5.1 kappaleen 1 alakohdan vaatimuksia (III taso), korvaava moottori täyttää tämän säännön 4 kappaleen vaatimukset (II taso). Samalla on otettava huomioon Järjestön laatimat ohjeet*.	"2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II), taking into account guidelines developed by the Organization*.
<hr/> <p>* Katso vuoden 2013 MARPOL-sopimuksen VI liitteen 13.2.2 säännön mukaisia vuoden 2013 ohjeita siltä osin kuin ne käsittelevät sitä, että erilaisten vaihtomoottoreiden ei tarvitse noudattaa III tason rajoitetta, mikä on otettu käyttöön päätöslauselmalla MEPC.230(65)."</p>	<hr/> <p>* Refer to the 2013 Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit, adopted by the MEPC by resolution MEPC.230(65)."</p>

HE 3/2017 vp

5 5.1 ja 5.2 kappaleet muutetaan seuraavalaisiksi:

"III taso

5.1 Tämän liitteen 3 säännön mukaisesti päästöjenvalvonta-alueella, joka on suunniteltu tämän määräyksen 6 kappaleen mukaisesti typen oksidien valvonnan III tasolle, alukseen asennetun meridieselmoottorin toiminta:

.1 kielletään, elleivät moottorin typen oksidipäästöt (laskettuna typpidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia rajoja, joissa n = moottorin nimelliskierros-luku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1 3,4 g/kWh, kun n on alle 130 rpm;

.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh kun n on vähintään 130 rpm mutta alle 2 000 rpm;

.3 2,0 g/kWh, kun n on yli 2 000 rpm;

kun

.2 kyseinen alus on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen ja operoi Pohjois-Amerikan NO_x - päästöjen valvonta-alueella tai Yhdysvaltojen Karibianmeren NO_x - päästöjen valvonta-alueella;

kun

.3 kyseinen alus operoi päästöjen valvonta-alueella, joka on suunniteltu tämän säännön 6 kappaleen mukaisesti typen oksidien valvonnan III tasolle ja joka ei ole tämän määräyksen 5.1.2 kappaleen mukainen päästöjen valvonta-alue, ja joka on rakennettu kyseisen päästöjen valvonta-alueen käyttöönottopäivänä tai sen jälkeen tai myöhäisempänä päivänä, kuten saatetaan määrittää typen oksidien III tason päästöjen valvonta-aluetta koskevassa muutoksessa, sen mukaan kumpi ajankohta on myöhäisempi.

5.2 Tämän säännön 5.1.1 kappaletta ei sovelleta

5 Paragraphs 5.1 and 5.2 are amended to read as follows:

"Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship:

.1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_x) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

when:

.2 that ship is constructed on or after 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;

when:

.3 that ship is operating in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, other than an emission control area described in paragraph 5.1.2 of this regulation, and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified in the amendment designating the NO_x Tier III emission control area, whichever is later.

5.2 The standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

.1 sellaiselle alukselle asennettuun meridieselmoottoriin, jonka pituus (L), siten kuin se on määritelty tämän yleissopimuksen liitteessä I olevassa 1 säännön 19 kappaleessa, on alle 24 metriä, kun alus on erityisesti suunniteltu virkistyskäyttöön ja sitä käytetään yksinomaan tähän tarkoitukseen, tai

.2 sellaiselle alukselle asennettuun meridieselmoottoriin, jonka dieselmöötorin yhdistetty nimelliskäyttöteho on alle 750 kW, jos Hallinnolle osoitetaan riittävällä varmuudella, että alus ei voi täyttää tämän säännön 5.1 kappaleen 1 alakohdan vaatimuksia aluksen rakenteellisten rajoitusten takia; tai

.3 sellaiselle alukselle asennettuun meridieselmoottoriin, joka on asennettu alukseen ennen 1 päivää tammikuuta 2021, kun aluksen bruttovetoisuus on alle 500 ja nykyisen sopimuksen liitteessä I olevassa 1.19 säännössä määritetty pituus (L) on 24 m tai enemmän, kun alus on erityisesti suunniteltu virkistyskäyttöön ja sitä käytetään yksinomaan tähän tarkoitukseen."

6 10 kappale poistetaan.

4 luku

Alusten energiatehokkuutta koskevat määräykset

19 sääntö

Soveltaminen

7 Uusi 2.2 alakohta lisätään seuraavasti:

".2 alukset, jotka eivät kulje konevoimalla, ja tasanteet, joihin sisältyvät kelluvat tuotanto-, varastointi- ja kierrätysyksiköt ja kelluvat varastointiyksiköt sekä öljynporauslautat, riippumatta niiden kuljetuskoneistosta."

8 3 kappale muutetaan seuraavanlaiseksi:

"3 Tämän liitteen 20 ja 21 sääntöjä ei sovelleta aluksiin, joissa on epätavanomainen kul-

.1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (L), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or

.2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship; or

.3 a marine diesel engine installed on a ship constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length (L), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present convention, of 24 m or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes."

6 Paragraph 10 is deleted.

Chapter 4

Regulations for energy efficiency of ships

Regulation 19

Application

7 A new subparagraph 2.2 is added as follows:

".2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion."

8 Paragraph 3 is amended to read as follows:

"3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have non-

jetuskoneisto. Siitä huolimatta 20 ja 21 sääntöjä sovelletaan risteilyaluksiin, joiden käyttövoima on muuta kuin tavanomaista käyttövoimaa, ja LNG-säiliöaluksille, joiden käyttövoima voi olla tavanomaista tai muuta kuin tavanomaista ja jotka on 2 säännön 43 kappaleen mukaisesti toimitettu 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen. 20 ja 21 sääntöjä ei sovelleta lastialuksiin, joilla on jäänmurto-kyky."

20 sääntö

Saavutettua energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (saavutettu EEDI-indeksi)

9 1 kappale korvataan seuraavalla kappaleella:

"1 Saavutettu EEDI lasketaan:

.1 jokaiselle uudelle alukselle;

.2 jokaiselle uudelle alukselle, jolle on tehty merkittävä muutos; ja

.3 jokaiselle uudelle tai olemassa olevalle alukselle, johon tehty merkittävä muutos on laajuudeltaan sellainen, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi joka kuuluu yhteen tai useampaan 2 säännön 25–35, 38 ja 39 kappaleen luokkaan. Saavutettu EEDI-indeksi on aluskohtainen ja ilmoittaa aluksen arvioidun energiatehokkuuden. Siihen liitetään tekninen EEDI-asiakirja, joka sisältää saavutetun EEDI-indeksin laskemiseen tarvittavat tiedot ja osoittaa laskentamenetelmän. Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman laitoksen on tarkistettava saavutettu EEDI-indeksi teknisen EEDI-asiakirjan perusteella.

* Katso hyväksytyt organisaatioita koskeva koodi (RO Code), joka on otettu käyttöön päätöslauselmalla MEPC.237(65), sellaisena kuin sitä on mahdollisesti muutettu."

conventional propulsion, except that regulations 20 and 21 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2. Regulations 20 and 21 shall not apply to cargo ships having ice-breaking capability."

Regulation 20

Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

9 Paragraph 1 is replaced with the following:

"1 The attained EEDI shall be calculated for:

.1 each new ship;

.2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship, which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35, 2.38 and 2.39 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by * it

* Refer to Code for Recognized Organizations (RO Code), adopted by the MEPC by resolution MEPC.237(65), as may be amended."

HE 3/2017 vp

21 Sääntö

Vaadittu EEDI

10 1 kappale korvataan seuraavalla kappaleella:

"1 Jokaisen:

.1 uuden aluksen;

.2 uuden aluksen, jolle on tehty suuri muutostyö; ja

.3 uuden tai nykyisen aluksen, jolle on tehty suuri muutostyö, joka on niin mittava, että alus on Hallinnon mukaan vastarakennetun veroinen, ja kun alus kuuluu yhteen tai useampaan tämän liitteen 2.25– 2.35, 2.38 ja 2.39 sääntöjen luokista ja johon sovelletaan tätä lukua, saavutettu EEDI on seuraavanlainen:

Saavutettu EEDI \leq vaadittu EEDI = $(1 - X/100) \times$ vertailulinjan arvo

jossa X on taulukossa 1 määritetty vaaditun EEDIn vähennystekijä verrattuna EEDIn vertailulinjaan."

11 21 säännön taulukkoon 1 lisätään uudet rivit ro-ro-ajoneuvojenkuljetusaluksille, LNG-säiliöaluksille, risteilyaluksille, joissa on epätavanomainen kuljetuskoneisto, ro-ro lastialuksille ja ro-ro-matkustaja-aluksille sekä **- ja ***-merkit ja niiden selitykset seuraavasti:

Regulation 21

Required EEDI

10 Paragraph 1 is replaced with the following:

"1 For each:

.1 new ship;

.2 new ship which has undergone a major conversion; and

.3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship, which falls into one of the categories in regulations 2.25 to 2.31, 2.33 to 2.35, 2.38 and 2.39 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

Attained EEDI \leq Required EEDI = $(1 - X/100) \times$ reference line value

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required EEDI compared to the EEDI reference line."

11 New rows are added to table 1 in regulation 2 for ro-ro cargo ships (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, and marks ** and *** and their explanations are added, as follows:

HE 3/2017 vp

Alustyyppi	Koko	Vaihe 0 1.1.2013 – 31.12.2014	Vaihe 1 1.1.2015 – 31.12.2019	Vaihe 2 1.1.2020 – 31.12.2024	Vaihe 3 1.1.2025 ja sen jälkeen
LNG-säiliöalus***	10 000 dwt ja yli	–	10**	20	30
Ro-ro-lastialus (ajoneuvojenkuljetus- alus)***	10 000 dwt ja yli	–	5**	15	30
Ro-ro-lastialus***	2 000 dwt ja yli	–	5**	20	30
	1 000 – 2 000 dwt	–	0–5***	0–20*	0–30*
Ro-ro-matkustaja- alus***	1 000 dwt ja yli	–	5**	20	30
	250 – 1 000 dwt	–	0–5***	0–20*	0–30*
Risteilyalus***, jossa on epätavanomainen kuljetuskoneisto	85 000 gt ja yli	–	5**	20	30
	25 000 – 85 000 gt	–	0–5***	0–20*	0–30*

* Vähennystekijä interpoloidaan lineaarisesti kahden arvon väliin aluksen koosta riippuen.

Pienempään alukseen sovelletaan alemmaa vähennystekijän arvoa.

** Vaihe 1 alkaa kyseisille aluksille 1 päivänä syyskuuta 2015.

*** Vähennystekijää sovelletaan aluksille, jotka on toimitettu 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen, kuten 2 säännön 43 kappaleessa on määritetty.

Huomio: "-"-merkintä tarkoittaa, että vaadittua EEDIä ei sovelleta."

HE 3/2017 vp

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20	30
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**	15	30
Ro-ro cargo ship***	2,000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	1,000 – 2,000 DWT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*
Ro-ro passenger ship***	1000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	250 – 1,000 DWT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*
Cruise passenger, ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20	30
	25,000 – 85,000 GT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies."

HE 3/2017 vp

12 Uudet rivit lisätään 3 kappaleen taulukoon 2 ro-ro-ajoneuvojenkuljetusaluksille, LNG-säiliöaluksille, risteilyaluksille, joissa on epätavanomainen kuljetuskoneisto, ro-ro-lastialuksille ja ro-ro-matkustaja-aluksille seuraavasti:

12 New rows are added to table 2 in paragraph 3 for ro-ro cargo ship (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships as follows:

2 säännössä määritelty alustyyppi	a	b	c
2.33 Ro-ro-ajoneuvojenkuljetusalus	$(dwt/gt)^{0.7} \cdot 780,36$ jossa $dwt/gt < 0,3$ 1812,63 jossa $dwt/gt \geq 0,3$	Aluksen dwt	0,471
2.34 Ro-ro-lastialus	1405,15	Aluksen dwt	0,498
2.35 Ro-ro-matkustaja-alus	752,16	Aluksen dwt	0,381
2.38 LNG-säiliöalus	2253,7	Aluksen dwt	0,474
2.39 Risteilyalus***, jossa on epätavanomainen kuljetuskoneisto o	170,84	Aluksen gt	0,214

"

"

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.33 Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	$(DWT/GT)^{0.7} \cdot 780.36$ where $DWT/GT < 0.3$ 1812,63 jossa $dwt/gt \geq 0,3$	DWT of the ship	0.471
2.34 Ro-ro cargo ship	1405,15	DWT of the ship	0,498
2.35 Ro-ro passenger ship	752,16	DWT of the ship	0,381
2.38 LNG carrier	2253,7	DWT of the ship	0,474
2.39 Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	170,84	GT of the ship	0,214

"

Lisäys I**Appendix I**

Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirja) kaava(8 sääntö)

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (regulation 8)

13 Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirjan) lisäyksen alaviite muutetaan seuraavanlaiseksi:

13 The footnote in the Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate) is amended to read as follows:

"* Toteutettu ainoastaan aluksille, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen ja jotka on erityisesti suunniteltu ja joita on käytetty ainoastaan virkistystarkoituksiin ja joihin 13.5.2.1 säännön ja 13.5.2.3 säännön mukaisesti 13.5.1.1 säännöllä annettua NO_x-päästörajaa ei sovelleta."

"* Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 and regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply."

MUUTOKSET VUODEN 2008 TYPEN OKSIDIEN TEKNISEEN SÄÄNNÖSTÖÖN

Lyhenteet, indeksit ja symbolit

14 Taulukko 4 korvataan seuraavalla taulukolla:

"Taulukko 4 – Polttoainekoostumuksen symbolit

Symboli	Määritelmä	Yksikkö
^w ALF*	Polttoaineen H-pitoisuus	% m/m
^w BET*	Polttoaineen C-pitoisuus	% m/m
^w GAM	Polttoaineen S-pitoisuus	% m/m
^w DEL*	Polttoaineen N-pitoisuus	% m/m
^{*w} EPS*	Polttoaineen O-pitoisuus	% m/m
α	Moolisuhde (H/C)	1

*-indeksit " _G" tarkoittaa kaasumaisen polttoaineen osuutta. " _L" tarkoittaa nestemäisen polttoaineen osuutta."

AMENDMENTS TO THE NOX TECHNICAL CODE 2008

Abbreviations, subscripts and symbols

14 Table 4 is replaced by the following:

"Table 4 – Symbols for fuel composition"

Symbol	Definition	Unit
^w ALF*	H content of fuel	% m/m
^w BET*	C content of fuel	% m/m
^w GAM	S content of fuel	% m/m
^w DEL*	N content of fuel	% m/m
^w EPS*	O content of fuel	% m/m
α	Molar ratio (H/C)	1

* Subscripts "_G" denotes gas-fuel fraction.

"_L" denotes liquid-fuel fraction."

1 luku

Chapter 1

Yleistä

General

15 1.3.10 kappale korvataan seuraavalla kappaleella:

15 Paragraph 1.3.10 is replaced by the following:

"*Meridieselmoottori* tarkoittaa mäntäpoltto-moottoria, joka toimii 13 säännön alaisella nestemäisellä polttoaineella tai kaksipoltto-ainekäytössä, myös tarvittaessa tehostimella tai yhdistelmäjärjestelmällä varustettua moot-toria.

"*Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 applies, including booster/compound systems, if applied.

Kun moottoria on tarkoitus käyttää tavallises-ti kaasulla eli pääasiallisena polttoaineena on kaasumainen polttoaine ja koepolttoaineena tai tasapainottavana polttoaineena on neste-mäinen polttoaine, 13 säännön vaatimusten on täyttyvä vain tässä toimintatilassa. Pel-kän nestemäisen polttoaineen käyttö, joka johtuu häiriötilanteiden aiheuttamista kaasun-jakelun rajoituksista, sallitaan matkalla siihen asti, kun alus saapuu satamaan, jossa vika voidaan korjata."

Where an engine is intended to be operated normally in the gas mode, i.e. with the gas fuel as the main fuel and with liquid fuel as the pilot or balance fuel, the requirements of regulation 13 have to be met only for this operation mode. Operation on pure liquid fuel resulting from restricted gas supply in cases of failures shall be exempted for the voyage to the next appropriate port for the repair of the failure."

5 luku

Chapter 5

NO_x-päästömittausmenetelmät testialus-talla

Procedures for NO_x emission measure-ments on a test bed

16 Nykyinen 5.3.4 kappale poistetaan ja uu-det 5.3.4, 5.3.5 ja 5.3.6 kappaleet lisätään nykyisen 5.3.3 kappaleen jälkeen seuraavasti:

16 Existing paragraph 5.3.4 is deleted and new paragraphs 5.3.4, 5.3.5 and 5.3.6 are added after existing paragraph 5.3.3 as follows:

"5.3.4 Kaasumaisen polttoaineen valinta yh-distelmäpolttoainekäytön testaamista varten riippuu testin tavoitteista. Jos vakiokaasu-polttoainetta ei ole saatavilla, muita kaasumaisia polttoaineita voidaan käyttää Hallin-non hyväksynnällä. Kaasupolttoainenäyte kerätään testauksen aikana perusmoottorista. Näytteen koostumus analysoidaan, ja se erit-tellään.

"5.3.4 The selection of gas fuel for testing for dual fuel depends on the aim of tests. In case where an appropriate standard gas fuel is not available, other gas fuels shall be used with the approval of the Administration. A gas fuel sample shall be collected during the test of the parent engine. The gas fuel shall be analysed to give fuel composition and fuel specification.

5.3.5 Kaasupolttoaineen lämpötila mitataan ja kirjataan yhdessä mittauskohdan aseman kanssa.

5.3.5 Gas fuel temperature shall be measured and recorded together with the measurement point position.

5.3.6 Yhdistelmäjärjestelmällä varustetun moottorin, joka käyttää nestemäistä polttoaineita koepolttoaineena tai tasapainottavana polttoaineena, kaasutilaa testataan käyttämällä LTG-polttoaineen (liquid-to-gas) enimmäissuhdetta. Kyseinen enimmäissuhde tarkoittaa erilaisten testisykli-tilojen sertifioidujen LTG-asetuksen maksimia. Nestemäisen polttoaineen osuuden on noudatettava 5.3.1, 5.3.2 ja 5.3.3 kappaleita."

17 Nykyisen 5.12.3.3 kappaleen jälkeen lisätään uusi lause seuraavasti:

"Yhdistelmäpolttoainetta käytettäessä laskennan on noudatettava 5.12.3.1–5.12.3.3 kappaleita. Kuitenkin arvot q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fw} lasketaan seuraavan taulukon mukaisesti:

5.3.6 Gas mode operation of dual fuel engines using liquid fuel as pilot or balance fuel shall be tested using maximum liquid-to-gas fuel ratio, such maximum ratio means for the different test cycle modes the maximum liquid-to-gas setting certified. The liquid fraction of the fuel shall comply with 5.3.1, 5.3.2 and 5.3.3."

17 A new sentence is added at the end of existing paragraph 5.12.3.3, as follows:

"In case of the use of dual fuel, the calculation shall be in accordance with paragraphs 5.12.3.1 to 5.12.3.3. However, q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fw} values shall be calculated in accordance with the following table:

HE 3/2017 vp

Kaavan tekijät (6) (7) (8)		Kaava tekijöille
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

Factors in the formula (6) (7) (8)		Formula for factors
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

HE 3/2017 vp

18 5.12.5.1 kappaleen taulukko 5 korvataan seuraavalla taulukolla:

18 In paragraph 5.12.5.1, table 5 is replaced by the following:

"Taulukko 5 – Vakio u_{kaasu} ja polttoainekohtaiset parametrit raakapakokaasulle

Kaasu		NO _x	CO	HC	CO ₂	O ₂
$\rho_{\text{kaasu}} \text{ kg/m}^3$		2,053	1,250	*	1,9636	1,4277
	ρ_e †	Kerroin u_{kaasu} ‡				
Nestemäinen polttoaine**	1,2943	0,001586	0,000966	0,000479	0,001517	0,001103
Rypsimetyyli-esteri	1,2950	0,001585	0,000965	0,000536	0,001516	0,001102
Metanoli	1,2610	0,001628	0,000991	0,001133	0,001557	0,001132
Etanoli	1,2757	0,001609	0,000980	0,000805	0,001539	0,001119
Maakaasu	1,2661	0,001621	0,000987	0,000558	0,001551	0,001128
Propaani	1,2805	0,001603	0,000976	0,000512	0,001533	0,001115
Butaani	1,2832	0,001600	0,000974	0,000505	0,001530	0,001113

* Riippuu polttoaineesta.

** Raakaöljystä johdettu

† ρ_e on pakokaasun nimellinen tiheys.

‡ At $\lambda = 2$, kostea ilma, 273 K, 101.3 kPa.

"Table 5 – Coefficient u_{gas} and fuel-specific parameters for raw exhaust gas

Gas		NO _x	CO	HC	CO ₂	O ₂
ρ_{gas} kg/m ³		2,053	1,250	*	1,9636	1,4277
	ρ_e^\dagger	Coefficient u_{gas}^\ddagger				
Liquid fuel **	1,2943	0,001586	0,000966	0,000479	0,001517	0,001103
Rapeseed Methyl Ester	1,2950	0,001585	0,000965	0,000536	0,001516	0,001102
Metanol	1,2610	0,001628	0,000991	0,001133	0,001557	0,001132
Ethanol	1,2757	0,001609	0,000980	0,000805	0,001539	0,001119
Natural gas	1,2661	0,001621	0,000987	0,000558	0,001551	0,001128
Propane	1,2805	0,001603	0,000976	0,000512	0,001533	0,001115
Butane	1,2832	0,001600	0,000974	0,000505	0,001530	0,001113

* Riippuu polttoaineesta.

** Raakaöljystä johdettu

† ρ_e on pakokaasun nimellinen tiheys.

‡ At $\lambda = 2$, kostea ilma, 273 K, 101.3 kPa.

Taulukon 5 u :n arvot perustuvat ideaalikaasuominaisuuksille.

Useampaa polttoainetyyppiä käytettäessä käytetty u_{kaasu} -arvo määritellään arvoista, joita voidaan soveltaa edellä olevan taulukon kaasuille. Suhteutus on käytetyn polttoainesuhteen mukaista.

Values for u given in table 5 are based on ideal gas properties.

In multiple fuel type operation, the u_{gas} value used shall be determined from the gas values applicable to those fuels in the table set out above proportioned in accordance with the fuel ratio used."

6 luku

Chapter 6

Menettelyt alusten NO_x-päästörajoitusten noudattamisen todistamiseksi**Procedures for demonstrating compliance with NO_x emission limits on board**

19 6.3.1.4 kappale korvataan seuraavalla kappaleella:

19 Paragraph 6.3.1.4 is replaced by the following:

"6.3.1.4 Käytännössä on usein mahdotonta mitata polttoöljyn kulutus heti, kun moottori on asennettu alukseen. Menettelyn yksinkertaistamiseksi aluksella voidaan moottorin polttoöljyn kulutuksen etukäteen sertifioidut, testialustalla suoritettavat mittaustulokset hyväksyä. Tällaisissa tapauksissa, erityisesti raskasta (standardin ISO 8217:2005 mukainen RM-luokan polttoöljy) tai yhdistelmäpolttoainetta käytettäessä on suoritettava arviointi, johon sisältyy vastaava arvioitu virhe. Koska laskennassa käytetyn polttoöljyn virtausnopeuden (q_{mf}) on liityttävä polttoöljyn koostumukseen, joka on määritetty testin aikana otetusta polttoainenäytteestä, testialustan arvon q_{mf} mittausta korjataan siltä varalta, että testialustan ja testin öljyn ja kaasujen välillä on eroa nettolämpöarvoissa. Kyseisen virheen vaikutus lopullisiin päästöihin laskeaan ja ilmoitetaan päästömittaustuloksissa.

"6.3.1.4 In practical cases, it is often impossible to measure the fuel oil consumption once an engine has been installed on board a ship. To simplify the procedure on board, the results of the measurement of the fuel oil consumption from an engine's pre-certification test-bed testing may be accepted. In such cases, especially concerning residual fuel oil operation (RM-grade fuel oil according to ISO 8217:2005) and dual fuel operation, an estimation with a corresponding estimated error shall be made. Since the fuel oil flow rate used in the calculation (q_{mf}) must relate to the fuel oil composition determined in respect of the fuel sample drawn during the test, the measurement of q_{mf} from the test-bed testing shall be corrected for any difference in net calorific values between the test bed and test fuel oils and gases. The consequences of such an error on the final emissions shall be calculated and reported with the results of the emission measurement."

20 6.3.2.1 kappaleen taulukko 6 korvataan seuraavalla taulukolla:

20 In paragraph 6.3.2.1, table 6 is replaced by the following:

Taulukko 6 – Mitattavat ja tallennettavat moottorin parametrit		
Symboli	Käsite	Yksikkö
H_a	Absoluuttinen kosteus (moottorin imuilman vesipitoisuuden massa, joka liittyy kii- vaan ilmassaan)	g/kg
$n_{d,i}$	Moottorin nopeus (i^{th} -tilassa syklin aikana)	min ⁻¹
$n_{turb,i}$	Turboahtimen nopeus (jos sovellettavissa) (i^{th} -tilassa syklin aikana)	min ⁻¹
P_b	Kokonaisilmanpaine (in ISO 3046-1:1995: $P_x = P_x$ =Tapahtumapaikan ympäristön kokonaispaine	kPa
$P_{C,i}$	Ahtoilmanpaine ahtoilman jäädyttimen jälkeen (i^{th} -tilassa syklin aikana)	kPa
P_i	Jarruteho (i^{th} -tilassa syklin aikana)	kW
$Q_{mf,i}$	Polttoöljy (Yhdistelmäjärjestelmällä varustetun moottorin tapauksessa polttoöljy ja -kaasu) (i^{th} -tilassa syklin aikana)	kg/h
S_i	Polttoaineen täytöstila (mahdollisuuksien mukaan jokaisen sylinterin) (i^{th} -tilassa syklin aikana)	
T_a	Ilmanottoaukon imuilman lämpötila (ISO 3046-1:1995: $T_x = T_x$ = tapahtumapaikan ympäris- tön termodynaaminen lämpötila)	K
$T_{SC,i}$	Ahtoilman lämpötila ahtoilman jäädyttimen jälkeen (jos sovellettavissa) (i^{th} -tilassa syklin aikana)	K
T_{caclin}	Ahtoilman jäädytin, jäädytysnesteen tulolämpötila	°C
$T_{caclout}$	Ahtoilman jäädytin, jäädytysnesteen ulostulolämpötila	°C
$T_{Exh,i}$	Pakokaasun lämpötila näytteenottopisteessä (i^{th} -tilassa syklin aikana)	°C
T_{Fuel_l}	Polttoöljyn lämpötila ennen moottoria	°C
T_{Sea}	Meriveden lämpötila	°C
T_{Fuel_G*}	Kaasumaisen polttoaineen lämpötila ennen moottoria	°C

*Vain kahta polttoainetta käyttävät moottorit.**

Table 6 – Engine parameters to be measured and recorded		
Symbol	Term	Unit
H_a	Absolute humidity (mass of engine intake air water content related to mass of dry air)	g/kg
$n_{d,i}$	Engine speed (at the i^{th} mode during the cycle)	min ⁻¹
$n_{turb,i}$	Turbocharger speed (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	min ⁻¹
P_b	Total barometric pressure (in ISO 3046-1:1995: $P_x = P_x =$ site ambient total pressure)	kPa
$P_{C,i}$	Charge air pressure after the charge air cooler (at the mode during the cycle)	kPa
P_i	Brake power (at the i^{th} mode during the cycle)	kW
$Q_{mf,i}$	Fuel oil (in case of dual fuel engine, it would be fuel oil and gas) (at the i^{th} mode during the cycle)	kg/h
S_i	Fuel rack position (of each cylinder, if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	
T_a	Intake air temperature at air inlet (in ISO 3046-1:1995: $T_x = TT_x =$ site ambient thermodynamic air temperature)	K
$T_{SC,i}$	Charge air temperature after the charge air cooler (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	K
T_{caclin}	Charge air cooler, coolant inlet temperature	°C
$T_{caclout}$	Charge air cooler, coolant outlet temperature	°C
$T_{Exh,i}$	Exhaust gas temperature at the sampling point (at the i^{th} mode during the cycle)	°C
T_{Fuel_l}	Fuel oil temperature before the engine	°C
T_{Sea}	Seawater temperature	°C
$T_{Fuel_G^*}$	Gas fuel temperature before the engine	°C

* Only for dual-fuel engine."

HE 3/2017 vp

- | | |
|--|--|
| 21 Uusi 6.3.4.3 kappale lisätään nykyisen 6.3.4.2 kappaleen jälkeen seuraavasti: | 21 A new paragraph 6.3.4.3 is added after existing paragraph 6.3.4.2 as follows: |
| "6.3.4.3 Kun kyseessä on kahta polttoainetta käyttävä moottori, käytettävän kaasupolttoaineen tulee olla saatavilla aluksella." | "6.3.4.3 In case of a dual fuel engine, the gas fuel used shall be the gas fuel available on board." |
| 22 6.3.11.2 kappale korvataan seuraavalla kappaleella: | 22 Paragraph 6.3.11.2 is replaced by the following: |
| "6.3.11.2 Moottorin NO _x -päästöt vaihtelevat polttoaineen sytytyslaadusta ja polttoaineeseen sidotusta tyyppistä riippuen. Jos polttoaineen sytytyslaadun vaikutuksesta tyypin oksidien muodostumiseen polttoprosessissa ei ole tarpeeksi tietoa ja polttoaineeseen sitoutuneen tyypin muunnosnopeus riippuu myös moottorin tehokkuudesta, aluksella suoritettulle RM-luokan polttoöljyn (ISO 8217:2005) testille saatetaan antaa 10 %:n hyvitys. Aluksella etukäteen suoritettulle sertifiointitestille tätä hyvitystä ei kuitenkaan myönnetä. Käytettyjen polttoöljyjen ja kaasumaisten polttoaineiden hiili-, vety-, typpi- ja rikki- pitoisuudet on analysoitava ja lisäksi standardien ISO 8217:2005 ja ISO 8178-5:2008 antamissa määrin on analysoitava kaikki polttoöljyjen ja kaasumaisten polttoaineiden luokittelemiselle välttämättömät ainesosat." | "6.3.11.2 The NO _x emission of an engine may vary depending on the ignition quality of the fuel oil and the fuel-bound nitrogen. If there is insufficient information available on the influence of the ignition quality on the NO _x formation during the combustion process and the fuel-bound nitrogen conversion rate also depends on the engine efficiency, an allowance of 10% may be granted for an on board test run carried out on an RM-grade fuel oil (ISO 8217:2005), except that there will be no allowance for the pre-certification test on board. The fuel oil and gas fuel used shall be analysed for its composition of carbon, hydrogen, nitrogen, sulphur and, to the extent given in (ISO 8217:2005) and (ISO 8178-5:2008), any additional components necessary for a specification of the fuel oil and gas fuel." |

HE 3/2017 vp

23 6.4.11.1 kappaleen taulukko 9 korvataan seuraavalla taulukolla:

23 In paragraph 6.4.11.1, table 9 is replaced by the following:

"Taulukko 9 – Polttoöljyn oletusparametrit

	Hiili	Vety	Typpi	Happi
	w_{BET}	w_{ALF}	w_{DEL}	w_{EPS}
Kevyt polttoöljy (ISO 8217:2005, DM-laatu)	86,2 %	13,6 %	0,0 %	0,0 %
Raskas polttoöljy (ISO 8217:2005, RM-laatu)	86,1%	10,9 %	0,4 %	0,0 %
Maakaasu	75,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %

Muille öljyille oletusarvon hyväksyy Hallinto."

"Table 9 – Default fuel oil parameters

	Carbon	Hydrogen	Nitrogen	Oxygen
	w_{BET}	w_{ALF}	w_{DEL}	w_{EPS}
Distillate fuel oil (ISO 8217:2005, DM grade)	86.2%	13.6%	0,0 %	0.0%
Residual fuel oil (ISO 8217:2005, RM grade)	86.1%	10.9%	0,4 %	0.0%
Natural gas	75,0 %	25.0%	0,0 %	0.0%

For other fuel oils, default value as approved by the Administration."

VI lisäys

Appendix VI

Pakokaasumassavirran laskeminen (hiilitasapainomenetelmä)**Calculation of exhaust gas mass flow (carbon balance method)**

24 Uusi 2.5 kappale lisätään nykyisen 2.4 kappaleen jälkeen seuraavasti:

24 A new paragraph 2.5 is added after existing paragraph 2.4 as follows:

"2.5 Parametrit q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fd} kaavassa (1) lasketaan seuraavasti siinä tapauksessa, kun kahta polttoainetta käyttävä moottori on kaasutilassa:

"2.5 q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fd} parameters, in formula (1), in case of gas mode operation of dual-fuel engine, shall be calculated as follows:

Tekijät kaavassa (1)		Tekijöiden kaava
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

HE 3/2017 vp

Factors in formula (1)		Formula of factors
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.258(67),

Annettu 17 päivänä lokakuuta 2014

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHDYN KANSAINVÄLISEN YLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA SIIHEN LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJALLA, MUUTTAMISESTA VUONNA 1997 TEHDYN PÖYTÄKIRJAN LIITTEeseen

Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI

(Muutokset 2 ja 13 sääntöihin ja lisäys IAPP-todistuskirjaan)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelekomitean tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä 'vuoden 1973 yleissopimus') 16 artiklan, alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä 'vuoden 1978 pöytäkirja') VI artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla liitetyn vuoden 1997 muutospöytäkirjan (jäljempänä 'vuoden 1997 pöytäkirja') 4 artiklan, joissa yhdessä määritellään vuoden 1997 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopimukseen sellaisena, kuin se on muutettuna

RESOLUTION MEPC.258(67)

Adopted on 17 October 2014

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE 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

Amendments to MARPOL Annex VI

(Amendments to regulations 2 and 13 and the Supplement to the IAPP Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("1978 Protocol") and article 4 of the 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 ("1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla,

PANEE MYÖS MERKILLE, että vuoden 1997 pöytäkirjalla vuoden 1973 yleissopimukseen lisättiin liite IV ”Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi”

PANEE LISÄKSI MERKILLE, että muutettu VI liite, joka otettiin käyttöön päätöslauselmalla MEPC.176(58), astui voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010,

muutetun, yksinomaan kaasumaista polttoainetta käyttäviä moottoreita koskevan VI liitteen muutosehdotukset **HUOMIOIDEN**

1 **HYVÄKSYY** vuoden 1973 sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti muutokset liitteeseen VI ja vuoden 2008 tyyppien oksidien tekniseen säännöstöön, jonka teksti on tämän päätöslauselman liitteessä;

2 **PÄÄTTÄÄ** vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä syyskuuta 2015, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3 **KEHOTTA** sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2016, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4 **PYYTÄÄ** pääsihteerä toimittamaan vuoden 1973 sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan e alakohdan mukaisesti vuoden 1973 sopimuksen, sellaisena kuin sitä on muutettu vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteestä olevista muutoksista;

5 **PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteerä toimittamaan Järjestön jäsenille, jotka eivät ole

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the prevention of air pollution from ships was added to the 1973 Convention,

NOTING FURTHER that the revised Annex VI, which was adopted by resolution MEPC.176(58), entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI concerning engines solely fuelled by gaseous fuels,

1 **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, said amendments shall enter into force on 1 March 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5 **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit to the Members of the

vuoden 1973 sopimuksen, sellaisena kuin sitä on muutettu vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, sopimuspuolia jäljennökset nykyisestä päätöslauselmasta ja sen liitteestä.

Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

LIITE

ANNEX

MUUTOKSET MARPOL-SOPIMUKSEN VI LIITTEESEEN

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(Muutokset 2 ja 13 sääntöihin ja I lisäykseen)

(Amendments to regulations 2 and 13 and appendix I)

MARPOL-yleissopimuksen liite VI

MARPOL Annex VI

Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi

Regulations for the prevention of air pollution from ships

1 luku

Chapter 1

Yleistä

General

2 sääntö

Regulation 2

Määritelmät

Definitions

1 Polttoöljyn määritelmä 9 kappaleessa korvataan seuraavalla määritelmällä:

1 The definition of "fuel oil" in paragraph 9 is replaced by the following definition:

"*Polttoöljy* tarkoittaa mitä tahansa poltettavaksi aluksella tarkoitettua aluksen kulkuun tai käyttöön tarvittavaa polttoainetta, myös kaasumaista, kevyttä ja raskasta polttoainetta."

"*Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including gas, distillate and residual fuels."

2 Meridieselmoottorin määritelmä 14 kappaleessa korvataan seuraavalla määritelmällä:

2 The definition of "marine diesel engine" in paragraph 14 is replaced by the following definition:

"*Meridieselmoottori* tarkoittaa mäntäpoltto-moottoria, joka toimii tämän liitteen 13 säännön alaisella nestemäisellä polttoaineella tai kaksipolttoainekäytössä, myös tarvittaessa tehostimella tai yhdistelmäjärjestelmällä varustettua moottoria. Lisäksi 1 päivänä maaliskuuta 2016 tai sen jälkeen rakennettuun alukseen asennettu kaasukäyttöinen moottori tai toisenlainen vaihtomoottori, joka on asennettu kyseisenä päivänä tai sen jälkeen, katsotaan myös meridieselmoottoriksi."

"*Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied. In addition, a gas fuelled engine installed on a ship constructed on or after 1 March 2016 or a gas fuelled additional or non-identical replacement engine installed on or after that date is also considered as a marine diesel engine."

3 luku	Chapter 3
Alusten päästöjen valvontaa koskevat vaatimukset	Requirements for control of emissions from ships
13 sääntö	Regulation 13
<i>Typen oksidit (NO_x)</i>	<i>Nitrogen oxides (NO_x)</i>
3 7.3 kappale korvataan seuraavalla kappaleella:	3 Paragraph 7.3 is replaced by the following paragraph:
"7.3 Jos 1 päivänä tammikuuta 1990 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennettuun alukseen on asennettu tämän säännön 7.1 kappaleen alainen, lähtöholtaan yli 5 000 kW:n ja sylinteritilavuudeltaan vähintään 90 litran meridieselmoottori, kansainvälisessä ilmansuojelutodistuskirjaan on sellaisen meridieselmoottorin osalta, johon pätee tämän säännön 7.1 kappale, merkittävä yksi seuraavista seikoista:	"7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate one of the following:
.1 hyväksytty menetelmä, jota on sovellettu tämän säännön 7.1.1 kappaleen mukaisesti;	.1 an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation;
.2 moottori, joka on sertifioitu tämän säännön 7.1.2 kappaleen mukaisesti;	.2 the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation;
.3 hyväksytty menetelmä, joka ei ole vielä kaupallisesti saatavilla, kuten tämän säännön 7.2 kappaleessa on kuvailtu; tai	.3 an approved method is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation; or
.4 hyväksyttyä menetelmää ei voi soveltaa."	.4 an approved method is not applicable."
LISÄYS I	APPENDIX I
Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirja) kaava (8 sääntö)	Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)
Lisäys IAPP-todistuskirjaan	Supplement to the International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)
4 1.4 kappaleeseen liittyvä alaviite korvataan seuraavalla alaviitteellä:	4 The footnote relating to paragraph 1.4 is replaced by the following footnote:
"* Toteutettu ainoastaan aluksille, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen ja jotka on erityisesti suunniteltu	"* Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recre-

HE 3/2017 vp

ja joita on käytetty ainoastaan virkistystarkoituksiin ja joihin 13.5.2.1 säännön tai 13.5.2.3 säännön mukaisesti 13.5.1.1 säännöllä annettua NO_x-päästörajaa ei sovelleta."

5 2.2.1 kappale korvataan seuraavalla kappaleella:

"2.2.1 Seuraavat alukseen asennetut meridieselmoottorit noudattavat 13 säännön vaatimuksia:

ational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply."

5 Paragraph 2.2.1 is replaced by the following paragraph:

"2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

HE 3/2017 vp

MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI sovellettava sääntö (NTC = NOX Technical Code [typenoksidien tekninen säännöstö] 2008) (AM = Approved Method [hyväksytyt menetelmät])		Moottori #1	Moottori #2	Moottori #3	Moottori #4	Moottori #5	Moottori #6
1	Valmistaja ja malli						
2	Sarjanumero						
3	Käyttö (sovellettavissa olevat käyttösyklit – NTC 3.2)						
4	Nimellisteho (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Nimelliskierrosluku (RPM) (NTC 1.3.12)						
6	Samanlainen moottori asennettu $\geq 1/1/2000$ poikkeuksen myöntänyt 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Samanlaisen moottorin asennuspäivä (pp/kk/vvvv) 13.1.1.2:n mukaisesti						
8a	Muutostyö (pp/kk/vvvv)	13.2.1.1 ja 13.2.2					
8b		13.2.1.2 ja 13.3.2					
8c		13.2.1.3 ja 13.3.2					
9a	I taso	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	II taso	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (III taso ei ole mahdollinen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Poikkeukset)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	III taso (ainoastaan ECA-NO _x)	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	asennettu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

HE 3/2017 vp

13	AM*	ei ole kaupallisesti saatavilla tätä tutkimusta varten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		Ei sovellettavissa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Katso vuoden 2014 ohjeet hyväksytystä menetelmäprosessista (päätöslauselma MEPC.243(66))."

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO _x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)		Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
1	Manufacturer and model						
2	Serial number						
3	Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)						
4	Rated power (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)						
6	Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2						
8a	Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b		13.2.1.2 & 13.3.2					
8c		13.2.1.3 & 13.3.2					
9a	Tier I	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Tier II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Tier III not possible)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Exemptions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	Tier III (ECA-NO _x only)	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	AM*	installed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		not commercially available at this survey	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

HE 3/2017 vp

14	not applicable	□	□	□	□	□	□
----	----------------	---	---	---	---	---	---

* Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66))."

6 2.5 kappale korvataan seuraavalla kappaleella:

6 Paragraph 2.5 is replaced by the following paragraph:

"2.5 Jätteenpoltto aluksella (16 sääntö)

"2.5 Shipboard incineration (regulation 16)

Aluksella on polttouuni, joka on

The ship has an incinerator:

.1 asennettu 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen ja joka noudattaa

.1 installed on or after 1 January 2000 that complies with:

- .1 päätöslauselmaa MEPC.76(40), sellaisena kuin sitä on muutettu *
- .2 päätöslauselmaa MEPC.244(66)

- .1 resolution MEPC.76(40), as amended *
- .2 resolution MEPC.244(66)

.2 asennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000 ja joka noudattaa

.2 installed before 1 January 2000 that complies with:

- .1 päätöslauselmaa MEPC.59(33), sellaisena kuin sitä on muutettu **
- .2 päätöslauselmaa MEPC.76(40), sellaisena kuin sitä on muutettu *

* Sellaisena kuin sitä on muutettu päätöslauselmalla MEPC.93(45).
 ** Sellaisena kuin sitä on muutettu päätöslauselmalla MEPC.92(45).

- .1 resolution MEPC.59(33), as amended **
- .2 resolution MEPC.76(40), as amended *

* As amended by resolution MEPC.93(45).
 ** As amended by resolution MEPC.92(45)."

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.264(68)

RESOLUTION MEPC.264(68)

Annettu 15 päivänä toukokuuta 2015

Adopted on 15 May 2015

POLAARISILLA VESIALUEILLA PURJEHTIVIA ALUKSIA KOSKEVA SÄÄNNÖSTÖ (POLAARISÄÄNNÖSTÖ)

INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS (POLAR CODE)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä yleissopimuksista johdettuja meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

TUNNUSTAA tarpeen määrittellä meriympäristön suojelun lisävaatimusten vuoksi polaarisisilla vesialueilla purjehtiville aluksille pakolliset määräykset, jotka ylittävät vuonna 1973 meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL), sellaisena kuin se on muutettuna yleissopimukseen liittyvillä vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, ja muiden Kansainvälisen merenkulkujärjestön sitovien välineiden vaatimukset,

RECOGNIZING the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands for the protection of the marine environment, which go beyond the existing requirements contained in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended by the 1997 Protocol (MARPOL) and other relevant binding IMO instruments,

PANEE MERKILLE päätöslauselman MEPC.265(68), jonka perusteella se hyväksyi muun muassa muutokset MARPOL-yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteisiin tehdäkseen polaarisisilla merialueilla purjehtivia aluksia koskevien määräysten (Polaarisäännöstö) ympäristömääräyksistä pakollisia,

NOTING resolution MEPC.265(68), by which it adopted, inter alia, amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V to make use of the environment-related provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) mandatory,

PANEE MERKILLE MYÖS, että meriturvallisuuskomitea hyväksyi 93. istunnossaan päätöslauselmalla MSC.385(94) Polaarisisäännöstön johdannon turvallisuutta koskevan osan ja osat I-A ja I-B sekä päätöslauselmalla MSC.386(94) muutokset vuonna 1974 tehtyyn SOLAS-yleissopimukseen tehdäkseen Polaarisisäännöstön turvallisuuteen liittyvistä määräyksistä pakollisia,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-fourth session, adopted, by resolution MSC.385(94), the Introduction, as it relates to safety, and parts I-A and I-B of the Polar Code and, by resolution MSC.386(94), amendments to the 1974 SOLAS Convention to make use of the safety-related provisions of the Polar Code mandatory,

ON OTTANUT HUOMIOON 68. istunnossaan polaarisisilla merialueilla purjehtivia

HAVING CONSIDERED, at its sixty-eighth session, the draft International Code

aluksia koskevan säännösten luonnoksen,

1. **HYVÄKSYY** Polarisäännösten johdannon ympäristömääräykset ja osat II-A ja II-B kokonaisuudessaan, jonka teksti esitellään tämän päätöslauselman liitteessä;

2. **HYVÄKSYY**, että Polarisäännösten johdannon turvallisuutta ja ympäristön suojelua koskevat muutokset hyväksytään yhteistyössä meriturvallisuuskomitean kanssa;

3. **KEHOTTA**A sopimuspuolia ottamaan huomioon, että Polarisäännöstö tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017, kun MARPOL-yleissopimuksen I, II, IV ja V liitteiden asiaankuuluvat muutokset ovat tulleet voimaan;

4. **KEHOTTA**A sopimuspuolia MYÖS harkitsemaan Polarisäännösten vapaaehtoista soveltamista mahdollisuuksien mukaan niihin aluksiin, joita Polarisäännöstö ei kata ja jotka purjehtivat polaarilla vesialueilla;

5. **PYYTÄÄ** MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kohdan e alakohdan perusteella pääsihteeriä toimittamaan kaikille MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteen Polarisäännöstötekstin;

6. **PYYTÄÄ** pääsihteeriä toimittamaan MYÖS niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia, oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteen Polarisäännöstötekstin;

7. **PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteeriä valmistelemaan koonnetun ja sertifioitun Polarisäännöstötekstin.

JOHDANTO-OSA

1. Polaarialueiden vesialueilla purjehtivia aluksia koskeva säännöstö eli polarisäännöstö on kehitetty täydentämään IMO:n (Kansainvälinen merenkulkujärjestö) jo olemassa olevia säännöstöjä merenkulun turval-

for Ships Operating in Polar Waters,

1. **ADOPTS** the environment-related provisions of the Introduction, and the whole of parts II-A and II-B of the Polar Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. **AGREES** that amendments to the Introduction of the Polar Code that address both safety and environmental protection shall be adopted in consultation with the Maritime Safety Committee;

3. **INVITES** Parties to note that the Polar Code will take effect on 1 January 2017 upon entry into force of the associated amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V;

4. **INVITES ALSO** Parties to consider the voluntary application of the Polar Code, as far as practicable, to ships not covered by the Polar Code and operating in polar waters;

5. **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Polar Code, contained in the annex, to all Parties to MARPOL;

6. **REQUESTS ALSO** the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and the text of the Polar Code contained in the annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL;

7. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to prepare a consolidated certified text of the Polar Code.

PREAMBLE

1. The International Code for Ships Operating in Polar Waters has been developed to supplement existing IMO instruments in order to increase the safety of ships' operation and mitigate the impact on the people and

lisuuden parantamiseksi ja merenkulun ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi kaukaisilla, haavoittuvilla ja ankarillakin polaarialueiden vesialueilla.

2. Säännöstössä tunnustetaan, että purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla saattaa asettaa aluksille, niiden järjestelmille ja käytölle lisävaatimuksia olemassa olevan vuoden 1974 ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen (SOLAS), vuoden 1973 meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL), sellaisena kuin sitä on muutettu yleissopimukseen liittyvillä vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, ja muiden Kansainvälisen merenkulkujärjestön sitovien säännösten vaatimusten lisäksi.

3. Säännöstössä tunnustetaan, että polaarialueiden vesialueet asettavat merenkululle lisävaatimuksia. Monilla alueilla merikartoitus ei nykyisin ole riittävän kattava rannikkomenkulkua varten. On todettu, että nykyisissä merikartoissa ei välttämättä näytetä kaikkia karikkoja.

4. Säännöstössä tunnustetaan myös, että arktisten alueiden rannikoilla olevat yhteisöt voivat olla ja polaarialueiden vesialueiden ekosysteemit ovat herkkiä ihmisten toimille, kuten merenkululle.

5. Lisäturvatoimien ja ympäristön suojelun välinen suhde tunnustetaan: jokainen onnettomuuden todennäköisyyden pienentämiseksi suoritettu turvatoimi hyödyttää suuresti myös ympäristöä.

6. Vaikka arktisilla ja antarktisilla vesialueilla on samanlaisuuksia, on niillä myös eroavaisuuksia. Vaikka säännöstöä on siis tarkoitettu soveltaa sekä arktisilla että antarktisilla vesialueilla, niiden sääntelyä koskevat ja maantieteelliset eroavaisuudet on otettu huomioon.

7. Polaarisaännösten laatimisen keskeisinä periaatteina ovat olleet riskiperusteinen lähestymistapa säännösten sisällön määrittämisessä ja kokonaisvaltaisen lähestymistavan

environment in the remote, vulnerable and potentially harsh polar waters.

2. The Code acknowledges that polar water operation may impose additional demands on ships, their systems and operation beyond the existing requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended by the 1997 Protocol, and other relevant binding IMO instruments.

3. The Code acknowledges that the polar waters impose additional navigational demands beyond those normally encountered. In many areas, the chart coverage may not currently be adequate for coastal navigation. It is recognized even existing charts may be subject to unsurveyed and uncharted shoals.

4. The Code also acknowledges that coastal communities in the Arctic could be, and that polar ecosystems are, vulnerable to human activities, such as ship operation.

5. The relationship between the additional safety measures and the protection of the environment is acknowledged as any safety measure taken to reduce the probability of an accident, will largely benefit the environment.

6. While Arctic and Antarctic waters have similarities, there are also significant differences. Hence, although the Code is intended to apply as a whole to both Arctic and Antarctic, the legal and geographical differences between the two areas have been taken into account.

7. The key principles for developing the Polar Code have been to use a risk-based approach in determining scope and to adopt a holistic approach in reducing identified risks.

omaksuminen tunnistettujen riskien vähentämiseksi.

JOHDANTO

1. Tavoite

Tämän säännösten tavoitteena on antaa määräyksiä alusten turvallisesta käytöstä ja polaarialueiden ympäristönsuojelusta tunnistamalla polaarialueiden vesialueiden riskit, joita ei ole järjestön muilla säännöksillä vähennetty riittävästi.

2. Määritelmät

Tässä säännöstössä käytetyt termit määritellään seuraavissa kohdissa. Osassa I-A käytetyillä termeillä, joita ei ole määritetty tässä kappaleessa, on SOLAS-yleissopimuksessa määritetty merkitys. Osassa II-A käytetyillä termeillä, joita ei ole määritetty tässä kappaleessa, on MARPOL-yleissopimuksen 2 artiklassa ja MARPOL-yleissopimuksen asiinkuuluvissa liitteissä määritelty merkitys.

2.1 A-luokan aluksella tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu purjehtimaan polaarialueiden vesialueilla, joiden jää on tyypiltään keskipaksua yksivuotista jäätä, johon saattaa sisältyä myös vanhaa jäätä.

2.2 B-luokan aluksella tarkoitetaan alusta, joka ei kuulu A-luokkaan. Se on suunniteltu purjehtimaan polaarialueiden vesialueilla, joiden jää on tyypiltään ohutta yksivuotista jäätä, johon saattaa sisältyä myös vanhaa jäätä.

2.3 C-luokan aluksella tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu purjehtimaan avovesillä tai jääolosuhteissa, jotka eivät ole yhtä ankaria kuin A- ja B-luokille määritellyt jääolosuhteet.

2.4 Yksivuotisella jäällä tarkoitetaan jäätä, joka on kehittynyt enintään yhden talven aikana nuoresta jäästä ja on paksuudeltaan 0,3–2,0 metriä.¹⁷

INTRODUCTION

1. Goal

The goal of this Code is to provide for safe ship operation and the protection of the polar environment by addressing risks present in polar waters and not adequately mitigated by other instruments of the Organization.

2. Definitions

For the purpose of this Code, the terms used have the meanings defined in the following paragraphs. Terms used in part I-A, but not defined in this section shall have the same meaning as defined in SOLAS. Terms used in part II-A, but not defined in this section shall have the same meaning as defined in article 2 of MARPOL and the relevant MARPOL Annexes.

2.1 Category A ship means a ship designed for operation in polar waters in at least medium first-year ice, which may include old ice inclusions.

2.2 Category B ship means a ship not included in category A, designed for operation in polar waters in at least thin first-year ice, which may include old ice inclusions.

2.3 Category C ship means a ship designed to operate in open water or in ice conditions less severe than those included in categories A and B.

2.4 First-year ice means sea ice of not more than one winter growth developing from young ice with thickness from 0.3 m to 2.0 m.¹⁷

¹⁷ Katso WMO:n merijään terminologia
Refer to the WMO Sea Ice Nomenclature.

- 2.5 Jäätömillä vesialueilla tarkoitetaan alueita, joilla ei ole jäätä. Jos alueella on jäätä, tätä termiä ei käytetä.¹⁷
- 2.5 Ice free waters means no ice present. If ice of any kind is present this term shall not be used.¹⁷
- 2.6 Maalta peräisin olevalla jäällä tarkoitetaan vedessä kelluvaa jäätä, joka on muodostunut mantereella tai lohkeamalla jäähyllystä.
- 2.6 Ice of land origin means ice formed on land or in an ice shelf, found floating in water.
- 2.7 MARPOL-yleissopimuksella tarkoitetaan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1997 pöytäkirjalla.
- 2.7 MARPOL means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended by the 1997 Protocol.
- 2.8 Keskipaksulla yksivuotisella jäällä tarkoitetaan yksivuotista jäätä, joka on paksuudeltaan 70–120 cm.¹⁷
- 2.8 Medium first-year ice means first-year ice of 70 cm to 120 cm thickness.¹⁷
- 2.9 Vanhalla jäällä tarkoitetaan jäätä, joka on säilynyt ainakin yhden kesän sulamatta kokonaan. Sen tyypillinen paksuus on 3 m tai enemmän. Se jaetaan edelleen yksivuotiseen ja ylivuotiseen jäähän ja monivuotiseen jäähän.¹⁷
- 2.9 Old ice means sea ice which has survived at least one summer's melt; typical thickness up to 3 m or more. It is subdivided into residual first-year ice, second-year ice and multi-year ice.¹⁷
- 2.10 Avoimella vedellä tarkoitetaan suurta, vapaasti navigoitavaa vesialuetta, jossa merijään peitteisyys on enintään 1/10. Maalta peräisin olevaa jäätä ei ole.¹⁷
- 2.10 Open water means a large area of freely navigable water in which sea ice is present in concentrations less than 1/10. No ice of land origin is present.¹⁷
- 2.11 Järjestöllä tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (IMO).
- 2.11 Organization means the International Maritime Organization.
- 2.12 Merijäällä tarkoitetaan kaikkea merellä tavattua jäätä, joka on syntynyt merivedestä jäätymällä.¹⁷
- 2.12 Sea ice means any form of ice found at sea which has originated from the freezing of sea water.¹⁷
- 2.13 SOLAS-yleissopimuksella tarkoitetaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.
- 2.13 SOLAS means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.
- 2.14 STCW-yleissopimuksella tarkoitetaan kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.
- 2.14 STCW Convention means the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.
- 2.15 Ohuella yksivuotisella jäällä tarkoitetaan yksivuotista jäätä, joka on paksuudeltaan 30 cm to 70 cm thick.
- 2.15 Thin first-year ice means first-year ice 30 cm to 70 cm thick.

taan 30–70 cm.

3. Vaaran lähteet

3.1 Polarisäännöstössä otetaan huomioon vaarat, jotka saattavat nostaa riskitasoa lisääntyneen esiintymistodennäköisyyden, sitä vakavampien seurauksien tai molempien vuoksi. Vaaroja ovat

.1 jää, sillä se voi vaikuttaa runkorakenteeseen, vakavuuteen, konejärjestelmiin, navigointiin, ulkona työskentelyyn, huolto- ja hätävalmiustehtäviin ja aiheuttaa turvallisuuslaitteiden ja -järjestelmien häiriöitä;

.2 yläkannen jäätyminen, mikä saattaa heikentää vakavuutta ja laitteiden toimivuutta;

.3 alhainen lämpötila, joka vaikuttaa työympäristöön ja ihmisen suorituskykyyn, huolto- ja hätävalmiustehtäviin, materiaalien ominaisuuksiin ja laitteiden tehokkuuteen, elonjäämisaikaan sekä turvallisuuslaitteiden ja -järjestelmien toimintaan;

.4 pitkät pimeän ja valoisan ajan jaksot jotka voivat vaikuttaa ohjaukseen ja ihmisen suorituskykyyn;

.5 korkeat leveysasteet, jotka vaikuttavat navigointi- ja viestintäjärjestelmiin sekä jääkuvaston laatuun;

.6 syrjäinen sijainti ja tarkkojen ja täydellisten merikartoitustietojen puuttuminen, vähäisempi mahdollisuus turvautua merenkulun turvalaitteisiin ja merimerkkeihin, minkä vuoksi karilleajo on todennäköisempää ja syrjäisen sijainnin vuoksi myös seurauksiltaan vakavampaa, rajoitettu määrä käyttövalmista meripelastusvälineistöä, viiveet hätätilanteisiin reagoinnissa ja rajatut viestintävalmiudet, minkä vuoksi onnettomuuksiin reagointi voi olla hitaampaa;

.7 aluksen miehistön mahdollinen kokemuksen puute koskien polaarialueilla purjehtimista ja tästä seuraavaa inhimillisen virheen mahdollisuus;

3. Sources of hazards

3.1 The Polar Code considers hazards which may lead to elevated levels of risk due to increased probability of occurrence, more severe consequences, or both:

.1 Ice, as it may affect hull structure, stability characteristics, machinery systems, navigation, the outdoor working environment, maintenance and emergency preparedness tasks and malfunction of safety equipment and systems;

.2 experiencing topside icing, with potential reduction of stability and equipment functionality;

.3 low temperature, as it affects the working environment and human performance, maintenance and emergency preparedness tasks, material properties and equipment efficiency, survival time and performance of safety equipment and systems;

.4 extended periods of darkness or daylight as it may affect navigation and human performance;

.5 high latitude, as it affects navigation systems, communication systems and the quality of ice imagery information;

.6 remoteness and possible lack of accurate and complete hydrographic data and information, reduced availability of navigational aids and seamarks with increased potential for groundings compounded by remoteness, limited readily deployable SAR facilities, delays in emergency response and limited communications capability, with the potential to affect incident response;

.7 potential lack of ship crew experience in polar operations, with potential for human error;

.8 mahdolliset hätävarusteita koskevat puutteet, jotka saattavat rajoittaa riskinhallintatoimien tehokkuutta;

.9 nopeasti muuttuvat ja ankarat sääolosuhteet, mikä saattaa aiheuttaa vaaratilanteita; ja

.10 ympäristön herkkyys haitallisille aineille ja muille ympäristövaikutuksille ja ympäristön ennallistumiseen tarvittava pitempi aika.

3.2 Polaarialueiden vesialueiden riskitaso voi vaihdella muun muassa maantieteellisen sijainnin, vuodenajan ja sitä kautta valoisuuden ja jääpeitteisyyden mukaan. Siten riskinhallintatoimet, jotka kohdistuvat edellä mainittuihin vaaroihin, voivat vaihdella polaarialueiden vesialueilla ja olla erilaisia arktisilla ja antarktisisilla vesillä.

4. Säännösten rakenne

Tämä säännöstö koostuu johdannosta sekä osista I ja II. Johdanto sisältää velvoittavia määräyksiä, joita sovelletaan molemmissa osissa. Osa I on jaettu edelleen osaan I-A, joka sisältää velvoittavia turvallisuusmääräyksiä, ja osaan I-B, joka sisältää turvallisuus-suosituksia. Osa II on jaettu edelleen osaan II-A, joka sisältää saastumisen ehkäisemistä koskevia velvoittavia määräyksiä, ja osaan II-B, joka sisältää suosituksia saastumisen ehkäisemiseksi.

.8 potential lack of suitable emergency response equipment, with the potential for limiting the effectiveness of mitigation measures;

.9 rapidly changing and severe weather conditions, with the potential for escalation of incidents; and

.10 the environment with respect to sensitivity to harmful substances and other environmental impacts and its need for longer restoration.

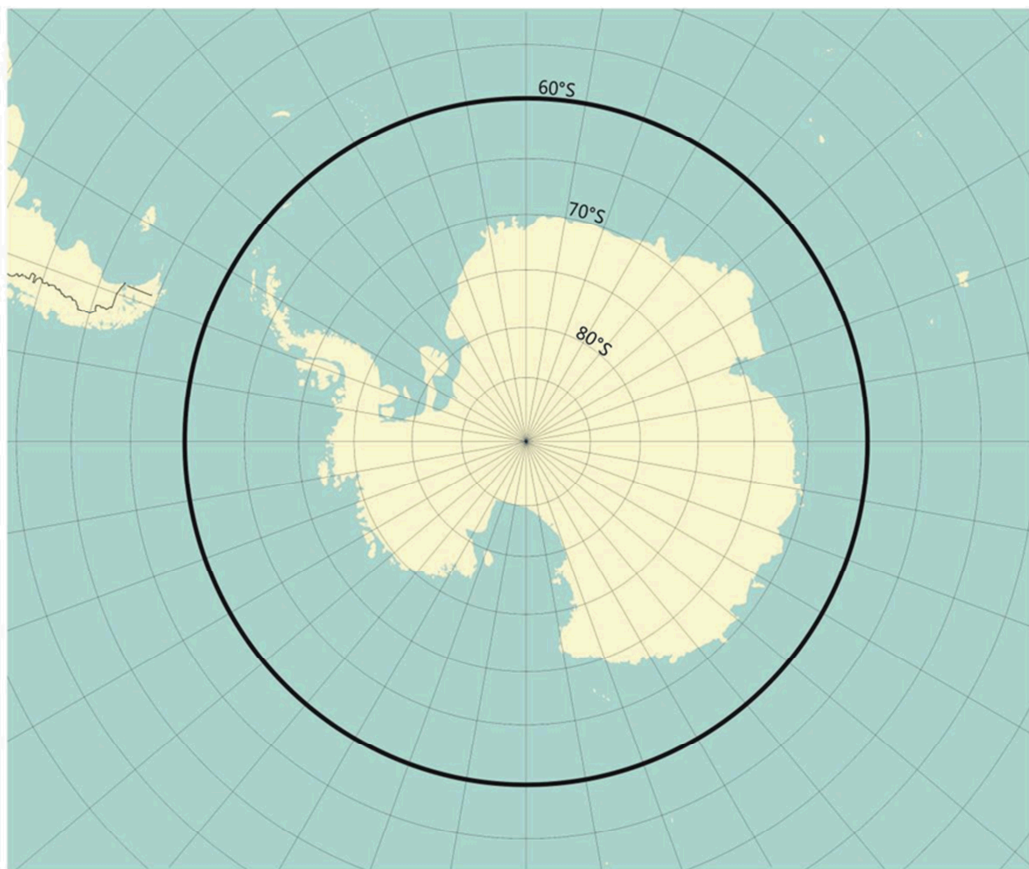
3.2 The risk level within polar waters may differ depending on the geographical location, time of the year with respect to daylight, ice-coverage, etc. Thus, the mitigating measures required to address the above specific hazards may vary within polar waters and may be different in Arctic and Antarctic waters.

4 Structure of the Code

This Code consists of Introduction, parts I and II. The Introduction contains mandatory provisions applicable to both parts I and II. Part I is subdivided into part I-A, which contains mandatory provisions on safety measures, and part I-B containing recommendations on safety. Part II is subdivided into part II-A, which contains mandatory provisions on pollution prevention, and part II-B containing recommendations on pollution prevention.

Kuvat Antarktiksena alueesta ja arktisista vesialueista, sellaisina kuin ne on määritelty SOLAS-yleissopimuksen kohdissa XIV/1.2 ja XIV/1.3 ja MARPOL-yleissopimuksen liitteen I kohdissa 1.11.7 ja 46.2, liitteen II kohdissa 13.8.1 ja 21.2, liitteen IV kohdissa 17.2 ja 17.3 sekä liitteen V kohdissa 1.14.7 ja 13.2.

Figures illustrating the Antarctic area and Arctic waters, as defined in SOLAS regulations XIV/1.2 and XIV/1.3, respectively, and MARPOL Annex I, regulations 1.11.7 and 46.2; Annex II, regulations 13.8.1 and 21.2; Annex IV, regulations 17.2 and 17.3; and Annex V, regulations 1.14.7 and 13.2



Kuva 1 – Antarktiksena polaarialueen laajuus¹⁸

Figure 1 – Maximum extent of Antarctic area application¹⁸

¹⁸ Tämä kuva on tehty vain havainnollistamistarkoituksessa.

It should be noted that this figure is for illustrative purposes only.



Kuva 2 – Arktisten polaarialueiden laajuus¹⁹

Figure 2 – Maximum extent of Arctic waters application¹⁹

¹⁹ Tämä kuva on tehty vain havainnollistamistarkoituksessa.
It should be noted that this figure is for illustrative purposes only.

OSA I-A

**TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄT
TOIMENPITEET**

1 LUKU - YLEISTÄ

1.1 Tämän osan rakenne

Tämän osan jokainen luku sisältää luvun yleistavoitteen, tavoitteen saavuttamiseksi vaadittavat toiminnalliset vaatimukset ja säännöt. Aluksen katsotaan täyttävän tässä luvussa mainitut toiminnalliset vaatimukset, kun joko

.1 aluksen suunnittelu ja järjestelyt vastaavat kaikkia toiminnallisiin vaatimuksiin liittyviä sääntöjä; tai

.2 aluksen suunnittelu ja järjestelyt on kokonaisuudessaan tai osittain arvioitu ja hyväksytty SOLAS-yleissopimuksen luvun XIV säännön 4 mukaisesti ja kaikki muut aluksen osat noudattavat asiaankuuluvia sääntöjä.

1.2 Määritelmät

SOLAS-yleissopimuksen asiaankuuluvien lukujen ja tämän säännösten johdannon määritelmien lisäksi tässä osassa käytetään seuraavia termejä.

1.2.1 Jäävuorialueella tarkoitetaan suurta vesialuetta, jossa jää on peräisin maalta ja sen peittävyys on enintään 1/10. Alueella saattaa olla myös merijäätä, mutta jäiden kokonaispeittävyys on enintään 1/10.

1.2.2 Saattoaluksella tarkoitetaan ensiluokkaisella jääsäkulkukyvvyllä varustettua alusta, joka kulkee yhtä matkaa toisen aluksen kanssa.

1.2.3 Saatto-operaatiolla tarkoitetaan operaatiota, jossa aluksen liikkumista helpotetaan saattoaluksen avulla.

1.2.4 Asuinkelpoisella ympäristöllä tarkoitetaan ilmastoitua tilaa, joka suojaa hypotermi-

PART I-A

SAFETY MEASURES

CHAPTER 1 – GENERAL

1.1 Structure of this part

Each chapter in this part consists of the overall goal of the chapter, functional requirements to fulfil the goal, and regulations. A ship shall be considered to meet a functional requirement set out in this part when either:

.1 the ship's design and arrangements comply with all the regulations associated with that functional requirement; or

.2 part(s) or all of the ship's relevant design and arrangements have been reviewed and approved in accordance with regulation 4 of SOLAS chapter XIV, and any remaining parts of the ship comply with the relevant regulations.

1.2 Definitions

In addition to the definitions included in the relevant SOLAS chapters and the introduction of this Code, the following definitions are applicable to this part.

1.2.1 Bergy waters mean an area of freely navigable water in which ice of land origin is present in concentrations less than 1/10. There may be sea ice present, although the total concentration of all ice shall not exceed 1/10.

1.2.2 Escort means any ship with superior ice capability in transit with another ship.

1.2.3 Escorted operation means any operation in which a ship's movement is facilitated through the intervention of an escort.

1.2.4 Habitable environment means a ventilated environment that will protect against

aa vastaan.

1.2.5 Jäänmurtajalla tarkoitetaan alusta, jonka toiminnalliseen profiiliin kuuluu saatto-toimintoja tai jäänmurtoavustusta ja joka virransyöttönsä ja mittojensa ansiosta voi ottaa syöksyjä jääpeitteisillä vesialueilla.

1.2.6 Jääluokalla tarkoitetaan hallinnon tai hallinnon hyväksymän organisaation myöntämää merkintää, joka osoittaa, että alus on suunniteltu merijääolosuhteissa tapahtuvaa navigointia varten.

1.2.7 Odotettavissa olevalla enimmäispelastusajalla tarkoitetaan aikaa, jonka pelastautumislaitteisto ja -järjestelmä on hyväksytty kestävänsä. Se on vähintään viisi päivää.

1.2.8 Koneistolla tarkoitetaan aluksen turvallisen käytön kannalta välttämättömiä laitteistoja ja koneita ja niihin liittyviä putkistoja ja kaapeleita.

1.2.9 Keskimääräisellä vuorokauden vähimmäislämpötilalla (Mean Daily Low Temperature, MDLT) tarkoitetaan kunkin päivän keskimääräistä vuorokauden vähimmäislämpötilaa vähintään 10 vuoden ajanjaksona. Jos 10 vuoden ajanjakson tietoja ei ole saatavilla, voidaan käyttää hallinnon hyväksymää tietokokonaisuutta.²⁰

1.2.10 Polaariluokalla (Polar Class, PC) tarkoitetaan jääluokkaa, jonka hallinto tai hallinnon hyväksymä organisaatio on myöntänyt alukselle IACS:n yhtenäisten vaatimusten mukaisesti.

1.2.11 PST-lämpötilalla (Polar Service Temperature) tarkoitetaan sellaisen aluksen lämpötilaa, joka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa. Tällainen lämpötila asetetaan vähintään 10 astetta aiotun polaaristen vesialueiden purjehdusalueen ja -vuodenajan alimman MDLT:n alapuolelle.

1.2.12 Aluksella, joka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa, tarkoitetaan

hypothermia.

1.2.5 Icebreaker means any ship whose operational profile may include escort or ice management functions, whose powering and dimensions allow it to undertake aggressive operations in ice-covered waters.

1.2.6 Ice Class means the notation assigned to the ship by the Administration or by an organization recognized by the Administration showing that the ship has been designed for navigation in sea-ice conditions.

1.2.7 Maximum expected time of rescue means the time adopted for the design of equipment and system that provide survival support. It shall never be less than 5 days.

1.2.8 Machinery Installations means equipment and machinery and its associated piping and cabling, which is necessary for the safe operation of the ship.

1.2.9 Mean Daily Low Temperature (MDLT) means the mean value of the daily low temperature for each day of the year over a minimum 10 year period. A data set acceptable to the Administration may be used if 10 years of data is not available.²⁰

1.2.10 Polar Class (PC) means the ice class assigned to the ship by the Administration or by an organization recognized by the Administration based upon IACS Unified Requirements.

1.2.11 Polar Service Temperature (PST) means a temperature specified for a ship which is intended to operate in low air temperature, which shall be set at least 100C below the lowest MDLT for the intended area and season of operation in polar waters.

1.2.12 Ship intended to operate in low air temperature means a ship which is intended

²⁰ Katso myös osan I-B lisäohjeet.

Refer also to additional guidance in part I-B.

alusta, jonka on tarkoitus kulkea alueilla, joiden alin MDLT on alle -10 0C.

1.2.13 Säiliöaluksilla tarkoitetaan SOLAS-yleissopimuksen luvun II-1 säännössä 2.22 määriteltyjä öljysäiliöaluksia, SOLAS-yleissopimuksen luvun II-1 säännössä/3.19 määriteltyjä kemikaalisäiliöaluksia sekä SOLAS-yleissopimuksen luvun VII säännössä/11.2 määriteltyjä kaasusäiliöaluksia.

1.2.14 Ylemmällä jäävesiviivalla tarkoitetaan vesiviivaa, jonka määrittää aluksen suurin syväys keulassa ja perässä aluksen kulkiessa jäissä.

1.3 Todistuskirja ja katsastus

1.3.1 Kaikilla aluksilla, joihin tätä säännöstöä sovelletaan, on oltava voimassa oleva polaarialuksen todistuskirja.

1.3.2 Lukuun ottamatta 1.3.3 kappaleessa määritettyjä poikkeuksia polaarialuksen todistuskirja annetaan perus- tai uusintakatsastuksessa alukselle, joka täyttää tämän säännösten asianmukaiset vaatimukset.

1.3.3 Jos C-luokan aluksen osalta 1.5 kappaleen arvioinnin tuloksena on se, ettei lisälaitteita tai rakenteellisia muutoksia tarvita säännösten vaatimusten täyttämiseksi, polaarialuksen todistuskirja voidaan antaa kirjallisen vahvistuksen perusteella, jossa todetaan aluksen täyttävän Polarisäännösten kaikki asiaankuuluvat vaatimukset. Tällaisessa tapauksessa todistuskirjan voimassaolon jatkamiseksi aluksella on suoritettava katsastus seuraavan sille määrätyn katsastuksen yhteydessä.

1.3.4 Tässä luvussa mainitun todistuskirjan voi antaa joko hallinto tai hallinnon SOLAS-yleissopimuksen XI-1 luvun 1 säännön mukaisesti hyväksymä henkilö tai laitos. Kaikissa tapauksissa hallinto kantaa täyden vastuun todistuskirjasta.

1.3.5 Polaarialuksen todistuskirja laaditaan muotoon, jonka malli on annettu säännösten

to undertake voyages to or through areas where the lowest Mean Daily Low Temperature (MDLT) is below -100C.

1.2.13 Tankers mean oil tankers as defined in SOLAS regulation II-1/2.22, chemical tankers as defined in SOLAS regulation II-1/3.19 and gas carriers as defined in SOLAS regulation VII/11.2.

1.2.14 Upper ice waterline means the waterline defined by the maximum draughts forward and aft for operation in ice.

1.3 Certificate and survey

1.3.1 Every ship to which this Code applies shall have on board a valid Polar Ship Certificate.

1.3.2 Except as provided for in paragraph 1.3.3, the Polar Ship Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a ship which complies with the relevant requirements of this Code.

1.3.3 For category C cargo ships, if the result of the assessment in paragraph 1.5 is that no additional equipment or structural modification is required to comply with the Polar Code, the Polar Ship Certificate may be issued based upon documented verification that the ship complies with all relevant requirements of the Polar Code. In this case, for continued validity of the certificate, an onboard survey should be undertaken at the next scheduled survey.

1.3.4 The certificate referred to in this regulation shall be issued either by the Administration or by any person or organization recognized by it in accordance with SOLAS regulation XI-1/1. In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificate.

1.3.5 The Polar Ship Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the

lisäyksessä 1. Jos tekstin kielenä ei ole englanti, ranska tai espanja, mukaan liitetään myös käännös yhdelle näistä kielistä.

1.3.6 Polaarialuksen todistuskirjan voimassaolo, katsastuspäivämäärät ja hyväksymismerkinnät yhdenmukaistetaan asiankuuluvien SOLAS-todistuskirjojen kanssa SOLAS-yleissopimuksen I luvun 14 säännön mukaisesti. Todistuskirjaan tulee sisältyä liite, jossa luetellaan aluksen säännöstössä vaaditut varusteet.

1.3.7 Soveltuvin osin todistuskirjassa on mainittava menetelmä, jolla määritetään aluksen jäissäkulkukyky ja -rajoitukset hallinnon vaatimusten mukaisesti ottaen huomioon järjestön asiasta laatimat ohjeet.²¹

1.4 Suorituskykyvaatimukset

1.4.1 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, tässä säännöstössä tarkoitettujen aluksen järjestelmien ja laitteiden on täytettävä vähintään SOLAS-yleissopimuksessa mainitut suorituskykyvaatimukset.

1.4.2 Alusten, jotka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa, PST-lämpötila määritellään vähintään 10 astetta aiotun polaaristen vesialueiden purjehdusalueen ja -vuodenajan alimman MDLT:n alapuolelle. Tässä säännöstössä vaadittujen järjestelmien ja laitteiden on oltava täydessä toimintakunnossa PST-lämpötilassa.

1.4.3 Matalissa lämpötiloissa toimimaan suunniteltujen alusten pelastautumisjärjestelmien ja -laitteiden on oltava täydessä toimintakunnossa PST-lämpötilassa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajan.

1.5 Toiminnan arviointi

Menettelytapojen tai toimintarajoitusten laadittamiseksi alus ja sen laitteisto on arvioitava. Samalla on otettava huomioon

model given in appendix 1 to this Code. If the language used is neither English, nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

1.3.6 Polar Ship Certificate validity, survey dates and endorsements shall be harmonized with the relevant SOLAS certificates in accordance with the provisions of regulation I/14 of the SOLAS Convention. The certificate shall include a supplement recording equipment required by the Code.

1.3.7 Where applicable, the certificate shall reference a methodology to assess operational capabilities and limitations in ice to the satisfaction of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization.²¹

1.4 Performance standards

1.4.1 Unless expressly provided otherwise, ship systems and equipment addressed in this Code shall satisfy at least the same performance standards referred to in SOLAS.

1.4.2 For ships operating in low air temperature, a polar service temperature (PST) shall be specified and shall be at least 100C below the lowest MDLT for the intended area and season of operation in polar waters. Systems and equipment required by this Code shall be fully functional at the polar service temperature.

1.4.3 For ships operating in low air temperature, survival systems and equipment shall be fully operational at the polar service temperature during the maximum expected rescue time.

1.5 Operational assessment

In order to establish procedures or operational limitations, an assessment of the ship and its equipment shall be carried out, taking into

²¹ Katso järjestön laatimat ohjeet.

Refer to guidance to be developed by the Organization.

consideration the following:

- | | |
|---|--|
| .1 erilaiset ennakoituiden käyttö- ja ympäristöolosuhteet, kuten | .1 the anticipated range of operating and environmental conditions, such as: |
| .1 toiminta matalissa lämpötiloissa; | .1 operation in low air temperature; |
| .2 kulku jäissä; | .2 operation in ice; |
| .3 toiminta korkeilla leveysasteilla; | .3 operation in high latitude; and |
| .4 ihmisten mahdollinen pelastautuminen jäälle tai maihin; | .4 potential for abandonment onto ice or land; |
| .2 johdannon 3 osiossa luetteloidut vaarat soveltuvuuden mukaan; ja | .2 hazards, as listed in section 3 of the Introduction, as applicable; and |
| .3 muut mahdolliset vaarat. | .3 additional hazards, if identified. |

2 LUKU – TOIMINTAKÄSIKIRJA POLAARISILLE VESIALUEILLE (POLAR WATER OPERATIONAL MANUAL, PWOM)

CHAPTER 2 – POLAR WATER OPERATIONAL MANUAL (PWOM)

2.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on antaa omistajalle, liikenteenharjoittajalle, päällikölle ja laivaväelle riittävät tiedot aluksen toimintakyvystä ja -rajoitteista päätöksentekoprosessin tueksi.

2.1 Goal

The goal of this chapter is to provide the owner, operator, master and crew with sufficient information regarding the ship's operational capabilities and limitations in order to support their decision-making process.

2.2 Toiminnalliset vaatimukset

2.2 Functional requirements

2.2.1 Edellä 2.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään tämän luvun sääntöihin.

2.2.1 In order to achieve the goal set out in paragraph 2.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

2.2.2 Käsikirjaan on sisällyttävä tietoa 1.5 kappaleessa vaaditun arvioinnin mukaisesta aluskohtaisesta toimintakyvystä ja rajoituksista.

2.2.2 The Manual shall include information on the ship-specific capabilities and limitations in relation to the assessment required under paragraph 1.5.

2.2.3 Toimintakäsikirjaan on sisällyttävä tai siinä on oltava viittaus erityisiin menettelytapoihin, joita on noudatettava aluksen normaalissa käytössä, jotta vältettäisiin olosuhteet, jotka ylittävät aluksen toimintakyvyn.

2.2.3 The Manual shall include or refer to specific procedures to be followed in normal operations and in order to avoid encountering conditions that exceed the ship's capabilities.

2.2.4 Toimintakäsikirjaan on sisällyttävä tai

2.2.4 The Manual shall include or refer to

siinä on oltava viittaus erityisiin menettelytapoihin, joita on noudatettava vaaratilanteen sattuessa polaarisisä vesialueilla.

2.2.5 Toimintakäsikirjaan on sisällyttävä tai siinä on oltava viittaus erityisiin menettelytapoihin, joita on noudatettava olosuhteissa, jotka ylittävät 2.2.2 kappaleen mukaisen aluksen toimintakyvyn ja sen rajoitukset.

2.2.6 Toimintakäsikirjaan on sisällyttävä tai siinä on oltava viittaus menettelytapoihin, joita on noudatettava soveltuvin osin, kun käytetään jäänmurtoavustusta.

2.3 Säännöt

2.3.1 Toimintakäsikirjaa on 2.2.1 ja 2.2.6 kappaleiden toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi säilytettävä aluksella.

2.3.2 Toimintakäsikirjaan on 2.2.2 kappaleen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi mahdollisuuksien mukaan sisällytettävä menetelmä, jolla määritetään aluksen toimintakyky ja sen rajoitukset jäissä.

2.3.3 Toimintakäsikirjaan on 2.2.3 kappaleen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sisällytettävä seuraavat riskiperusteiset menettelytavat:

.1 matkan suunnittelu siten, että vältetään jääalueet ja/tai lämpötilat, jotka ylittävät aluksen suunnitellun toimintakyvyn ja sen rajoitukset;

.2 järjestelyt, joiden avulla saadaan ennustetta ympäristön olosuhteista;

.3 keinot, joiden avulla tunnistetaan merikartoitustiedon, meteorologisten ja navigointia koskevien tietojen rajoitukset;

.4 tämän säännösten muissa luvuissa vaadittujen varusteiden käyttäminen; ja

.5 erityistoimien toteuttaminen soveltuvin osin varusteiden ja järjestelmien toiminnan ylläpitämiseksi alhaisissa lämpötiloissa, kansirakenteen jäätyessä ja jäissä.

specific procedures to be followed in the event of incidents in polar waters.

2.2.5 The Manual shall include or refer to specific procedures to be followed in the event that conditions are encountered which exceed the ship's specific capabilities and limitations in paragraph 2.2.2.

2.2.6 The Manual shall include or refer to procedures to be followed when using ice-breaker assistance, as applicable.

2.3 Regulations

2.3.1 In order to comply with the functional requirements of paragraphs 2.2.1 to 2.2.6, the Manual shall be carried on board.

2.3.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.2, the Manual shall contain, where applicable, the methodology used to determine capabilities and limitations in ice.

2.3.3 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.3, the Manual shall include risk-based procedures for the following:

.1 voyage planning to avoid ice and/or temperatures that exceed the ship's design capabilities or limitations;

.2 arrangements for receiving forecasts of the environmental conditions;

.3 means of addressing any limitations of the hydrographic, meteorological and navigational information available;

.4 operation of equipment required under other chapters of this Code; and

.5 implementation of special measures to maintain equipment and system functionality under low temperatures, topside icing and the presence of sea ice, as applicable.

2.3.4 Toimintakäsikirjaan on 2.2.4 kappaleen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sisällytettävä seuraavat riskiperusteiset menettelytavat:

.1 yhteyden ottaminen hätäpalveluiden tarjoajiin etsintä- ja pelastuspalveluita, öljyntorjuntaa jne. varten; ja

.2 tapauksissa, joissa alus on jäävahvistettu 3 luvun mukaisesti, menettelytavat, joilla alus ja aluksessa olevat ihmiset pidetään kunnossa, kun alus on jäänyt jään loukkuun pidemmäksi ajaksi.

2.3.5 Toimintakäsikirjaan on 2.2.5 kappaleen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sisällytettävä riskiperusteisiä menettelytapoja, joita on noudatettava sellaisten toimien yhteydessä, joita toteutetaan, kun jää- ja/tai lämpötilaolosuhteet ylittävät aluksen suunnitellun toimintakyvyn ja sen rajoitukset.

2.3.6 Toimintakäsikirjaan on 2.2.6 kappaleen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sisällytettävä riskiperusteisiä menettelytapoja, joilla mahdollisuuksien mukaan valvotaan ja ylläpidetään turvallisuutta jäissäkulun aikana, mukaan lukien kaikki vaatimukset, jotka koskevat saatto-operaatioita tai jäänmurtaja-avustusta. Tilanteissa, joissa alus kulkee itsenäisesti ja tilanteissa, joissa alus tarvitsee jäänmurtajan, pätevät mahdollisesti erilaiset toiminnalliset rajoitukset. Toimintakäsikirjassa tulisi mahdollisuuksien mukaan käsitellä molemmat vaihtoehdot.

3 LUKU – ALUKSEN RAKENNE

3.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on varmistaa, että rakenteiden materiaalit ja mitoitus ovat riittäviä takaamaan aluksen rakenteellinen eheys paikallisesti ja koko laivan osalta, kun otetaan huomioon ympäristöolosuhteet ja niiden aiheuttamat voimat

2.3.4 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.4, the Manual shall include risk-based procedures to be followed for:

.1 contacting emergency response providers for salvage, search and rescue (SAR), spill response, etc., as applicable; and

.2 in the case of ships ice strengthened in accordance with chapter 3, procedures for maintaining life support and ship integrity in the event of prolonged entrapment by ice.

2.3.5 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.5, the Manual shall include risk-based procedures to be followed for measures to be taken in the event of encountering ice and/or temperatures which exceed the ship's design capabilities or limitations.

2.3.6 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.6, the Manual shall include risk-based procedures for monitoring and maintaining safety during operations in ice, as applicable, including any requirements for escort operations or icebreaker assistance. Different operational limitations may apply depending on whether the ship is operating independently or with icebreaker escort. Where appropriate, the PWOM should specify both options.

CHAPTER 3 – SHIP STRUCTURE

3.1 Goal

The goal of this chapter is to provide that the material and scantlings of the structure retain their structural integrity based on global and local response due to environmental loads and conditions.

3.2 Toiminnalliset vaatimukset

3.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään tämän luvun sääntöihin:

.1 matalissa lämpötiloissa toimivissa aluksissa on käytettävä materiaaleja, jotka soveltuvat käytettäväksi PST-lämpötilassa; ja

.2 jäävahvisteisten alusten rakenne on suunniteltava sellaiseksi, että se kestää sekä kokorunkoon kohdistuvia että paikallisissa jääkuormia ennakoituissa jääolosuhteissa.

3.3 Säännöt

3.3.1 Kappaleessa 3.2.1 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi alusten säälle alttiiden rakenteiden materiaalien on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit²² tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit, jotka perustuvat PST-lämpötilaan.

3.3.2 3.2.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 A-luokan alusten mitoitusten on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit²³ tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit;

.2 B-luokan alusten mitoitusten on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomi-

3.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 3.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter:

.1 for ships intended to operate in low air temperature, materials used shall be suitable for operation at the ships polar service temperature; and

.2 in ice strengthened ships, the structure of the ship shall be designed to resist both global and local structural loads anticipated under the foreseen ice conditions.

3.3 Regulations

3.3.1 In order to comply with the functional requirements of paragraph 3.2.1 above, materials of exposed structures in ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²² or other standards offering an equivalent level of safety based on the polar service temperature.

3.3.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 3.2.2 above, the following apply:

.1 scantlings of category A ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²³ or other standards offering an equivalent level of safety;

.2 scantlings of category B ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into

²² Katso IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members - Ships of 90 m in Length and Above (viimeisin versio) tai IACS URI Requirements concerning Polar Class (viimeisin versio) soveltuvin osin.

Refer to IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (latest version) or IACS URI Requirements concerning Polar Class (latest version), as applicable.

²³ Katso Polar Class 1 -5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (viimeisin versio).

Refer to Polar Class 1-5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (latest version).

oon järjestön hyväksymät standardit²⁴ tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit;

.3 C-luokan jäävahvisteisten alusten mitoitus-
ten on oltava hallinnon tai sen hyväksymän
laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on
otettava huomioon hyväksyttävät standardit,
jotka ovat sopivia purjehdusalueen jäätyy-
peille ja -peitteisyydelle.

.4 C-luokan aluksen ei tarvitse olla jäävahvis-
tettu, jos aluksen rakenne on hallinnon mu-
kaan riittävä aiottua liikennöintiä varten.

4 LUKU – OSASTOINTI JA VAKAVUUS

4.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on taata sekä ehjän
aluksen vakavuus että vaurioituneen aluksen
asianmukainen osastointi ja vakavuus.

4.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 4.1 kappaleessa mainittujen tavoittei-
den saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset
vaatimukset sisällytetään tämän luvun sään-
töihin:

.1 ehjän aluksen vakavuuden jäänmuodostu-
minen huomioon ottaen on oltava riittävä; ja

.2 A- ja B-luokan aluksilla, jotka on raken-
nettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jäl-
keen, on oltava riittävä jäännösvakavuus, jot-
ta ne kestävät jään aiheuttamat vauriot.

4.3 Säännöt

4.3.1 Ehjän aluksen vakavuus

4.3.1.1 Sellaisten alusten, jotka purjehtivat
alueilla, joilla jäänmuodostus on todennä-
köistä, vakavuuslaskelmissa on 4.2.1 kappaleen

account standards acceptable to the Organi-
zation²⁴ or other standards offering an equiv-
alent level of safety;

.3 scantlings of ice strengthened category C
ships shall be approved by the Administra-
tion, or a recognized organization accepted
by it, taking into account acceptable stand-
ards adequate for the ice types and concentra-
tions encountered in the area of operation;
and

.4 a category C ship need not be ice strength-
ened if, in the opinion of the Administration,
the ship's structure is adequate for its intend-
ed operation.

CHAPTER 4 –SUBDIVISION AND STA- BILITY

4.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure adequate
subdivision and stability in both intact and
damaged conditions.

4.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in para-
graph 4.1 above, the following functional re-
quirements are embodied in the regulations
of this chapter:

.1 ships shall have sufficient stability in in-
tact conditions when subject to ice accretion;
and

.2 ships of category A and B, constructed on
or after 1 January 2017, shall have sufficient
residual stability to sustain ice-related dam-
ages.

4.3 Regulations

4.3.1 Stability in intact conditions

4.3.1.1 In order to comply with the functional
requirement of paragraph 4.2.1, for ships op-
erating in areas and during periods where ice

²⁴ Katso Polar Class 6-7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (viimeisin versio).
Refer to Polar Class 6-7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (latest version).

leessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi huomioitava seuraava jäätymisvara:

.1 30 kg/m² avoimilla sääkansilla ja käytävillä;

.2 7.5 kg/m² aluksen vesiviivan yläpuolella olevilla projisoiduilla tuulipinnoilla aluksen kummallakin puolella; ja

.3 Kaiteiden, erilaisten puomien (mastoja lukuun ottamatta) ja purjeettomien alusten rikit sekä muut pienet epäyhtenäiset pinnat on otettava huomioon kasvattamalla yhtenäisten pintojen lateraalipinta-alaa 5 % ja saman alueen staattisia momenteja 10 %.

4.3.1.2 Alusten, jotka purjehtivat alueilla, joilla jäänmuodostus on todennäköistä, tulee olla

.1 suunniteltu sellaisiksi, että ne minimoivat jäänmuodostuksen; ja

.2 varustettuja välineillä, joilla jää voidaan poistaa hallinnon vaatimalla tavalla, esimerkiksi sähkö- ja paineilmalaitteilla ja/tai erikoistyökaluilla kuten kirveillä tai puisilla nuijilla, joilla voidaan poistaa jäätä partailta, kaiteilta ja kokoonpanoilta.

4.3.1.3 Tietoja vakavuuslaskelmien jäävaras-ta on PWOM-toimintakäsikirjassa.

4.3.1.4 Jäänmuodostusta on seurattava ja on ryhdyttävä toimiin, joilla taataan, ettei jäänmuodostus ylitä PWOM-toimintakäsikirjassa annettuja arvoja.

4.3.2 Vaurioituneen aluksen vakavuus

4.3.2.1 A- ja B-luokan alusten, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, on 4.2.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi kestettävä vuoto, joka johtuu jään rikkomasta runkorakenteesta. Jäävauriosta johtuvan jäännösvakavuuden on oltava sellainen, että

accretion is likely to occur, the following icing allowance shall be made in the stability calculations:

.1 30 kg/m² on exposed weather decks and gangways;

.2 7.5 kg/m² for the projected lateral area of each side of the ship above the water plane; and

.3 the projected lateral area of discontinuous surfaces of rail, sundry booms, spars (except masts) and rigging of ships having no sails and the projected lateral area of other small objects shall be computed by increasing the total projected area of continuous surfaces by 5% and the static moments of this area by 10%.

4.3.1.2 Ships operating in areas and during periods where ice accretion is likely to occur shall be:

.1 designed to minimize the accretion of ice; and

.2 equipped with such means for removing ice as the Administration may require; for example, electrical and pneumatic devices, and/or special tools such as axes or wooden clubs for removing ice from bulwarks, rails and erections.

4.3.1.3 Information on the icing allowance included in the stability calculations shall be given in the PWOM.

4.3.1.4 Ice accretion shall be monitored and appropriate measures taken to ensure that the ice accretion does not exceed the values given in the PWOM.

4.3.2 Stability in damaged conditions

4.3.2.1 In order to comply with the functional requirements of paragraph 4.2.2, ships of categories A and B, constructed on or after 1 January 2017, shall be able to withstand flooding resulting from hull penetration due to ice impact. The residual stability following ice damage shall be such that the factor s_i , as

SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun 7-2.2 ja 7-2.3 säännöissä määritetty Si-tekijä vastaa yhtä kaikissa lastitilanteissa, joita on käytetty SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun 7 säännössä A-indeksin laskemisessa. Lastialusten, jotka täyttävät järjestön jossakin muussa säännöstössä tarkoitettujen osastointi- ja vuotovakavuussäännöt SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun /4.1 säännön mukaan, on kyseisessä säännöstössä tarkoitettujen jäännösvakavuuskriteerien täytyttävä kaikissa lastitilanteissa.

4.3.2.2 Oletettavan jäävaurioiden laajuuden 4.3.2.1 kappaleen vaatimusten täyttämiseksi on oltava sellainen, että

.1 pituussuuntainen ulottuma on 4,5 % ylemmän jäävesiviivan pituudesta, kun se on keskitetty eteenpäin ylemmän jäävesiviivan enimmäisleveydestä, ja muuten 1,5 % ylemmän jäävesiviivan pituudesta, ja tämä pätee mihin tahansa pituussuuntaiseen sijaintiin koko aluksen pituudelta;

.2 poikittainen ulottuma on 760 mm mitattuna kohtisuoraan runkoon nähden koko vauriointeella alueella; ja

.3 pystysuora ulottuma on vähemmän kuin 20 % ylemmän vesiviivan syväyksestä tai pituussuuntaisesta ulottumasta ja tämä pätee mihin tahansa pystysuuntaiseen sijaintiin, joka on kolin ja 120 % ylemmän jäävesiviivan syväyksen välisellä alueella.

5 LUKU – VESI- JA SÄÄTIIVIYS

5.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on määrätä toimista, jotka ylläpitävät vesitiivyyttä ja säätiiviyttä.

5.2 Toiminnalliset vaatimukset

5.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi kaikkien alusten vesitiivyyden ja säätiivyyden kannalta merkityksellisten suljettavien laitteiden ja ovien on oltava kunnossa.

defined in SOLAS regulations II-1/7-2.2 and II-1/7-2.3, is equal to one for all loading conditions used to calculate the attained subdivision index in SOLAS regulation II-1/7. However, for cargo ships that comply with subdivision and damage stability regulations in another instrument developed by the Organization, as provided by SOLAS regulation II-1/4.1, the residual stability criteria of that instrument shall be met for each loading condition.

4.3.2.2 The ice damage extents to be assumed when demonstrating compliance with paragraph 4.3.2.1 shall be such that:

.1 the longitudinal extent is 4.5% of the upper ice waterline length if centred forward of the maximum breadth on the upper ice waterline, and 1.5% of upper ice waterline length otherwise, and shall be assumed at any longitudinal position along the ship's length;

.2 the transverse penetration extent is 760 mm, measured normal to the shell over the full extent of the damage; and

.3 the vertical extent is the lesser of 20% of the upper ice waterline draught or the longitudinal extent, and shall be assumed at any vertical position between the keel and 120% of the upper ice waterline draught.

CHAPTER 5 – WATERTIGHT AND WEATHERTIGHT INTEGRITY

5.1 Goal

The goal of this chapter is to provide measures to maintain watertight and weathertight integrity.

5.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 5.1 above, all closing appliances and doors relevant to watertight and weathertight integrity of the ship shall be operable.

5.3 Säännöt

5.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 aluksilla, jotka purjehtivat alueilla, joilla jäänmuodostus on todennäköistä, on oltava keinoja poistaa tai estää jään tai lumen muodostuminen luukkujen ja ovien luokse; ja

.2 lisäksi aluksiin, jotka on suunniteltu toimimaan alhaisissa lämpötiloissa, sovelletaan seuraavaa:

.1 jos luukut ja ovet toimivat hydraulisesti, jäätymiseen tai nesteiden liialliseen viskositeettiin on varauduttava; ja

.2 vesitiiviit ja säätiviit ovet, luukut ja sulkemislaitteet, jotka eivät ole asuintilassa ja joita on käytettävä merellä, on suunniteltava siten, että paksuja talvivaatteita ja käsineitä käyttävät työntekijät voivat niitä käyttää.

6 LUKU – KONEISTOT

6.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on taata, että koneistot ovat toimivuudeltaan sellaisia, että ne pystyvät varmistamaan alusten turvallisen käytön.

6.2 Toiminnalliset vaatimukset

6.2.1 6.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään tämän luvun sääntöihin.

6.2.1.1 Koneistojen toimivuudessa on huomioitava ympäristöolosuhteet, kuten

.1 jäänmuodostus ja/tai lumen kertyminen;

.2 meriveden mukana tuleva jää;

5.3 Regulations

In order to comply with the functional requirements of paragraph 5.2 above, the following apply:

.1 for ships operating in areas and during periods where ice accretion is likely to occur, means shall be provided to remove or prevent ice and snow accretion around hatches and doors; and

.2 in addition, for ships intended to operate in low air temperature the following apply:

.1 if the hatches or doors are hydraulically operated, means shall be provided to prevent freezing or excessive viscosity of liquids; and

.2 watertight and weathertight doors, hatches and closing devices which are not within an habitable environment and require access while at sea shall be designed to be operated by personnel wearing heavy winter clothing including thick mittens.

CHAPTER 6 – MACHINERY INSTALLATIONS

6.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that, machinery installations are capable of delivering the required functionality necessary for safe operation of ships.

6.2 Functional requirements

6.2.1 In order to achieve the goal set out in paragraph 6.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

6.2.1.1 Machinery installations shall provide functionality under the anticipated environmental conditions, taking into account:

.1 ice accretion and/or snow accumulation;

.2 ice ingestion from seawater;

- .3 jäätyminen ja nesteiden kohonnut viskositeetti;
- .4 meriveden sisäänottolämpötila; ja
- .5 alukseen tuleva lumi.
- 6.2.1.2 Lisäksi aluksiin, jotka on suunniteltu toimimaan matalissa lämpötiloissa, sovelletaan seuraavaa:
- .1 koneistojen toimivuuden osalta on huomioitava ympäristöolosuhteet, kuten
- .1 kylmä ja tiivis sisääntuloilma; ja
- .2 akun tai muun energiaa varastoivan laitteen suorituskyvyn laskeminen; ja
- .2 matalissa lämpötiloissa toimivien alusten materiaalien on sovelluttava PST-lämpötiloihin.
- 6.2.1.3 Lisäksi alusten, jotka on jäävahvistettu 3 luvun mukaisesti, koneistojen on toimitettava odotettavissa olevissa ympäristöolosuhteissa ottaen huomioon kuormat, jotka aiheuttavat suoraan jään ja koneiston vuorovaikutuksesta.

6.3 Säännöt

6.3.1 6.2.1.1 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi ja kun otetaan huomioon oletettavissa olevat ympäristöolosuhteet, sovelletaan seuraavaa:

- .1 koneistot ja niihin liittyvät laitteet on suojattava jäänmuodostumiselta ja/tai lumen keriyemiseltä, meriveden mukana tulevalta jäätä, jäätymiseltä ja nesteiden kohonneelta viskositeetilta, meriveden sisäänottolämpötilalta ja alukseen tulevalta lumelta;
- .2 koneistoissa käytettävien nesteiden viskositeetti on pidettävä tasolla, jolla koneistojen käyttö ei häiriinny; ja
- .3 meriveden syötön koneistojärjestelmiin on oltava sellainen, ettei jää tunkeudu järjestel-

- .3 freezing and increased viscosity of liquids;
- .4 seawater intake temperature; and
- .5 snow ingestion.

6.2.1.2 In addition, for ships intended to operate in low air temperatures:

- .1 machinery installations shall provide functionality under the anticipated environmental conditions, also taking into account:
- .1 cold and dense inlet air; and
- .2 loss of performance of battery or other stored energy device; and

.2 materials used shall be suitable for operation at the ships polar service temperature.

6.2.1.3 In addition, for ships ice strengthened in accordance with chapter 3, machinery installations shall provide functionality under the anticipated environmental conditions, taking into account loads imposed directly by ice interaction.

6.3 Regulations

6.3.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 6.2.1.1 above, taking into account the anticipated environmental conditions, the following apply:

- .1 machinery installations and associated equipment shall be protected against the effect of ice accretion and/or snow accumulation, ice ingestion from sea water, freezing and increased viscosity of liquids, seawater intake temperature and snow ingestion;
- .2 working liquids shall be maintained in a viscosity range that ensures operation of the machinery; and
- .3 seawater supplies for machinery systems shall be designed to prevent ingestion of

miin,²⁵ tai ne on muutoin suunniteltava sel-laisiksi, että koneistojen toimivuus ei vaaran-nu.

6.3.2 Lisäksi aluksiin, jotka on suunniteltu purjehtimaan matalissa lämpötiloissa, sovel-letaan seuraavaa:

.1 altistuvien koneistojen ja sähkölaitteiden on 6.2.1.2 kappaleessa mainittujen toiminnal-listen vaatimusten täyttämiseksi toimittava PST-lämpötilassa;

.2 6.2.1.2.1 kappaleessa mainittujen toimin-nallisten vaatimusten täyttämiseksi on var-mistettava, että keskeisten koneistojen polt-tomoottorien palamisilman lämpötila pysyy moottorin valmistajan määrittämällä tasolla; ja

.3 6.2.1.2.2 kappaleessa mainittujen toimin-nallisten vaatimusten täyttämiseksi alusten avoimien koneistojen ja alustojen materiaali-en on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön^{26,27} hyväksymät standardit tai muut, turvallisuustasoltaan sam-anlaiset standardit, jotka perustuvat PST-lämpötilaan.

6.3.3 Lisäksi aluksille, jotka on jäävahvistet-tu 3 luvun mukaisesti, ja 6.2.1.3 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyt-tämiseksi, sovelletaan seuraavaa:

.1 A-luokan alusten potkurin lapojen, propul-siolinjan, ohjauslaitteiden ja muiden lisälait-teiden mitoituksen on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä

ice,²⁵ or otherwise arranged to ensure func-tionality.

6.3.2 In addition, for ships intended to oper-ate in low air temperatures, the following ap-ply:

.1 in order to comply with the functional re-quirement of paragraph 6.2.1.2 above, ex-posed machinery and electrical installation and appliances shall function at the polar ser-vice temperature;

.2 in order to comply with the functional re-quirement of paragraph 6.2.1.2.1 above, means shall be provided to ensure that com-bustion air for internal combustion engines driving essential machinery is maintained at a temperature in compliance with the criteria provided by the engine manufacturer; and

.3 in order to comply with the functional re-quirements of paragraph 6.2.1.2.2 above, ma-terials of exposed machinery and founda-tions shall be approved by the Administra-tion, or a recognized organization accepted by it, tak-ing into account standards acceptable to the Organization^{26,27} or other standards offering an equivalent level of safety based on the po-lar service temperature.

6.3.3 In addition, for ships ice strengthened in accordance with chapter 3, in order to comply with the functional requirements of paragraph 6.2.1.3 above, the following apply:

.1 scantlings of propeller blades, propulsion line, steering equipment and other appenda-ges of category A ships shall be approved by the Administration, or a recognized organiza-

²⁵ Katso kiertokirje MSC/Circ.504, Guidance on design and construction of sea inlets under slush ice condi-tions (Meriveden syötön suunnittelu- ja rakennusohjeet olosuhteisiin, joissa on jääsohjoa).

Refer to MSC/Circ.504, Guidance on design and construction of sea inlets under slush ice conditions.

²⁶ Katso Polar Class 1-5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (vuodelta 2011).

Refer to Polar Class 1–5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

²⁷ Katso Polar Class 6-7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (vuodelta 2011).

Refer to Polar Class 6–7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

yhteydessä on otettava huomioon järjestön²⁸ hyväksymät standardit tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit;

.2 B-luokan alusten potkurin lapojen, propulsiolinjan, ohjauslaitteiden ja muiden lisälaitteiden mitoituksen on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön²⁹ hyväksymät standardit tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit;

.3 C-luokan jäävahvisteisten alusten potkurin lapojen, propulsiolinjan, ohjauslaitteiden ja muiden lisälaitteiden mitoituksen on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon hyväksyttävät standardit, jotka ovat sopivia purjehdusalueen jäätyypeille ja -peitteisyydelle.

7 LUKU – PALOTURVALLISUUS/SUOJAUS

7.1 Tavoite

Tämän luvun tarkoituksena on varmistaa, että paloturvallisuusjärjestelmät ja -laitteet ovat tehokkaita ja toimintakykyisiä ja että aluksen poistumistiet ovat käytettävissä, jotta aluksella olevat ihmiset voivat turvallisesti ja nopeasti poistua pelastusvene- ja lauttakannelle oletettavissa olevissa ympäristöolosuhteissa.

7.2 Toiminnalliset vaatimukset

7.2.1 Tämän luvun sääntöihin on sisällytetty seuraavat toiminnalliset vaatimukset 7.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi:

.1 Kaikki säälle alttiina olevat paloturvallisuusjärjestelmät ja -laitteet, on suojattava jäänmuodostumiselta ja lumen kertymiseltä;

tion accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²⁸ or other standards offering an equivalent level of safety;

.2 scantlings of propeller blades, propulsion line, steering equipment and other appendages of category B ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²⁹ or other standards offering an equivalent level of safety; and

.3 scantlings of propeller blades, propulsion line, steering equipment and other appendages of ice-strengthened category C ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account acceptable standards adequate with the ice types and concentration encountered in the area of operation.

CHAPTER 7 – FIRE SAFETY/PROTECTION

7.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that fire safety systems and appliances are effective and operable, and that means of escape remain available so that persons on board can safely and swiftly escape to the lifeboat and liferaft embarkation deck under the expected environmental conditions.

7.2 Functional requirements

7.2.1 In order to achieve the goal set out in paragraph 7.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter:

.1 all components of fire safety systems and appliances if installed in exposed positions shall be protected from ice accretion and snow accumulation;

²⁸ Katso Polar Class 1-5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (vuodelta 2011). Refer to Polar Class 1–5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

²⁹ Katso Polar Class 6-7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (vuodelta 2011). Refer to Polar Class 6–7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

.2 paikallisten laitteiden ja koneistojen ohjauslaitteet on suojattava jäätymiseltä, lumen kertymiseltä ja jäänmuodostumiselta, ja niiden on oltava käytettävissä jatkuvasti;

.3 paloturvallisuusjärjestelmien ja -laitteiden suunnittelussa on otettava huomioon, että aluksen henkilöiden on usein käytettävä kömpelöitä ja hankalia kylmän sään varusteita;

.4 on oltava menettelytavat, joilla sisäänkäyntien luota voidaan poistaa tai estää jään ja lumen kertyminen; ja

.5 sammutusaineen on sovellettava aiottuun käyttöön.

7.2.2 Lisäksi aluksiin, jotka on suunniteltu toimimaan matalassa lämpötilassa, sovelletaan seuraavaa:

.1 kaikki paloturvallisuusjärjestelmien ja -laitteiden osat on suunniteltava sellaisiksi, että ne ovat käytettävissä ja tehokkaita PST-lämpötilassa; ja

.2 säälle alttiiden paloturvallisuusjärjestelmien materiaalien on sovitettava käyttöön PST-lämpötilassa.

7.3 Säännöt

7.3.1 7.2.1.1 kappaleessa mainittujen vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 säälle alttiilla paikoilla on erotus- ja paine-/alipaineventtiilit suojattava jäänmuodostumiselta ja niiden on oltava jatkuvasti käytettävissä;

.2 kaikkien kaksisuuntaisten kannettavien radiolaitteiden on toimittava myös PST-lämpötilassa.

7.3.2 7.2.1.2 kappaleessa mainittujen vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 palopumppujen, myös hätäpalopumppujen, vesisumu- ja vesisuihkupumppujen on sijaittava osastoissa, joiden lämpötila on jääty-

.2 local equipment and machinery controls shall be arranged so as to avoid freezing, snow accumulation and ice accretion and their location to remain accessible at all time;

.3 the design of fire safety systems and appliances shall take into consideration the need for persons to wear bulky and cumbersome cold weather gear, where appropriate;

.4 means shall be provided to remove or prevent ice and snow accretion from accesses; and

.5 extinguishing media shall be suitable for intended operation.

7.2.2 In addition, for ships intended to operate in low air temperature, the following apply:

.1 all components of fire safety systems and appliances shall be designed to ensure availability and effectiveness under the polar service temperature; and

.2 materials used in exposed fire safety systems shall be suitable for operation at the polar service temperature.

7.3 Regulations

7.3.1 In order to comply with the requirement of paragraph 7.2.1.1, the following apply:

.1 isolating and pressure/vacuum valves in exposed locations are to be protected from ice accretion and remain accessible at all time; and

.2 all two-way portable radio communication equipment shall be operable at the polar service temperature.

7.3.2 In order to comply with the requirement of paragraph 7.2.1.2, the following apply:

.1 fire pumps including emergency fire pumps, water mist and water spray pumps shall be located in compartments maintained

mispuolelle;

.2 paloputkisto on järjestettävä siten, että sen säälle alttiit osat voidaan erottaa muusta osasta putkistoa ja tyhjentää vedestä. Paloletkujen ja suutinten ei tarvitse olla jatkuvasti liitettynä paloputkistoon, ja ne voidaan varastoida suojattuun paikkaan palopostien lähelle;

.3 palomiesten varusteet on varastoitava aluksella lämpimiin tiloihin; ja

.4 jos kiinteät vesipohjaiseen sammutusaineeseen perustuvat palontorjuntajärjestelmät sijaitsevat eri tilassa kuin pääpalopumput ja niillä on oma imuputki merivesikaivosta, on myös tämä merivesikaivo suojattava jäänmuodostukselta.

7.3.3 Lisäksi aluksiin, jotka on suunniteltu toimimaan matalassa lämpötilassa, sovelletaan seuraavaa:

.1 käsisammuttimet ja siirrettävät sammuttimet on 7.2.2.1 kappaleessa mainittujen vaatimusten täyttämiseksi mahdollisuuksien mukaan säilytettävä paikassa, jossa lämpötila on jäätyislämpötilan yläpuolella. Alttiissa paikoissa on käytettävä sammuttimia, jotka toimivat käyttäen PST-lämpötiloissa; ja

.2 7.2.2.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi säälle alttiiden paloturvallisuusjärjestelmien materiaalien on oltava hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen hyväksymiä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon järjestön hyväksymät standardit³⁰ tai muut, turvallisuustasoltaan samanlaiset standardit, jotka perustuvat PST-lämpötilaan.

above freezing;

.2 the fire main is to be arranged so that exposed sections can be isolated and means of draining of exposed sections shall be provided. Fire hoses and nozzles need not be connected to the fire main at all times, and may be stored in protected locations near the hydrants;

.3 firefighter's outfits shall be stored in warm locations on the ship; and

.4 where fixed water-based firefighting systems are located in a space separate from the main fire pumps and use their own independent sea suction, this sea suction is to be also capable of being cleared of ice accumulation.

7.3.3 In addition, for ships intended to operate in low air temperature, the following apply:

.1 In order to comply with the requirement of paragraph 7.2.2.1, portable and semi-portable extinguishers shall be located in positions protected from freezing temperatures, as far as practical. Locations subject to freezing are to be provided with extinguishers capable of operation under the polar service temperature.

.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 7.2.2.2 above, materials of exposed fire safety systems shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization³⁰ or other standards offering an equivalent level of safety based on the polar service temperature.

³⁰ Katso IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members - Ships of 90 m in Length and Above (vuoden 2013 versio) tai IACS URI Requirements concerning Polar Class (vuoden 2011 versio).

Refer to IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (2013) or IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

8 LUKU – HENGENPELASTUSLAITTEET JA -JÄRJESTELYT

8.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on määrätä turvallisesta hätäpoistumisesta, evakuoinnista ja pelastautumisesta.

8.2 Toiminnalliset vaatimukset

Seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään 8.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tämän luvun sääntöihin:

8.2.1 Poistumistiet

8.2.1.1 Poistumisreittien on oltava käytettävissä ja turvalliset siitä huolimatta, että ne ovat sääille alttiita ja rakenteet voivat jäätyä ja lunta kertyä.

8.2.1.2 Pelastusveneiden ja -lauttojen sekä kokoontumis- ja pelastusjärjestelyiden on oltava sellaisia, että aluksen jättäminen on turvallista, kun otetaan huomioon hätätilanteen aikaiset mahdolliset haitalliset ympäristöolosuhteet.

8.2.2 Evakuointi

Kaikkien hengenpelastuslaitteiden ja niihin liittyvien varusteiden on taattava turvallinen evakuointi ja oltava toimintakäyisissä mahdollisesti haitallisissa ympäristöolosuhteissa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan aikana.

8.2.3 Pelastautuminen

8.2.3.1 Kaikille aluksella oleville henkilöille on taattava asianmukainen lämpösuojaus. Samalla on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon suunniteltu matka, odotettavissa olevat sääolosuhteet (kylmyys ja tuulisuus) ja mahdollinen joutuminen veteen polaarialueella.

8.2.3.2 Hengenpelastuslaitteiden ja niihin liittyvien varusteiden yhteydessä on huomioitava aluksen mahdollinen pitkäkestoinen pur-

CHAPTER 8 – LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

8.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for safe escape, evacuation and survival.

8.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 8.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter:

8.2.1 Escape

8.2.1.1 Exposed escape routes shall remain accessible and safe, taking into consideration the potential icing of structures and snow accumulation.

8.2.1.2 Survival craft and muster and embarkation arrangements shall provide safe abandonment of ship, taking into consideration the possible adverse environmental conditions during an emergency.

8.2.2 Evacuation

All life-saving appliances and associated equipment shall provide safe evacuation and be functional under the possible adverse environmental conditions during the maximum expected time of rescue.

8.2.3 Survival

8.2.3.1 Adequate thermal protection shall be provided for all persons on board, taking into account the intended voyage, the anticipated weather conditions (cold and wind), and the potential for immersion in polar water, where applicable.

8.2.3.2 Life-saving appliances and associated equipment shall take account of the potential of operation in long periods of darkness, tak-

jehtiminen pimeässä. Tämä tulee ottaa huomioon jo matkaa suunniteltaessa.

8.2.3.3 Kun otetaan huomioon kaikki 1 luvussa tunnistetut mahdolliset vaarat, pelastautumista varten on järjestettävä seuraavat resurssit myös alukselta poistumisen jälkeen joko vedessä, jäällä tai maalla odotettavissa olevan enimmäispelastusajan aikana. Tällaisia ovat:

- .1 asuinkelpoinen ympäristö;
- .2 ihmisten suojeleminen kylmältä, tuulelta ja auringolta;
- .3 olosuhteisiin sopiva tila, johon voi majoittaa lämpösuojaimilla varustettuja henkilöitä;
- .4 keinot ravinnon tarjoamiseksi;
- .5 turvalliset sisäänpääsy- ja poistumispaikat; ja
- .6 keinot viestiä pelastajien kanssa.

8.3 Säännöt

8.3.1 Poistumisreitit

8.2.1.1 ja 8.2.1.2 kappaleissa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 alukset, jotka altistuvat jäänmuodostumiselle, on varustettava välineillä, joilla kertynyt jää tai lumi voidaan poistaa tai sen muodostuminen estää poistumisreiteiltä, kokoontumisasemilta, pelastusasemilta, pelastusveneistä ja -lautoista, vesillelaskulaitteista ja paikoista, joista siirrytään pelastusveneisiin – tai pelastuslautoille.

.2 lisäksi 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen alusten säälle alttiit poistumisreitit on järjestettävä sellaisiksi, ettei asianmukaisiin pakkasvaatteisiin pukeutuneiden henkilöiden kulkeminen hankaloituisi; ja

.3 lisäksi matalissa lämpötiloissa toimimaan

ing into consideration the intended voyage.

8.2.3.3 Taking into account the presence of any hazards, as identified in the assessment in chapter 1, resources shall be provided to support survival following abandoning ship, whether to the water, to ice or to land, for the maximum expected time of rescue. These resources shall provide:

- .1 a habitable environment;
- .2 protection of persons from the effects of cold, wind and sun;
- .3 space to accommodate persons equipped with thermal protection adequate for the environment;
- .4 means to provide sustenance;
- .5 safe access and exit points; and
- .6 means to communicate with rescue assets.

8.3 Regulations

8.3.1 Escape

In order to comply with the functional requirements of paragraphs 8.2.1.1 and 8.2.1.2 above, the following apply:

.1 for ships exposed to ice accretion, means shall be provided to remove or prevent ice and snow accretion from escape routes, muster stations, embarkation areas, survival craft, its launching appliances and access to survival craft;

.2 in addition, for ships constructed on or after 1 January 2017, exposed escape routes shall be arranged so as not to hinder passage by persons wearing suitable polar clothing; and

.3 in addition, for ships intended to operate in

suunniteltujen alusten pelastusjärjestelyjen asianmukaisuus on arvioitava ja otettava huomioon myös sen vaikutus, että henkilöt käyttävät pakkasvaatetusta.

8.3.2 Evakuointi

8.2.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 aluksilla on oltava välineitä ihmisten turvallisen evakuoinnin varmistamiseksi, kuten pelastusvarusteiden turvallinen laskeminen kun toimitaan jääpeitteisillä vesillä tai suoraan jäällä; ja

.2 kun tämän luvun vaatimukset saavutetaan lisäämällä virtalähdettä tarvitsevia laitteita, tällaisen virtalähteen on toimittava itsenäisesti ilman aluksen päävirtalähdettä.

8.3.3 Pelastautuminen

8.3.3.1 8.2.3.1 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 matkustaja-aluksen jokaiselle henkilölle on varattava oikean kokoinen pelastuspuku tai lämpösuojain; ja

.2 jos pelastuspuvut vaaditaan, niiden on oltava eristettyjä.

8.3.3.2 Lisäksi, aluksilla, joilla on tarkoitus purjehtia pidempiä ajanjaksoja pimeässä, on 8.2.3.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi pelastusveneissä on oltava jatkuvaan käyttöön sopivat valonheittimet, jotta jään havaitseminen olisi helpompaa.

8.3.3.3 8.2.3.3 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 kaikkien pelastusveneiden on oltava tyy-piltään osittain tai kokonaan katettuja;

.2 kun otetaan huomioon luvussa 1 mainittu

low air temperatures, adequacy of embarkation arrangements shall be assessed, having full regard to any effect of persons wearing additional polar clothing.

8.3.2 Evacuation

In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.2 above, the following apply:

.1 ships shall have means to ensure safe evacuation of persons, including safe deployment of survival equipment, when operating in ice-covered waters, or directly onto the ice, as applicable; and

.2 where the regulations of this chapter are achieved by means of adding devices requiring a source of power, this source shall be able to operate independently of the ship's main source of power.

8.3.3 Survival

8.3.3.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.3.1 above, the following apply:

.1 for passenger ships, a proper sized immersion suit or a thermal protective aid shall be provided for each person on board; and

.2 where immersion suits are required, they shall be of the insulated type.

8.3.3.2 In addition, for ships intended to operate in extended periods of darkness, in order to comply with the functional requirements of paragraph 8.2.3.2 above, searchlights suitable for continuous use to facilitate identification of ice shall be provided for each lifeboat.

8.3.3.3 In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.3.3 above, the following apply:

.1 no lifeboat shall be of any type other than partially or totally enclosed type;

.2 taking into account the assessment referred

arviointi, on sekä yksittäisille henkilöille (henkilökohtaiset pelastautumisvälineet) että yhteiseen käyttöön (ryhmälle tarkoitetut pelastautumisvälineet) varattava asianmukaiset pelastautumisvälineet. Tällaisia ovat

.1 hengenpelastuslaitteet ja ryhmälle tarkoitetut pelastautumisvälineet, jotka suojaavat tehokkaasti kaikkia aluksella olevia henkilöitä suoralta viimalta;

.2 henkilökohtaiset pelastautumisvälineet yhdessä hengenpelastuslaitteiden tai ryhmälle tarkoitettujen pelastautumisvälineiden kanssa, jotka eristävät lämpöä riittävästi pitämään yllä henkilöiden ruumiinlämpötilaa; ja

.3 henkilökohtaiset pelastautumisvälineet, jotka suojaavat raajojen paleltumiselta; ja

.3 lisäksi, kun 1.5 kappaleen mukaisesti vaaditussa arvioinnissa tunnistetaan mahdollinen ihmisten pelastautuminen joko jäälle tai maihin, sovelletaan seuraavaa:

.1 aluksella on oltava ryhmälle tarkoitetut pelastautumisvälineet, jolleivät aluksen tavalliset pelastautumisvälineet ole toiminnallisuudeltaan samanveroisia;

.2 tarvittaessa aluksella on oltava henkilökohtaiset ja ryhmälle tarkoitetut pelastautumisvälineet 110 prosentille aluksen henkilömäärästä, ja ne on sijoitettava helppopääsyisiin paikkoihin mahdollisimman lähelle kokoontumis- ja pelastusasemia;

.3 ryhmälle tarkoitetut pelastautumisvälineet on pakattava niin, että niitä on helppo liikuttaa jään päällä, ja niiden on oltava kelluvia;

.4 kun arvioinnin perusteella vaaditaan henkilökohtaisia ja ryhmälle tarkoitettuja pelastautumisvälineitä, varmistettava, että välineet ovat käytettävissä myös aluksen hylkäämisen jälkeen;

.5 jos pelastusveneissä ja -lautoissa on henkilöiden lisäksi pelastautumisvälineitä, niin pelastusveneissä ja -lautoissa sekä vesillelaskulaitteissa on oltava riittävästi tilaa kyseisille

to in chapter 1, appropriate survival resources, which address both individual (personal survival equipment) and shared (group survival equipment) needs, shall be provided, as follows:

.1 life-saving appliances and group survival equipment that provide effective protection against direct wind chill for all persons on board;

.2 personal survival equipment in combination with life-saving appliances or group survival equipment that provide sufficient thermal insulation to maintain the core temperature of persons; and

.3 personal survival equipment that provide sufficient protection to prevent frostbite of all extremities; and

.3 in addition, whenever the assessment required under paragraph 1.5 identifies a potential of abandonment onto ice or land, the following apply:

.1 group survival equipment shall be carried, unless an equivalent level of functionality for survival is provided by the ship's normal life-saving appliances;

.2 when required, personal and group survival equipment sufficient for 110% of the persons on board shall be stowed in easily accessible locations, as close as practical to the muster or embarkation stations;

.3 containers for group survival equipment shall be designed to be easily movable over the ice and be floatable;

.4 whenever the assessment identifies the need to carry personal and group survival equipment, means shall be identified of ensuring that this equipment is accessible following abandonment;

.5 if carried in addition to persons, in the survival craft, the survival craft and launching appliances shall have sufficient capacity to accommodate the additional equipment;

lisävälineille;

.6 matkustajia on opastettava henkilökohtaisten pelastautumisvälineiden käytössä ja hätätilanteessa toimimisessa; ja

.7 miehistö on koulutettava käyttämään henkilökohtaisia ja ryhmälle tarkoitettuja pelastautumisvälineitä.

8.3.3.4 8.2.3.3.4 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajaksi on varustauduttava asianmukaisin muona-annoksin.

.6 passengers shall be instructed in the use of the personal survival equipment and the action to take in an emergency; and

.7 the crew shall be trained in the use of the personal survival equipment and group survival equipment.

8.3.3.4 In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.3.3.4 above, adequate emergency rations shall be provided, for the maximum expected time of rescue.

9 LUKU – NAVIGOINNIN TURVALISUUS

9.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on määrätä turvallisesta navigoinnista.

9.2 Toiminnalliset vaatimukset

9.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään tämän luvun sääntöihin:

9.2.1 Merenkulullinen tieto

Alusten on pystyttävä vastaanottamaan ajan- tasaisia merenkulullisia tietoja esimerkiksi jäätilanteesta turvallisen navigoinnin takaimiseksi.

9.2.2 Navigointilaitteiden toiminta

9.2.2.1 Navigointilaitteet ja -järjestelmät on suunniteltava, rakennettava ja asennettava siten, että niiden toiminnallisuus säilyy liikennöintialueella odotettavissa olevissa olosuhteissa.

9.2.2.2 Järjestelmien, jotka osoittavat aluksen kulkusuunnan ja paikan on sovittava aiotuille alueille.

9.2.3 Lisänavigointilaitteet

CHAPTER 9 – SAFETY OF NAVIGATION

9.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for safe navigation.

9.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 9.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

9.2.1 Nautical information

Ships shall have the ability to receive up-to-date information including ice information for safe navigation.

9.2.2 Navigational equipment functionality

9.2.2.1 The navigational equipment and systems shall be designed, constructed, and installed to retain their functionality under the expected environmental conditions in the area of operation.

9.2.2.2 Systems for providing reference headings and position fixing shall be suitable for the intended areas.

9.2.3 Additional navigational equipment

9.2.3.1 Alusten on pystyttävä tekemään jäähavaintoja visuaalisesti liikkeessään pimeässä.

9.2.3.2 Kun jäänmurtaja on saattamassa alusta, aluksen on pystyttävä antamaan merkki siitä, että se on pysähtynyt.

9.3 Säännöt

9.3.1 Merenkululliset tiedot

Alusten on 9.2.1 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi pystyttävä vastaanottamaan ja tarkastelemaan ajantasaisia tietoja jäätilanteesta liikennöinti-alueella.

9.3.2 Navigointilaitteiden toiminta

9.3.2.1 9.2.2.1 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 3 luvun mukaisesti jäävahvistetuilla aluksilla, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, on oltava joko kaksi itsenäistä kaikuluotainta tai yksi kaikuluotain, jolla on kaksi erillistä ja itsenäistä anturia;

.2 alusten on täytettävä SOLAS-yleissopimuksen V luvun säännön 22.1.9.4 vaatimukset olipa niiden rakennuspäivämäärä ja koko mikä tahansa ja komentosillan rakenteesta riippuen näkyvyyden taaksepäin on oltava esteetön;

.3 kun alukset liikkuvat alueilla ja ajanjaksoina, joiden aikana jäänmuodostus on todennäköistä, niiden on pystyttävä estämään jään kertyminen antenneihin, joita tarvitaan navigoinnissa ja viestinnässä; ja

.4 3 luvun mukaisesti jäävahvistettuihin aluksiin sovelletaan lisäksi seuraavaa:

.1 kun SOLAS-yleissopimuksen V luvun tai tämän luvun vaatimusten mukaisilla laitteilla on rungon alle ulottuvat anturit, ne on suojat-

9.2.3.1 Ships shall have the ability to visually detect ice when operating in darkness.

9.2.3.2 Ships involved in operations with an icebreaker escort shall have suitable means to indicate when the ship is stopped.

9.3 Regulations

9.3.1 Nautical information

In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.1 above, ships shall have means of receiving and displaying current information on ice conditions in the area of operation.

9.3.2 Navigational equipment functionality

9.3.2.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.2.1 above, the following apply:

.1 ships constructed on or after 1 January 2017, ice strengthened in accordance with chapter 3, shall have either two independent echo-sounding devices or one echo-sounding device with two separate independent transducers;

.2 ships shall comply with SOLAS regulation V/22.1.9.4, irrespective of the date of construction and the size and, depending on the bridge configuration, a clear view astern;

.3 for ships operating in areas, and during periods, where ice accretion is likely to occur, means to prevent the accumulation of ice on antennas required for navigation and communication shall be provided; and

.4 in addition, for ships ice strengthened in accordance with chapter 3, the following apply:

.1 where equipment required by SOLAS chapter V or this chapter have sensors that project below the hull, such sensors shall be

tava jäältä; ja

.2 A- ja B-luokan alusten, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, komentosillan siipien on oltava katettuja tai siten suunniteltuja, että ne suojaavat navigointilaitteita ja niitä käyttävää henkilöstöä.

9.3.2.2 9.2.2.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan seuraavaa:

.1 aluksilla on oltava kaksi ei-magneettista laitetta suunnan määrittämiseksi ja näyttämiseksi. Molempien tapojen on oltava itsenäisiä ja ne on liitettävä aluksen pää- ja hätävirtalähteeseen; ja

.2 alukset, joiden kulkureitti ylittää leveysasteen 80, on varustettava vähintään yhdellä GNSS-kompassilla tai vastaavalla laitteella, joka on liitettävä aluksen pää- ja hätävirtalähteeseen.

9.3.3 Lisänavigointilaitteet

9.3.3.1 9.2.3.1 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi alukset, lukuun ottamatta niitä, jotka purjehtivat alueilla, joilla on vuorokauden ympäri valoisaa, on varustettava kahdella etäältä käännettävissä olevalla kapeakeilaisella valonheittimellä, joita voidaan säätää komentosillalta 360 asteen valokaaren muodostamiseksi, tai niillä on oltava muita keinoja havaita jää visuaalisesti.

9.3.3.2 Alukset, joilla on jäänmurtaja saattajanaan, on 9.2.3.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi varustettava manuaalisesti käytettävillä punaisilla vilkkuvaloilla, jotta aluksen takana huomataan, kun alus on pysähtynyt. Tämän valon on näytävä vähintään kahden meripeninkulman päähän, ja valon vaaka- ja pystysuuntaisen näkyvyyden on täytettävä kansainvälisissä säännöissä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä annetut perävalovärimuutokset.

protected against ice; and

.2 in category A and B ships constructed on or after 1 January 2017, the bridge wings shall be enclosed or designed to protect navigational equipment and operating personnel.

9.3.2.2 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.2.2 above, the following apply:

.1 ships shall have two non-magnetic means to determine and display their heading. Both means shall be independent and shall be connected to the ship's main and emergency source of power; and

.2 ships proceeding to latitudes over 80 degrees shall be fitted with at least one GNSS compass or equivalent, which shall be connected to the ship's main and emergency source of power.

9.3.3 Additional navigational equipment

9.3.3.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.3.1 ships, with the exception of those solely operating in areas with 24 hours daylight, shall be equipped with two remotely rotatable, narrow-beam search lights controllable from the bridge to provide lighting over an arc of 360 degrees, or other means to visually detect ice.

9.3.3.2 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.3.2, ships involved in operations with an icebreaker escort shall be equipped with a manually initiated flashing red light visible from astern to indicate when the ship is stopped. This light shall have a range of visibility of at least two nautical miles, and the horizontal and vertical arcs of visibility shall conform to the stern light specifications required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

10 LUKU – VIESTINTÄ

10.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on määrätä, miten alusten ja pelastusveneiden ja -lauttojen viestintä toteutetaan tehokkaasti sekä tavallisen käytön että hätätilanteen aikana.

10.2 Toiminnalliset vaatimukset

Seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään 10.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tämän luvun sääntöihin:

10.2.1 Alusten viestintä

10.2.1.1 Kaikilla suunnitelluilla operointireiteillä on oltava mahdollisuus kaksisuuntaiseen, alusten väliseen sekä aluksen ja maaseman väliseen puhe- ja/tai tietoliikenneviestintään.

10.2.1.2 Mahdollisia saatto- ja saattueoperaatioita varten tulee olla asianmukaiset viestintämenetelmät.

10.2.1.3 Etsintä- ja pelastuspalvelun (SAR) koordinoitua sekä onnettomuuspaikan kaksisuuntaista viestintää varten on oltava viestintämenetelmät, huomioiden myös ilmaustaajuudet.

10.2.1.4 Puhelinvälitteisten lääkäripalveluiden apu on taattava polaarilla alueilla asianmukaisin viestintälaittein.

10.2.2 Pelastusveneiden, pelastuslauttojen ja valmiusveneiden viestintävalmiudet

10.2.2.1 Matalissa ilman lämpötiloissa toimimaan suunniteltujen aluksien kaikissa valmiusveneissä ja pelastusveneissä on, kun ne irrotetaan evakuointia varten, voitava ylläpitää valmius hätäkutsun lähettämiseen, paikantamiseen ja onnettomuuspaikalla tapahtuvaan viestintään.

10.2.2.2 Matalissa ilman lämpötiloissa toimimaan suunniteltujen aluksien kaikissa pelas-

CHAPTER 10 – COMMUNICATION

10.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for effective communication for ships and survival craft during normal operation and in emergency situations.

10.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 10.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

10.2.1 Ship communication

10.2.1.1 Two-way voice and/or data communications ship-to-ship and ship-to-shore shall be available at all points along the intended operating routes.

10.2.1.2 Suitable means of communications shall be provided where escort and convoy operations are expected.

10.2.1.3 Means for two-way on-scene and SAR coordination communications for search and rescue purposes including aeronautical frequencies shall be provided.

10.2.1.4 Appropriate communication equipment to enable telemedical assistance in polar areas shall be provided.

10.2.2 Survival craft and rescue boat communications capabilities

10.2.2.1 For ships intended to operate in low air temperature, all rescue boats and lifeboats, whenever released for evacuation, shall maintain capability for distress alerting, locating and on-scene communications.

10.2.2.2 For ships intended to operate in low air temperature, all other survival craft,

tuslautoissa on, kun ne on irrotettu, voitava ylläpitää viestintävalmius ja valmius lähettää paikannussignaaleja.

10.2.2.3 Pelastusveneissä ja -lautoissa sekä valmiusveneissä käytettävien pakollisten viestintälaitteiden on säilyttävä toimintakunnossa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajan.

10.3 Säännöt

10.3.1 Alusten viestintä

10.3.1.1 Aluksen viestintälaitteilla on 10.2.1.1 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi oltava valmius alusten väliseen sekä aluksen ja maaseaman väliseen viestintään, jossa otetaan huomioon viestintäjärjestelmien rajoitukset korkeilla leveysasteilla ja odotettavissa olevissa alhaisissa lämpötiloissa.

10.3.1.2 Jäänmurtoavustusta tarjoavat alukset on 10.2.1.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi varustettava taaksepäin suunnatulla äänimerkinantojärjestelmällä, joka osoittaa takana seuraaville aluksille saatto- ja hätäohjailutoimenpiteet Kansainvälisen viestikirjan (Code Of Signals) mukaisesti.

10.3.1.3 Onnettomuuspaikalla tapahtuvan ja sekä etsintä- ja pelastustoiminnan pelastuspalvelun koordinoimisen kaksisuuntaisiin viestintävalmiuksiin on 10.2.1.3 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sisällyttävä:

.1 puheviestintä- ja/tai tietoliikenneviestintä asiaankuuluvien pelastuskeskusten kanssa; ja

.2 viestintälaitteet, joilla voidaan kommunikoida puheella ilma-alusten kanssa taajuuksilla 121.5 ja 123.1 MHz.

10.3.1.4 Viestintälaitteiden on 10.2.1.4 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi mahdollistettava kaksisuuntainen puhe- sekä tietoliikenneviestintä- ja puhelinvälitteisten lääkäripalveluiden kanssa (Telemedical Assistance Service,

whenever released, shall maintain capability for transmitting signals for location and for communication.

10.2.2.3 Mandatory communication equipment for use in survival craft, including liferafts, and rescue boats shall be capable of operation during the maximum expected time of rescue.

10.3 Regulations

10.3.1 Ship communication

10.3.1.1 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.1 above, communication equipment on board shall have the capabilities for ship-to-ship and ship-to-shore communication, taking into account the limitations of communications systems in high latitudes and the anticipated low temperature.

10.3.1.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.2 above, ships intended to provide icebreaking escort shall be equipped with a sound signaling system mounted to face astern to indicate escort and emergency manoeuvres to following ships as described in the International Code of Signals.

10.3.1.3 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.3 above, two-way on-scene and SAR coordination communication capability in ships shall include:

.1 voice and/or data communications with relevant rescue coordination centres; and

.2 equipment for voice communications with aircraft on 121.5 and 123.1 MHz.

10.3.1.4 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.4 above, the communication equipment shall provide for two-way voice and data communication with a Telemedical Assistance Service (TMAS).

TMAS).

10.3.2 Pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden viestintävalmiudet

10.3.2 Survival craft and rescue boat communications capabilities

10.3.2.1 Alusten, jotka on suunniteltu operoimaan matalissa ilman lämpötiloissa, kaikki evakuointikäytössä olevat valmius- ja pelastusveneet, kun ne irrotetaan evakuointia varten, on 10.2.2.1 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi

10.3.2.1 For ships intended to operate in low air temperature, in order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.2.1 above, all rescue boats and lifeboats, whenever released for evacuation, shall:

.1 varustettava hätäkutsuja varten yhdellä laitteella, jolla lähetetään hätäkutsuja alukselta maa-asemille;

.1 for distress alerting, carry one device for transmitting ship to shore alerts;

.2 varustettava paikantamista varten yhdellä laitteella, jolla lähetetään paikantamissignaaleja; ja

.2 in order to be located, carry one device for transmitting signals for location; and

.3 varustettava yhdellä laitteella, jolla lähetetään ja vastaanotetaan onnettomuuspaikalla tapahtuvaa viestintää.

.3 for on-scene communications, carry one device for transmitting and receiving on-scene communications.

10.3.2.2 10.2.2.2 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi alusten, jotka on suunniteltu operoimaan matalissa ilman lämpötiloissa, kaikki muut pelastusveneet ja -lautat on

10.3.2.2 For ships intended to operate in low air temperature, in order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.2.2 above, all other survival craft shall:

.1 paikantamista varten varustettava yhdellä laitteella, jolla lähetetään paikantamissignaaleja; ja

.1 in order to be located, carry one device for transmitting signals for location; and

.2 varustettava yhdellä laitteella, jolla lähetetään ja vastaanotetaan onnettomuuspaikalla tapahtuvaa viestintää.

.2 for on-scene communications, carry one device for transmitting and receiving on-scene communications.

10.3.2.3 10.2.2.3 kappaleessa mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi on otettava huomioon akkujen kestävyysliittävät rajoitukset sekä laadittava ja toteutettava menetelmiä, jotta pakolliset viestintälaitteet ovat toimintakunnossa odotettavissa olevan enimmäispelastusajan kaikissa pelastusveneissä ja -lautoilla sekä valmiusveneissä.

10.3.2.3 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.2.3 above, recognizing the limitations arising from battery life, procedures shall be developed and implemented such that mandatory communication equipment for use in survival craft, including liferafts, and rescue boats are available for operation during the maximum expected time of rescue.

11 LUKU – ALUKSEN REITIN SUUNNITTELU

11.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on taata, että laivanisäntä, päällikkö ja muu laivaväki saavat riittävästi tietoa, jotta toiminnassa voidaan huomioida aluksen ja sillä olevien henkilöiden turvallisuus ja mahdollisuuksien mukaan myös ympäristön suojelu.

11.2 Toiminnallinen vaatimus

Reittisuunnitelmassa on 11.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi otettava huomioon suunnitellun reitin mahdolliset vaarat.

11.3 Vaatimukset

Päällikön on 11.2 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi otettava seuraavat asiat huomioon suunnitellessaan reittiä polaarisisä vesialueilla:

- .1 PWOM-käsikirjassa vaaditut menetelmät;
- .2 kaikki rajoitukset, jotka koskevat saatavilla olevia merenmittaustietoja ja merenkulun turvalaitteita;
- .3 ajantasaiset tiedot suunnitellun reitin läheisyydessä olevien jäiden ja jäävuorien laajuudesta ja tyypistä;
- .4 edellisten vuosien tilastotiedot jäädästä ja lämpötiloista;
- .5 suojapaikat;
- .6 ajantasaiset tiedot toimista, joihin ryhdytään merinisäkkäitä kohdatessa alueilla, myös kausimuuttoalueilla, joiden läheisyydessä tiedetään esiintyvän merinisäkkäitä;³¹

CHAPTER 11 – VOYAGE PLANNING

11.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that the Company, master and crew are provided with sufficient information to enable operations to be conducted with due consideration to safety of ship and persons on board and, as appropriate, environmental protection.

11.2 Functional requirement

In order to achieve the goal set out in paragraph 11.1 above, the voyage plan shall take into account the potential hazards of the intended voyage.

11.3 Requirements

In order to comply with the functional requirement of paragraph 11.2 above, the master shall consider a route through polar waters, taking into account the following:

- .1 the procedures required by the PWOM;
- .2 any limitations of the hydrographic information and aids to navigation available;
- .3 current information on the extent and type of ice and icebergs in the vicinity of the intended route;
- .4 statistical information on ice and temperatures from former years;
- .5 places of refuge;
- .6 current information and measures to be taken when marine mammals are encountered relating to known areas with densities of marine mammals, including seasonal migration areas;³¹

³¹Katso kiertokirje MEPC/Circ.674 "Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans.", jossa käsitellään alusten valaisiin törmäämisen riskin minimoimista

Refer to MEPC/Circ.674 on Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans.

.7 ajantasaiset tiedot asiaankuuluvista reittijako- ja reititysjärjestelmistä, nopeussuosituksista ja meriliikennepalveluista alueilla, myös kausimuuttoalueilla, joiden läheisyydessä tiedetään esiintyvän merinisäkkäitä;³²

.8 kansalliset ja kansainväliset nimetyt luonnonsuojelualueet reitin varrella; ja

.9 toiminta alueilla, jotka ovat kaukana etsintä- ja pelastuspalveluista.³³

.7 current information on relevant ships' routing systems, speed recommendations and vessel traffic services relating to known areas with densities of marine mammals, including seasonal migration areas;³²

.8 national and international designated protected areas along the route; and

.9 operation in areas remote from search and rescue (SAR) capabilities.³³

12 LUKU – MIEHITYS JA KOULUTUS

12.1 Tavoite

Tämän luvun tarkoituksena on varmistaa, että polaarisisillä vesialueilla purjehtivilla aluksilla on asianmukainen miehitys ja että laivaväki on pätevää, koulutettua ja kokenutta.

12.2 Toiminnalliset vaatimukset

Laivanisäntien on 12.1 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi varmistettava, että polaarisisillä vesialueilla purjehtivien alusten päälliköt, yliperämiehet ja vahtipäälliköt ovat suorittaneet koulutuksen, jolla saadaan valmiudet kyseisten toimien ja niihin liittyvien tehtävien ja vastuiden hoitamiseksi ottaen huomioon STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, vaatimukset.

CHAPTER 12 – MANNING AND TRAINING

12.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that ships operating in polar waters are appropriately manned by adequately qualified, trained and experienced personnel.

12.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 12.1 above, companies shall ensure that masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch on board ships operating in polar waters shall have completed training to attain the abilities that are appropriate to the capacity to be filled and duties and responsibilities to be taken up, taking into account the provisions of the STCW Convention and the STCW Code, as amended.

³² Katso kiertokirje MEPC/Circ.674 "Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans.", jossa käsitellään alusten valaisiin törmäämisen riskin minimoimista

Refer to MEPC/Circ.674 on Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans.

³³ Katso kiertokirje MSC.1/Circ.1184 "Enhanced contingency planning guidance for passenger ships operating in areas remote from SAR facilities", jossa käsitellään varasuunnitelmien tekemistä matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät kaukana SAR-palveluista, ja päätöslauselma A.999(25) "Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas", jossa käsitellään sellaisten matkustaja-alusten reittisuunnittelua, jotka liikennöivät syrjäisillä alueilla.

Refer to MSC.1/Circ.1184 on Enhanced contingency planning guidance for passenger ships operating in areas remote from SAR facilities and resolution A.999(25) on Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas.

12.3 Säännöt

12.3.1 Päälliköiden, yliperämiesten ja vahtipäälliköiden on 12.2 kappaleessa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi polaarisisä vesialueilla purjehtiessaantäytettävä STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, kohdan V pätevyysvaatimukset seuraavasti:

12.3 Regulations

12.3.1 In order to meet the functional requirement of paragraph 12.2 above while operating in polar waters, masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch shall be qualified in accordance with chapter V of the STCW Convention and the STCW Code, as amended, as follows:

HE 3/2017 vp

Jääolosuhteet	Säiliöalukset	Matkustaja-alukset	Muut
Jäätön	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta
Avovedet	Päälliköllä, yliperämiehellä ja vahtipäälliköllä polaarialueiden peruskoulutus	Päälliköllä, yliperämiehellä ja vahtipäälliköllä polaarialueiden peruskoulutus	Ei sovelleta

Ice conditions	Tankers	Passenger ships	Other
Ice Free	Not applicable	Not applicable	Not applicable
Open waters	Basic training for master, chief mate and officers in charge of a navigational watch	Basic training for master, chief mate and officers in charge of a navigational watch	Not applicable

Jääolosuhteet	Säiliöalukset	Matkustaja-alukset	Muut
Jäätön	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta
Muut vesialueet	Päälliköllä ja yliperämiehellä polaarialueiden lisäkoulutus. Vahtipäälliköllä polaarialueiden peruskoulutus.	Päälliköllä ja yliperämiehellä polaarialueiden lisäkoulutus. Vahtipäälliköllä polaarialueiden peruskoulutus.	Päälliköllä ja yliperämiehellä polaarialueiden lisäkoulutus. Vahtipäälliköllä polaarialueiden peruskoulutus.

Ice conditions	Tankers	Passenger ships	Other
Jäätön	Not applicable	Not applicable	Not applicable
Other waters	Advanced training for master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch.	Advanced training for master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch.	Advanced training for master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch.

12.3.2 Hallinto voi sallia muun henkilön tai henkilöiden kuin päällikön, yliperämiehen tai vahtipäällikön käytön koulutusvaatimusten täyttämiseksi 12.3.1 kappaleen mukaisesti, jos:

.1 tämä henkilö tai nämä henkilöt ovat STCW-yleissopimuksen II luvun säännön 2 ja STCW-säännösten A-II/2 mukaisesti päteviä ja heillä on sitä vastaava pätevyyskirja ja lisäksi täyttävät edellä olevassa taulukossa esitetyt polaarialueiden koulutusvaatimukset;

.2 aluksella on polaarissa vesialueilla purjehtiessaan riittävä määrä sellaisia henkilöitä, että jokaisessa merivahdissa täytetään asianmukaiset polaarissa vesialueilla vaadittavat koulutusvaatimukset;

.3 tähän henkilöön tai henkilöihin sovelletaan kaikkina aikoina hallinnon vähimmäislepoaikavaatimuksia;

.4 alusten purjehtiessa muilla kuin avovesillä tai jäävuorialueella, matkustaja-alusten ja säiliöalusten päällikön, yliperämiehen ja vahtipäälliköiden on täytettävä edellä olevan taulukon soveltuvat polaarialueiden peruskoulutusvaatimukset; ja

.5 kun alukset purjehtivat vesialueilla, joiden jääpeitteisyys on yli 2/10, muiden lastialusten kuin säiliöalusten päälliköiden, yliperämiehen ja vahtipäälliköiden on täytettävä edellä olevan taulukon soveltuvat polaarialueiden peruskoulutusvaatimukset.

12.3.3 Muiden kuin vahtipäälliköiden käyttäminen koulutusvaatimusten täyttämiseksi ei vapauta päällikköä tai vahtipäällikköä aluksen turvallisuutta koskevista velvollisuuksistaan.

12.3.4 Jokaisen laivaväkeen kuuluvan on tutustuttava PWOM-käsikirjan tai siinä viitattuihin menetelmiin ja varusteisiin siltä osin kuin ne ovat heidän tehtäviensä kannalta olennaisia.

12.3.2 The Administration may allow the use of a person(s) other than the master, chief mate or officers of the navigational watch to satisfy the requirements for training, as required by paragraph 12.3.1, provided that:

.1 this person(s) shall be qualified and certified in accordance with regulation II/2 of the STCW Convention and section A-II/2 of the STCW Code, and meets the advance training requirements noted in the above table;

.2 while operating in polar waters the ship has sufficient number of persons meeting the appropriate training requirements for polar waters to cover all watches;

.3 this person(s) is subject to the Administration's minimum hours of rest requirements at all times;

.4 when operating in waters other than open waters or bergy waters, the master, chief mate and officers in charge of a navigational watch on passenger ships and tankers shall meet the applicable basic training requirements noted in the above table; and

.5 when operating in waters with ice concentration of more than 2/10, the master, chief mate and officers in charge of a navigational watch on cargo ships other than tankers shall meet the applicable basic training requirements noted in the above table.

12.3.3 The use of a person other than the officer of the navigational watch to satisfy the requirements for training does not relieve the master or officer of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship.

12.3.4 Every crew member shall be made familiar with the procedures and equipment contained or referenced in the PWOM relevant to their assigned duties.

OSA I-B

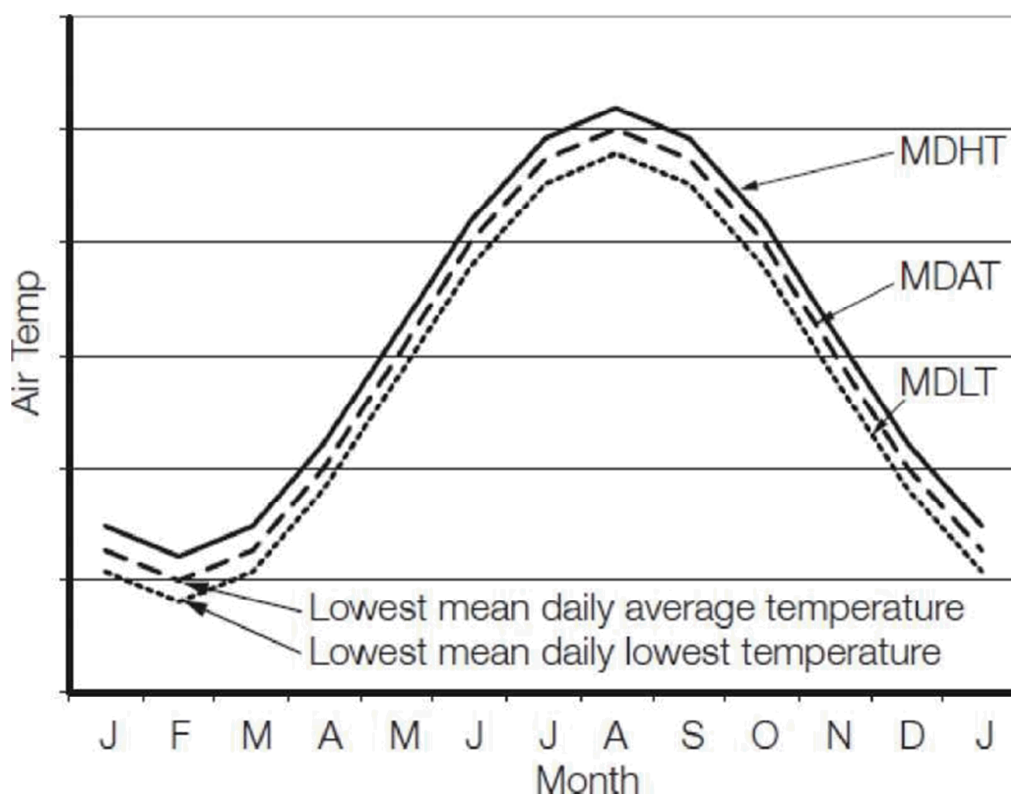
JOHDANNON JA OSAN I-A MÄÄRÄYKSIÄ KOSKEVAT LISÄOHJEET

1 LISÄOHJEET JOHDANNON 2 OSI-
OON (MÄÄRITELMÄT)

PART I-B

ADDITIONAL GUIDANCE REGARD-
ING THE PROVISIONS OF THE IN-
TRODUCTION AND PART I-A

1 ADDITIONAL GUIDANCE TO SEC-
TION 2 (DEFINITIONS) OF THE IN-
TRODUCTION



Yllä olevassa kuvassa käytetyt määritelmät

Definitions used in the figure above

MDHT – Keskimääräinen vuorokauden enimmäislämpötila (Mean Daily High Temp.)

MDHT – Mean Daily High Temperature

MDAT – Vuorokauden keskilämpötila (Mean Daily Average)

MDAT – Mean Daily Average Temperature

MDLT – Keskimääräinen vuorokauden vähimmäislämpötila (Mean Daily Low Temp.)

MDLT – Mean Daily Low Temperature

OHJEET MDLT:n määrittämiseksi:

1 Määritä vuorokauden vähimmäislämpötila jokaiselle päivälle 10 vuoden aikana.

2 Määritä arvojen keskiarvo kymmenen vuoden ajalta jokaiselle päivälle.

3 Piirrä vuoden päivittäiset keskiarvot.

4 Ota liikennöintikauden keskiarvoista alhaisin arvo.

2 LISÄOHJEET 1 LUKUUN (YLEISTÄ)

1 Jäissäkulurajoitukset

1.1 Jäissäkulurajoitukset voidaan määrittää järjestelmillä, työkaluilla tai analyyseilla, joilla arvioidaan alukseen kohdistuvat riskit ennakoituissa jääolosuhteissa. Tässä yhteydessä otetaan huomioon erilaisia tekijöitä, kuten jääluokka, jään vahvuuden kausivaihtelu, jäänmurtaja-avustus, jäätyyppi, paksuus ja peitteisyys. Huomioon tulisi ottaa myös aluksen rakenteellinen kyky vastustaa jääkuormaa ja aluksen suunnitellut operaatiot. Rajoitukset tulisi sisällyttää jäätä koskevan operatiivisen päätöksenteon tukijärjestelmään.

1.2 Jäissäkulurajoitukset tulisi määrittää käyttäen asianmukaisia menetelmiä. Tällaisia menetelmiä on olemassa, niitä on käytetty useiden vuosien ajan ja ne on validoitu huoltokokemuksin. Olemassa olevat menetelmät ja muut järjestelmät saattavat olla hallinnon hyväksymiä.

1.3 Jäissäkulussa tulisi huomioida kaikki aluksen toiminnalliset rajoitukset, PWOM-toimintakäsikirjassa mainitut laajemmat tiedot jäissäkulusta, aluksen ja sen järjestelmien kunto, menneet sää- ja jäätiedot sekä sää- ja jääennusteet suunnitellulle liikennöintialueelle, nykyiset olosuhteet, kuten visuaaliset jäähavainnot, merenkäynti, näkyvyys ja pätevän henkilöstön näkemys.

Guidance instructions for determining MDLT:

1 Determine the daily low temperature for each day for a 10 year period.

2 Determine the average of the values over the 10 year period for each day.

3 Plot the daily averages over the year.

4 Take the lowest of the averages for the season of operation.

2 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 1 (GENERAL)

1 Limitations for operating in ice

1.1 Limitations for operation in ice can be determined using systems, tools or analysis that evaluate the risks posed by the anticipated ice conditions to the ship, taking into account factors such as its ice class, seasonal changing of ice strength, icebreaker support, ice type, thickness and concentration. The ship's structural capacity to resist ice load and the ship's planned operations should be considered. The limitations should be incorporated into an ice operational decision support system.

1.2 Limitations for operating in ice should be determined using an appropriate methodology, such methodologies exist, have been in use for a number of years and have been validated with service experience. Existing methodologies and other systems may be acceptable to the Administration.

1.3 Operation in ice should take into account any operational limitations of the ship; extended information on the ice operational methodology contained in the PWOM; the condition of the ship and ship's systems, historical weather/ice data and weather/ice forecasts for the intended area of operation, current conditions including visual ice observations, sea state, visibility and the judgment of qualified personnel.

2 Toiminnan arviointi

2.1 Nämä ohjeet on tarkoitettu tukemaan varustamoita, jotka suorittavat osan 1-A 1.5 osion mukaisen arvioinnin, jossa käsitellään toimintarajoituksia ja -menetelmiä polaarialustodistuskirjaa varten, sekä hallintoja, jotka arvioivat niitä.

2.2 Toiminnan arvioinnin vaiheet:

.1 tunnista johdannon 3 osiossa mainitut vaarat sekä muut vaarat aluksen suunnitellun käytön pohjalta;

.2 laadi malli³⁴ riskien arvioimiseksi koskien:

.1 onnettomuusskenaarioiden kehittymistä;

.2 tapahtumien todennäköisyyttä kussakin onnettomuusskenaariossa; ja

.3 kunkin skenaarion seurauksia sen päättyessä;

.3 arvioi riskit ja määritä hyväksyttävyyys:

.1 arvioi riskitasot valitun mallinnuslähestymistavan mukaisesti; ja

.2 arvioi, ovatko riskitasot hyväksyttäviä; ja

.4 kun 1–3 vaiheiden riskit määritetään liian korkeiksi, tunnista nykyiset tai laadi uusia riskinhallintatapoja, joiden avulla pyrit saavuttamaan yhden tai useamman seuraavista seikoista:

.1 harvenna epäonnistumisia paremmalla suunnittelulla, menettelyillä, koulutuksella jne.;

2 Operational assessment

2.1 This guidance is intended to support shipowners carrying out, and Administrations reviewing, the assessment required in part I-A, section 1.5, for operational limitations and procedures for the Polar Ship Certificate.

2.2 Steps for an operational assessment:

.1 identify relevant hazards from section 3 of the Introduction and other hazards based on a review of the intended operations;

.2 develop a model³⁴ to analyse risks considering:

.1 development of accident scenarios;

.2 probability of events in each accident scenario; and

.3 consequence of end states in each scenario;

.3 assess risks and determine acceptability:

.1 estimate risk levels in accordance with the selected modeling approach; and

.2 assess whether risk levels are acceptable; and

.4 in the event that risk levels determined in steps 1 to 3 are considered to be too high, identify current or develop new risk control options that aim to achieve one or more of the following:

.1 reduce the frequency of failures through better design, procedures, training, etc.;

³⁴ Katso Revised guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule-Making Process -kiertokirjeen 3 lisäys (MSC-MEPC.2/Circ.12) ja standardi IEC/ISO 31010 riskien hallinnasta ja riskien arvioinnin tekniikoista.

Reference is made to the techniques in appendix 3 of the Revised guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule-Making Process (MSC-MEPC.2/Circ.12) and standard IEC/ISO 31010 "Risk management – Risk assessment techniques".

- | | |
|--|--|
| .2 vähennä vikojen vaikutuksia onnettomuuksien estämiseksi; | .2 mitigate the effect of failures in order to prevent accidents; |
| .3 rajoita olosuhteita, joissa viat saattavat ilmetä; tai | .3 limit the circumstances in which failures may occur; or |
| .4 lievennä onnettomuuksien seurauksia; ja | .4 mitigate consequences of accidents; and |
| .5 sisällytä riskinhallintatavat suunnitteluun, menettelyihin, koulutukseen ja rajoituksiin mahdollisuuksien mukaan. | .5 incorporate risk control options for design, procedures, training and limitations, as applicable. |

3 Suorituskykystandardit

Järjestelmä, joka on aiemmin hyväksytty valmistajan tai luokituslaitoksen sertifiointein ja/tai olemassa olevien järjestelmien tyydyttävällä huollolla, voidaan hyväksyä asennettavaksi uusiin tai olemassa oleviin aluksiin, jos järjestö ei hyväksy toiminta- tai testausstandardeja.

3 LISÄOHJEET 2 LUKUUN (Toimintakäsikirja POLAARISILLE VESIALUEILLE [POLAR WATER OPERATIONAL MANUAL, PWOM])

3.1 PWOM-toimintakäsikirjan sisältöä koskevat suositukset

Toimintakäsikirjassa polaarille vesialueille (PWOM) pyritään käsittelemään osan I-A 2 luvussa mainittua toimintaa kaikilta osin. Kun asiaankuuluvat tiedot, toimintatavat tai suunnitelmat sisältyvät aluksen muihin asiakirjoihin, niitä ei tarvitse toistaa PWOM-käsikirjassa, niihin voidaan ainoastaan viitata.

Malli sisällysluettelosta on lisäyksessä 2.

Malli noudattaa 2 luvun yleistä rakennetta. Kaikkia jäljempänä esiteltyjä osioita ei sovelleta jokaiseen polaarialukseen. Useat C-luokan alukset, jotka satunnaisesti tai harvoin liikennöivät polaarilla vesialueilla, eivät tarvitse toimintatapoja tilanteisiin, joiden esiintyminen on epätodennäköistä. PWOM-käsikirjan yleinen rakenne kannattanee silti säilyttää näissäkin tapauksissa muistutuksena siitä, että tilanteen muuttuessa myös käsikir-

3 Performance standards

A system previously accepted based on manufacturer certifications, classification society certifications and/or satisfactory service of existing systems may be acceptable for installation on new and existing ships if no performance or testing standards are accepted by the Organization.

3 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 2 (POLAR WATER OPERATIONAL MANUAL (PWOM))

3.1 Recommendation on the content of the Polar Water Operational Manual

The Polar Water Operational Manual (PWOM) is intended to address all aspects of operations addressed by chapter 2 of part I-A. When appropriate information, procedures or plans exist elsewhere in a ship's documentation, the PWOM itself does not need to replicate this material, but may instead cross-reference the relevant reference document.

A model Table of Contents is found in appendix 2.

The model follows the general structure of chapter 2. Not every section outlined below will be applicable to every polar ship. Many category C ships that undertake occasional or limit polar voyages will not need to have procedures for situations with a very low probability of occurrence. However, it may still be advisable to retain a common structure for the PWOM as a reminder that if assumptions change then the contents of the

jan sisällön tulee muuttua. Kun jokin näkökohta on katsottu sellaiseksi, ettei sitä sovelleta, se osoittaa hallinnolle, että näkökohtaa on käsitelty eikä sitä ole pelkästään jätetty väliin.

3.2 Ohjeet jäänmurtaja-avusteiseen navigointiin

Kun alusta avustaa jäänmurtaja, seuraavat seikat on huomioitava:

.1 kun alukset lähestyvät saattueen kokoamispaikkaa, josta ne alkavat seurata jäänmurtajaa/jäänmurtajia tai kun jäänmurtaja saattaa yhtä alusta kokoamispaikkaan toisen jäänmurtajan kanssa, alusten on muodostettava radioyhteys VHF-kanavalla 16 ja noudatettava jäänmurtajan ohjeita;

.2 jäänmurtoavustusta saattueelle tarjoavan jäänmurtajan on johdettava saattueen aluksia;

.3 aluksen paikan saattueessa määrittää avustusta antava jäänmurtaja;

.4 saattueessa olevan aluksen on avustavan jäänmurtajan ohjeiden mukaisesti kuunneltava jäänmurtajan osoittamaa VHF-kanavaa;

.5 kun alus kulkee saattueessa, sen on noudatettava jäänmurtajan ohjeita;

.6 jäänmurtaja määrää alukselle sen paikan saattueessa sekä sen nopeuden ja etäisyyden edeltävään alukseen;

.7 aluksen on viipymättä ilmoitettava jäänmurtajalle vaikeuksistaan pysyä paikallaan saattueessa, nopeusongelmista ja/tai vaikeuksista pitää tiettyä etäisyyttä toiseen saattueessa olevaan alukseen; ja

.8 aluksen on viipymättä ilmoitettava jäänmurtajalle mahdollisesta vauriosta.

manual may also need to be updated. Noting an aspect as "not applicable" also indicates to the Administration that this aspect has been considered and not merely omitted.

3.2 Guidance on navigation with icebreaker assistance

With respect to navigation with icebreaker assistance, the following should be considered:

.1 while approaching the starting point of the ice convoy to follow an icebreaker/icebreakers or in the case of escorting by icebreaker of one ship to the point of meeting with the icebreaker, ships should establish radio communication on the VHF channel 16 and act in compliance with the icebreaker's instructions;

.2 the icebreaker rendering the icebreaker assistance of ship ice convoy should command ships in the ice convoy;

.3 position of a ship in the ice convoy should be determined by the icebreaker rendering the assistance;

.4 ship within the ice convoy, in accordance with the instructions of the icebreaker rendering the assistance, should establish communication with the icebreaker by VHF channel indicated by the icebreaker;

.5 the ship, while navigating in the ice convoy, should ensure compliance with the instructions of the icebreaker;

.6 position in the ice convoy, speed and distance to a ship ahead should be as instructed by the icebreaker;

.7 the ship should immediately notify the icebreaker of any difficulties to maintain the position within the ice convoy, speed and/or distance to any other ship in the ice convoy; and

.8 the ship should immediately report to the icebreaker of any damage.

3.3 Varasuunnitelmien laadintaohjeet

Aluksen varasuunnitelmia laadittaessa tulisi pohtia nesteiden hätäsiirtojen vauriontorjuntajärjestelyitä sekä pääsyä säiliöihin ja tiloihin pelastusoperaatioiden aikana.

Katso myös lisäohjeet 9 lukuun.

4 LISÄOHJEET 3 LUKUUN (Aluksen RAKENNE)

Menetelmä vastaavan jääluokan määrittämiseksi

1 Jäljempänä esitettyjen ohjeiden tarkoituksena on auttaa määrittämään vastaavuus järjestön hyväksymiin standardeihin, joista on kerrottu koodin 3 ja 6 luvuissa. Menetelmä on yhdenmukainen järjestön ohjeiden³⁵ kanssa, mutta on käytövaltaaltaan hieman yksinkertaisempi.

2 Peruslähestymistapa A- ja B-luokan alusten vastaavuuden määrittämiseksi voi olla sama sekä uusille että olemassaoleville aluksille. Siihen sisältyy muiden jääluokkien vertailu IACS:n polaariluokkiin. C-jääluokan osalta lisätietoja vahvistamistasojen vertailusta löytyy omistajien ja hallintojen ohjeista.³⁶ Omistajan/liikenteenharjoittajan vastuulla on laatia vastaavuuspyyntö ja vaadittavat lisätiedot. Vastaavuuspyynnön arvioinnin tai hyväksynnän tulisi olla lippuvaltion hallinnon tai sen tunnustaman laitoksen tekemä hyväksytyjä laitoksia koskevan säännösten mukaisesti (RO Code). Useat luokituslaitokset ovat kehittäneet helppokäyttöisiä työkaluja, joiden avulla voidaan määrittää yhteensopivuus

3.3 Guidance on the development of contingency plans

In developing the ship's contingency plans ships should consider damage control measures arrangements for emergency transfer of liquids and access to tanks and spaces during salvage operations.

See also additional guidance to chapter 9.

4 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 3 (SHIP STRUCTURE)

Method for determining equivalent ice class

1 The guidance presented below is intended to assist in determining equivalency with standards acceptable to the Organization, as referenced in chapters 3 and 6 of the Code. The methodology is consistent with guidance developed by the Organization³⁵ while allowing for the use of a simplified approach.

2 The basic approach for considering equivalency for categories A and B ships can be the same for both new and existing ships. It involves comparing other ice classes to the IACS Polar Classes. For ice classes under category C, additional information on comparisons of strengthening levels is available for the guidance of owners and Administrations.³⁶ The responsibility for generating the equivalency request and supporting information required should rest with the owner/operator. Review/approval of any equivalency request should be undertaken by the flag State Administration, or by a recognized organization acting on its behalf under the provisions of the Code for Recognized Or-

³⁵ Katso kiertokirje "Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments" (MSC.1/Circ.1455), jossa käsitellään IMO:n erilaisissa asiakirjoissa määrättyjen vaihtoehtojen ja vastaavuuksien hyväksymistä.

Refer to the Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments (MSC.1/Circ.1455).

³⁶ Katso HELCOMin suositus 25/7, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area osoitteesta www.helcom.fi

Refer to the annex to HELCOM Recommendation 25/7, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area, available at www.helcom.fi

IACS:n polaariluokan rakennevaatimusten kanssa. Tällaisia ovat laatineet myös jotkin hallinnot ja muut kolmannet osapuolet.

3 Yksinkertaistetun vastaavuusarvioinnin (katso jäljempänä 6.1 ja 6.3 kappaleet) odotetaan laajuudeltaan rajoittuvan materiaalien valintaan, rungon rakenteelliseen vahvuuteen ja kuljetuskoneistoon.

4 Jos yhteensopivuus ei ole täydellinen ja suora, vastaava riskitaso voidaan hyväksyä järjestön ohjeiden mukaisesti. Tapahtuman todennäköisyyden lisääntyminen voidaan tasapainottaa sen seurauksia vähentämällä. Vastaavasti todennäköisyyttä pienentämällä seuraukset saavat olla vakavammat. Runkoalueen esimerkiksi käyttäen paikallinen vaje vahvuustasossa tai materiaalin laadussa voidaan hyväksyä, jos sisäiset osastot ovat tyhjää tilaa, jonka paikallinen vaurio ei vaaranna aluksen kokonaisturvallisuutta tai aiheuta epäpuhtauksien päästöjä.

5 Olemassa olevien alusten osalta huoltokemus voi auttaa riskien arvioinnissa. Esimerkiksi sellaisen olemassa olevan aluksen osalta, jolla on kokemusta jäissäkulusta polaarisisällä vesialueilla, rungon alueen vaje voidaan hyväksyä, jos puutteellisella alueella ei ole ollut vaurioita, eli alus, joka yleisesti ottaen täyttää PC 5 -vaatimukset, mutta joka rajoitetuilla alueilla täyttää vain PC 7 -vaatimukset, voidaan silti luokitella A-luokan PC 5 -alukseksi. Kaikissa tällaisissa tapauksissa aluksen asiakirjoissa tulisi selvittää puutteiden luonne ja laajuus.

6 Prosessi sisältää seuraavat arviointivaiheet:

.1 valitse tavoitepolaariluokka vastaavuutta varten;

.2 vertaile suunnitelmissa käytettyjä materiaaleja IACS:n polaariluokkien yhtenäisvaatimusten vähimmäisvaatimukseen ja tunnista kaikki vajeet; ja

ganizations (RO Code). Several classification societies have developed easy-to-use tools for determination of compliance with the IACS Polar Class structural requirements, as have some Administrations and other third parties.

3 The scope of a simplified equivalency assessment (referring to paragraphs 6.1 to 6.3 below) is expected to be limited to materials selection, structural strength of the hull and propulsion machinery.

4 If there is not full and direct compliance, then an equivalent level of risk can be accepted in accordance with guidance provided by the Organization. An increase in the probability of an event can be balanced by a reduction in its consequences. Alternatively, a reduction in probability could potentially allow acceptance of more serious consequences. Using a hull area example, a local shortfall in strength level or material grade could be accepted if the internal compartment is a void space, for which local damage will not put the overall safety of the ship at risk or lead to any release of pollutants.

5 For existing ships, service experience can assist in risk assessment. As an example, for an existing ship with a record of polar ice operations a shortfall in the extent of the ice belt (hull areas) may be acceptable if there is no record of damage to the deficient area; i.e. a ship that would generally meet PC 5 requirements but in limited areas is only PC 7 could still be considered as a category A, PC 5 ship. In all such cases, the ship's documentation should make clear the nature and scope of any deficiencies.

6 The process includes the following stages of assessment:

.1 select the target Polar Class for equivalency;

.2 compare materials used in the design with minimum requirements under the IACS Polar Class URs; identify any shortfalls; and

- | | |
|--|--|
| <p>.3 vertaile suunnitelmissa käytettyjä rungon vahvuustasoja ja koneistokomponentteja IACS:n polaariluokkien yhtenäisvaatimusten vähimmäisvaatimukseen ja määritä vaatimusten täyttyminen.</p> <p>7 Kun vaatimusten noudattamisen puutteet on tunnistettu 1–3 vaiheissa, on ryhdyttävä lisätoimiin vastaavuuden todistamiseksi. Tämä tehdään seuraavin tavoin:</p> <p>.4 tunnista kaikki riskinhallintatoimet, jotka sisältyvät aluksen suunnitelmiin (jotka ylittävät säännösten ja IACS:n yhtenäisvaatimusten vaatimukset);</p> <p>.5 laadi mahdollisuuksien mukaan olemassa olevien alusten huoltokokemusdokumentaatio tilanteista, jotka ovat olennaisia tavoitejääluokan vastaavuuden kannalta; ja</p> <p>.6 suorita arviointi, jossa otetaan mahdollisuuksien mukaan huomioon 1–5 vaiheet ja edellä olevien 2–6 kappaleiden periaatteet.</p> <p>8 Vastaavuushakemuksen yhteyteen laaditussa dokumentaatioissa tulisi mainita jokainen suoritettu vaihe ja annettava riittävät tiedot arviointien validoimiseksi.</p> <p>9 Jos A- tai B-luokan alus saa jääluokan vastaavuuden lippuvaltioltaan, tämä tulee ilmoittaa aluksen polaarialustodistuskirjassa.</p> | <p>.3 compare strength levels of hull and machinery components design with requirements under the IACS Polar Class URs; quantify levels of compliance.</p> <p>7 Where gaps in compliance are identified in steps 1 to 3, additional steps should be necessary to demonstrate equivalency, as outlined below:</p> <p>.4 identify any risk mitigation measures incorporated in the design of the ship (over and above the requirements of the Code and IACS URs);</p> <p>.5 where applicable, provide documentation of service experience of existing ships, in conditions relevant to the target ice class for equivalency; and</p> <p>.6 undertake an assessment, taking into account information from steps 1 to 5, as applicable, and on the principles outlined in paragraphs 2 to 6 above.</p> <p>8 Documentation provided with an application for equivalency should identify each stage that has been undertaken, and sufficient supporting information to validate assessments.</p> <p>9 Where a ship in categories A or B is provided with an equivalency for ice class by its flag State, this should be noted in its Polar Ship Certificate.</p> |
|--|--|

5 LISÄOHJEET 4 LUKUUN (Osastointi JA VAKAVUUS)

Ei lisäohjeita.

6 LISÄOHJEET 5 LUKUUN (VESI- JA SÄÄTIIVIYS)

Ei lisäohjeita.

5 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 4 (SUBDIVISION AND STABILITY)

No additional guidance.

6 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 5 (WATERTIGHT AND WEATHERTIGHT INTEGRITY)

No additional guidance.

**7 LISÄOHJEET 6 LUKUUN (KONEIS-
TOT)**

Katso lisäohjeet 3 lukuun.

**8 LISÄOHJEET 7 LUKUUN (PALO-
TURVALLISUUS/-SUOJAUS)**

Ei lisäohjeita.

**9 LISÄOHJEET 8 LUKUUN (HENGEN-
PELASTUSLAITTEET JA -
JÄRJESTELYT)**

**9.1 Esimerkki henkilökohtaisista selviyty-
misvarusteista**

Henkilökohtaisia selviytymisvarusteita poh-
dittaessa seuraavat tulisi ottaa huomioon:

**7 ADDITIONAL GUIDANCE TO
CHAPTER 6 (MACHINERY INSTAL-
LATIONS)**

Refer to additional guidance to chapter 3.

**8 ADDITIONAL GUIDANCE TO
CHAPTER 7 (FIRE SAFE-
TY/PROTECTION)**

No additional guidance.

**9 ADDITIONAL GUIDANCE TO
CHAPTER 8 (LIFE-SAVING APPLI-
ANCES AND ARRANGEMENTS)**

9.1 Sample personal survival equipment

When considering resources to be included
with the personal survival equipment, the fol-
lowing should be taken into account:

Suosittelut varusteet
Suojavaatetus (päähine, käsineet, sukat, kasvojen ja kaulan suojat jne.)
Ihon suojavuode
Lämpösuojaimet
Aurinkolasit
Pilli
Juomamuki
Linkkuveitsi
Polaarisilla alueilla selviytymistä varten tarvittavat ohjeet
Hätämuona
Kantolaukku

Suggested equipment
Protective clothing (hat, gloves, socks, face and neck protection, etc.)
Skin protection cream
Thermal protective aid
Sunglasses
Whistle
Drinking mug
Penknife
Polar survival guidance
Emergency food
Carrying bag

9.2 Esimerkki ryhmälle tarkoitetuista selviytymisvarusteista

Ryhmälle tarkoitettuja selviytymisvarusteita pohdittaessa seuraavat tulisi ottaa huomioon:

9.2 Sample group survival equipment

When considering resources to be included in the group survival equipment, the following should be taken into account:

Suosittelut varusteet
Suoja – teltat, myrskysuojat tai vastaavat, joissa on tilaa enimmäismäärälle ihmisiä
Lämpösuojaimet tai vastaavat, joita riittää enimmäismäärälle ihmisiä
Makuupussit, joita riittää ainakin yksi kahta ihmistä kohden
Vaahtomuovipatjat tai vastaavat, joita riittää ainakin yksi kahta ihmistä kohden
Lapiot, vähintään kaksi
Sanitaatio (esimerkiksi WC-paperi)
Lisäliesi ja polttoainetta, joka riittää enimmäismäärälle henkilöitä maissa ja odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajan

Suggested equipment
Shelter – tents or storm shelters or equivalent – sufficient for maximum number of persons
Thermal protective aids or similar – sufficient for maximum number of persons
Sleeping bags – sufficient for at least one between two persons
Foam sleeping mats or similar – sufficient for at least one between two persons
Shovels – at least 2
Sanitation (e.g. toilet paper)
Stove and fuel – sufficient for maximum number of persons ashore and

Suosittelut varusteet
Hätämuonaa, joka riittää enimmäismäärälle henkilöitä maissa ja odotettavissa olevan enimmäispelastusajan ajan
Taskulamput, yksi suojaa kohden
Vedenpitävät ja tuulenpitävät tulitikut, kaksi askia suojaa kohden
Pilli
Merkinantopeili
Vesisäiliöt ja vedenpuhdistustabletit
Ylimääräiset henkilökohtaiset selviytymisvarusteet
Ryhmälle tarkoitettujen selviytymisvarusteiden säilytystila (vesitiivis ja kelluva)

Suggested equipment
Emergency food – sufficient for maximum number of persons ashore and maximum anticipated time of rescue
Flashlights – one per shelter
Waterproof and windproof matches – two boxes per shelter
Whistle
Signal mirror
Water containers & water purification tablets
Spare set of personal survival equipment
Group survival equipment container (waterproof and floatable)

10 LISÄOHJEET 9 LUKUUN (Navigoinnin turvallisuus)

10.1 Tehostetuilla jäähavaitsemisvalmiuksilla varustettujen tutkien käyttöä suositellaan etenkin matalissa vesissä.

10.2 Koska polaarisisä vesialueilla merikartta ei nykyisin ole välttämättä riittävän kattava rannikkomerenkulkua varten, navigoinnista vastaavien perämiesten tulisi

.1 huolehtia reitin suunnittelusta ja valvonnasta ottamalla huomioon asianmukaisten merenkulkujulkaisujen tiedot ja ohjeet;

.2 olla selvillä? merenmittaustilanteesta ja karttatietojen saatavuudesta ja laadusta alueilla, joilla aluksen on tarkoitus purjehtia;

.3 tiedostaa mahdolliset syvyyspoikkeamat GNSS-paikannuksessa; ja

.4 pyrkiä suunnittelemaan reitti kartoitetulle alueelle, välttää tunnettuja matalikkoja ja kulkea mahdollisuuksien mukaan vakiintuneita reittejä.

10.3 Suunnitellulta reitiltä poikettaessa tulee noudattaa erityistä varovaisuutta. Esimerkiksi mannerjalustalla operoitaessa

.1 kaikuluotaimen tulee olla toiminnassa/toimia ja sitä tulee seurata odottamattomien syvyysvaihteluiden varalta, erityisesti, kun

10 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 9 (SAFETY OF NAVIGATION)

10.1 Radars equipped with enhanced ice detection capability should be promoted used, in particular, in shallow waters.

10.2 As the chart coverage of polar waters in many areas may not currently be adequate for coastal navigation, navigational officers should:

.1 exercise care to plan and monitor their voyage accordingly, taking due account of the information and guidance in the appropriate nautical publications;

.2 be familiar with the status of hydrographic surveys and the availability and quality of chart information for the areas in which they intend to operate;

.3 be aware of potential chart datum discrepancies with GNSS positioning; and

.4 aim to plan their route through charted areas and well clear of known shoal depths, following established routes whenever possible.

10.3 Any deviations from the planned route should be undertaken with particular caution. For example, and when operating on the continental shelf:

.1 the echo-sounder should be working and monitored to detect any sign of unexpected depth variation, especially when the chart is

kartta ei perustu merenpohjan täydelliseen kartoittamiseen; ja

.2 paikannustiedot tulee tarkistaa ristiin aina kun mahdollista (esimerkiksi visuaalisesti, tutkalla ja GNSS-paikannuksella). Merenkulkijoiden on raportoitava asiaankuuluvalla kartoituksesta vastuussa olevalle viranomaiselle (karttalaitos) kaikki mahdolliset tiedot, joilla merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja voidaan parantaa.

10.4 Alukset on varustettava

.1 sopivilla välineillä, joiden avulla voidaan poistaa jää ohjauspaikan ikkunoista, jotta ohjauspaikoilta on esteetön näkyvyys eteen- ja taaksepäin; ja

.2 tehokkailla välineillä, joilla poistetaan sulanut jää, jäinen sade, lumi, sumu ja sisältä kondensoituvaa vettä. Mekaaniset välineet, jotka poistavat kosteutta ikkunan ulkopuolelta, on suojattava jäätymiseltä tai jäänmuodostumiselta, joka estää tehokkaan toiminnan.

11 LISÄOHJEET 10 LUKUUN (VIESTINTÄ)

11.1 Viestintäjärjestelmien rajoitukset korkeilla leveysasteilla

11.1.1 Merenkulun nykyisiä digitaalisia viestintäjärjestelmiä ei ole suunniteltu pohjoisille vesialueille.

11.1.2 Merenkulun viestinnässä käytetään yhä paljolti VHF-radiota, mutta vain lyhyillä etäisyyksillä (näköyhteys) ja tavallisesti vain puheviestintään. Häätötilanteissa käytetään myös HF- ja MF-radioita. Digitaalinen VHF-radio, matkapuhelinjärjestelmät ja muut tyypilliset langattomat teknologiat tarjoavat riittävästi kapasiteettia merenkulun sovelluksille, mutta vain sellaisissa tilanteissa, joissa maa-asemilta on näköyhteys aluksiin. Sen vuoksi tällaiset järjestelmät eivät ole yleensä käytettävissä pohjoisilla vesialueilla. Myös AIS-järjestelmää voidaan käyttää alhaisen nopeuden tiedonsiirrossa, mutta tukiasemia

not based on a full search of the sea floor; and

.2 independent cross-checking of positioning information (e.g. visual and radar fixing and GNSS) should be undertaken at every opportunity. Mariners should ensure to report to the relevant charting authority (Hydrographic Office) any information that might contribute to improving the nautical charts and publications.

10.4 Ships should be fitted with:

.1 a suitable means to de-ice sufficient conning position windows to provide unimpaired forward and astern vision from conning positions; and

.2 an efficient means of clearing melted ice, freezing rain, snow, mist and spray from outside and accumulated condensation from inside. A mechanical means to clear moisture from the outside face of a window should have operating mechanisms protected from freezing or the accumulation of ice that would impair effective operation.

11 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 10 (COMMUNICATION)

11.1 Limitations of communication systems in high latitude

11.1.1 Current maritime digital communication systems were not designed to cover Polar waters.

11.1.2 VHF is still largely used for communication at sea, but only over short distances (line of sight) and normally only for voice communication. HF and MF are also used for emergency situations. Digital VHF, mobile phone systems and other types of wireless technology offer enough digital capacity for many maritime applications, but only to ships within sight of shore-based stations, and are, therefore, not generally available in polar waters. AIS could also be used for low data-rate communication, but there are very few base stations, and the satellite-based AIS system is designed for data reception only.

on vain muutama ja satelliittiperustainen AIS-järjestelmä on suunniteltu ainoastaan tietojen vastaanottamista varten.

11.1.3 GEO-järjestelmien teoreettinen kattavuusraja on 81.3° pohjoista tai eteläistä leveyttä, mutta tietyissä olosuhteissa epävakautta ja signaalin keskeytymisiä voi esiintyä jo leveysasteella 70° pohjoista tai eteläistä leveyttä. Monet tekijät vaikuttava GEO-järjestelmien palveluiden laatuun, ja vaikutukset vaihtelevat järjestelmäsuunnittelun mukaan.

11.1.4 Muut kuin GMDSS-järjestelmät voivat olla käytettävissä polaarisisä vesialueilla tapahtuvaa viestintää varten.

11.2 Ohjeita useiden hälytys- ja viestintälaitteiden käyttämiseen vaaratilanteissa

On kehitettävä menetelmä, joka takaa, että pelastusveneiden ja -lauttojen ollessa lähellä toisiaan enintään kaksi hälytys- tai paikannuslaitetta aktivoituu (kohdan 10.3.2 mukaisesti) samaan aikaan. Tämä sen vuoksi, että

- .1 säästetään akkua;
- .2 hälytys- ja paikantamissignaalien lähettämiseksi varataan enemmän aikaa; ja
- .3 mahdollinen interferenssi vältetään.

11.3 Vaikka satelliittijärjestelmä pystyy havaitsemaan useita hätälähetyksiä, monien satelliittihätälähtettimien samanaikainen käyttäminen ei ole suositeltavaa, jolleivät lähettimiä käyttävät pelastusveneet ja -lautat ole hajaantuneet laajalle alueelle, sillä tämä voi aiheuttaa interferenssiä suuntimalaitteissa.

11.4 Ohjeita pelastusveneissä ja -lautoissa sekä valmiusveneissä käytettäviä paikannus- ja viestintälaitteita varten

Kun määritetään laitteet, jotka otetaan mukaan paikantamissignaalien lähettämiseksi, on otettava huomioon signaaleihin todennä-

11.1.3 The theoretical limit of coverage for GEO systems is 81.3° north or south, but instability and signal dropouts can occur at latitudes as low as 70° north or south under certain conditions. Many factors influence the quality of service offered by GEO systems, and they have different effects depending on the system design.

11.1.4 Non-GMDSS systems may be available and may be effective for communication in polar waters.

11.2 Advice for the operation of multiple alerting and communication devices in the event of an incident

A procedure should be developed to ensure that when survival craft are in close proximity, not more than two alerting or locating devices are activated (as required by regulation 10.3.2) at the same time. This is to:

- .1 preserve battery life;
- .2 enable extended periods of time for the transmission of alerting or locating signals; and
- .3 avoid potential interference.

11.3 For satellite distress beacons, although multiple beacon transmissions can be detected successfully by the satellite system, it is not recommended to activate multiple beacons, unless the survival craft operating the beacons are widely dispersed, as this can cause interference on direction-finding equipment.

11.4 Advice on location and communication equipment to be carried by rescue boats and survival craft

In determining the equipment to be carried for transmitting signals for location, the capabilities of the search and rescue resources

köisesti reagoivat etsintä- ja pelastusresurssit. Kutsuihin vastaavat alukset ja ilma-alukset eivät välttämättä voi käyttää taajuutta 406/121.5 MHz, ja tässä tapauksessa olisi harkittava muita paikannuslaitteita (esimerkiksi AIS-SART).

12 LISÄOHJEET 11 LUKUUN (Reitin SUUNNITTELU)

Reittisuunnitelmaa laadittaessa ja toteutettaessa olisi huomioitava seuraavat seikat:

.1 merinisäkkäitä kohdattaessa tulisi käydä läpi kaikki nykyiset parhaat käytännöt häiriön minimoimiseksi; ja

.2 aluksen matkan vaikutukset olisi minimoitava alueilla, joiden lähellä on kulttuuriperintökohteita tai jotka muutoin ovat kulttuurisesti merkittäviä.

Katso myös lisäohjeet 9 lukuun.

13 LISÄOHJEET 12 LUKUUN (MIEHITYS JA KOULUTUS)

Ei lisäohjeita.

likely to respond should be borne in mind. Responding ships and aircraft may not be able to home to 406/121.5 MHz, in which case other locating devices (e.g. AIS-SART) should be considered.

12 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 11 (VOYAGE PLANNING)

In developing and executing a voyage plan ships should consider the following:

.1 in the event that marine mammals are encountered, any existing best practices should be considered to minimize unnecessary disturbance; and

.2 planning to minimize the impact of the ship's voyage where ships are trafficking near areas of cultural heritage and cultural significance.

See also additional guidance to chapter 9.

13 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 12 (MANNING AND TRAINING)

No additional guidance.

OSA II-A

MEREN PILAANTUMISTA EHKÄISEVÄT TOIMET

LUKU 1 – ÖLJYNTORJUNTA

1.1 Toimintavaatimukset

1.1.1 Arktisilla vesialueilla alukset eivät saa päästää mereen öljyä tai seoksia, jotka sisältävät sitä.

1.1.2 1.1.1 kohdan määräystä ei sovelleta puhtaan tai erillisen painolastin päästöihin.

1.1.3 Hallinnon hyväksynnän mukaisesti A-luokan aluksen, joka on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2017 ja joka ei täytä 1.1.1 kohdan koneistotilojen öljy- tai öljyseospäästöjä koskevia vaatimuksia ja joka purjehtii arktisilla vesialueilla yhtäjaksoisesti yli 30 päivää, on täytettävä 1.1.1 kohdan vaatimukset viimeistään ensimmäisessä väli- tai uusintakatsastuksessa sen mukaan, kumpi tulee ensin, vuoden kuluttua 1 päivästä tammikuuta 2017. Siihen asti tällaisten alusten on täytettävä MARPOL-yleissopimuksen liitteen I säännön 15.3 päästövaatimukset.

1.1.4 Purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon öljypäiväkirjassa, käsikirjoissa ja öljyvahingon varalle laaditussa valmiussuunnitelmassa tai meriympäristövahingon varalle laaditussa valmiussuunnitelmassa MARPOL-yleissopimuksen liitteen I vaatimusten mukaisesti.

1.2 Rakennevaatimukset

1.2.1 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan alusten, joiden yhteenlaskettu polttoöljyn tilavuus on pienempi kuin 600 m³, kaikkien polttoöljysäiliöiden on sijaittava vähintään 0,76 metrin etäisyydellä ulkokuoresta. Tätä ei sovelleta pieniin polttoöljysäiliöihin, joiden suurin yksittäinen tilavuus on enintään 30 m³.

PART II-A

POLLUTION PREVENTION MEASURES

CHAPTER 1 – PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

1.1 Operational requirements

1.1.1 In Arctic waters any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

1.1.2 The provisions of paragraph 1.1.1 shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

1.1.3 Subject to the approval of the Administration, a category A ship constructed before 1 January 2017 that cannot comply with paragraph 1.1.1 for oil or oily mixtures from machinery spaces and is operating continuously in Arctic waters for more than 30 days shall comply with paragraph 1.1.1 not later than the first intermediate or renewal survey, whichever comes first, one year after 1 January 2017. Until such date these ships shall comply with the discharge requirements of MARPOL Annex I regulation 15.3.

1.1.4 Operation in polar waters shall be taken into account, as appropriate, in the Oil Record Books, manuals and the shipboard oil pollution emergency plan or the shipboard marine pollution emergency plan as required by MARPOL Annex I.

1.2 Structural requirements

1.2.1 For category A and B ships constructed on or after 1 January 2017 with an aggregate oil fuel capacity of less than 600 m³, all oil fuel tanks shall be separated from the outer shell by a distance of not less than 0.76 m. This provision does not apply to small oil fuel tanks with a maximum individual capacity not greater than 30 m³.

1.2.2 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan alusten, jotka eivät ole öljysäiliöaluksia, kaikkien säiliöiden, jotka on rakennettu ja joita käytetään öljyn kuljettamiseen, on sijaittava vähintään 0,76 metrin etäisyydellä ulkokuoresta.

1.2.3 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan öljysäiliöalusten, joiden kuollut paino on alle 5 000 tonnia, koko lastisäiliön pituus suojataan:

.1 kaksoispohjasäiliöillä tai tiloilla, jotka noudattavat MARPOL-yleissopimuksen liitteen I säännön 19.6.1 asiaankuuluvia vaatimuksia; ja

.2 sivusäiliöillä tai tiloilla, jotka on järjestetty MARPOL-yleissopimuksen liitteen I säännön 19.3.1 mukaan ja jotka noudattavat MARPOL-yleissopimuksen liitteen I säännössä 19.6.2 mainittuja asiaankuuluvia etäisyysvaatimuksia.

1.2.4 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettujen A- ja B-luokan alusten kaikki jäteöljysäiliöiden (sludge) tai öljyisen pilssiveden keräilysäiliöiden on sijaittava vähintään 0,76 metrin etäisyydellä ulkokuoresta. Tämä määräys ei päde pieniin jäteöljysäiliöihin, joiden suurin yksittäinen tilavuus on enintään 30 m³.

LUKU 2 – IRTOLASTINA KULJETETTAVIEN HAITALLISTEN NESTEMÄISTEN AINEIDEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN HALLINTA

2.1 Toimintavaatimukset

2.1.1 Polaarissa vesialueilla ei saa päästää mereen haitallista nestemäistä ainetta (noxious liquid substances [NLS]) tai seoksia, jotka sisältävät sitä.

2.1.2 Purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon lastipäiväkirjassa, käsikirjassa ja haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalle laaditussa valmiussuunnitelmassa tai meriympäristövahingon varalle laaditussa valmiussuunni-

1.2.2 For category A and B ships other than oil tankers constructed on or after 1 January 2017, all cargo tanks constructed and utilized to carry oil shall be separated from the outer shell by a distance of not less than 0.76 m.

1.2.3 For category A and B oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight constructed on or after 1 January 2017, the entire cargo tank length shall be protected with:

.1 double bottom tanks or spaces complying with the applicable requirements of regulation 19.6.1 of MARPOL Annex I; and

.2 wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 of MARPOL Annex I and complying with the applicable requirements for distance referred to in regulation 19.6.2 of MARPOL Annex I.

1.2.4 For category A and B ships constructed on or after 1 January 2017 all oil residue (sludge) tanks and oily bilge water holding tanks shall be separated from the outer shell by a distance of not less than 0.76 m. This provision does not apply to small tanks with a maximum individual capacity not greater than 30 m³.

CHAPTER 2 – CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

2.1 Operational requirements

2.1.1 In Arctic waters any discharge into the sea of noxious liquid substances (NLS), or mixtures containing such substances, shall be prohibited.

2.1.2 Operation in polar waters shall be taken into account, as appropriate, in the Cargo Record Book, the Manual and the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances or the shipboard marine pollution emergency plan as required by MARPOL Annex II.

telmassa MARPOL-yleissopimuksen liitteen II vaatimusten mukaisesti.

2.1.3 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennetut A- ja B-luokan alukset, joiden haitallisten nestemäisten aineiden kuljetus on haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan IMO:n kansainvälisen säännösten 17 luvun e sarakkeessa yksilöity alustyyppiä 3 tai saman säännösten 18 luvussa yksilöity lastisäiliötyyppiä 3, on oltava hallinnon hyväksymiä. Hyväksynnästä on oltava merkintäkansainvälisessä, irtolastina kuljettavia haitallisia nestemäisiä aineita koskevassa saastumisen ehkäisemistodistuksessa (NLS-todistuskirja) tai Certificate of Fitness -todistuksessa (IBC-säännösten mukainen todistus), jossa tunnustetaan purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla.

LUKU 3 – MERITSE PAKATTUNA KULJETETTAVIEN HAITALLISTEN AINEIDEN AIHEUTTAMAN SAASTUMISEN EHKÄISEMINEN

Jätetty tyhjäksi tarkoituksellisesti.

LUKU 4 – ALUSTEN KÄYMÄLÄJÄTEVESIPÄÄSTÖJEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMINEN

4.1 Määritelmät

4.1.1 Aluksella, joka on rakennettu tarkoitetaan alusta, jonka köli on laskettu tai joka on ollut vastaavassa rakennusvaiheessa.

4.1.2 Jäähyllyllä tarkoitetaan erittäin paksua jäätikköä, josta näkyy meren pinnan yläpuolella 2–50 metriä tai enemmän ja joka on kiinnittynyt rantaan.³⁷

4.1.3 Kiintojäällä tarkoitetaan merijäätä, joka on pysyvästi rannikon tuntumassa, jossa se on kiinnittynyt rantaan, jääseinään, kelluvaan jääseinään, matalikkojen väliin tai pohjaan

2.1.3 For category A and B ships constructed on or after 1 January 2017, the carriage of NLS identified in chapter 17, column e, as ship type 3 or identified as NLS in chapter 18 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk in cargo tanks of type 3 ships shall be subject to the approval of the Administration. The results shall be reflected on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or Certificate of Fitness identifying the operation in polar waters.

CHAPTER 3 – PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORM

Kept blank intentionally.

CHAPTER 4 – PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

4.1 Definitions

4.1.1 Constructed means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4.1.2 Ice-shelf means a floating ice sheet of considerable thickness showing 2 to 50 m or more above sea-level, attached to the coast.³⁷

4.1.3 Fast ice means sea ice which forms and remains fast along the coast, where it is attached to the shore, to an ice wall, to an ice front, between shoals or grounded icebergs.¹⁹

³⁷ Katso WMO:n merijään terminologia.
Refer to the WMO Sea-Ice Nomenclature.

juuttuneiden jäävuorten väliin.¹⁹

4.2 Toimintavaatimukset

4.2.1 Alusten käymäläjätevesipäästöt on kielletty polaarialueiden vesialueilla lukuun ottamatta tilannetta, jossa toimitaan MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV ja seuraavien vaatimusten mukaisesti:

.1 alus päästää hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevettä MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV säännön 11.1.1 määräyksen mukaisesti yli kolmen meripeninkulman päässä jäähyllystä tai kiintojäädästä ja alus on mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10; tai

.2 alus päästää käymäläjätevettä, joka ei ole MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV säännön 11.1.1 mukaisesti hienonnettua ja desinfioitua ja alus on yli 12 meripeninkulman päässä jäähyllystä, kiintojäädästä ja mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10; tai

.3 aluksella on toimiva hallinnon sertifioima käymäläjäteveden käsittelylaitteisto³⁸, joka täyttää MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV säännön 9.1.1 tai 9.2.1 vaatimukset, ja se laskee käymäläjäteveden MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV säännön 11.1.2 mukaisesti ja on mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, jäähyllystä, kiintojäädästä tai alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10.

4.2.2 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennetut A- ja B-luokan alukset ja kaikki 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennetut matkustaja-alukset eivät saa päästää käymäläjätevettä mereen lukuun ottamatta tilannetta, jossa päästöt ovat tämän luvun 4.2.1.3 kohdan mukaisia.

4.2.3 Poiketen siitä, mitä sanotaan 4.2.1 kohdassa, A- ja B-luokan alukset, jotka purjehtivat pidempiä aikoja alueilla, joiden jääpitoisuus on yli 1/10, voivat päästää käymäläjätevettä vain käyttämällä hallinnon sertifioimaa

4.2 Operational requirements

4.2.1 Discharges of sewage within polar waters are prohibited except when performed in accordance with MARPOL Annex IV and the following requirements:

.1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage in accordance with regulation 11.1.1 of MARPOL Annex IV at a distance of more than 3 nautical miles from any ice-shelf or fast ice and shall be as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; or

.2 the ship is discharging sewage that is not comminuted or disinfected in accordance with regulation 11.1.1 of MARPOL Annex IV and at a distance of more than 12 nautical miles from any ice-shelf or fast ice and shall be as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; or

.3 the ship has in operation an approved sewage treatment plant³⁸ certified by the Administration to meet the operational requirements in either regulation 9.1.1 or 9.2.1 of MARPOL Annex IV, and discharges sewage in accordance with regulation 11.1.2 of Annex IV and shall be as far as practicable from the nearest land, any ice-shelf, fast ice or areas of ice concentration exceeding 1/10.

4.2.2 Discharge of sewage into the sea is prohibited from category A and B ships constructed on or after 1 January 2017 and all passenger ships constructed on or after 1 January 2017, except when such discharges are in compliance with paragraph 4.2.1.3 of this chapter.

4.2.3 Notwithstanding the requirements of paragraph 4.2.1, category A and B ships that operate in areas of ice concentrations exceeding 1/10 for extended periods of time, may only discharge sewage using an approved

³⁸ Katso päätöslauselmat MEPC.2(VI), MEPC.159(55) tai MEPC.227(64) soveltuvin osin.

Refer to resolution MEPC.2(VI), resolution MEPC.159(55) or resolution MEPC.227(64) as applicable

käymäläjäteveden käsittelylaitteistoa²⁰, joka täyttää MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV säännön 9.1.1 tai 9.2.1 vaatimukset. Tällaisia päästöjä varten tarvitaan hallinnon hyväksyntä.

LUKU 5 – ALUSTEN KIINTEIDEN JÄTTEIDEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMINEN

5.1 Määritelmät

5.1.1 Jäähyllyllä tarkoitetaan erittäin paksua jäätikköä, josta näkyy meren pinnan yläpuolella 2–50 metriä tai enemmän ja joka on kiinnittynyt rantaan.³⁹

5.1.2 Kiintojäällä tarkoitetaan merijäätä, joka on pysyvästi rannikon tuntumassa, jossa se on kiinnittynyt rantaan, jääseinään, kelluvaan jääseinään, matalikkojen väliin tai pohjaan juuttuneiden jäävuorten väliin.³⁹

5.2 Toimintavaatimukset

5.2.1 Kiinteiden jätteiden laskeminen mereen arktisilla vesialueilla on sallittu MARPOL-sopimuksen liitteen V säännön 4 mukaisesti, kun seuraavat lisävaatimukset täyttyvät:

.1 ruokajätteiden laskeminen mereen sallitaan vain silloin, kun alus on mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10, mutta joka tapauksessa vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, lähimmästä jäähyllystä tai lähimmästä kiintojästä;

.2 ruokajätteet on hienonnettava tai jauhetta-va ja niiden on läpäistävä seula, jonka aukot ovat enintään 25 mm suuruisia. Ruokajätteitä ei saa sekoittaa muiden jätteiden kanssa;

.3 ruokajätteitä ei saa laskea jäihin;

.4 eläinten ruhojen laskeminen mereen on

sewage treatment plant²⁰ certified by the Administration to meet the operational requirements in either regulation 9.1.1 or 9.2.1 of MARPOL Annex IV. Such discharges shall be subject to the approval by the Administration.

CHAPTER 5 – PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

5.1 Definitions

5.1.1 Ice-shelf means a floating ice sheet of considerable thickness showing 2 to 50 m or more above sea-level, attached to the coast.³⁹

5.1.2 Fast ice means sea ice which forms and remains fast along the coast, where it is attached to the shore, to an ice wall, to an ice front, between shoals or grounded icebergs³⁹

5.2 Operational requirements

5.2.1 In Arctic waters, discharge of garbage into the sea permitted in accordance with regulation 4 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:

.1 discharge into the sea of food wastes is only permitted when the ship is as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice-shelf, or nearest fast ice;

.2 food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type;

.3 food wastes shall not be discharged onto the ice;

.4 discharge of animal carcasses is prohibit-

³⁹Katso WMO:n merijään terminologia.

Refer to the WMO Sea-Ice Nomenclature

kielletty; ja

.5 lastijäämiä, joita ei voi ottaa talteen tavallisin purkumenetelmin, voi laskea mereen, kun alus on kullussa ja kun seuraavat ehdot täyttyvät:

.1 lastijäämät, puhdistusaineet tai lisäaineet, jotka ovat ruuman pesuvedessä, eivät saa sisältää mitään aineita, jotka luokitellaan meriympäristölle haitallisiksi, kun otetaan huomioon järjestön laatimat ohjeet;

.2 sekä lähtösatama että seuraava määräsatama ovat arktisilla vesialueilla ja alus ei poistu arktisilta vesialueilta kulkiessaan satamasta toiseen;

.3 kyseisissä satamissa ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteistoja, jotka ovat järjestön laatimien ohjeiden mukaisia; ja

.4 kun tämän kohdan 5.2.1.5.1, 5.2.1.5.2 ja 5.2.1.5.3 alakohtien ehdot on täytetty, jäämiä sisältävän ruuman pesuveden voi laskea mereen, kun alus on mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10, mutta joka tapauksessa vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, lähimmästä jäähyllystä tai lähimmästä kiintojäädästä.

5.2.2 Kiinteiden jätteiden laskeminen mereen antarktisisilla vesialueilla on sallittu siten, kun MARPOL-yleissopimuksen liitteen V säännön 6 mukaisesti, kun seuraavat lisävaatimukset täyttyvät:

.1 MARPOL-yleissopimuksen V liitteen säännön 6 mukaisten päästöjen on oltava mahdollisimman kaukana alueista, joiden jääpitoisuus on yli 1/10, mutta joka tapauksessa vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä kiintojäädästä; ja

.2 ruokajätteitä ei saa laskea jäihin.

5.2.3 Purjehtiminen polaarialueiden vesialueilla on otettava mahdollisuuksien mukaan

ed; and

.5 discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading shall only be permitted while the ship is en route and where all the following conditions are satisfied:

.1 cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;

.2 both the port of departure and the next port of destination are within Arctic waters and the ship will not transit outside Arctic waters between those ports;

.3 no adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and

.4 where the conditions of subparagraphs 5.2.1.5.1, 5.2.1.5.2 and 5.2.1.5.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice shelf, or nearest fast ice.

5.2.2 In the Antarctic area, discharge of garbage into the sea permitted in accordance with regulation 6 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:

.1 discharges under regulation 6.1 of MARPOL Annex V shall be as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest fast ice; and

.2 food waste shall not be discharged onto ice.

5.2.3 Operation in polar waters shall be taken into account, as appropriate, in the Garbage

HE 3/2017 vp

huomioon jätöpäiväkirjassa, jätehuoltosuunnitelmassa ja kylteissä MARPOL-yleissopimuksen liitteen V vaatimusten mukaisesti. Record Book, Garbage Management Plan and the placards as required by MARPOL Annex V.

OSA II-B

JOHDANNON JA OSAN II-A MÄÄRÄYKSIÄ KOSKEVAT LISÄOHJEET

1 Lisäohjeet lukuun 1

1.1 Aluksia rohkaistaan noudattamaan MARPOL-yleissopimuksen liitteen I sääntöä 43, kun ne purjehtivat arktisilla vesialueilla.

1.2 Rungon ulkopuolella veden alla sijaitsevista voitelua vaativissa komponenteissa, joilla on suora kosketus meriveteen, kuten akseli- ja kääntötiivisteissä, tulisi harkinnan mukaan käyttää myrkyttömiä biohajoavia tai vesipohjaisia voiteluaineita.

2 Lisäohjeet lukuun 2

1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen rakennettuja A- ja B-luokan aluksia, jotka on sertifioitu kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita (NLS), rohkaistaan kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan IMO:n kansainvälisen säännösten 17 luvun e sarakkeessa yksilöidyllä alustyyppinä 3, kun kyseiset aineet on saman säännösten 18 luvussa yksilöity nestemäiseksi haitalliseksi aineeksi, säiliöissä, joiden etäisyys ulkokuoresta on vähintään 760 mm.

3 Lisäohjeet lukuun 5

Jotta voitaisiin minimoida eläinkuljetuksiin liittyvä kuolleisuus, tulisi harkita miten eläinten ruhoja käsitellään ja varastoidaan aluksilla, kun kyseistä lastia kuljettavat alukset purjehtivat polaarialueiden vesialueilla. Tämän osalta viitataan erityisesti MARPOL-yleissopimuksen liitteen V vuonna 2012 annettuihin toteutusohjeisiin (päätöslauselma MEPC.219(63), sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmalla MEPC.239(65)) ja vuonna 2012 annettuihin jätehuoltosuunnitelman kehittämistä koskeviin ohjeisiin (päätöslauselma MEPC.220(63)).

PART II-B

ADDITIONAL GUIDANCE REGARDING THE PROVISIONS OF THE INTRODUCTION AND PART II-A

1 Additional guidance to chapter 1

1.1 Ships are encouraged to apply regulation 43 of MARPOL Annex I when operating in Arctic waters.

1.2 Non-toxic biodegradable lubricants or water-based systems should be considered in lubricated components located outside the underwater hull with direct seawater interfaces, like shaft seals and slewing seals.

2 Additional guidance to chapter 2

Category A and B ships, constructed on or after 1 January 2017 and certified to carry noxious liquid substances (NLS), are encouraged to carry NLS identified in chapter 17, column e, as ship type 3 or identified as NLS in chapter 18 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, in tanks separated from the outer shell by a distance of not less than 760 mm.

3 Additional guidance to chapter 5

In order to minimize the risks associated with animal cargo mortalities, consideration should be given to how animal carcasses will be managed, treated, and stored on board when ships carrying such cargo are operating in polar waters. Reference is made in particular to the 2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V (resolution MEPC.219(63), as amended by resolution MEPC.239(65)) and the 2012 Guidelines for the development of garbage management plans (resolution MEPC.220(63)).

4 Muita ympäristösopimuksia ja -ohjeita koskevat lisäohjeet

4.1 Ennen alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen voimaantuloa yleissopimuksen säännön D-1 painolastivesien vaihtostandardia käsittelevät painolastivesien käsittelyä koskevat määräykset ja yleissopimuksen säännön D-2 painolastivesien suorituskykystandardia käsittelevät painolastivesien käsittelyä koskevat määräykset on katsottava asianmukaisiksi. Huomioon olisi otettava myös Antarktista koskevan sopimuksen painolastivesien vaihto-ohjeet (päättölauselma MEPC.163(56)) sekä muut järjestön laatimat ohjeet.

4.2 Painolastivesien käsittelyjärjestelmän valinnassa tulisi huomioida tyyppihyväksyntätodistuksen liitteessä määritetyt rajoittavat ehdot sekä lämpötila, jossa järjestelmää on testattu, jotta taataan järjestelmän sopivuus ja tehokkuus myös polaarialueiden vesialueilla.

4.3 Jotta voitaisiin minimoida meressä elävien tulokaslajien siirtyminen aluksen pohjan biofoulingin kautta, on harkittava ryhtymistä sellaisiin toimiin, joilla minimoidaan kiinnityksenestopinnoitteiden nopea hajoaminen, joka liittyy napajääoperaatioihin. Tämän osalta viitataan erityisesti vuoden 2011 ohjeisiin, jotka koskevat alusten biofoulingin valvontaa ja hallintaa meressä elävien tulokaslajien siirtymisen minimoimiseksi (päättölauselma MEPC.207(62)).

4 Additional guidance under other environmental conventions and guidelines

4.1 Until the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments enters into force, the ballast water management provisions of the ballast water exchange standard, set out in regulation D-1, or the ballast water performance standard, set out in regulation D-2 of the Convention should be considered as appropriate. The provisions of the Guidelines for ballast water exchange in the Antarctic treaty area (resolution MEPC.163(56)) should be taken into consideration along with other relevant guidelines developed by the Organization.

4.2 In selecting the ballast water management system, attention should be paid to limiting conditions specified in the appendix of the Type Approval Certificate and the temperature under which the system has been tested, in order to ensure its suitability and effectiveness in polar waters.

4.3 In order to minimize the risk of invasive aquatic species transfers via biofouling, measures should be considered to minimize the risk of more rapid degradation of antifouling coatings associated with polar ice operations. Reference is made in particular to the 2011 Guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species (resolution MEPC.207(62)).

Taulukko: Esimerkki kiinnittymisenestojärjestelmiin liittyvistä asioista, jotka on otettava huomioon tietyissä jäissä kulkevissa aluksissa
(tätä taulukkoa käyttävät jotkut jäissä kulkevien alusten operaattorit)

	Runko	Pohjakaivo
Ympärivuotinen purjehtiminen jääpeitteisillä polaarisisä vesialueilla		<ul style="list-style-type: none"> • Hankausta kestävä pinnoite. • Noudattaa AFS-yleissopimusta. Kiinnittymisenestojärjestelmän paksuus on aluksen omistajan päätettävissä.
Ajoittainen purjehtiminen jääpeitteisillä polaarialueiden vesialueilla	<ul style="list-style-type: none"> • Hankausta kestävä pinnoite pienikiteiselle jäälle. • Sivulla, kupukölin yläpuolella, kiinnittymisenestojärjestelmän enimmäispaksuus on 75 µm rungon suojelemiseksi kiinnittymisenestojärjestelmän käytön ja seuraavan jääpeitteisille vesialueille odotettavissa olevien matkojen välisenä ajanjaksona. Pohja-alueen paksuus on varustamon päätettävissä. Kiinnittymisenestojärjestelmän koostumus on myös varustamon päätettävissä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Noudattaa AFS-yleissopimusta. Varustamon päätettävissä oleva kiinnittymisenestojärjestelmän paksuus.
B- ja C-luokan alukset	<ul style="list-style-type: none"> • Noudattaa AFS-yleissopimusta. Kiinnittymisenestojärjestelmän paksuus on varustamon päätettävissä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Noudattaa AFS-yleissopimusta. Kiinnittymisenestojärjestelmän paksuus on varustamon päätettävissä.

Table: Example of matters related to anti-fouling systems taken into consideration by some ice-going ships
 (this table is used by some operators of ice-going ships)

	Hull	Sea chest
Year round operation in ice-covered polar waters		<ul style="list-style-type: none"> • Abrasion resistant coating. • Compliant with the AFS Convention. Thickness of anti-fouling system to be decided by shipowner.
Intermittent operation in ice-covered polar waters	<ul style="list-style-type: none"> • Abrasion resistant low friction ice coating. • In sides, above bilge keel, max thickness of anti-fouling system 75 µm, to protect hull between application of anti-fouling system and next anticipated voyage to ice-covered waters. In bottom area thickness to be decided by shipowner. Composition of anti-fouling system should also be decided by the shipowner. 	<ul style="list-style-type: none"> • Compliant with the AFS Convention. Thickness of anti-fouling system to be decided by shipowner.
Category B and C vessels	<ul style="list-style-type: none"> • Compliant with the AFS Convention. Thickness of antifouling system to be decided by shipowner. 	<ul style="list-style-type: none"> • Compliant with the AFS Convention. Thickness of anti-fouling system to be decided by shipowner.

LISÄYS 1

APPENDIX 1

Todistuskirjamalli aluksille, jotka purjehtivat polaarisisä vesialueilla

Form of Certificate for Ships operating in Polar Waters

POLAARIALUSTODISTUSKIRJA

Tätä todistuskirjaa täydentää
varusteluettelo

(Virallinen sinetti)

(Valtio)

Annettu

vuoden 1974 ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen määräysten, sellaisena kuin se on muutettuna, nojalla

(valtion nimi)

(toimivaltaisen henkilön tai organisaation nimi)

Aluksen tiedot⁴⁰

Aluksen nimi.....
Tunnuskirjaimet.....
Rekisteröintipaikka.....
Bruttovetoisuus.....
IMO-numero⁴¹.....

TÄTEN TODISTETAAN, että

- 1 alus on katsastettu polaarisisä vesialueilla purjehtivia aluksia koskevan säännösten soveltuvien turvallisuuteen liittyvien säännösten mukaisesti.
- 2 katsastuksessa⁴² kävi ilmi, että aluksen rakenne, varusteet, laitteet, radioasemajärjestelyt ja materiaalit ja

⁴⁰ Aluksen tiedot voi vaihtoehtoisesti sijoittaa vaakasuoriin laatikoihin.

⁴¹ IMO-tunnistenumerojärjestelmän mukaisesti, sellaisena kuin järjestö on sen hyväksynyt päätöslauselmalla A.1078(28).

HE 3/2017 vp

aluksen kunto ovat kaikin tavoin tyydyttäviä ja että alus täyttää säännösten asiaankuuluvat vaatimukset.

A/B/C⁴³-luokan alus seuraavin perustein:

Jääluokka ja jäävahvisteisen syvyyksen vaihtelualue

Jääluokka	Suurin syväys		Pienin syväys	
	Perässä	Keulassa	Perässä	Keulassa

- 2.1 Aluksen tyyppi: säiliöalus / matkustaja-alus / muu⁴³
- 2.2 Alus, joka purjehtii vain jäättömällä vesillä / avovesillä / muissa jääolosuhteissa⁴³
- 2.3 Mataliin lämpötiloihin liikennöintiin suunniteltu alus: Kyllä/ei⁴³
- 2.3.1 PST-lämpötila (Polar Service Temperature):°C / ei sovelleta⁴³
- 2.4 Odotettavissa oleva enimmäispelastusaikapäivää
- 3 Alukseen on sovellettu / ei ole sovellettu⁴³ vuoden 1974 ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, XIV luvun 4 sääntöä vaihtoehtoisesta suunnittelusta ja järjestelyistä.
- 4 Tähän todistuskirjaan on liitetty hyväksymisasiakirja / ei ole⁴³ liitetty hyväksymisasiakirjaa rakenteen, koneiston ja sähköasennus-/palontorjunta-/hengenpelastuslaitteiden ja -järjestelyjen⁴³ vaihtoehtoisesta suunnittelusta ja järjestelyistä.
- 5 Toimintarajoitukset
- Alukselle on annettu seuraavat rajoitukset polaarilla vesialueilla purjehtimista varten:
- 5.1 Jääolosuhteet:
-
- 5.2 Lämpötila:
- 5.3 Korkeat leveysasteet:

Tämä todistuskirja on voimassa asti edellyttäen, että alus on täyttänyt vaatimukset säännösten 1.3 osion mukaisissa vuosi-/määräaikaisten välillä katsastuksissa⁴⁴

⁴² Sovelletaan polaarilla vesialueilla purjehtivia aluksia koskevan säännösten kohtaa 1.3.

⁴³ Tarpeeton yliviivataan.

⁴⁴ Tarpeeton yliviivataan.

Todistuskirjan pohjana olevan katsastuksen suorituspäivä:.....

(pp/kk/vvvv)

Annettu

(*Todistuskirjan antamispaikka*)

(*Antopäivämäärä*)

(*Todistuskirjan myöntävän toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus*)

(*Myöntävän viranomaisen sinetti ja/tai leima*)

Vuosi-, määräaikais- ja välikatsastusten hyväksyminen⁶

TÄTEN TODISTETAAN, että säännösten 1.3 säännön mukaisessa katsastuksessa aluksen on todettu täyttävän säännösten asiaankuuluvat vaatimukset.

Vuosikatsastus:

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:.....

Päivämäärä:.....
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

Vuosi-/määräaikais-/välikatsastus⁴⁵:

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:.....

Päivämäärä:.....
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

Vuosi-/määräaikais-/välikatsastus⁴⁵:

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:.....

Päivämäärä:.....
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

⁴⁵ Tarpeeton yliviivataan

Vuosikatsastus:

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä:
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Hyväksyntä todistuskirjan voimassaolon jatkamiseksi, jos se on voimassa alle viisi vuotta yleissopimuksen I luvun 14(c) sääntöä sovellettaessa⁴⁶

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat vaatimukset, ja tämän todistuskirjan katsotaan olevan yleissopimuksen I luvun 14(c) säännön mukaisesti voimassa seuraavaan päivämäärään asti:

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä:
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Uusintakatsastuksen jälkeen annettava hyväksyntä yleissopimuksen I luvun 14(d) sääntöä sovellettaessa⁷

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat vaatimukset, ja tämän todistuskirjan katsotaan olevan yleissopimuksen I luvun 14(d) säännön mukaisesti voimassa seuraavaan päivämäärään asti:

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä:
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Hyväksyntä todistuskirjan voimassaolon jatkamiseksi katsastussatamaan asti tai määräajaksi yleissopimuksen I luvun 14(e) tai 14(f) sääntöä sovellettaessa⁷

Tämän todistuskirjan katsotaan olevan yleissopimuksen I luvun 14(e) tai 14(f)⁷ mukaisesti voimassa seuraavaan päivämäärään asti:

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

⁴⁶ Tarpeeton yliviivataan.

HE 3/2017 vp

Päivämäärä:
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Hyväksyntä vuosipäivän siirtämiseksi yleissopimuksen I luvun 14(h) sääntöä sovellettaessa⁴⁷

Yleissopimuksen I luvun 14(h) säännönmukaisesti uusi vuosipäivä on

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä:
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Yleissopimuksen I luvun 14(h) säännön mukaisesti uusi vuosipäivä on

Allekirjoittanut:
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä:
(Viranomaisen sinetti tai leima)

⁴⁷ Tarpeeton yliviivataan.

Polaarialustodistuskirjan varusteluettelo

Tämän luettelon oltava pysyvästi polaarialustodistuskirjan liitteenä

POLAARISILLA VESIALUEILLA PURJEHTIVIA ALUKSIA KOSKEVAN SÄÄNNÖSTÖN MUKAINEN VARUSTELUETTELO

1 Aluksen tiedot:

Aluksen nimi:.....
Tunnuskirjaimet:.....

2 Varusteluettelo

2.1 Hengenpelastuslaitteet

1	Eristettyjen pelastuspukujen kokonaismäärä:	.....
1.1	laivaväelle	.....
1.2	matkustajille	.....
2	Lämpösuojainten kokonaismäärä	.....
3	Henkilökohtaiset ja ryhmälle tarkoitetut selviytymisvarusteet	.....
3.1	Henkilökohtaiset selviytymisvarusteet – henkilömäärä	.....
3.2	Ryhmälle tarkoitetut selviytymisvarusteet – henkilömäärä	.....
3.3	Polaarisäännöstön 8 luvun mukaisten pelastuslauttojen kokonaiskapasiteetti	.....
3.4	Polaarisäännöstön 8 luvun mukaisten pelastusveneiden kokonaiskapasiteetti	.....

2.2 Navigointilaitteet

1	Kaksi itsenäistä kaikuluotainta tai yksi kaikuluotain, jolla on kaksi erillistä ja itsenäistä anturia	.....
2	Kapeakeilaiset valonheittimet, joita voidaan säätää komentosillalta, tai muu väline, jolla voidaan visuaalisesti tehdä jäähavaintoja	.....
3	Manuaalikäyttöiset vilkkuvat punavalot, jotka näkyvät taaksepäin (aluksille, jotka osallistuvat jäänmurto-operaatioihin)	.....
4	Kaksi tai useampi epämagneettinen itsenäinen väline suunnan määrittämiseksi ja näyttämiseksi	.....
5	GNSS-kompassi tai vastaava (aluksille, joiden kulkureitti ylittää leveysasteen 80)	.....

POLAR SHIP CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for the Polar Ship Certificate

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

(name of the State)

by _____ (person or organization authorized)

Particulars of ship⁴⁸

Name of ship.....
Distinctive number or letters.....
Port of registry.....
Gross tonnage.....
IMO Number⁴⁹.....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the applicable safety-related provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters.

⁴⁸ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁴⁹ In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.1078(28)

HE 3/2017 vp

2 That the survey⁵⁰ showed that the structure, equipment, fittings, radio station arrangements, and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the relevant provisions of the Code.

Category A/B/C⁵¹ ship as follows:

Ice Class and Ice Strengthened Draft Range

Ice class	Maximum draft		Minimum draft	
	Aft	Fwd	Aft	Fwd

2.1 Ship type: tanker/passenger ship/other⁵¹

2.2 Ship restricted to operate in ice free waters/open waters/other ice conditions⁵¹

2.3 Ship intended to operate in low air temperature: Yes/No⁵¹

2.3.1 Polar Service Temperature:°C/Not Applicable⁵¹

2.4 Maximum expected time of rescuedays

3 The ship was/was not⁵¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) XIV/⁵¹ of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

4 A Document of approval of alternative design and arrangements for structure, machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements⁵¹ is/is not⁵¹ appended to this Certificate.

5 Operational limitations

The ship has been assigned the following limitations for operation in polar waters:

5.1 Ice conditions:

.....

5.2 Temperature:

5.3 High latitudes:

This certificate is valid until subject to

the annual/periodical/intermediate surveys in accordance with section 1.3 of the Code⁵²

⁵⁰ Subject to regulation 1.3 of the International Code for Ships Operating in Polar Waters.

⁵¹ Delete as appropriate.

HE 3/2017 vp

Completion date of the survey on which this certificate is based:
(dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Endorsement for annual, periodical and intermediate surveys⁶

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 1.3 of the Code, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Code.

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate⁵³ survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate⁵³ survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁵² Delete as applicable.

⁵³ Delete as appropriate.

HE 3/2017 vp

Annual survey:

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) of the Convention applies⁵⁴

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) of the Convention applies⁷

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) of the Convention applies⁷

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f) of the Convention, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

⁵⁴ Delete as appropriate.

HE 3/2017 vp

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) of the Convention applies⁵⁵

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁵⁵ Delete as appropriate.

Record of Equipment for the Polar Ship Certificate

This record shall be permanently attached to the Polar Ships Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING
IN POLAR WATERS

1 Particulars of ship:

Name of ship:.....

Distinctive number or letters:.....

2 Record of equipment

2.1 Life-saving appliances

1	Total number of immersion suits with insulation:	.....
1.1	for crew	.....
2	Total number of thermal protective aids	.....
3	Personal and Group Survival Equipment	.....
3.1	Personal survival equipment – for number of persons	.....
3.2	Group survival equipment – for number persons	.....
3.3	Total capacity of liferafts in compliance with chapter 8 of the Polar Code	.....
3.4	Total capacity of lifeboats in compliance with chapter 8 of the Polar Code	.....

2.2 Navigation equipment

1	Two independent echo-sounding devices or a device with two separate independent transducers	.....
2	Remotely rotatable, narrow-beam search lights controllable from the bridge or other means to visually detect ice	.....
3	Manually initiated flashing red light visible from astern (for ships involved in ice-breaking operations)	.....
4	Two or more non-magnetic independent means to determine and display heading	.....
5	GNSS compass or equivalent (for ships proceeding to latitudes over 80 degrees)	.....

2.3 Communication equipment

1. Sound signaling system mounted to face astern to indicate escort and emergency manoeuvres to following ships as described in the International Code of Signals (for ships intended to provide ice breaking escort).	..... .....
2. 2 Voice and/or data communications with relevant rescue coordination centres.	.....
3. Equipment for voice communications with aircraft on 121.5 and 123.1 MHz	.....
4. Two-way voice and data communication with a Telemedical Assistance Service (TMAS).	.....
5. All rescue boats and lifeboats, whenever released for evacuation, have a device (for ships certified to operate in low air temperature):	.....
5.1 for transmitting vessel to shore alerts;	.....
5.2 for transmitting signals for location;	.....
5.3 for transmitting and receiving on-scene communications.	.....
6. All other survival craft have a device:	.....
6.1 for transmitting signals for location; and	.....
6.2 for transmitting and receiving on-scene communications	.....

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 issuing authority, as appropriate)

LISÄYS 2

PWOM-käsikirjan sisällysluettelomalli

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄT
TOIMET

1 – Toimintavalmiudet ja -rajoitukset

1 luku Jäissäkulku

1.1 Ohjeet aluksen turvallista käyttöä varten

Ohjeet: PWOM-käsikirjassa tulisi antaa välineet, joiden perusteella tehdään päätös siitä, ylittävätkö jääolosuhteet aluksen mallin rajat. Tässä yhteydessä tulisi ottaa huomioon polaarialustodistuskirjassa mainitut toimintarajoitukset. Asianmukaista päätöksenteon tukijärjestelmää, kuten Kanadan Arctic Ice Regime Shipping System -järjestelmää ja/tai Koillisväylän vesialueen navigointisäännöissä kuvailtua Venäjän jäätodistuskirjaa, voidaan käyttää... Komentosiltahenkilöstö on koulutettava käyttämään järjestelmää. Pelkästään jäättömällä vesillä operoiville aluksille on laadittava menetelmiä, joiden avulla alus ei varmasti kohtaakaan jäätä.

1.2 Jäänmurtovalmiudet

Ohjeet: PWOM-käsikirjassa tulisi antaa tietoa jääolosuhteista, joissa aluksen voidaan olettaa voivan kulkea keskeytyksettä jatkavan matkaansa. Tietojen pohjana voidaan käyttää esimerkiksi numeerista analyysia, mallitestiä tai jäätutkimuksia. Mukaan voidaan myös liittää tietoja jään vahvuuden vaihtelusta uuden tai hauraamman jään ja lumipeitteen kanssa.

1.3 Ohjailu jäissä

1.4 Erityisominaisuudet

Ohjeet: Mahdollisuuksien mukaan PWOM-käsikirjaan tulisi sisällyttää tulokset kaikista vastaavuusanalyseista, jotka on tehty polaarialus- tai jääluokan määrittämiseksi. Käsikirja-

APPENDIX 2

Model table of contents for the Polar Water Operational Manual (PWOM)

SAFETY MEASURES

1 – Operational capabilities and limitations

Chapter 1 Operation in ice

1.1 Operator guidance for safe operation

Guidance: The PWOM should establish the means by which decisions as to whether ice conditions exceed the ship's design limits should be made, taking into account the operational limitations on the Polar Ship Certificate. An appropriate decision support system, such as the Canada's Arctic Ice Regime Shipping System, and/or the Russian Ice Certificate as described in the Rules of Navigation on the water area of the Northern Sea Route, can be used. Bridge personnel should be trained in the proper use of the system to be utilized. For ships that will operate only in ice-free waters, procedures to ensure that will keep the ship from encountering ice should be established.

1.2 Icebreaking capabilities

Guidance: The PWOM should provide information on the ice conditions in which the ship can be expected to make continuous progress. This may be drawn, for example from numerical analysis, model test or from ice trials. Information on the influence of ice strength for new or decayed ice and of snow cover may be included.

1.3 Manoeuvring in ice

1.4 Special features

Guidance: Where applicable, the PWOM should include the results of any equivalency analyses made to determine Polar Ship category/ice class. The manual should also pro-

jan tulisi myös sisältää tietoa jäissäkulun helpottamiseksi asennettujen erityisjärjestelmien käytöstä.

2 luku Toiminta matalissa lämpötiloissa

2.1 Järjestelmäsuunnitelma

Ohjeet: PWOM-käsikirjassa tulisi luetella kaikki aluksen järjestelmät, jotka ovat alttiita vaurioille tai toiminnan heikkenemiselle altistuessaan alhaisille lämpötiloille ja mainita toimet, joihin on ryhdyttävä toimintahäiriöiden välttämiseksi.

3 luku Viestintä- ja navigointivalmiudet korkeilla leveysasteilla

Ohjeet: PWOM-käsikirjassa tulisi tunnistaa kaikki viestintä- ja navigointi laitteiden toiminnan tehokkuuden rajoitukset, joita voi ilmaantua toimittaessa korkeilla leveysasteilla.

4 luku Matkan kesto

Ohjeet: PWOM-käsikirjassa tulisi antaa tietoa aluksen toiminta-aikaan liittyvistä rajoituksista, kuten polttoaine-, juomavesi- ja muonavarastoista. Tämä on yleensä tarpeen vain pienemmille aluksille tai silloin, kun alus aikoo viettää jäissä pidempiä ajanjaksoja.

2 osuus – Aluksen toiminta

1 luku Strateginen suunnittelu

Käsikirjaan tulisi sisällyttää jäljempänä mainitut, analyysissä käytetyt olettamukset.

1.1 Vaarallisen jään välttäminen

Ohjeet: Usein polaarilla vesialueilla toimivien alusten PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa ajanjaksoista, jolloin aluksen on mahdollista toimia suunnitelluilla alueilla. Huomiota tulisi kiinnittää alueisiin, jotka aiheuttavat erityisongelmia, kuten kapeikot, ahtaumat sekä niiden pahimpiin tiedossa oleviin

vide information on the use of any specialized systems fitted to assist in ice operations.

Chapter 2 Operation in low air temperatures

2.1 System design

Guidance: The PWOM should list all ship systems susceptible to damage or loss of functionality by exposure to low temperatures, and the measures to be adopted to avoid malfunction.

Chapter 3 Communication and navigation capabilities in high latitudes

Guidance: The PWOM should identify any restrictions to operational effectiveness of communications and navigational equipment that may result from operating in high latitudes.

Chapter 4 Voyage duration

Guidance: The PWOM should provide information on any limitations on ship endurance such as fuel tankage, fresh water capacity, provision stores, etc. This will normally only be a significant consideration for smaller ships, or for ships planning to spend extended periods in ice.

Division 2 – Ship operations

Chapter 1 Strategic planning

Assumptions used in conducting the analyses referred to below should be included in the Manual.

1.1 Avoidance of hazardous ice

Guidance: For ships operating frequently in polar waters, the PWOM should provide information with respect to periods during which the ship should be able to operate for intended areas of operation. Areas that pose particular problems, e.g. chokepoints, ridging, as well as worst recorded ice conditions

jääolosuhteisiin. Kun tietoa on saatavilla rajoitetusti tai sen laadusta ei ole takeita, tämä tulisi ottaa huomioon ja merkitä matkan suunnittelua koskeväksi riskiksi.

1.2 Vaarallisten lämpötilojen välttäminen

Ohjeet: Usein polaarissa vesialueilla toimivien alusten PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa päivittäisistä keskimääräisistä vuorokauden vähimmäislämpötiloista ja pienin mitattu lämpötila suunnitellun toimintajakson jokaiselle päivälle. Kun tietoa on saatavilla rajoitetusti tai sen laadusta ei ole takeita, tämä tulisi ottaa huomioon ja arvioitava matkan suunnittelua koskeväksi riskiksi.

1.3 Matkan kesto ja toiminta-aika

Ohjeet: Menetelmiä vaatimusten laatimiseksi varastojen täydentämiseksi tulisi laatia ja asiankuuluvat turvallisuusmarginaalien turvallisuustasot tulisi määrittää ottamalla samalla huomioon erilaiset skenaariot, kuten odotettua hitaampi kulku, kurssimuutokset, epäsuotuisat jääolosuhteet, suojapaikat ja muonan saatavuus. Polttoainetyyppien lähteet ja saatavuus tulisi määrittää pitkät toimitusajat huomioiden.

1.4 Henkilöstöjohtaminen

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää ohjeita henkilöstöjohtamisesta. Tässä yhteydessä tulisi ottaa huomioon odotettavissa olevat jääolosuhteet ja jäänavigointivaatimukset, lisääntynyt vahdinpito, lepoajat, väsymys ja prosessi, jonka avulla nämä vaatimukset täytetään.

2 luku Järjestelyt, joiden avulla saadaan ennusteita ympäristön olosuhteista

Ohjeet: PWOM-käsikirjassa tulisi määrittää välineet ja taajuus jää- ja säätietojen toimitamiselle. Kun aluksen on tarkoitus kulkea jäissä tai alueilla, joissa on jäätä, käsikirjassa tulisi määrittää, milloin ja millaisessa muodossa sää- ja jäätiedot tarvitaan.

Mukana pitäisi mahdollisuuksien mukaan ol-

should be noted. Where the available information is limited or of uncertain quality, this should be recognized and noted as a risk for voyage planning.

1.2 Avoidance of hazardous temperatures

Guidance: For ships operating frequently in polar waters, the PWOM should provide information with respect to, the daily mean daily low temperature as well as the minimum recorded temperature for each of the days during the intended operating period. Where the available information is limited or of uncertain quality, this should be recognized as a risk for voyage planning.

1.3 Voyage duration and endurance

Guidance: Procedures to establish requirements for supplies should be established, and appropriate safety levels for safety margins determined taking into account various scenarios, e.g. slower than expected steaming, course alterations, adverse ice conditions, places of refuge and access to provisions. Sources for and availability of fuel types should be established, taking into account long lead times required for deliveries.

1.4 Human resources management

Guidance: The PWOM should provide guidance for the human resources management, taking into account the anticipated ice conditions and requirements for ice navigation, increased levels of watch keeping, hours of rest, fatigue and a process that ensures that these requirements will be met.

Chapter 2 Arrangements for receiving forecasts of environmental conditions

Guidance: The PWOM should set out the means and frequency for provision of ice and weather information. Where a ship is intended to operate in or in the presence of ice, the manual should set out when weather and ice information is required and the format for the information.

When available, the information should in-

la sekä maailmanlaajuisia että paikallisia ennusteita, joissa tunnistetaan sää- ja jäämallit, jotka voivat altistaa aluksen epäsuotuisille olosuhteille.

Tilannepäivityksiä tulisi saada niin taajaan, että aluksella on riittävästi aikaa etsiä suojaa tai käyttää muita menetelmiä vaaran välttämiseksi, jos olosuhteiden odotetaan ylittävän sen valmiudet.

PWOM-käsikirjaan voi sisältyä maissa sijaitseva tietojen toimittaja, joka voi tehokkaasti seuloa saatavissa olevia tietoja ja tarjota alukselle vain sille olennaista tietoa. Tällaisessa tapauksessa aluksen viestintäjärjestelmään kohdistuvat vaatimukset pienenevät. Käsikirjassa voidaan myös mainita tilanteita, joissa lisäkuvia olisi hankittava ja analysoituva sekä lähteet, joista kuvat hankitaan.

2.1 Jäätiedot

Ohjeet: PWOM-käsikirjaan tulisi sisältyä ohjeet tai siinä tulisi viitata ohjeisiin tutkan käytöstä jäälauttojen löytämiseksi. Siitä tulisi myös käydä ilmi, kuinka tutkan saa säädettyä mahdollisimman tehokkaaksi ja kuinka tutkakuvia tulkitaan jne. Jos jäätietojen saamiseksi on käytettävä muita tekniikoita, niiden käyttö tulisi myös kuvata.

2.2 Sää tiedot

3 luku Merikartoitus-, sää- ja navigointitietojen varmentaminen

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää ohjeita siitä, kuinka merikartoitustietoja käytetään 10 luvussa annettujen lisäohjeiden mukaisesti.

4 luku Erityislaitteiden toiminta

4.1 Navigointijärjestelmät

4.2 Viestintäjärjestelmät

clude both global and localized forecasts that will identify weather and ice patterns/regimes that could expose the ship to adverse conditions.

The frequency of updates should provide enough advance notice that the ship can take refuge or use other methods of avoiding the hazard if the conditions are forecast to exceed its capabilities.

The PWOM may include use of a land-based support information provider an effective method of sorting through available information, thereby providing the ship only with information that is relevant, reducing demands on the ship's communications systems. The manual may also indicate instances in which additional images should be obtained and analysed, as well as where such additional information may be obtained.

2.1 Ice information

Guidance: The PWOM should include or refer to guidance on how radar should be used to identify ice floes, how to tune the radar to be most effective, instructions on how to interpret radar images, etc. If other technologies are to be used to provide ice information, their use should also be described.

2.2 Meteorological information

Chapter 3 Verification of hydrographic, meteorological and navigational information

Guidance: The PWOM should provide guidance on the use of hydrographic information as further described in the additional guidance to chapter 10.

Chapter 4 Operation of Special Equipment

4.1 Navigation systems

4.2 Communications systems

5 luku Menetelmät laitteiden ja järjestelmän toiminnan ylläpitämiseksi

5.1 Jäätymisen estäminen ja jään poistaminen

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa siitä, kuinka jäätymistä voidaan vähentää tai estää toiminnallisin keinoin, kuinka jäätä voidaan poistaa aluksella olevin välinein ja kuinka aluksen ja laivaväen turvallisuus voidaan säilyttää näiden toimien aikana.

5.2 Merivesijärjestelmien toiminta

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa siitä, kuinka jään kulkeutumista merivesijärjestelmiin voidaan valvoa, ehkäistä tai vähentää, kun alus kulkee jäissä tai vesillä, joiden lämpötila on matala. Tällaisia toimia voisivat olla kiertovirtauksen käyttö tai pienen imuvoiman käyttö suuren sijaan.

5.3 Menetelmät matalissa lämpötiloissa toimittaessa

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa siitä, kuinka järjestelmiä ja laitteita, jotka on pidettävä käynnissä toiminnan takaamiseksi, ylläpidetään ja valvotaan. Tällaisia järjestelmiä tai laitteita ovat esimerkiksi saattojärjestelmä tai jatkuvasti toimiva nestekiertojärjestelmä.

3 osuus – Riskien hallinta

1 luku Riskien vähentäminen rajoittavissa ympäristöolosuhteissa

1.1 Harkittavat toimet epäsuotuisissa jääolosuhteissa

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää ohjeita alhaisten nopeuksien käytöstä vaarallisten jäiden läheisyydessä. Siinä tulisi määrittää myös menetelmät tehostettua vahdinpitoa ja tähystystä varten tilanteissa, joihin sisältyy suuri jäiden aiheuttamiseksi eli jäävuorien läheisyydessä, yöllä toimittaessa ja muissa tilanteissa, joissa näkyvyys on vähäinen. Kun jäihin törmäämisen mahdollisuus on olemas-

Chapter 5 Procedures to maintain equipment and system functionality

5.1 Icing prevention and de-icing

Guidance: The PWOM should provide guidance on how to prevent or mitigate icing by operational means, how to monitor and assess ice accretion, how to conduct de-icing using equipment available on the ship, and how to maintain the safety of the ship and its crew during all of these aspects of the operation.

5.2 Operation of seawater systems

Guidance: The PWOM should provide guidance on how to monitor, prevent or mitigate ice ingestion by seawater systems when operating in ice or in low water temperatures. This may include recirculation, use of low rather than high suction, etc.

5.3 Procedures for low temperature operations

Guidance: The PWOM should provide guidance on maintaining and monitoring any systems and equipment that are required to be kept active in order to ensure functionality; e.g. by trace heating or continuous working fluid circulation.

Division 3 – Risk management

Chapter 1 Risk mitigation in limiting environmental condition

1.1 Measures to be considered in adverse ice conditions

Guidance: The PWOM should contain guidance for the use of low speeds in the presence of hazardous ice. Procedures should also be set for enhanced watchkeeping and lookout manning in situations with high risks from ice, e.g. in proximity to icebergs, operation at night, and other situations of low visibility. When possibilities for contact with hazardous ice exist, procedures should address regular

sa, menetelmiin tulisi sisältyä säännöllinen valvonta, esimerkiksi luotaukset tai vesirajan alapuolella olevien osastojen ja säiliöiden tarkistaminen.

1.2 Harkittavat toimet epäsuotuisissa sääolosuhteissa

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää neuvvoja toiminnallisista rajoituksista tilanteessa, jossa lämpötila laskee tai säätiedotuksissa ennustetaan lämpötilan laskevan alle aluksen PST-lämpötilan (polar service temperature). Tällaisia rajoituksia voivat olla aluksen viivästyttäminen, tietyn tyyppisten toimintojen lykkääminen, väliaikaisen lämmitysjärjestelmän käyttäminen ja muut toimet, jotka pienentävät riskiä.

2 luku Häätötilanteiden hallinta

Ohjeet: Yleisesti voidaan sanoa, että kun aluksella on mahdollisuus altistua alhaisille lämpötiloille, merijäälle ja muille vaaroille, PWOM-käsikirjan tulisi sisältää menetelmiä, jotka lisäävät hätätötilannetoimien tehokkuutta.

2.1 Vauriontorjunta

Ohjeet: PWOM-käsikirjassa tulisi ottaa huomioon vauriontorjuntatoimien järjestäminen nesteiden hätäsiirtotilanteita varten ja sellaisia tilanteita varten, joissa säiliöihin ja tiloihin on päästävä pelastusoperaatioiden aikana.

2.2 Palontorjunta

2.3 Poistuminen ja evakuointi

Ohjeet: Kun aluksessa on täydentäviä tai erityisiä hengenpelastusvarusteita sen varalta, että pelastustoimien odottaminen kestää, että matkustajat joutuvat pelastautumaan jäälle tai lähellä olevalle maalle tai muusta syystä, joka on tyypillinen polaarille operaatioille, PWOM-käsikirjan tulisi sisältää ohjeita näiden varusteiden käytöstä ja niiden käyttöä koskevasta asianmukaisesta koulutuksesta ja harjoituksista.

monitoring, e.g. soundings/inspections of compartments and tanks below the waterline.

1.2 Measures to be considered in adverse temperature conditions

Guidance: The PWOM should contain guidance on operational restrictions in the event that temperatures below the ships polar service temperature are encountered or forecast. These may include delaying the ship, postponing the conduct of certain types of operation, using temporary heating, and other risk mitigation measures.

Chapter 2 Emergency response

Guidance: In general, where the possibility of encountering low air temperatures, sea ice, and other hazards is present, the PWOM should provide guidance on procedures that will increase the effectiveness of emergency response measures.

2.1 Damage control

Guidance: the PWOM should consider damage control measures arrangements for emergency transfer of liquids and access to tanks and spaces during salvage operations.

2.2 Firefighting

2.3 Escape and evacuation

Guidance: Where supplementary or specialized lifesaving equipment is carried to address the possibilities of prolonged durations prior to rescue, abandonment onto ice or adjacent land, or other aspects specific to polar operations, the PWOM should contain guidance on the use of the equipment and provision for appropriate training and drills.

3 luku Hätätilanteiden hallintatoimien koordinointi

3.1 Alusten hätätilanteet

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää menetelmiä, joita noudatetaan matkaa valmisteltaessa ja onnettomuustilanteissa.

3.2 Meripelastus

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää menetelmiä, joita noudatetaan matkaa valmisteltaessa ja onnettomuustilanteissa.

3.3 Etsintä- ja pelastus

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa siitä, kuinka suunniteltujen reittien asianmukaiset pelastuskeskukset löydetään. Käsikirjaan tulisi liittää myös keskusten yhteystiedot ja tarkistetut ja päivitettyt menetelmät osaksi jokaista reittisuunnitelmaa.

4 luku Menettelytavat, joilla alus ja sen ihmiset pidetään kunnossa, kun alus on jäänyt kiinni jäihin pidemmäksi ajaksi.

Ohjeet: Kun alus varustetaan erityisominaisuuksin, jotka pienentävät jäihin pidemmäksi aikaa kiinni jäämisen aiheuttamia turvallisuus- ja ympäristöriskejä, PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa näiden laittamisesta käyttökuntoon ja käyttämisestä. Alukseen saatetaan esimerkiksi lisätä laitteita, joita käytetään hätäsähkötaululta(?), jäätymiselle alttiit järjestelmät saatetaan tyhjentää, HVAC-järjestelmien osat saatetaan eristää jne.

4.1 Järjestelmän kokoonpano

4.2 Järjestelmän toiminta

4 osuus – Yhteiset operaatiot

1 luku Saatto-operaatiot

Ohjeet: PWOM-käsikirjan tulisi sisältää tietoa tai siinä tulisi viitata jäänmurtajasaatopalveluita vaativien tai tarjoavien rannikko-

Chapter 3 Coordination with emergency response services

3.1 Ship emergency response

Guidance: The PWOM should include procedures to be followed in preparing for a voyage and in the event of an incident arising.

3.2 Salvage

Guidance: The PWOM should include procedures to be followed in preparing for a voyage and in the event of an incident arising.

3.3 Search and rescue

Guidance: The PWOM should contain information on identifying relevant Rescue Coordination Centres for any intended routes, and should require that contact information and procedures be verified and updated as required as part of any voyage plan.

Chapter 4 Procedures for maintaining life support and ship integrity in the event of prolonged entrapment by ice.

Guidance: Where any ship incorporates special features to mitigate safety or environmental risks due to prolonged entrapment by ice, the PWOM should provide information on how these are to be set up and operated. This may include, for example, adding additional equipment to be run from emergency switchboards, draining systems at risk of damage through freezing, isolating parts of HVAC systems, etc.

4.1 System configuration

4.2 System operation

Division 4 – Joint operations

Chapter 1 Escorted operations

Guidance: The PWOM should contain or reference information on the rules and procedures set out by coastal States who require or

valtioiden säännöistä ja menetelmistä. Käsi-
kirjassa tulisi myös korostaa sen tärkeyttä, et-
tä päällikkö ottaa huomioon aluksen rajoitteet
sopiessaan saatto-operaatioiden suorittami-
sesta.

offer icebreaking escort services. The manual
should also emphasize the need for the mas-
ter to take account of the ship's limitations in
agreeing on the conduct of escort operations.

2 luku Saattue-operaatiot

Chapter 2 Convoy operations

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.265(68)

(hyväksytty 15 päivänä toukokuuta 2015)

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHDYN KANSAINVÄLISEN YLEISSOPIMUKSEN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN LIITTEESEEN

Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteisiin I, II, IV ja V

(Polaarisäännösten ympäristöön liittyvien määräysten tekemisestä pakollisiksi)

**MERIYMPÄRISTÖN
JELUKOMITEA, joka**

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen 16 artiklan, sellaisena kuin sitä on muutettu yleissopimuksen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, jossa tarkennetaan muuttamismenettelyä ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia,

TUNNUSTAA tarpeen määritellä meriympäristön suojelun lisävaatimusten vuoksi polaarisisilla vesialueilla operoiville aluksille pakolliset määräykset, jotka ylittävät MARPOL-yleissopimuksen ja muiden Kansainvälisen merenkulkujärjestön sitovien välineiden vaatimukset,

PANEE MERKILLE päätöslauselman MEPC.264(68), jonka perusteella se on ottanut käyttöön arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevien määräysten ympäristöön liittyvät säännöt,

RESOLUTION MEPC.265(68)

(adopted on 15 May 2015)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

Amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V

(Making the use of the environment-related provisions of the Polar Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

RECOGNIZING the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands on ships, their systems and operation, which go beyond the existing requirements of MARPOL, and other relevant binding IMO instruments,

NOTING resolution MEPC.264(68), by which it adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) with respect to its environment-related provisions,

PANEE MERKILLE MYÖS, että meriturvallisuuskomitea hyväksyi 94. istunnossaan päätöslauselmalla MSC.385(94) arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevien määräysten turvallisuutta koskevat säännöt sekä päätöslauselmalla MSC.386(94) muutokset vuonna 1974 tehtyyn SOLAS-sopimukseen, joilla polaarisaännösten turvallisuuteen liittyvistä määräyksistä tulee pakollisia,

ON OTTANUT HUOMIOON ehdotetut muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteisiin I, II, IV ja V, joiden tarkoituksena on tehdä polaarisaännösten ympäristöön liittyvät määräykset pakollisiksi,

1 **HYVÄKSYY** MARPOL-sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti muutokset liitteisiin I, II, IV ja V, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2 **PÄÄTTÄÄ** MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii ala- kohdan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2016, ellei ennen tätä päivää joko enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallituksista, joiden yhteinen kauppalaivasto tonnistoaltaan on vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3 **KEHOTTA** sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4 **PYYTÄÄ** MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kohdan e alakohdan perusteella pääsihteerä toimittamaan kaikille MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteen muutokset;

5 **PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteerä toimitamaan niille Järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia, jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-fourth session, adopted, by resolution MSC.385(94), the International Code for Ships Operating in Polar Waters with respect to its safety-related provisions, and, by resolution MSC.386(94), amendments to the 1974 SOLAS Convention to make the safety-related provisions of the Polar Code mandatory,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V to make the environment-related provisions of the Polar Code mandatory,

1 **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to Annexes I, II, IV and V, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MAR-

sen liitteen;

POL.

LIITE

ANNEX

**MUUTOKSET
YLEISSOPIMUKSEN LIITTEISIIN I, II,
IV JA V**

MARPOL-

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II, IV AND V

LIITE I

ANNEX I

**SÄÄNNÖT ÖLJYN AIHEUTTAMAN
PILAANTUMISEN EHKÄISEMISEKSI**

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

1 luku

Chapter 1

Yleistä

General

3 sääntö

Regulation 3

Vapautukset ja poikkeukset

Exemptions and waivers

1 Lisätään 1 kappaleeseen sanat ”tai polaarisäännösten II-A osan 1.2 osion määräysten” kohtien ”tämän liitteen 3 ja 4 luvun määräysten” ja ”, jotka koskevat rakennetta” väliin.

1 In paragraph 1, the words "or section 1.2 of part II-A of the Polar Code" are inserted between "chapters 3 and 4 of this Annex" and "relating to construction".

2 Lisätään uusi 5.2.2 kappale seuraavasti:

2 A new paragraph 5.2.2 is added as follows:

”2 matkat arktisilla vesialueilla; tai”

”2 voyages within Arctic waters; or”

3 Numeroidaan olemassa olevat 5.2.2–5.2.6 kappaleet uudelleen 5.2.3–5.2.7 kappaleiksi ja muutetaan alakohdat samalla tavalla. Korvataan uudelleen numeroitujen 5.2.5–5.2.6 kappaleiden kappaleviittauksen ”5.2.2” ja ”5.2.2.2” viittauksilla ”5.2.3” ja 5.2.3.2”.

3 The existing paragraphs 5.2.2 to 5.2.6 are renumbered as paragraphs 5.2.3 to 5.2.7 and the subparagraphs are renumbered accordingly. In the renumbered paragraphs 5.2.5 and 5.2.6, the referenced paragraph numbers "5.2.2" and "5.2.2.2" are replaced by "5.2.3" and "5.2.3.2", respectively.

4 Korvataan uudelleen numeroidun 5.2.3 kappaleen johdantokappale seuraavasti:

4 The chapeau of the renumbered paragraph 5.2.3 is replaced with the following:

”3 matkat 50 meripeninkulman etäisyyden sisällä lähimmästä maasta erityisalueiden tai polaaristen vesialueiden ulkopuolella, kun säiliöalus tekee.”

”3 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas or Arctic waters where the tanker is engaged in:”

4 sääntö

Regulation 4

Poikkeukset

Exceptions

5 Korvataan johdantokappale seuraavalla johdantokappaleella:

5 The chapeau is replaced with the following:

”Tämän liitteen 15 ja 34 sääntö ja polaarisäännösten II-A osan 1.1.1 kappale eivät koske.”

"Regulations 15 and 34 of this Annex and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code shall not apply to:"

3 luku

Chapter 3

Kaikkien alusten koneistotiloja koskevat vaatimukset

Requirements for machinery spaces of all ships

B-OSA

PART B

Varustus

Equipment

14 sääntö

Regulation 14

Öljyn suodatusjärjestelmä

Oil filtering equipment

6 Korvataan 5.1 kappale seuraavalla kappaleella:

6 Paragraph 5.1 is replaced with the following:

”1 ainoastaan erityisalueilla tai arktisilla vesialueilla matkoja tekeville aluksille tai”

"1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas or Arctic waters, or"

7 Lisätään 5.3.4 kappaleeseen sanojen ”erityisalueilla” ja ”tai on hyväksytty” väliin sanat ”tai arktisilla vesialueilla”.

7 In paragraph 5.3.4, between the words "within special areas" and "or has been accepted", the words "or Arctic waters" are inserted.

C-OSA

PART C

Öljyn tyhjentämisen valvonta

Control of discharge of oil

15 sääntö

Regulation 15

Öljyn tyhjentämisen valvonta

Control of discharge of oil

8 Lisätään A-osion otsikon jälkeen sanat ”polaarisia vesialueita lukuun ottamatta”.

8 At the end of the title for section A, the words "except in Arctic waters" are added.

9 Lisätään C-osion otsikon sanojen jälkeen sanat ” ja polaarisia vesialueita”.

9 At the end of the title for section C, the words "and Arctic waters" are added.

4 luku

Chapter 4

Öljysäiliöalusten lastitilaa koskevat vaatimukset

Requirements for the cargo area of oil tankers

C-OSA	PART C
Öljyn toiminnallisen tyhjentämisen valvonta	Control of operational discharges of oil
34 sääntö	Regulation 34
<i>Öljyn tyhjentämisen valvonta</i>	<i>Control of discharge of oil</i>
10 A-osion otsikon jälkeen lisätään sanat ”polaarisia vesialueita lukuun ottamatta”.	10 At the end of the title for section A, the words "except in Arctic waters" are added.
6 luku	Chapter 6
Vastaanottolaitteistot	Reception facilities
38 Sääntö	Regulation 38
<i>Vastaanottolaitteistot</i>	<i>Reception facilities</i>
11 Lisätään 2.5 kappaleeseen sanat ”ja polaarisäännösten II-A osan 1.1.1 kappaleen” sanojen ”tämän liitteen 15 ja 34 säännön” jälkeen.	11 In paragraph 2.5, the words "and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code" are added after the words "regulations 15 and 34 of this Annex".
12 Lisätään sanat ”ja polaarisäännösten II-A osan 1.1.1 kappaleen” 3.5 kappaleeseen sanojen ”tämän liitteen 15 säännön” jälkeen.	12 In paragraph 3.5, the words "and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code" are added after the words "regulation 15 of this Annex".
11 luku	Chapter 11
Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt	International Code for Ships Operating in Polar Waters
13 Lisätään uusi 11 luku nykyisen 10 luvun jälkeen seuraavasti:	13 A new chapter 11 is added after existing chapter 10 as follows:
”11 luku	"Chapter 11
Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt	International Code for Ships Operating in Polar Waters
46 sääntö	Regulation 46
<i>Määritelmät</i>	<i>Definitions</i>
Tässä liitteessä	For the purpose of this Annex,
1 <i>Polaarisäännöstöllä</i> tarkoitetaan arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevia sääntöjä, joihin kuuluvat johdanto, I-A ja II-A	1 <i>Polar Code</i> means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and

HE 3/2017 vp

osat sekä I-B ja II-B osat, sellaisina kuin ne on hyväksytyt päätöslauselmilla MSC.385(94) ja MEPC.264(68) ja sellaisina kuin niitä on muutettu, edellyttäen, että

.1 polaarisaännöstön johdannon ja II-A osan 1 luvun ympäristöön liittyvien määräysten muutokset on hyväksytyt, saatettu voimaan ja otettu käyttöön nykyisen sopimuksen 16 artiklan mukaisesti siltä osin kuin ne koskevat menetelmiä, joita sovelletaan liitteen lisäykseen; ja

.2 Meriympäristön suojelukomitea on hyväksynyt polaarisaännöstön II-B osan muutokset menetelmäsääntöjensä mukaisesti.

2 *Arktisilla vesialueilla* tarkoitetaan vesialueita, jotka sijaitsevat pohjoiseen linjasta, joka alkaa pisteestä 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta ja jatkuu pisteeseen 64°37,0' N pohjoista leveyttä ja 035°27,0' W läntistä pituutta ja sieltä suoraan pisteeseen 67°03,9' N pohjoista leveyttä ja 026°33,4' W läntistä pituutta, josta edelleen suoraan pisteeseen 70°49,56' N pohjoista leveyttä ja 008°59,61' W läntistä pituutta (Sørkapp, Jan Mayen) ja Jan Mayenin pohjoisrantaan pitkin pisteeseen 73°31,6' N pohjoista leveyttä ja 019°01,0' E itäistä pituutta Karhusaaren ohi ja sitten isoympyrälinjan kautta pisteeseen 68°38,29' N pohjoista leveyttä ja 043°23,08' E itäistä pituutta (Cap Kanin Nos), josta Aasian mantereeseen rantaa pitkin itään Beringinsalmelle, josta länteen leveysasteelle 60° N aina Ilpirskiin asti ja siitä edelleen 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin itään aina Etolin salmeen, josta Pohjois-Amerikan pohjoisrannikkoa ja 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin ja sieltä itään vastaavasti 60 leveyspiiriä pitkin kohtaan 056°37,1' W läntistä pituutta ja edelleen pisteeseen 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta.

3 *Polaarisilla vesialueilla* tarkoitetaan arktisia vesialueita ja/tai Antarktiksensa aluetta.

parts I-B and II-B, adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pirskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

47 sääntö

Soveltaminen ja vaatimukset

1 Tätä kappaletta sovelletaan kaikkiin aluksiin, jotka operoivat polaarisisä vesialueilla.

2 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, jokaisen aluksen, johon sovelletaan tämän säännön 1 kappaletta, on noudatettava polaarisaännöstön johdannon ja II-A osan 1 luvun ympäristöön liittyviä määräyksiä tämän liitteen sovellettavien vaatimusten lisäksi.

3 Polaarisaännöstön II-A osan 1 lukua sovellettaessa olisi kiinnitettävä huomiota polaarisaännöstön II-B osan lisäohjeisiin.”

LISÄYS II

IOPP-todistuskirjan kaava ja lisäykset

Lisäys

Lisäys kansainväliseen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä koskevaan todistuskirjaan (IOPP-todistuskirjaan) – Kaava A

14 Lisätään uusi 8 osio nykyisen 7 osion jälkeen seuraavasti:

”8 Polaarisaännöstön II-A osan 1 luvun mukaisesti

8.1 Alus täyttää polaarisaännöstön johdannon ja II-A osan 1 luvun 1.2 osion ympäristöön liittyvien määräysten lisävaatimukset.....”

Lisäys kansainväliseen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä koskevaan todistuskirjaan (IOPP-todistuskirjaan) – Kaava B

15 Lisätään uusi 11 osio nykyisen 10 osion jälkeen seuraavasti:

”11 Polaarisaännöstön II-A osan 1 luvun

Regulation 47

Application and requirements

1 This chapter applies to all ships operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 1 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3 In applying chapter 1 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code.”

APPENDIX II

Form of IOPP Certificate and Supplements

Appendix

Supplement to the international Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate) – Form A

14 A new section 8 is added after existing section 7 as follows:

”8 Compliance with part II-A – chapter 1 of the Polar Code

8.1 The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code.....”

Supplement to the international Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate) – Form B

15 A new section 11 is added after existing section 10 as follows:

”11 Compliance with part II-A – chapter 1 of

mukaisesti

the Polar Code

11.1 Alus täyttää polaarisaännösten johdannon ja II-A osan 1 luvun 1.2 osion ympäristöön liittyvien määräysten lisävaatimukset."

11.1 The ship is in compliance with additional requirements in the environmentrelated provisions of the introduction and section 1.2 of chapter I of part II-A of the Polar Code."

LIITE II

ANNEX II

SÄÄNNÖT IRTOLASTINA KULJETETTAVIEN HAITALLISTEN AINEIDEN AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN VALVOMISEKSI

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

1 luku

Chapter 1

Yleistä

General

3 sääntö

Regulation 3

Poikkeukset

Exceptions

1 Lisätään 1 kappaleen johdantokappaleeseen sanat "ja polaarisaännösten II-A osan 2 luvun" sanojen "Tämän liitteen" ja "tyhjentämistä koskevat vaatimukset" väliin.

1 In the chapeau of paragraph 1, between the words "this Annex" and "shall not apply", the words "and chapter 2 of part II-A of the Polar Code" are inserted.

6 luku

Chapter 6

Satamavaltioiden valvontatoimenpiteet

Measures of control by port States

16 sääntö

Regulation 16

Valvontatoimenpiteet

Measures of control

2 Korvataan 3 kappaleen viittaus "13 säännön ja tämän säännön" viittauksella "13 säännön ja tämän säännön ja polaarisaännösten II-A osan 2 luvun, kun alus operoi arktisilla vesialueilla,"

2 In paragraph 3, the reference to "regulation 13 and of this regulation" is replaced with "regulation 13 and of this regulation, and chapter 2 of part II-A of the Polar Code when the ship is operating in Arctic waters,"

10 luku

Chapter 10

Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt

International Code for Ships Operating in Polar Waters

3 Lisätään uusi 10 luku nykyisen 9 luvun jälkeen seuraavasti:

3 A new chapter 10 is added after existing chapter 9 as follows:

”10 luku

"Chapter 10

Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt

International Code for International Code for Ships Operating in Polar Waters

21 sääntö

Regulation 21

Määritelmät

Definitions

Tässä liitteessä

For the purpose of this Annex,

1 *Polaarisäännöstöllä* tarkoitetaan arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevia sääntöjä, joihin kuuluu johdanto, I-A ja II-A osat sekä I-B ja II-B osat, jotka on hyväksytty päätöslauselmilla MSC.385(94) ja MEPC.264(68), sellaisina kuin niitä on muutettu, edellyttäen, että

1 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

.1 polaarisäännösten johdannon ja II-A osan 2 luvun ympäristöön liittyvien määräysten muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja otettu käyttöön nykyisen sopimuksen 16 artiklan mukaisesti siltä osin kuin ne koskevat menetelmiä, joita sovelletaan liitteen lisäykseen; ja

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 2 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 Meriympäristön suojelukomitea on hyväksynyt polaarisäännösten II-B osan muutokset menetelmäsääntöjensä mukaisesti.

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arktisilla vesialueilla* tarkoitetaan vesialueita, jotka sijaitsevat pohjoiseen linjasta, joka alkaa pisteestä 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta ja jatkuu pisteeseen 64°37,0' N pohjoista leveyttä ja 035°27,0' W läntistä pituutta ja sieltä suoraan pisteeseen 67°03,9' N pohjoista leveyttä ja 026°33,4' W läntistä pituutta, josta edelleen suoraan pisteeseen 70°49,56' N pohjoista leveyttä ja 008°59,61' W läntistä pituutta (Sørkapp, Jan Mayen) ja Jan Mayenin pohjoisrantaa pitkin pisteeseen 73°31,6' N pohjoista leveyttä ja 019°01,0' E itäistä pituutta Karhusaaren ohi ja sitten isoympyrälinjan kautta pisteeseen 68°38,29' N pohjoista leveyttä ja 043°23,08' E itäistä pituutta (Cap Kanin Nos), josta Aasian mantereeseen rantaa pitkin itään Beringinsalmelle, josta länteen le-

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel east-

veysasteelle 60° N aina Ilpirskiin asti ja siitä edelleen 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin itään aina Etolin salmeen, josta Pohjois-Amerikan pohjoisrannikkoa ja 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin ja sieltä itään vastaavasti 60 leveyspiiriä pitkin kohtaan 056°37,1' W läntistä pituutta ja edelleen pisteeseen 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta.

3 *Polaarisilla vesialueilla* tarkoitetaan arktisia vesialueita ja/tai Antarktiksena aluetta.

22 sääntö

Soveltaminen ja vaatimukset

1 Tätä sääntöä sovelletaan kaikki aluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan irtolastina haitallisia aineita ja jotka operoivat polaarilla vesialueilla.

2 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, jokaisen aluksen, johon sovelletaan tämän säännön 1 kappaletta, on noudatettava polaarisaännösten johdannon ja II-A osan 2 luvun ympäristöön liittyviä määräyksiä tämän liitteen sovellettavien vaatimusten lisäksi.

3 Polaarisaännösten II-A osan 2 lukua sovellettaessa olisi kiinnitettävä huomiota polaarisaännösten II-B osan lisäohjeisiin.”

LISÄYS IV

Menettelytapaohjekirjan normitettu malli

1 osio

MARPOL-yleissopimuksen liitteen II pääkohdat

4 1.3 kappaleen loppuun lisätään seuraava virke:

”Lisäksi polaarisaännösten II-A osan 2 luvun mukaisilla arktisilla vesialueilla sovelletaan tiukempia päästökriteerejä.”

ward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 22

Application and requirements

1 This chapter applies to all ships certified to carry noxious liquid substances in bulk, operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 2 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3 In applying chapter 2 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code.”

APPENDIX IV

Standard format for the Procedures and Arrangements Manual

Section 1

Main features of MARPOL Annex II

4 At the end of paragraph 1.3, the following sentence is added:

”In addition, under chapter 2 of part II-A of the Polar Code, more stringent discharge criteria apply in Arctic waters.”

4 osio	Section 4
Lastisäiliöiden puhdistukseen, jätteiden tyhjentämiseen sekä painolastin ottoon ja poistoon liittyvät suoritustavat	Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting
5 Korvataan 4.4.3 kappaleessa sanat ”Antarktiksien alueella (merialueella 60. eteläisestä leveyspiiristä etelään)” sanoilla ”polaarisilla vesialueilla”.	5 In paragraph 4.4.3, the words "Antarctic area (the sea area south of latitude 60° S)" are replaced with the words "polar waters".
LIITE IV	ANNEX IV
SÄÄNNÖT ALUKSISTA TULEVAN KÄYMÄLÄJÄTEVEDEN AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN ESTÄMISEKSI	REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS
1 luku	Chapter 1
Yleistä	General
3 sääntö	Regulation 3
<i>Poikkeukset</i>	<i>Exceptions</i>
1 Korvataan 1 kappaleen johdantokappale seuraavasti:	1 The chapeau of paragraph 1 is replaced with the following:
”1 Tämän liitteen 11 sääntö ja polaarisisänsäntö II-A osan 4 luvun 4.2 osio eivät koske.”	”1 Regulation 11 of this Annex and section 4.2 of chapter 4 of part II-A of the Polar Code, shall not apply to:”
7 luku	Chapter 7
Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt	International Code for Ships Operating in Polar Waters
2 Lisätään uusi 7 luku nykyisen 6 luvun jälkeen seuraavasti:	2 A new chapter 7 is added after existing chapter 6 as follows:
”7 luku	"Chapter 7
Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt	International Code for Ships Operating in Polar Waters
17 sääntö	Regulation 17
<i>Määritelmät</i>	<i>Definitions</i>
Tässä liitteessä	For the purpose of this Annex,
1 <i>Polaarisäännöstöllä</i> tarkoitetaan arktisilla	1 <i>Polar Code</i> means the International Code

merialueilla operoivia aluksia koskevia sääntöjä, joihin kuuluvat johdanto, I-A ja II-A osat sekä I-B ja II-B osat, jotka on hyväksytty päätöslauselmilla MSC.385(94) ja MEPC.264(68), sellaisina kuin niitä on muutettu, edellyttäen, että

.1 polaarisaännösten johdannon ja II-A osan 4 luvun ympäristöön liittyvien määräysten muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja otettu käyttöön nykyisen sopimuksen 16 artiklan mukaisesti siltä osin kuin ne koskevat menetelmiä, joita sovelletaan liitteen lisäykseen; ja

.2 Meriympäristön suojelukomitea on hyväksynyt polaarisaännösten II-B osan muutokset menetelmäsääntöjensä mukaisesti.

2 *Antarktisen alueella* tarkoitetaan leveysasteen 60° S eteläpuolista merialuetta.

3 *Arktisilla vesialueilla* tarkoitetaan vesialueita, jotka sijaitsevat pohjoiseen linjasta, joka alkaa pisteestä 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta ja jatkuu pisteeseen 64°37,0' N pohjoista leveyttä ja 035°27,0' W läntistä pituutta ja sieltä suoraan pisteeseen 67°03,9' N pohjoista leveyttä ja 026°33,4' W läntistä pituutta, josta edelleen suoraan pisteeseen 70°49,56' N pohjoista leveyttä ja 008°59,61' W läntistä pituutta (Sørkapp, Jan Mayen) ja Jan Mayenin pohjoisrantaa pitkin pisteeseen 73°31,6' N pohjoista leveyttä ja 019°01,0' E itäistä pituutta Karhusaaren ohi ja sitten isoympyrälinjan kautta pisteeseen 68°38,29' N pohjoista leveyttä ja 043°23,08' E itäistä pituutta (Cap Kanin Nos), josta Aasian mantereeseen rantaa pitkin itään Beringinsalmelle, josta länteen leveysasteelle 60° N aina Ilpirskiin asti ja siitä edelleen 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin itään aina Etolin salmeen, josta Pohjois-Amerikan pohjoisrannikkoa ja 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin ja sieltä itään vastaavasti 60 leveyspiiriä pitkin kohtaan 056°37,1' W läntistä pituutta ja edelleen pisteeseen 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta.

for ships operating in polar waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 4 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Antarctic area* means the sea area south of latitude 60° S.

3 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pirskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

4 *Polaarisilla vesialueilla* tarkoitetaan arktisia vesialueita ja/tai Antarktiksena aluetta.

4 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

18 sääntö

Regulation 18

Soveltaminen ja vaatimukset

Application and requirements

1 Tätä sääntöä sovelletaan kaikkiin tämän liitteen mukaisiin aluksiin, jotka operoivat polaarisisilla vesialueilla.

1 This chapter applies to all ships certified in accordance with this Annex operating in polar waters.

2 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, jokaisen aluksen, johon sovelletaan tämän säännön 1 kappaletta, on täytettävä polaarisisään-
noston johdannon ja II-A osan 4 luvun ympäristöön liittyviä määräykset tämän liitteen sovellettävien vaatimusten lisäksi."

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 4 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex."

LIITE V

ANNEX V

**SÄÄNNÖT ALUKSISTA TULEVIEN KIIINTEIDEN JÄTTEIDEN AIHEUT-
TAMAN PILAANTUMISEN EHKÄISE-
MISEKSI**

**REGULATIONS FOR THE PREVEN-
TION OF POLLUTION BY GARBAGE
FROM SHIPS**

1 luku

Chapter 1

Yleistä

General

3 sääntö

Regulation 3

Yleinen kielto laskea kiinteitä jätteitä mereen

General prohibition on discharge of garbage into the sea

1 Korvataan 1 kappaleen viittaus "tämän liitteen 4, 5, 6 ja 7 säännössä" viittauksella "tämän liitteen 4, 5, 6 ja 7 säännössä ja polaarisisään-
noston II-A osan 5.2 osiossa, siten kuin tämän liitteen 13.1 säännössä on määritelty."

1 In paragraph 1, the reference to "regulation 4, 5, 6 and 7 of this Annex" is replaced with "regulation 4, 5, 6 and 7 of this Annex and section 5.2 of part II-A of the Polar Code, as defined in regulation 13.1 of this Annex."

7 sääntö

Regulation 7

Poikkeukset

Exceptions

2 Korvataan 1 kappaleen johdantokappale seuraavasti:

2 The chapeau of paragraph 1 is replaced with the following:

"1 Tämän liitteen 3, 4, 5 ja 6 sääntöä sekä polaarisisään-
noston II-A osan 5 luvun 5.2 osiota ei sovelleta."

"1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex and section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to."

3 Korvataan 2.1 kappale seuraavalla kappaleella:

”1 Tämän liitteen 4 ja 6 säännön ja polaarisaännösten II-A osan 5 luvun kulussaoloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, kun on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella uhkaa suoraan aluksella olevien ihmisten terveyttä.”

10 sääntö

Julisteet, jätahuoltosuunnitelmat ja jätetietojen kirjaaminen

4 Lisätään 1.1 kappaleeseen sanat ”ja polaarisaännösten II-A osan 5.2 kappaleessa” sanojen ”tämän liitteen 3, 4, 5 ja 6 säännössä” jälkeen.

3 luku

Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt

5 Lisätään uusi 3 luku seuraavasti:

”3 luku

Arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat säännöt

13 sääntö

Määritelmät

Tässä liitteessä

1 *Polaarisäännöstöllä* tarkoitetaan arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevia sääntöjä, joihin kuuluvat johdanto, I-A ja II-A osat sekä I-B ja II-B osat, jotka on hyväksytty päätöslauselmilla MSC.385(94) ja MEPC.264(68), sellaisina kuin niitä on muutettu, edellyttäen, että

.1 polaarisaännösten johdannon ja II-A osan 5 luvun ympäristöön liittyvien määräysten muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja otettu käyttöön nykyisen sopimuksen 16 artiklan mukaisesti siltä osin kuin ne koskevat

3 Paragraph 2.1 is replaced with the following:

”1 The en route requirements of regulations 4 and 6 of this Annex and chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board.”

Regulation 10

Placards, garbage management plans and garbage record keeping

4 In paragraph 1.1, the words "and section 5.2 of part II-A of the Polar Code" are added after the references to "regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex".

Chapter 3

International Code for Ships Operating in Polar Waters

5 A new chapter 3 is added as follows:

"Chapter 3

International Code for Ships Operating in Polar Waters

Regulation 13

Definitions

For the purpose of this Annex,

1 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 5 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the

menetelmiä, joita sovelletaan liitteen lisäykseen; ja

.2 Meriympäristön suojelukomitea on hyväksynyt polaarisaännösten II-B-osan muutokset menetelmäsääntöjensä mukaisesti.

2 *Arktisilla vesialueilla* tarkoitetaan vesialueita, jotka sijaitsevat pohjoiseen linjasta, joka alkaa pisteestä 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta ja jatkuu pisteeseen 64°37,0' N pohjoista leveyttä ja 035°27,0' W läntistä pituutta ja sieltä suoraan pisteeseen 67°03,9' N pohjoista leveyttä ja 026°33,4' W läntistä pituutta, josta edelleen suoraan pisteeseen 70°49,56' N pohjoista leveyttä ja 008°59,61' W läntistä pituutta (Sørkapp, Jan Mayen) ja Jan Mayenin pohjoisrantaa pitkin pisteeseen 73°31,6' N pohjoista leveyttä ja 019°01,0' E itäistä pituutta Karhusaaren ohi ja sitten isoympeyrälinjan kautta pisteeseen 68°38,29' N pohjoista leveyttä ja 043°23,08' E itäistä pituutta (Cap Kanin Nos), josta Aasian mantereen rantaa pitkin itään Beringinsalmelle, josta länteen leveysasteelle 60° N aina Ilpirskiin asti ja siitä edelleen 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin itään aina Etolin salmeen, josta Pohjois-Amerikan pohjoisrannikkoa ja 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin ja sieltä itään vastaavasti 60 leveyspiiriä pitkin kohtaan 056°37,1' W läntistä pituutta ja edelleen pisteeseen 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta.

3 *Polaarisilla vesialueilla* tarkoitetaan arktisia vesialueita ja/tai Antarktiksena aluetta.

14 sääntö

Soveltaminen ja vaatimukset

1 Tätä sääntöä sovelletaan kaikkiin aluksiin, joihin sovelletaan tätä liitettä ja jotka operoivat polaarisisilla vesialueilla.

2 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, jokaisen aluksen, johon sovelletaan tämän säännön I lukua, on noudatettava polaarisaännösten johdannon ja II-A osan 5 luvun ympäris-

present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pirskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 14

Application and requirements

1 This chapter applies to all ships to which this Annex applies, operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and

töön liittyviä määräyksiä tämän liitteen sovellettavien vaatimusten lisäksi.

3 Polaarisäännösten II-A osan 5 lukua sovellettaessa olisi kiinnitettävä huomiota polaarisäännösten II-B osan lisäohjeisiin.”

LISÄYS

Jätepäiväkirjan kaava

6 Korvataan 4.1.3 kappaleen johdantokappale seuraavasti:

”4.1.3 Kun kiinteää jätettä poistetaan mereen MARPOL-yleissopimuksen liitteen V 4, 5 tai 6 säännön tai polaarisäännösten II-A osan 5 luvun mukaisesti.”

with chapter 5 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3 In applying chapter 5 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code.”

APPENDIX

Form of Garbage Record Book

6 The chapeau of section 4.1.3 is replaced with the following:

”4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of MARPOL Annex V or chapter 5 of part II-A of the Polar Code:”

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.274(69)

Annettu 22 päivänä huhtikuuta 2016

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHDYN KANSAINVÄLISEN YLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA SIIHEN LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJALLA, LIITTEESEEN

Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen IV

(Muutokset 1 ja 11 sääntöihin, jotka koskevat Itämeren erityisaluetta, ja lisäksi, joka koskee käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen kansainvälisen ehkäisemiskirjan kaavaa)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, jossa käsitellään meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen 16 artiklan, sellaisena kuin sitä on muutettu yleissopimukseen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, jossa tarkennetaan muuttamismenettelyä ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia,

ON OTTANUT HUOMIOON 69. istunnossaan ehdotetut muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä IV oleviin 1 ja 11 sääntöihin ja lisäksi,

1 **HYVÄKSYY** MARPOL-sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä IV oleviin 1 ja 11 sääntöihin, jotka

RESOLUTION MEPC.274(69)

Adopted on 22 April 2016

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

Amendments to MARPOL Annex IV

(Amendments to regulations 1 and 11 concerning the Baltic Sea Special Area and to the appendix concerning the Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-ninth session, proposed amendments to regulations 1 and 11 and to the appendix to MARPOL Annex IV,

1 **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to regulations 1 and 11 of MARPOL Annex IV concerning the Baltic Sea Special Area and to

koskevat Itämeren erityisaluetta, ja lisäykseen, joka koskee kansainvälisen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirjan kaavaa. Kyseiset tekstit ovat tämän päätöslauselman liitteenä;

2 **PÄÄTTÄÄ** MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä maaliskuuta 2017, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittanut järjestölle, että ne vastustavat muutoksia;

3 **KEHOTTA**A sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä syyskuuta 2017, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4 **PYYTÄÄ** MARPOL-sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan e alakohdan perusteella pääsihteeriä toimittamaan kaikille MARPOL-sopimuksen sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteen muutokset;

5 **PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteeriä toimittamaan niille Järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-sopimuksen sopimuspuolia, jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteen.

the appendix to MARPOL Annex IV concerning the Form of the International Sewage Pollution Prevention Certificate, the texts of which are set out in the annex to the present resolution;

2 **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2017, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 September 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

LIITE

**MUUTOSEHDOTUKSET MARPOL-
YLEISSOPIMUKSEN LIITTEESEEN IV**

**SÄÄNNÖT ALUKSISTA TULEVAN
KÄYMÄLÄJÄTEVEDEN AIHEUTTA-
MAN PILAANTUMISEN ESTÄMISEKSI**

1 luku

Yleistä

1 sääntö

Määritelmät

1 Korvataan 10 kappale seuraavasti:

"10 Matkustaja-aluksella tarkoitetaan alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa.

Kun sovelletaan 11.3 määräystä, uusi matkustaja-alus on alus:

.1 jonka rakennussopimus on tehty, tai silloin kuin rakennussopimusta ei ole tehty, sellainen alus, jonka köli on laskettu tai joka on samanlaisessa rakennusvaiheessa 1 päivänä kesäkuuta 2019 tai sen jälkeen; tai

.2 jonka toimitus on 1 päivänä kesäkuuta 2021 tai sen jälkeen.

Olemassa oleva matkustaja-alus on matkustaja-alus, joka ei ole uusi matkustaja-alus."

3 luku

Laitteisto ja päästöjen valvonta

11 sääntö

Käymäläjäteveden tyhjentäminen

2 Korvataan 3 kappale seuraavasti:

"B Matkustaja-aluksen käymäläjäteveden tyhjentäminen erityisalueella

3 Tämän liitteen 3 säännön määräysten mu-

ANNEX

**DRAFT AMENDMENTS TO MARPOL
ANNEX IV**

**REGULATIONS FOR THE PREVEN-
TION OF POLLUTION BY SEWAGE
FROM SHIPS**

Chapter 1

General

Regulation 1

Definitions

1 Paragraph 10 is replaced by the following:

"10 A passenger ship means a ship which carries more than 12 passengers.

For the application of regulation 11.3 a new passenger ship is a passenger ship:

.1 for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in similar stage of construction, on or after 1 June 2019; or

.2 the delivery of which is on or after 1 June 2021.

An existing passenger ship is a passenger ship which is not a new passenger ship."

Chapter 3

Equipment and control of discharge

Regulation 11

Discharge of sewage

2 Paragraph 3 is replaced by the following:

"B Discharge of sewage from passenger ships within a special area

3 Subject to the provisions of regulation 3 of

HE 3/2017 vp

kaisesti matkustaja-aluksen käymäläjäteveden tyhjentäminen erityisalueella⁵⁶ kielletään:

.1 uusilta matkustaja-aluksilta Järjestön tässä liitteessä olevan 13.2 säännön mukaisesti määrittämästä päivästä lähtien, muttei missään tapauksessa ennen 1 päivää kesäkuuta 2019; ja

.2 olemassa olevilta matkustaja-aluksilta Järjestön tämän liitteen 13.2 säännön mukaisesti määrittämästä päivästä lähtien, muttei missään tapauksessa ennen 1 päivää kesäkuuta 2021.

paitsi jos seuraavat ehdot täyttyvät:

aluksella on toimiva ja hyväksytty käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, jonka Hallinto on todennut täyttävän tämän liitteen 9.2.1 säännössä mainitut toiminnalliset vaatimukset, ja poistovesi ei muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita eikä aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä."

Lisäys

Kansainvälisen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirjan kaava

Kansainvälisen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirja

3 Korvataan 1.1 kappaleen viimeinen kappale seuraavasti:

"Käymäläjäteveden käsittelylaitteisto on Hallinnon hyväksymä, ja se noudattaa päätöslauselman MEPC.227(64), sellaisena kuin sitä on muutettu, poistovesistandardeja mukaan lukien / lukuun ottamatta käymäläjäteveden käsittelylaitteistojen poistovesistandardien ja toimintatestien vuoden 2012 suuntaviivojen 4.2 osion standardeja.* "

this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area⁵⁷ shall be prohibited:

.1 for new passenger ships, on a date determined by the Organization pursuant to regulation 13.2 of this Annex, but in no event prior to 1 June 2019; and

.2 for existing passenger ships, on a date determined by the Organization pursuant to regulation 13.2 of this Annex, but in no event prior to 1 June 2021.

except when the following conditions are satisfied:

the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water."

Appendix

Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate

International Sewage Pollution Prevention Certificate

3 The final paragraph under section 1.1 is replaced by the following:

"The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* standards of section 4.2 of the 2012 Guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants. "

⁵⁶ Katso päätöslauselmalla MEPC.275(69) hyväksytty sen päivämäärän vahvistaminen, jona MARPOL-yleissopimuksen liitteessä IV oleva 11.3 sääntö tulee voimaan Itämeren erityisalueita koskevin osin.

⁵⁷ Refer to the Establishment of the date on which regulation 11.3 of MARPOL Annex IV in respect of the Baltic Sea Special Area shall take effect, adopted by resolution MEPC.275(69).

HE 3/2017 vp

Lisätään alaviite:

" * Tarpeeton yliviivataan"

With the following footnote:

" * Delete as appropriate"

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.275(69)

Annettu 22 päivänä huhtikuuta 2016

SEN PÄIVÄMÄÄRÄN VAHVISTAMINEN, JONA MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN LIITTEESSÄ IV OLEVA 11.3 SÄÄNTÖ TULEE VOIMAAN ITÄMEREN ERITYISALUETTA KOSKEVIN OSIN

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, jossa käsitellään meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean (komitean) tehtäviä,

PANEE MERKILLE, että alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) liitteessä IV oleva 1.6.1 sääntö, sellaisena kuin sitä on muutettu yleissopimukseen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, määrittää Itämeren erityisalueeksi,

PANEE MERKILLE MYÖS MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV määritelmän erityisalueesta eli merialueesta, jossa tunnustetuista teknisistä syistä, liittyen sen meritieteelliseen ja ekologiseen tilaan sekä liikenteen erikoiseen luonteeseen, erityisten pakollisten menetelmien käyttöönotto on tarpeen jätevesien aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi,

PANEE LISÄKSI MERKILLE tiedot, jotka se on saanut 68. istunnossaan Latvialta, Liettualta, Puolalta, Ruotsilta, Saksalta, Suomelta, Tanskalta ja Virolta ja jotka se on saanut 69. istunnossaan Venäjältä – MARPOL-yleissopimuksen Itämereen rajoittuvilta sopimuspuoililta – ja jotka koskevat kyseisen erityisalueen MARPOL-yleissopimuksen liitteessä IV olevan 13 säännön mukaisia vastaanottolaitteistoja,

RESOLUTION MEPC.275(69)

Adopted on 22 April 2016

ESTABLISHMENT OF THE DATE ON WHICH REGULATION 11.3 OF MARPOL ANNEX IV IN RESPECT OF THE BALTIC SEA SPECIAL AREA SHALL TAKE EFFECT

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING regulation 1.6.1 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), defines the Baltic Sea as a Special Area under the said Annex,

NOTING ALSO the definition of Special Area under MARPOL Annex IV, i.e. a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by sewage is required,

NOTING FURTHER the information provided to the Committee, at its sixty-eighth session, by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden, and, at its sixty-ninth session, by the Russian Federation – representing the MARPOL Parties bordering the Baltic Sea Special Area – regarding reception facilities provided within the said Special Area, in accordance with regulation 13 of MARPOL Annex IV,

ON OTTANUT HUOMIOON tarpeen vahvistaa päivämäärä, jona MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV 11.3 säännön Itämeren erityisaluetta koskevat päästövaatimukset tulevat voimaan,

1 **PÄÄTTÄÄ**, että MARPOL-yleissopimuksen liitteessä IV olevan 13.2 säännön mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen liitteessä IV olevan 11.3 säännön erityisalueita koskevat päästövaatimukset astuvat voimaan Itämeren erityisalueella:

.1 uusien matkustaja-alusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2019;

.2 muiden olemassa olevien matkustaja-alusten osalta kuin niiden, jotka on eritelty 1.3 kappaleessa, 1 päivänä kesäkuuta 2021; ja

.3 sellaisten olemassa olevien matkustaja-alusten osalta, joiden reitti päättyy tai lähtee satamasta, joka sijaitsee erityisalueen ulkopuolella, ja joiden reitti päättyy tai lähtee satamasta, joka sijaitsee erityisalueella 28°10' E itäistä pituutta, ja jotka eivät käy erityisalueen muissa satamissa;

2 **ROHKAISEE** jäsenhallituksia, alan ryhmittymiä ja muita sidosryhmiä noudattamaan välittömästi ja vapaaehtoisesti Itämeren erityisaluetta koskevia erityisaluevaatimuksia;

3 **PYYTÄÄ** pääsihteeriä ilmoittamaan MARPOL-yleissopimuksen liitteessä IV olevan 13 säännön mukaisesti kaikille MARPOL-yleissopimuksen osapuolille kyseisestä päätöksestä 30 päivään syyskuuta 2016 mennessä;

4 **PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteeriä ilmoittamaan kaikille Järjestön jäsenille kyseisestä päätöksestä.

HAVING CONSIDERED the matter to establish the date on which the discharge requirements of regulation 11.3 of MARPOL Annex IV in respect of the Baltic Sea Special Area shall take effect,

1 **DECIDES** that, in accordance with the requirements set out in regulation 13.2 of MARPOL Annex IV, the discharge requirements for Special Areas in regulation 11.3 of MARPOL Annex IV for the Baltic Sea Special Area shall take effect:

.1 on 1 June 2019, for new passenger ships;

.2 on 1 June 2021, for existing passenger ships other than those specified in paragraph 1.3; and

.3 on 1 June 2023, for existing passenger ships en route directly to or from a port located outside the special area and to or from a port located east of longitude 28°10' E within the special area that do not make any other port calls within the special area;

2 **ENCOURAGES** Member Governments, industry groups and other stakeholders concerned to comply immediately on a voluntary basis with the Special Area requirements for the Baltic Sea Special Area;

3 **REQUESTS** the Secretary-General to notify, in conformity with regulation 13 of MARPOL Annex IV, all Parties to MARPOL, of the aforementioned decision by 30 September 2016;

4 **FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to notify all Members of the Organization of the aforementioned decision.

PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.386(94)
(annettu 21 päivänä marraskuuta 2014)

MUUTOKSET VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ SITEN KUIN SITÄ ON MUUTETTU

MERITURVALLISUUSKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b kohdan, joka koskee komitean tehtäviä,

PALAUTTAA MIELIIN MYÖS vuonna 1974 tehdyn ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan sopimuksen (SOLAS) (jäljempänä 'sopimus'), joka koskee sopimuksen liitteeseen muihin kuin I lukuun sovellettavia muutosmenettelyjä,

TUNNUSTAA tarpeen määritellä lisävaatimusten vuoksi polaarisisä vesialueilla ope-roiville aluksille pakolliset määräykset, jotka ylittävät sopimuksen ja muiden Kansainvälisen merenkulkujärjestön sitovien välineiden vaatimukset,

PANEE MERKILLE päätöslauselman MSC.385(94), jonka perusteella komitea on ottanut käyttöön Arktisilla merialueilla ope-roivia aluksia koskevien säännösten (polaari-koodi) turvallisuusmääräykset,

PANEE MERKILLE MYÖS, että meriturvallisuuskomitea hyväksyi 67. istunnossaan muutokset vuonna 1973 meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen, sellaisena kuin sitä on muutettu vuoden 1978 pöytäkirjalla 68. istunnossa käyttöön otettavaksi, ja se harkitsee myös polaarikoodin ympäristömääräysten hyväksymistä,

PANEE LISÄKSI MERKILLE sopimukseen ehdotetut muutokset, jotka tekisivät po-

RESOLUTION MSC.386(94)
(adopted on 21 November 2014)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

RECOGNIZING the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands on ships, their systems and operation, which go beyond the existing requirements of the Convention, and other relevant binding IMO instruments,

NOTING resolution MSC.385(94), by which the Committee adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) with respect to its provisions for safety,

NOTING ALSO that the Marine Environment Protection Committee, at its sixty-seventh session, approved with a view to adoption, at its sixty-eighth session, amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, and that it will also consider for adoption the environmental protection provisions of the Polar Code,

NOTING FURTHER the proposed amendments to the Convention to make use of the

laarikoodin turvallisuusmääräysten käytöstä pakollista,

ON OTTANUT HUOMIOON 94. istunnossaan sopimuksen muutokset, joita on ehdotettu ja jotka on annettu tiedoksi sen VIII(b)(i) artiklan mukaisesti,

1 **HYVÄKSYY** sopimuksen VIII(b)(iv) artiklan mukaisesti sopimusmuutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteessä;

2 **PÄÄTTÄÄ** sopimuksen VIII(b)(vi)(2)(bb) artiklan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2016, ellei joko ennen tätä päivää enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallituksista, joiden yhteinen kauppalaivasto tonnistoaltaan on vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

3 **KEHOTTA**A SOLAS-sopimuksen sopimushallituksia panemaan merkille, että muutokset tulevat sopimuksen VIII(b)(vii)(2) artiklan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017, kun ne on hyväksytty edellä olevan 2 kappaleen mukaisesti;

4 **PYYTÄÄ** sopimuksen VIII(b)(v) artiklan perusteella pääsihteeriä toimittamaan kaikille SOLAS-sopimuksen sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteessä olevat muutokset;

5 **PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteeriä toimittamaan niille Järjestön jäsenille, jotka eivät ole SOLAS-sopimuksen sopimushallituksia, jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteen.

LIITE

MUUTOKSET VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ SITEN

safety provisions of the Polar Code mandatory,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-fourth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 **ADOPTS**, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 **DETERMINES**, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General of the Organization their objections to the amendments;

3 **INVITES** SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 **ALSO REQUESTS** the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

KUIN SITÄ ON MUUTETTU

Uusi XIV luku lisätään nykyisen XIII luvun jälkeen seuraavasti:

"XIV LUKU

TURVATOIMET ALUKSILLE, JOTKA OPEROIVAT POLAARISILLA VESIALUEILLA

1 sääntö

Määritelmät

Tässä luvussa

1 *Polaarikoodilla* tarkoitetaan arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevia sääntöjä, joihin kuuluvat johdanto, I-A- ja II-A-osat sekä I-B- ja II-B-osat, sellaisina kuin ne on hyväksytty päätöslauselmalla MSC.385(94) ja meriympäristön suojelukomiteassa* ja sellaisina kuin niitä on mahdollisesti muutettu, edellyttäen, että

.1 polaarikoodin johdannon ja I-A-osan turvallisuuteen liittyvien määräysten muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja otettu käyttöön nykyisen sopimuksen VIII artiklan mukaisesti siltä osin kuin ne koskevat menetelmiä, joita sovelletaan liitteen muihin osiin kuin 1 lukuun; ja

.2 meriturvallisuuskomitea on hyväksynyt polaarikoodin I-B-osan muutokset menetelmäsääntöjensä mukaisesti.

* Katso meriympäristön suojelukomitean päätöslauselma arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevien sääntöjen hyväksymisestä.

2 *Antarktisen alueella* tarkoitetaan leveysasteen 60° S eteläpuolista merialuetta.

3 *Arktisilla vesialueilla* tarkoitetaan vesialueita, jotka sijaitsevat pohjoiseen linjasta, joka alkaa pisteestä 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta ja jatkuu pis-

A new chapter XIV is added after chapter XIII, as follows:

"CHAPTER XIV

SAFETY MEASURES FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter:

1 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction and parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and of the Marine Environment Protection Committee*, as may be amended, provided that:

.1 amendments to the safety-related provisions of the introduction and part I-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I; and

.2 amendments to part I-B of the Polar Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.

* Refer to the resolution of adoption of the International Code for Ships Operating in Polar Waters, by the Marine Environment Protection Committee.

2 *Antarctic area* means the sea area south of latitude 60° S.

3 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W

teeseen 64°37,0' N pohjoista leveyttä ja 035°27,0' W läntistä pituutta ja sieltä suoraan pisteeseen 67°03,9' N pohjoista leveyttä ja 026°33,4' W läntistä pituutta, josta edelleen suoraan pisteeseen 70°49,56' N pohjoista leveyttä ja 008°59,61' W läntistä pituutta (Sørkapp, Jan Mayen) ja Jan Mayenin pohjoisrantaa pitkin pisteeseen 73°31,6' N pohjoista leveyttä ja 019°01,0' E itäistä pituutta Karhusaaren ohi ja sitten isoympyrälinjan kautta pisteeseen 68°38,29' N pohjoista leveyttä ja 043°23,08' E itäistä pituutta (Cap Kanin Nos), josta Aasian mantereen rantaan pitkin itään Beringinsalmelle, josta länteen leveysasteelle 60° N aina Ilpirskiin asti ja siitä edelleen 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin itään aina Etolin salmeen, josta Pohjois-Amerikan pohjoisrannikkoa ja 60 pohjoista leveyspiiriä pitkin ja sieltä itään vastaavasti 60 leveyspiiriä pitkin kohtaan 056°37,1' W läntistä pituutta ja edelleen pisteeseen 58°00,0' N pohjoista leveyttä ja 042°00,0' W läntistä pituutta.

and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pirskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

4 *Polaarisilla vesialueilla* tarkoitetaan arktisia vesialueita ja/tai Antarktiksena aluetta.

4 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

5 *Rakennetulla aluksella* tarkoitetaan alusta, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa.

5 *Ship constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

6 *Vastaavalla rakennusvaiheella* tarkoitetaan vaihetta, jossa

6 *At a similar stage of construction* means the stage at which:

.1 määrättyksi alukseksi tunnistettavissa olevan aluksen rakentaminen alkaa; ja

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 kyseisen aluksen kokoaminen on alkanut ja käsittää vähintään 50 tonnia tai 1 % kaikkien rakennusaineiden arvioidusta kokonaisuudesta, riippuen siitä, kumpi on pienempi.

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

2 sääntö

Regulation 2

Soveltoaminen

Application

1 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, tätä kappaletta sovelletaan polaarisisillä vesialueilla operoiviin aluksiin, jotka on sertifioitu I luvun mukaisesti.

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to ships operating in polar waters, certified in accordance with chapter I.

2 Alusten, jotka on rakennettu ennen 1 päi-

2 Ships constructed before 1 January 2017

vää tammikuuta 2017, on noudatettava polaarikoodin vaatimuksia ensimmäisessä väli- tai uusintakatsastuksessa sen mukaan, kumpi tulee ensin 1 päivän tammikuuta 2018 jälkeen.

3 Polaarikoodin I-A-osaa sovellettaessa olisi kiinnitettävä huomiota polaarikoodin I-B-osan lisäohjeisiin.

4 Tätä lukua ei sovelleta aluksiin, jotka ovat sopimushallituksen omistuksessa tai joita sopimushallitus operoi ja jota käytetään toistaiseksi ainoastaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Kuitenkin aluksia, jotka ovat sopimushallituksen omistuksessa tai joita sopimushallitus operoi ja jota käytetään toistaiseksi ainoastaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, rohkaistaan toimimaan tämän luvun mukaisesti siinä määrin kuin on kohtuullista ja käytännöllistä.

5 Tämä luku ei rajoita kansainvälisestä oikeudesta johtuvia valtioiden oikeuksia tai velvollisuuksia.

3 sääntö

Vaatimukset aluksille, joihin tätä lukua sovelletaan

1 Alusten, joihin tätä lukua sovelletaan, on täytettävä polaarikoodin johdannon ja I-A-osan turvallisuutta koskevat vaatimukset. Sääntöjen I/7, I/8, I/9 ja I/10 vaatimusten lisäksi alukset on tarvittaessa tutkittava ja sertifioitava siten, kuin koodissa on määrätty.

2 Aluksiin, joihin tätä lukua sovelletaan ja joilla on 1 kappaleen määräysten mukainen todistuskirja, ovat I/19 ja XI-1/4 säännöissä vahvistetun valvonnan alaisia. Tätä tarkoitusta varten kyseisiä todistuskirjoja käsitellään I/12 tai I/13 sääntöjen mukaisesti myönnettyinä todistuskirjoina.

shall meet the relevant requirements of the Polar Code by the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after 1 January 2018.

3 In applying part I-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part I-B of the Polar Code.

4 This chapter shall not apply to ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service. However, ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this chapter.

5 Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Regulation 3

Requirements for ships to which this chapter applies

1 Ships to which this chapter applies shall comply with the requirements of the safety-related provision of the introduction and with part I-A of the Polar Code and shall, in addition to the requirements of regulations I/7, I/8, I/9, and I/10, as applicable, be surveyed and certified, as provided for in that Code.

2 Ships to which this chapter applies holding a certificate issued pursuant to the provisions of paragraph 1 shall be subject to the control established in regulations I/19 and XI-1/4. For this purpose, such certificates shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

4 sääntö

Vaihtoehtoinen suunnitelma ja järjestelyt

1 Tämän säännön tarkoituksena on määrätä rakenteen, koneiston ja sähköasennus-, palontorjunta-, hengenpelastuslaitteiden ja -järjestelyjen vaihtoehtoisesta suunnitelmasta ja järjestelystä.

2 Rakennejärjestelyt, koneisto- ja sähköasennukset, palontorjunnan suunnittelun ja järjestelyn toimet sekä hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt saavat poiketa polaarikoodin 3, 6, 7 ja 8 lukujen yksityiskohtaisista määräyksistä, jos vaihtoehtoinen suunnittelu ja järjestely täyttävät tarkoituksensa ja noudattavat toiminnallisia vaatimuksia ja jos niiden turvallisuustaso vastaa kyseisten lukujen vaatimuksia.

3 Kun vaihtoehtoiset suunnitelmat ja järjestelyt poikkeavat polaarikoodin 3, 6, 7 ja 8 lukujen normatiivisista määräyksistä, suunnitelmat ja järjestelyt analysoidaan teknisesti, arvioidaan ja hyväksytään Järjestön hyväksymien ohjeiden mukaisesti mukaisesti.

4 Jokainen vaihtoehtoinen suunnitelma tai järjestely, joka poikkeaa normatiivisista määräyksistä, kirjataan polaarilaivatodistuskirjaan ja aluksen PWOM-toimintaohjeisiin polaarikoodin vaatimusten mukaisesti. Samassa yhteydessä on kirjattava sallitun poikkeaman tekniset ja toiminnalliset mitat ja olosuhteet.

¹ Katso Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments (MSC.1/Circ.1455), Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III (MSC.1/Circ.1212) ja Guidelines on alternative design and arrangements for fire safety (MSC/Circ.1002) soveltuvin osin.

Regulation 4

Alternative design and arrangement

1 The goal of this regulation is to provide a methodology for alternative design and arrangements for structure, machinery, and electrical installations, fire safety and life-saving appliances and arrangements.

2 Structural arrangements, machinery and electrical installation, fire safety design and arrangement measures and as well as life-saving appliances and arrangements may deviate from the prescriptive requirements set out in chapters 3, 6, 7 and 8 of the Polar Code, provided that the alternative design and arrangements meet the intent of the goal and functional requirements concerned and provide an equivalent level of safety to the requirements in those chapters.

3 When alternative designs or arrangements deviate from the prescriptive requirements of chapters 3, 6, 7 and 8 of the Polar Code, an engineering analysis, evaluation and approval of the design and arrangements shall be carried out based on the guidelines approved by the Organization¹.

4 Any alternative designs or arrangement deviating from the prescriptive requirements shall be recorded in the Polar Ship Certificate and the ship's Polar Water Operational Manual, as required by the Polar Code, also defining the technical and operational measures and conditions for the allowed deviation.

¹ Refer to the Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments (MSC.1/Circ.1455), the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III (MSC.1/Circ.1212) and the Guidelines on alternative design and arrangements for fire safety (MSC/Circ.1002), as applicable."

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 4 luvun 2 §:n 2 momentti,
muutetaan 1 luvun 2 §:n 25 ja 36 kohta, 2 luvun 5 § ja 7 §:n 2 momentti, 4 luvun 4 §:n 2 momentti, 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 2 momentti ja 8 §:n 3 momentti, 5 luvun 3 §:n otsikko ja 1 momentti ja 5 §, 6 luvun 2 – 4 § ja 5 §:n 3 momentti, 7 luvun 6 §:n 2 momentti, 7 a luvun 3 §:n 2 momentti sekä 10 luvun 3–5 §, sellaisena kuin niistä on 7 a luvun 3 §:n 2 momentti laissa 998/2014, sekä
lisätään lakiin uusi 2 a luku, 5 luvun 1 §:ään uusi 2 momentti ja 3 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, 7 lukuun uusi 14 a ja 14 b § sekä 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin uusi 3 a ja 8 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä;

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

36) *kiinteällä jätteellä* sellaista ruoka- ja kotitalousjätettä ja muuta vastaavaa jätettä, tuoreita kaloja ja niiden osia lukuun ottamatta, jota syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta;

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

----- 2 luku	vaksi; ----- 2 luku
Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen	Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen
5 §	5 §
<i>Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle</i>	<i>Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle</i>
<p><i>Suomalaisella</i> öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla <i>suomalaisella</i> aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukainen <i>Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä</i> valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.</p>	<p>Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.</p> <p><i>Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksyty luokituslaitos hyväksyy I momentissa tarkoitettun valmiussuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.</i></p>
7 §	7 §
<i>IOPP-todistuskirja</i>	<i>IOPP-todistuskirja</i>
<p>Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.</p>	<p>Liikenteen turvallisuusvirasto <i>tai hyväksyty luokituslaitos</i> antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.</p>
	2 a luku
	Öljylastin siirto aluksesta toiseen
	1 §
	<i>STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet</i>
	<i>Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja</i>

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

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää, meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin ja alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetun VTS-viranomaisen kanssa, 1 momentissa tarkoitettuja alueet ja pitää niistä luettelo. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

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

2 §

STS-siirtosuunnitelma

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

Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytyt luokituslaitos hyväksyy STS-siirtosuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

3 §

Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

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

2)VTS-viranomaiselle suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

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

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

Tullin ja VTS-viranomaisen tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeen osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa VTS-viranomaisesta säädetään.

4 §

STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevat pätevyysvaatimukset

Edellä 2 §:ssä tarkoitettulla aluksella tulee olla STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, jolla on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista

Öljyä vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa Suomen öljyntorjuntaviranomaisille STS-siirron yhteydes-

sä suoritettavista varautumistoimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvista STS-siirtojen toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista mukaan lukien varautumistoimenpiteet ja niistä aiheutuvat kustannukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä:

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

2) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

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

4 luku

Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

2 §

Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset

4 luku

Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

2 §

Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset

Haitallisen nestemäisen aineen ja sitä sisältävän seoksen tyhjentäminen veteen suomalaisesta aluksesta Etelämantereen alueella on

kielletty.

4 §

Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kemikaalisäiliöalusten pumppaus- ja putkistojärjestelyjen suorituskykytestit siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 ja 2 momentissa tarkoitetut valmiussuunnitelmat.

6 §

Menettelytapaohjekirja

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

8 §

Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitetun todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää II liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

4 §

Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset

Liikenteen turvallisuusvirasto *tai hyväksyty luokituslaitos* hyväksyy *suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen* pumppaus- ja putkistojärjestelyjen *aluskohtaiset* suorituskykytestit siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle

Liikenteen turvallisuusvirasto *tai hyväksyty luokituslaitos* hyväksyy 1 ja 2 momentissa tarkoitetut valmiussuunnitelmat *suomalaisen aluksen osalta*.

6 §

Menettelytapaohjekirja

Liikenteen turvallisuusvirasto *tai hyväksyty luokituslaitos* hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta *suomalaisen* aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

8 §

Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat

Liikenteen turvallisuusvirasto *tai hyväksyty luokituslaitos* antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitetun todistuskirjan *suomalaiselle alukselle* edellyttäen, että alus täyttää II liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

laan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

3 §

Alusta koskevat vaatimukset

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

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

3 §

Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisen aluksen osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella liikennöivän aluksen jätevesisäiliön rakenteesta ja muista ominaisuuksista.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaiset vaatimukset. Tästä osoituksena alukselle annetaan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (ISPP-todistuskirja).

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei koske kiinteän jätteen poistamista veteen, jos:

1) poistaminen on tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi;

2) kiinteän jätteen veteen poistaminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta edellyttäen, että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin veteen pääsyn estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty ennen vaurioitumista ja sen jälkeen; tai

3) kiinteän jätteen veteen poistaminen johdetaan synteettisten kalaverkkojen katoamisesta

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, *sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (ISPP-todistuskirja).*

Liikenteen turvallisuusvirasto *tai hyväksyty luokituslaitos* antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei sovelleta:

1) *kiinteän jätteen poistamiseen aluksesta, kun se on välttämätöntä aluksen tai aluksella olevien turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä;*

2) *vahingossa tapahtuneeseen kiinteän jätteen häviämiseen, joka johtuu aluksen tai sen laitteiden vaurioitumisesta, edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet on toteutettu ennen vaurion tapahtumista ja sen jälkeen vahingossa tapahtuvan häviämisen ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi;*

3) *kalastusvälineiden poistamiseen aluksesta meriympäristön suojelun tai aluksen tai*

vahingossa, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty kalaverkkojen kaatoamisen estämiseksi.

sen miehistön turvallisuuden vuoksi; tai

4) vahingossa tapahtuneeseen kalastusvälineiden häviämiseen edellyttäen, että kaikki kohtuulliset varotoimet on toteutettu tällaisen häviämisen ehkäisemiseksi.

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

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan, tai aluksella, jonka bruttovetoisuus on alle 400, aluksen laivapäiväkirjaan.

Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella vahingossa tapahtuneesta kalastusvälineiden häviämisestä tai poistamisesta, josta aiheutuu huomattava uhka meriympäristölle tai merenkululle, on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Silloin, kun häviäminen tai poistaminen tapahtuu suomalaiselta alukselta toisen rantavaltion lainkäyttövallan piiriin kuuluvilla vesillä, ilmoitus on tehtävä myös kyseiselle rantavaltiolle.

3 §

Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3 ja 5 säännössä edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti laaditaan aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

4 §

Aluksen jätehuoltosuunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähin-

3 §

Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti laaditaan aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

4 §

Aluksen jätehuoltosuunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähin-

tään 400, sekä aluksella, joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

6 §

IAPP-todistuskirja

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

tään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, ja kiinteillä tai kelluvilla alustoilla, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden vähentämiseksi ja käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-termiinalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Sama koskee päiväkirjaa niiden alusten osalta, joiden bruttovetoisuus on alle 400. Toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

6 §

IAPP-todistuskirja

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

14 a §

Toimivaltainen viranomainen

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

14 b §

Kansallinen akkreditointielin

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

3 §

IEE-todistuskirja

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

3 §

Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

3 §

IEE-todistuskirja

Liikenteen turvallisuusvirasto *tai hyväksyty luokituslaitos* antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

3 §

Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä säädetään. *Sataman on huolehdittava siitä, että alusjätteistä tehdyt ilmoitukset ovat valvontaa varten Liikenteen turvallisuusviraston käytettävissä. Ilmoitukset voidaan välittää alukselta satamalle ja satamalta Liikenteen turvallisuusvirastoon sähköistä käyttöyhteyttä apuna käyttäen.*

4 §

Poikkeus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamista koskevan poikkeuksen alukselle, joka on säännöllisessä liikenteessä siten, että se liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Poikkeus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Poikkeuksen myöntämisen

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä säädetään.

4 §

Vapautus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta

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

edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Poikkeus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan yhteisöjen komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

5 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä 1 §:n 3 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä olla jättämättä jätettä satamaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä 3 §:ssä tarkoitettujen jätteistä ilmoittamisen tavasta.

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

13 luku

Erinäiset säännöt

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tar-

edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. *Vapautus* myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan *unionin* komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

5 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan *unionin* säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä 1 §:n 3 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä olla jättämättä jätettä satamaan.

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

13 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tar-

koitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

koitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

3 a) 2 a luvun 1 §:n 1 momentin STS-sirroille osoitettuja koskevia alueita, 2 §:n 1 momentin STS-siirtosuunnitelmaa, 3 §:n 1–3 momentin ennakoilmoitusvelvollisuutta ja 4 §:n STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevia pätevyysvaatimuksia STS-siirtoja koskevia säännöksiä ,

8 a) meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 8–12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,

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

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

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.