

Hallituksen esitys eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laeiksi uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen 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 uudistetun ilmansuojelua koskevan VI liitteen sekä liitteeseen myöhemmin tehdyt muutokset sekä lain liitteen ja muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettaisiin VI liitteeseen tehtyjen muutosten edellyttämällä tavalla.

Uudistettu VI liite hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) merellisen ympäristön suojelukomitean 58. istunnossa vuonna 2008, ja se korvaa kokonaisuudessaan aikaisemmin voimassa olleen ilmansuojeluliitteen. Liite sisältää määräyksiä alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Liitteen kokonaisuudistuksessa alusliikenteen tyypin ja rikin oksidipäästöjä koskevia määräyksiä muutettiin nykyistä tiukemmiksi. Uusilla säännöillä vähennetään päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle ja meriympäristölle. Kaikki Itämeren maan, Suomea lukuun ottamatta, ovat uudistetun liitteen osapuolia.

Alusten dieselmoottoreiden tyypin oksidipäästöjä on tarkoitus vähentää kolmessa tasossa aluksen rakentamisvuoden mukaan. Uudistuksessa VI liitteeseen on lisätty myös mahdollisuus nimetä tyypin oksidipäästöjen valvonta-alueita, joilla sovelletaan tiukempia päästörajoja. Rikin oksidipäästöjen osalta päästörajoja tiukennettiin. Alusten käyttämän polttoaineen rikkipitoisuusraja laskee globaalilla tasolla 0,5 painoprosenttiin 1 päivästä

tammikuuta 2020 lähtien ja voidaan vuonna 2018 tehtävällä IMO:n päätöksellä tietyin edellytyksin lykätä vuoteen 2025. Riippumatta IMO:ssa tehtävästä päätöksestä Euroopan unionin alueella 0,5 painoprosentin rikkipitoisuusraja tulee voimaan vuonna 2020 EU:n rikkidirektiivin muutosdirektiivin 2012/33/EU perusteella. Liitteen mukaisilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla, kuten Itämerellä, Pohjanmerellä, Englannin kanaalissa ja Pohjois-Amerikan valvonta-alueella rikkipitoisuus laskee 0,1 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2015 lähtien.

Uudet säännöt katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä tammikuuta 2010 noudattaen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010. Suomi ilmoitti joulukuussa 2009 IMO:n pääsihteerille, että uudistetun VI liitteen määräykset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Muita eduskunnan hyväksyttäväksi esitettäviä ilmansuojelua koskevaan VI liitteeseen tehtyjä muutoksia ovat Pohjois-Amerikan merialueen ja Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen liitteen mukaisiksi tyypin ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi sekä uusien alusten energiatehokkuuden parantamista koskevien määräysten lisääminen liitteeseen. Myös nämä myöhemmät muutokset ovat tulleet kansainvälisesti voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä.

Uudistettu VI liite kuuluu rikin oksidipäästöjen rajoittamista koskevien määräysten osalta Euroopan unionin toimivaltaan. Euroopan unionin rikkidirektiivi on saatettu vastaamaan uudistettua VI liitettä. Direktiiviin tehdyt muutokset on tarkoitus panna täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetyillä muutoksilla sekä merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen myöhemmin tehtävillä muutoksilla. Direktiivin kansallisen täytäntöönpanon määräaika on 18 päivänä kesäkuuta 2014.

Uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskeva laki sekä laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta on tarkoitus saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun liite ja siihen tehdyt muutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 JOHDANTO.....	5
2 NYKYTILA.....	6
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	6
2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö.....	6
2.2.1. Kansainvälinen kehitys.....	6
2.2.2 EU:n lainsäädäntö.....	7
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
3.1 Tavoitteet.....	9
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	9
3.2.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus.....	9
3.2.2 Pohjois-Amerikan merialueen nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.....	12
3.2.3 Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.....	12
3.2.4 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen.....	13
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	13
4.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus.....	13
4.2 Pohjois-Amerikan merialueen ja Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaisiksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi.....	19
4.3 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen.....	20
5 ASIAN VALMISTELU.....	22
6 MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA.....	23
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	24
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	24
1.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus.....	24
1.2 Pohjois-Amerikan merialueen nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.....	32
1.3 Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.....	32
1.4 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen.....	33
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	36
2.1 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	36
2.2 Merenkulun ympäristönsuojelulaki.....	37
3 VOIMAANTULO.....	41
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	42
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	42
4.1.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus.....	43

4.1.2 Pohjois-Amerikan merialueen nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.....	44
4.1.3 Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.....	45
4.1.4 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen	45
4.2 Käsittelyjärjestys.....	46
LAKIEHDOTUKSET	48
Laki 1. alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	48
Laki 2. merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	49
SOPIMUSTEKSTI	64

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Merenkulku on luonteeltaan kansainvälistä toimintaa ja merenkulun ympäristönsuojelu on jo vuosikymmenien ajan perustunut keskeisiltä osiltaan kansainvälisiin sopimuksiin, joista on päätetty maailmanlaajuisella tasolla. Kauppamerenkulun lisääntyminen on merkittävästi kasvattanut vesiin, ilmaan ja rantoihin kohdistuvaa rasiitusta. Huomiota on tämän vuoksi kiinnitetty yhä enemmän alusten tavanomaisesta käytöstä aiheutuvien ympäristö- ja terveyshaittojen vähentämiseen.

Keskeisin meriympäristönsuojelua koskeva instrumentti on Kansainvälisessä merenkulujärjestössä (IMO) 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 IMO:n ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen (SopS 11/1981, jäljempänä *SOLAS*-yleissopimus) kanssa käytännöllisesti katsoen kaikkialla maailmassa sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden perustan. IMO:ssa kehitetään jatkuvasti aluksia koskevia ympäristö- ja turvallisuusmääräyksiä.

Myös Euroopan unionissa on kehitetty merenkulun ympäristönsuojelua koskevaa lainsäädäntöä, joka perustuu pääosin IMO:ssa sovituihin säännöksiin. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista (meristrategiadirektiivi) edellyttää lisäksi EU:n jäsenvaltioilta toimia päästöjen vähentämiseksi kaikilla toiminnan alueilla meriympäristön hyvän tilan saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi vuoteen 2020 mennessä. 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. Toimintasuunnitel-

maan on myös sisällytetty merenkulkuosio lukuisine toimenpide-esityksineen.

Tässä esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi *MARPOL 73/78* -yleissopimuksen vuonna 2008 uudistetun ilmansuojelua koskevan VI liitteen ja siihen myöhemmin eri päätöslauselmilla tehdyt muutokset sekä lait liitteen ja siihen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettaisiin yleissopimuksen VI liitteeseen tehtyjen muutosten edellyttämällä tavalla.

Eduskunnan hyväksyttäväksi saatettava uudistettu VI liite hyväksyttiin IMO:n alaisen merellisen ympäristön suojelukomitean (MEPC-komitea) 58. istunnossa vuonna 2008, ja se korvaa kokonaisuudessaan aikaisemmin voimassa olleen ilmansuojeluliitteen. Keskeisin liitteen kokonaisuudistuksessa hyväksytty muutos on alusliikenteen tyyppien ja rikin oksidipäästöjen rajoittaminen aiempaa tiukemmin.

Lisäksi eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään eräitä liitteeseen myöhemmin tehtyjä muutoksia, joista keskeisin on uusien alusten energiatehokkuuden parantamista koskevien määräysten lisääminen liitteeseen.

Uudistettu VI liite kuuluu rikin oksidipäästöjen rajoittamista koskevien määräysten osalta Euroopan unionin toimivaltaan, koska unionin lainsäädännössä alusten rikkipäästöistä säädetään tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY (jäljempänä *rikkidirektiivi*). EU:n rikkidirektiivi on saatettu vastaamaan uudistettua VI liitettä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2012/33/EU (jäljempänä *rikkidirektiivin muutosdirektiivi*).

Direktiiviin tehdyt muutokset on tarkoitettu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009) esitetyillä muutoksilla sekä merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen (76/2010) myöhemmin tehtävillä muutoksil-

la. Direktiivin kansallisen täytäntöönpanon määräaika on 18 päivänä kesäkuuta 2014.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa sekä valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset sisältyvät lain 7 lukuun ja asetuksen 6 lukuun. 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 teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä säädetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*. Alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta erityisesti satamavaltiotarkastusten osalta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995), jäljempänä *alusturvallisuuden valvontalaki*. Laivavarusteista säädetään laivavarustelaissa (1503/2011). Alusliikennepalvelusta ja alusta ja sen lastia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista säädetään alusliikennepalvelulaissa (623/2005). Lain mukaisen alusliikennepalvelun antamisesta vastaan Liikennevirasto.

Uusien ympäristömääräysten valvontaan liittyviä kysymyksiä on selvitetty tarkemmin MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen katsastuksia, todistuksia ja valvontaa koskevien määräysten yksityiskohtaisten perustelujen yhteydessä.

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. MARPOL 73/78 - yleissopimusta on muutettu sen voimaantulon jälkeen lukuisia kertoja. Muutokset käsitellään ja hyväksytään IMon MEPC-komiteassa.

Yleissopimuksessa on nykyisin kuusi liitettä. Suomi on kaikkien liitteiden osapuoli. Yleissopimuksen I liite sisältää öljyä koskevat määräykset, II liite sisältää määräykset haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamisesta irtolastina, III liite sisältää määräykset haitallisten aineiden kuljettamisesta pakattuina, IV liite sisältää käymäläjätevesiä koskevat määräykset, V liite kiinteitä jätteitä koskevat määräykset ja VI liite aluksista ilmaan meneviä päästöjä koskevat määräykset.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva VI liite hyväksyttiin syyskuussa 1997, ja se tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan 19 päivänä toukokuuta 2005 (SopS 32—33/2005). Tällä hallituksen esityksellä esitetään eduskunnan hyväksyttäväksi IMon MEPC-komitean Lontoossa 10 päivänä lokakuuta 2008 päätöslauselmalla MEPC.176(58) hyväksymä VI liitteen kokonaisuudistus. Kokonaisuudistuksen yhteydessä alusten tyyppien ja rikin oksidipäästöjä koskevia vaatimuksia tiukennettiin huomattavasti näiden päästöjen haitallisten terveys- ja ympäristövaikutusten vuoksi. Lisäksi eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään eräitä muita liitteeseen tehtyjä muutoksia, joista keskeisin on uusien alusten energiatehokkuuden parantamista koskevien määräysten lisääminen liitteeseen. Kaikki Itämeren maat, Suomea lukuun ottamatta, ovat uudistetun VI liitteen osapuolia.

Helsingin sopimus ja Itämeren suojelu

Itämeren rannikkovaltioiden vuonna 1974 allekirjoittama Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua 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.

Itämeren ympäristön heikon tilan sekä Itämeren ympäristöön kohdistuneiden uhkien lisääntymisen takia HELCOM on toiminut aloitteellisesti Itämeren rantavaltioihin, Euroopan unioniin ja IMOon nähden. Merenkulun osalta HELCOM-työtä tehdään laajasti alusten erilaisten päästöjen vähentämiseksi, merenkulun turvallisuuden parantamiseksi sekä määräysten täytäntöönpanon ja valvonnan tehostamiseksi. Helsingin sopimus ja sen muutokset liitteineen on saatettu Suomessa lailla voimaan, ja ne ovat Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita. HELCOMn suositukset sen sijaan eivät ole sellaisenaan Suomea sitovia, vaan Suomen on saatettava ne erikseen osaksi kansallista lainsäädäntöään.

2.2.2 EU:n lainsäädäntö

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/33/EU neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta, jäljempänä rikkidirektiivin muutosdirektiivi

MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistettu VI liite kuuluu alusten rikin oksidipäästöjen rajoittamista koskevien määräysten osalta Euroopan unionin toimivaltaan, koska unionin lainsäädännössä alusten rikkipäästöistä säädetään tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja

direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY. Direktiivi on saatettu vastaamaan uudistettua VI liitettä direktiivillä 2012/33/EU.

Jäsenvaltioiden on saatettava rikkidirektiivin muutosdirektiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 18 päivänä kesäkuuta 2014. Direktiivin edellyttämät muutokset merenkulun ympäristönsuojelulain 7 lukuun ja merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen on tarkoitus toteuttaa tässä yhteydessä.

Euroopan komission päätöksellä on syyskuun 2013 perustettu kestävän merenkulun eurooppalainen yhteistyöfoorumi (European Sustainable Shipping Forum, ESSF), jonka tarkoituksena on helpottaa rikkidirektiivin kustannustehokasta ja yhdenmukaista täytäntöönpanoa jäsenmaissa sekä sopeutumista uusiin rikkipitoisuusmääräyksiin. Foorumin toimintaan osallistuu sekä jäsenvaltioiden että merenkuluelinkeinon edustajia. Yksi foorumin alatyöryhmistä käsittelee erityisesti direktiivin kansalliseen täytäntöönpanoon ja määräysten valvontaan liittyviä kysymyksiä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1005/2009 otsonikerrosta heikentävistä aineista

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu ilmansuojelua koskeva VI liite sisältää määräyksiä aluksien otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöistä. Otsonikerrosta heikentävistä aineista on voimassa Euroopan parlamentin ja neuvoston 16 päivänä syyskuuta 2009 antama asetus (EY) N:o 1005/2009.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/15/EY alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista, jäljempänä luokituslaitosdirektiivi, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 391/2009 alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista, jäljempänä luokituslaitosasetus

Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä huhtikuuta 2009 alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista antamassa direktiivissä säädetään unionin alueella toimivia luokituslaitoksia koskevista vaatimuksista ja valvontatoimista. Luokituslaitokset voivat lippuvaltioiden valtuuttamina huolehtia alusten tarkastuksista, katsastuksista ja erilaisten todistuskirjojen myöntämisestä. Menettely perustuu merenkulun kansainvälisiin yleissopimuksiin, ja direktiivissä on nimenomaisesti viitattu muun muassa MARPOL 73/78 -yleissopimukseen. Direktiivi on pantu kansallisesti täytäntöön alusturvallisuuslailla. Direktiiviin liittyy lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä huhtikuuta 2009 samasta asiasta antama asetus (EY) N:o 391/2009, jossa on niin ikään nimenomaisesti viitattu muun muassa MARPOL 73/78 -yleissopimukseen.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta, jäljempänä PSC-direktiivi

MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistettu ilmansuojelua koskeva VI liite sisältää määräyksiä satamavaltioiden suorittamasta operatiivisten vaatimusten valvonnasta. Euroopan unionin lainsäädännössä aluksille suoritettavista satamatarkastuksista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä huhtikuuta 2009 satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta antamassa direktiivissä 2009/16/EY. Liite kuuluu siten näiden määräysten osalta Euroopan unionin toimivaltaan. Direktiivi on pantu Suomessa täytäntöön alusturvallisuuden valvontalailla sekä sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (1241/2010). Viranomaisten valvontaoikeuksista ja oikeudesta pakkokeinoihin säädetään lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/21/EY lippuvaltiota koskevien vaa-

timusten noudattamisesta, jäljempänä lippuvaltioidirektiivi

Unionin jäsenvaltioiden toiminnasta lippuvaltioina säädetään yleisellä tasolla Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä huhtikuuta 2009 lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta antamassa direktiivissä 2009/21/EY. Direktiivin tarkoituksena on varmistaa muun muassa, että jäsenvaltiot täyttävät tosiasiallisesti ja yhdenmukaisesti velvollisuutensa lippuvaltioina. Kyseessä on yleisluonteinen puitedirektiivi, jossa viitataan yleisesti IMOn piirissä solmittuihin yleissopimuksiin. Kansallisessa lainsäädännössä direktiivin kattamista asioista säädetään erityisesti alusturvallisuuslaissa.

Neuvoston direktiivi N:o 96/98/EY laivavarusteista, jäljempänä laivavarustedirektiivi

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu ilmansuojelua koskeva VI liite sisältää määräyksiä aluksiin asennettavista päästönvähentämismenetelmistä, joista osa hyväksytään neuvoston 20 päivänä joulukuuta 1996 laivavarusteista antaman direktiivin N:o 96/98/EY mukaisesti. Direktiiviä on muutettu sen antamisen jälkeen lukuisia kertoja. Direktiivi ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset on pantu Suomessa täytäntöön laivavarustelailla.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista, jäljempänä meristrategiadirektiivi

Euroopan unionin meristrategiadirektiivi (2008/56/EY) edellyttää EU:n jäsenvaltioilta toimia päästöjen vähentämiseksi kaikilla toiminnan alueilla meriympäristön hyvän tilan saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi vuoteen 2020 mennessä. Direktiivi on pantu kansallisesti täytäntöön lailla vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004, muutos 272/2011) sekä merenhoidon järjestämisestä annetulla valtioneuvoston asetuksella (980/2011). Tavoitetta toteutetaan laa- timalla merenhoidosuunnitelma, joka kattaa kaikki Suomen merialueet rantaviivasta talo- usvyöhykkeen ulkorajalle.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on saattaa MARPOL 73/78 – yleissopimuksen ilmansuojelua koskeva uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset Suomen osalta voimaan sekä tehdä tarvittavat muutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvussa, jota on tarpeen päivittää MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen tehtyjen muutosten vuoksi. Muutoksilla pannaan myös kansallisesti täytäntöön EU:n rikkidirektiivin muutosdirektiivi. Lisäksi lakiin esitetään lisättäväksi uusi 7a luku, jossa säädetäisiin alusten energiatehokkuudesta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen lisättyjen uusien alusten energiatehokkuutta koskevien määräysten mukaisesti.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetyillä muutoksilla on pyritty toteuttamaan lain 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 sisällyttää tarkemmat säännökset niistä merenkulun ympäristönsuojelulakiin sisällytetyistä velvoitteista, joita MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin tehtyjen muutosten ja EU:n rikkidirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpano edellyttävät. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä olisi tarkoitus antaa tarvittaessa tarkemmat tekniset säännökset muun muassa aluksilta vaadittavien asiakirjojen sisällöstä ja kaavasta.

3.2 Keskeiset ehdotukset

3.2.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus

Yleistä

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 – yleissopimuksen ilmaan meneviä päästöjä koskevan VI liitteen, joka uudistettiin kokonaisuudessaan IMO:n MEPC-komitean Lontoossa 10 päivänä lokakuuta 2008 antamalla päätöslauselmalla MEPC.176(58). Liitteen kokonaisuudistuksessa alusliikenteen typen ja rikin oksidipäästöjä koskevia määräyksiä muutettiin nykyistä tiukemmiksi. Uusilla säännöillä vähennetään päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle ja meriympäristölle sekä lisätään merenkulun turvallisuutta.

Alusten dieselmootoreiden typen oksidipäästöjä on tarkoitus vähentää kolmessa vaiheessa aluksen rakentamisvuoden mukaan. Rajoitusjärjestelmän III taso sisältää tiukimmat typen oksidien päästörajat, ja sitä sovelletaan vain niin sanotuilla typen oksidipäästöjen valvonta-alueilla purjehtiviin uusiin aluksiin. Uudistuksessa VI liitteeseen on lisätty mahdollisuus nimetä mainittuja typen oksidipäästöjen valvonta-alueita. Toistaiseksi tällaisia päästöjen valvonta-alueita on vain Pohjois-Amerikan merialueella ja Yhdysvaltain Karibianmerellä. HELCOM:ssa on usean vuoden ajan valmisteltu Itämeren maiden yhteistä hakemusta Itämeren nimeämiseksi typen oksidipäästöjen valvonta-alueeksi, mutta päätöstä hakemuksen toimittamisesta IMO:lle ei ole vielä tehty.

Rikin oksidipäästöjen osalta päästörajoja tiukennettiin siten, että maailmanlaajuisesti alusten käyttämän polttoaineen rikkipitoisuusraja laskee nykyisestä 4,5 painoprosentista 3,5 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2012 lähtien ja edelleen 0,5 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2020 lähtien. Maailmanlaajuisen 0,5 painoprosentin rikkipitoisuusrajan voimaantulo voi siirtyä vuoteen 2025, jos viimeistään vuonna 2018 IMO:ssa toteutettavan matalarikkisen polttoaineen saatavuusselvityksen perusteella sopimuspuolet toteavat, ettei alusten ole vielä vuonna 2020 mahdollista noudattaa matalampaa päästörajaa.

Riippumatta IMO:ssa tehtävästä päätöksestä EU:n alueella 0,5 painoprosentin rikkipitoisuusraja tulee joka tapauksessa voimaan vuonna 2020 rikkidirektiivin perusteella. Ri-

kin oksidipäästöjen valvonta-alueilla eli niin sanotuilla SECA-alueilla, kuten Itämerellä, rikkipitoisuus laskee 1,5 painoprosentista 1,0 painoprosenttiin 1 päivästä heinäkuuta 2010 lähtien ja edelleen 0,1 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2015 lähtien. Liite mahdollistaa myös vaihtoehtoisten päästöjenvähennysteknologioiden, kuten rikkipesureiden käytön aluksen päästöjen alentamiseksi uusin päästörajojen mukaisiksi. Rikin oksidipäästöjä koskevat määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan.

Uudistettu liite katsottiin hyväksytyksi 1 päivänä tammikuuta 2010 noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja se tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010. Suomi ilmoitti 15 päivänä joulukuuta 2009 IMO:n pääsihteerille, että uudistettu liite voi tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

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

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 lukuun tehtävillä lisäyksillä selkeytettäisiin myös rajavartiolaituksen ja poliisiin tehtäviä aluksista ilman menevien päästöjen ja aluksissa käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonnassa.

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 voimaan.

Korkearikkisen polttoaineen käytöstä määrättävät seuraamukset

Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on selvitetty meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevien säännösten rikkomisesta määrättävien seuraamusten riittävyyttä. EU:n rikkidirektiivin muutosdirektiivin 11 artiklan mukaan direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomisesta määrättävien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoit-

tavia, ja niihin voi sisältyä sakkoja, joiden taso on laskettu siten, että varmistetaan, että sakoilla ainakin estetään rikkomiseen syyllistyneitä saamasta rikkomisen tuottamaa taloudellista hyötyä ja että toistuvissa rikkomisissa sakkojen suuruus asteittain kasvaa.

Voimassa olevassa lainsäädännössä rangaistussäännökset meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevien määräysten rikkomisesta ovat merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä sekä rikoslain (39/1889) 48 luvun 1 – 4 §:ssä. Säännösten nojalla rikkomuksiin syyllistynyt on mahdollista tuomita sakkoon tai vankeusrangaistukseen. Rikoslain 6 luvun 4 §:n mukaan rangaistus on mitattava niin, että se on oikeudenmukaisessa suhteessa rikoksen vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikeuteen sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen. Lisäksi rikosten uusiminen on vakiintunut rangaistuksen koventamisperuste, joka ilmenee muun muassa rikoslain 6 luvun 5 §:n 5 kohdasta, jossa säädetään rikoksen uusimisesta erityisenä koventamisperusteena. Rikoslain 48 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitetuista rikoksista voidaan tuomita myös yhteisösakkoon, josta säädetään rikoslain 9 luvussa.

Nykyisen seuraamusjärjestelmän osalta on myös syytä huomioida, että korkea- ja matalarikkisen polttoaineen hintaeroa voidaan pitää rikoksen tuottamana taloudellisena hyötynä, joka voidaan rikoslain 10 luvun 2 §:n mukaisesti tuomita valtiolle menetetyksi. Seuraamukseen voidaan tekijän asemesta tuomita myös se, jonka puolesta tai hyväksi rikos on tehty, joten hyöty voidaan tuomita menetetyksi myös oikeushenkilöltä kuten varustamolta. Menettämisseuraamus voi olla asiallisesti huomattavasti tuntuvampi kuin teosta määrättävä sakko- tai muu rangaistus, ja siten tehostaa seuraamusten yleistävää pelotevaikutusta. Menettämisseuraamusten kansainvälisestä täytäntöönpanosta on olemassa EU:n ja kansainvälisen tason instrumentteja, joka mahdollistaa Suomessa tuomittujen menettämisseuraamusten täytäntöönpanon esimerkiksi toisessa EU-jäsenvaltiossa. Mainittujen rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanossa noudetaan normaalia syyte- ja tuomioistuinprosessia. Edellä esitetyn perusteella nykyisten

rangaistussäännösten arvioidaan panevan riittävällä tavalla täytäntöön rikkidirektiivin muutosdirektiivin 11 artiklan säännökset, eikä rangaistussäännöksiä ole siten tarpeellista muuttaa direktiivin täytäntöön panemiseksi.

Vaikka nykyisten rangaistussäännösten arvioidaan sinällään täyttävän rikkidirektiivin vaatimukset, hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on pohdittu mahdollisuutta sisällyttää esitykseen säännökset merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvussa säädettyä öljypäästömaksua vastaavasta hallinnollisesta seuraamuksesta, joka voitaisiin määrätä, jos alus ei noudata rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla voimassa olevia tiukempia polttoaineen rikkipitoisuusrajoja. Öljypäästömaksua koskevat säännökset on alun perin sisällytetty merenkulun ympäristönsuojelulakia edeltäneeseen aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) vuonna 2005 (HE 77/2005 vp, laki 1163/2005). Rajavartiolaitos määrää maksun ilman normaalia syyte- ja tuomioistuinpöytäkirjaa. Päästöstä on oltava objektiivista näyttöä, mutta muuten maksu määrätään tahallisuudesta tai tuottamuksesta riippumatta. Öljypäästömaksua pidetään tehokkaasti toimeenpantavana seuraamuksena, jonka on yhdessä kiinnijäämisriskiä kasvattavan ilma-valvonnan kanssa arvioitu vähentäneen öljypäästöjä Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesialueilla.

Varustamon on mahdollista saavuttaa merkittävä kilpailuetu käyttämällä korkearikkistä polttoainetta, minkä vuoksi säännösten rikkomisen voi olla taloudellisesti hyvin houkuttelevaa, jos kiinnijäämisriski on pieni ja seuraamukset vähäiset. Vaikka öljypäästömaksusta saatujen kokemusten valossa hallinnollinen seuraamus yhdistettynä tehokkaaseen valvontaan voisi vähentää houkutusrikkoa polttoaineen rikkipitoisuusrajoja, tässä vaiheessa ei ole vielä katsottu olevan edellytyksiä sisällyttää merenkulun ympäristönsuojelulakiin säännöksiä mainitunlaisesta hallinnollisesta seuraamuksesta. Ennen hallinnollisen seuraamuksen käyttöönottoa tulisi siihen liittyvät oikeudelliset kysymykset, mukaan lukien Suomen lainkäyttövallan kansainvälinen ulottuvuus, selvittää tarkoin ja varmistaa riittävien resurssien ja riittävän asiantuntemuksen osoittaminen seuraamuksen edellyt-

tämään valvontaan ja seuraamuksen toimeenpanoon. Lisäksi on katsottu, että valvontateknologiaa tulisi vielä kehittää, jotta käytännössä olisi mahdollista hankkia riittävä näyttö maksun määräämiselle.

Rikkipäästöjä koskevat uudet vaatimukset tulevat voimaan vuoden 2015 alussa, ja sen vuoksi tässä vaiheessa ei vielä ole näyttöä siitä, että nykyinen seuraamusjärjestelmä olisi riittämätön estämään säännösten rikkomista. Edellä olevan perusteella ehdotetaan, että rikkipäästöjen osalta sovelletaan voimassa olevia merenkulun ympäristönsuojelulain ja rikoslain rangaistussäännöksiä. Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoituksena on käynnistää selvitys, jossa on tarkoitus tarkastella laivojen rikkipäästöjä koskevaa seuraamusjärjestelmää. Mahdollisen hallinnollisen seuraamuksen säätäminen edellyttää siitä tehtävää perusteellista selvitystä ja myös muiden, erityisesti Itämeren maiden seuraamuksia koskevan sääntelyn selvittämistä. Jos uusien rikkipitoisuusrajojen soveltamisesta saatu käytännön kokemus osoittaa, että säännöksillä ei ole riittävästi yleisestävää pelotevaikutusta, eikä säännösten rikkojia saada oikeudelliseen vastuuseen, hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa olisi syytä harkita.

Polttoaineen toimittajia koskevat rangaistussäännökset

EU:n rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 a artiklan 6 kohdan c alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on ryhdyttävä toimiin sellaisia meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittaneen polttoainetta, joka ei vastaa polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmiä. Hallituksen esityksen valmistelun aikana on selvitetty mahdollisuutta lisätä merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ään nimenomainen rangaistussäännös niitä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittaneen polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitetuista tiedoista poikkeavaa polttoainetta aluksille.

Suomen kansallisen lainsäädännön mukaan tilanteeseen, jossa polttoaineen toimittaja erehdyttää polttoaineen ostajaa väittämällä toimittavansa vähärikkistä polttoainetta, joka

todellisuudessa onkin korkearikkistä, voidaan soveltaa rikoslain mukaista petosrikoksen tunnusmerkistöä. Petosrikoksista säädetään rikoslain 36 luvun 1 – 3 §:ssä, ja petoksesta voidaan teon moitittavuudesta riippuen tuomita sakkoon tai vankeuteen. Jos polttoaineen toimittaja ja aluksen henkilökunta taas toimivat yhteisymmärryksessä ja sopivat virheellisen polttoaineen luovutustodistuksen laatimisesta, voi sovellettavaksi tulla rikoslain 16 luvun 8 §:n säännös väärän todistuksen antamisesta viranomaiselle, josta voidaan tuomita teon moitittavuudesta riippuen sakkoon tai vankeuteen. Väärän todistuksen antaminen viranomaiselle on rangaistava myös huolimattomuudesta tehtynä.

Perustuslakivaliokunnan mukaan rikosoikeutta ei tule käyttää tilanteissa, joissa kriminalisoinnilla olisi lähinnä symbolinen merkitys (esim. PeVL 5/2009 vp ja PeVL 29/2001 vp). Täysin päällekkäisten rangaistussäännösten säätäminen on symbolisen rikosoikeuden kiellon vastaista. Koska rikoslakiin jo nykyisellään sisältyy säännöksiä, jotka voivat tulla sovellettavaksi puheena olevissa tilanteissa, esityksen jatkovalmistelun aikana on katsottu tarkoituksenmukaiseksi luopua nimenomaisen rangaistussäännöksen sisällyttämisestä merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ään.

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia on Suomessa vain hyvin pieni joukko. Tämä helpottaa viranomaisvalvontaa ja mahdollistaa toiminnassa havaittuihin epäkohtiin puuttumisen tehokkaasti.

3.2.2 Pohjois-Amerikan merialueen nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi tyypin ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 –yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan VI liitteeseen IMOn MEPC-komitean Lontoossa 26 päivänä maaliskuuta 2010 päätöslauselmalla MEPC.190(60) hyväksymät muutokset. Muutoksilla nimetään Pohjois-Amerikan merialue liitteen mukaiseksi tyypin ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä helmikuuta 2011 noudattaen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulivat voimaan 1 päivänä elokuuta 2011. Uudistetun VI liitteen osalta Suomi on ilmoittanut 15 päivänä joulukuuta 2009 IMOn pääsihteerille, että uudistettu liite voi tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen. Koska päätöslauselmalla MEPC.190(60) on tehty muutoksia uudistettuun VI liitteeseen, jonka osalta mainittu ilmoitus on toimitettu, erillinen ilmoitus ei päätöslauselman MEPC.190(60) osalta ole välttämätön.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanlaisesti kuin muutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

3.2.3 Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi tyypin ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 – yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan VI liitteeseen IMOn MEPC-komitean Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011 päätöslauselmalla MEPC.202(62) hyväksymät muutokset. Muutoksilla nimetään Yhdysvaltain Karibianmeren alue liitteen mukaiseksi tyypin ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi sekä jätetään eräät Pohjois-Amerikan ja Karibianmeren valvonta-alueilla purjehtivat alukset näillä alueilla sovellettavien tiukempien päästörajoitusten soveltamisalan ulkopuolelle 1 päivään tammikuuta 2020 asti.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2012 noudattaen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013. Suomi ilmoitti 26 päivänä kesäkuuta 2012 IMOn pääsihteerille, että muutokset voivat

tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki 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.

3.2.4 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL 73/78 – yleissopimuksen ilmansuojelua koskevaan VI liitteeseen IMO:n MEPC-komitean Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011 päätöslauselmalla MEPC.203(62) hyväksymät muutokset. Päätöslauselmalla liitteeseen lisättiin uusi 4 luku, joka sisältää määräykset uusien alusten energiatehokkuuden parantamiseksi.

Uusilla määräyksillä lasketaan alusten energiankulutusta aluksille asetettujen teknisten suorituskykyvaatimusten avulla, mikä vähentää alusten aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä. Uusien alusten energiankulutusta on tarkoitus vähentää neljässä vaiheessa aluksen rakentamivuoden mukaan. Kaikille aluksille, joita VI liitteen 4 luvun uudet määräykset koskevat, tulee laatia energiatehokkuussuunnitelma.

Muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2012 noudattaen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen mukaista niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, ja ne tulevat 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.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettavaksi siten, että lakiin lisätään alusten energiatehokkuutta koskevat säännökset.

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.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus

Päätöslauselma MEPC.176(58)

Päätöslauselmalla toteutettiin MARPOL 73/78 – yleissopimuksen ilmansuojelua koskevan VI liitteen kokonaisuudistus, jossa alusliikenteen tyypin ja rikin oksidipäästöjä koskevia määräyksiä muutettiin nykyistä tiukemmiksi. Uudistuksen vaikutuksia on jäljempänä eritelty erikseen tyypin ja rikin oksidipäästöjä koskevan sääntelyn osalta.

Alusten rikin oksidipäästöjä koskevat määräykset

Taloudelliset vaikutukset

MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistettuun VI liitteeseen sisältyvien rikin oksidipäästöjä koskevien määräysten ja EU:n rikkidirektiivin taloudellisia vaikutuksia on selvitetty useissa tutkimuksissa. Näiden tutkimusten tuloksia on esitelty kattavasti Rikkisääntelyyn sopeutuminen –työryhmän mietinnössä (TEM raporteja 14/2013), jota on käytetty hyväksi tämän esityksen laadinnassa.

Uudistetun VI liitteen valmistelun yhteydessä laadittiin IMO:ssa vuonna 2007 kattava tarkastelu uusien säännösten vaikutuksista muun muassa jalostamoille ja merenkuluelinkeinolle silloin esillä olleiden neuvotteluvaihtoehtojen pohjalta.

MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistetun VI liitteen ja EU:n rikkidirektiivin rikin oksidipäästöjä koskevien uusien määräysten täyttäminen edellyttää, että aluksilla siirrytään käyttämään matalarikkistä polttoainetta tai että aluksella otetaan käyttöön päästöjen vähentämisteknologiaa, jolla päästöt saadaan

laskemaan vaaditulle tasolle, tai siirrytään käyttämään vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten nesteytettyä maakaasua (LNG).

SECA-alueilla enimmäisrikkipitoisuudeltaan 0,1 prosenttiseen polttoaineeseen siirtyminen tarkoittaa käytännössä sitä, että alusten on käytettävä polttoaineenaan kaasuöljyä (Marine Gas Oil, MGO). Vastaavasti 0,5 prosenttiseen polttoaineeseen siirtyminen vuonna 2020 tarkoittaa käytännössä siirtymistä käyttämään 0,5 prosenttia rikkiä sisältävää dieselöljyä tai kevyttä polttoöljyä.

Suomen meritse tapahtuvasta ulkomaanliikenteestä suurin osa suuntautuu Itämeren ja Pohjanmeren SECA-alueiden rantavaltoihin, kuten Ruotsiin, Saksaan, Hollantiin, Belgiaan ja Englantiin. Noin 70 prosenttia Suomen ulkomaanliikenteestä hoidetaan ulkomaan lipun alla purjehtivilla aluksilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti vuonna 2009 selvityksen uusien rikkimääräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin (Laivapolttoaineen rikkipitoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin. LVM:n julkaisuja 20/2009). Selvitystä päivitettiin vuonna 2012 (Päivitys: Laivapolttoaineen rikkipitoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, lokakuu 2012). Selvityksissä on arvioitu polttoaineiden tulevaa hintakehitystä. Arvioiminen on monien muuttujien vuoksi vaikeaa, minkä takia myös kustannusarviot vaihtelevat suuresti.

Myös Euroopan komissio teetti rikkidirektiivin muuttamisen yhteydessä taustaselvityksiä. Näiden selvitysten mukaan vähärikkistä polttoainetta olisi saatavilla riittävästi EU:n alueella. Euroopan SECA-alueiden tarve korvaamaan nykyisen vaatimuksen mukaista 1,0 prosenttista öljyä on 10–15 miljoonaa tonnia vuodessa. Kotimaisilta öljyntuottajilta saatujen tietojen mukaan 0,1 prosenttista kaasuöljyä on saatavilla tyydyttämään nykyisten SECA-alueiden tarpeet vuonna 2015.

Rikkisääntelyn vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle

Rikkipäästörajoitukset tulevat lisäämään suomalaisten yritysten tuonti- ja vientikuljetuskustannuksia vuonna 2015, kun rikkisääntely tulee voimaan. Kustannusnousun vaikutus kohdistuu hyvin erityyppisesti eri yrityksiin riippuen kuljetettavasta tavarasta ja kuljetusreiteistä.

Elinkeinoelämän mukaan Suomen päävientitoimialat toimivat kilpailuilla markkinoilla, joilla ne ovat hinnanottajia, toisin sanoen niillä ei ole keinoja lisätä nousevia kuljetuskustannuksia tuotteidensa hintoihin. Näin ollen suomalaiset vientiyritykset arvioivat, että kustannusten nousun myötä niiden tuotteet menettävät osan kilpailukykyään, erityisesti Manner-Euroopassa sijaitseviin kilpailijoihin nähden. Lisäksi, eräiden yritysten mukaan tämä voi aiheuttaa muun muassa Suomessa toimivien yritysten tuotannon siirtoa pois Suomesta ja myös koko tuotannon lopettamista eli tehtaiden sulkemisia. Elinkeinoelämän huolena ovat myös Suomen tuontiteollisuusyritykset, joiden tuotteiden hinnat tulevat nousemaan niiden kuljetuskustannusten lisääntyessä. Tämä tulee näkymään kuluttajien kustannusten nousuna, kun lisääntyneet kuljetuskustannukset voidaan lisätä Suomessa myytävien tuotteiden hintoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2012 teettämän logistiikkaselvityksen (Logistiikkaselvitys 2012, LVM:n julkaisuja 11/2012) perusteella Suomessa toimivien teollisuuden ja kaupan alan yritysten logistiikkakustannukset vuonna 2011 olivat 12,1 prosenttia liikevaihdosta. Euroiksi muunnetut teollisuuden ja kaupan alan logistiikkakustannukset vuonna 2011 olivat 33,1 miljardia euroa, josta kuljetuskustannuksia oli 38,2 prosenttia eli 12,6 miljardia euroa. Merikuljetusten osuus logistiikkakustannuksista vaihtelevat suuresti riippuen merimatkan osuudesta kokonaiskuljetuksesta. Arviot rikkirajoitusten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin perustuvat ainoastaan kustannuseroon matala- ja korkearikkisen polttoaineen käytön välillä. Arvioinneissa ei ole otettu huomioon esimerkiksi rikkipesureiden käytöstä johtuvia alhaisempia kuljetuskustannuksia.

Aiheutuvia kilpailukykyhaittoja arvioitaessa on huomioitava, että vuonna 2015 voimaantuleva tiukempi rikkirajoitus koskee

kaikkia Itämeren valtioita, mukaan lukien Venäjä, sekä Pohjanmeren valtioita. Koko EU:n rikkirajoitusten tiukentuessa vuonna 2020 Itämeren maiden kilpailukykyhaitta suhteessa muuhun Eurooppaan vähenee.

Uuden rikkisääntelyn taloudellisia vaikutuksia Suomen elinkeinoelämälle on selvitetty myös Rikkisääntelyyn sopeutuminen -työryhmän Elinkeinoelämän tutkimuslaitokselta (ETLA) tilaamassa selvityksessä. Selvityksessä käytetyn mallin mukaan Suomen ulkomaankaupan kokonaiskuljetuskustannukset kasvaisivat laskelman aikaan vallinneen matala- ja korkearikkisen polttoaineen hintaerolla (280 euroa/tonni) noin 600 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä pienentäisi vientiä 300 miljoonaa euroa. Selvityksen mukaan kalliimpi polttoaine leikkaisi kansantalouden tuotannon kasvua noin 0,1 prosenttia, ja teollisuuden tuotanto laskisi 0,34 prosenttia. Tuotannon supistumisen myötä työllistetyt työvoiman määrä vähenisi noin 5 000 henkilöllä. Mallin mukaan voimakkaimmin nousisivat öljynjalostuksen ja metsäteollisuuden kuljetuskustannukset. Myös muille kuljetusintensiivisille toimialoille, kuten metallienjalostukselle, kemianteollisuudelle ja kaivostoiminnalle tulisi merkittäviä lisäkustannuksia.

ETLAn tekemä selvityksen osalta on kuitenkin syytä huomioida, että sekin ottaa huomioon vain matala- ja korkearikkipitoisten polttoaineiden hinnaneron, jonka perusteella arvioidaan kuljetuskustannusten nousun vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle. Selvityksessä ei oteta huomioon rikkisääntelyn tuomia hyötyjä ihmisten terveydelle ja ympäristölle, eikä yritysten eri sopeutumiskeinoja, teknologian kehittymisen tai valtion mahdollisten tukitoimenpiteiden vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ja työllisyyteen. Laskelmissa ei siten ole huomioitu esimerkiksi rikkipesureiden käyttöä ja jatkossa tapahtuvaa siirtymää vaihtoehtoihin polttoaineeseen, eikä myöskään mahdollista osittaista siirtymää maankuljetuksiin. Laskelma ei ota myöskään huomioon rikkisääntelyn tuomia lisäkustannuksia Suomen kilpailijamaissa. Rikkisääntelyyn sopeutuminen -työryhmän mietinnön mukaan rikkisääntelyn kokonaisvaikutukset Suomen kansantaloudelle eivät siis tulisi ainakaan pidemmällä aikavälillä ole-

maan niin negatiiviset kuin ETLAn selvitys esittää. Mietinnön mukaan kilpailukykyvaikutukset vähenisivät oleellisesti, kun polttoaineen rikkipitoisuusraja maailmanlaajuisesti laskee 0,5 prosenttiin.

Tuorein selvitys on Liikenteen turvallisuusviraston vuonna 2013 teettämä tutkimus (Trafin julkaisuja 24/2013), jossa kartoitettiin merenkulun uusien ympäristömääräysten aiheuttamia kustannuksia. Selvityksessä kustannukset kattavat kaikki MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kaikkien uusien määräysten, kuten käymäläjätevesiä koskevan IV liitteen, kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen ja ilmaan meneviä päästöjä koskevan VI liitteen määräysten sekä mahdollisesti lähitulevaisuudessa kansainvälisesti voimaan tulevan IMO:n painolastivesiyleissopimuksen aiheuttamat lisäkustannukset. Nykyiseen aluskantaan perustuvan Suomeen suuntautuvan alusliikenteen osuus uusien sääntöjen aiheuttamista kokonaiskustannuksista laskettiin polttoainekulutustietojen sekä alustyyppin ja -koon yksikkökustannusten perusteella. Näin saatiin vuosittaisiksi kokonaislisäkustannuksiksi 460 – 490 miljoonaa euroa/vuosi vuosina 2015 – 2031, mikäli käytetään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun VI liitteen ja EU:n rikkidirektiivin vaatimusten täyttämiseksi kaasuöljyä eli MGO:ta. Selvityksessä kaasuöljyn hinnaksi oletettiin 704 euroa/tonni, alle 1 prosenttia rikkiä sisältävän raskaan polttoöljyn hinnaksi 467 euroa/tonni (hintaero 237 euroa/tonni) ja runsasrikkisen, yli 3 prosenttia rikkiä sisältävän raskaan polttoöljyn hinnaksi 434 euroa/tonni. Mikäli käytetään raskasta ja runsasrikkipitoista polttoöljyä (HFO) yhdistettynä rikkipesuriin, investointi- ja käyttökustannuksista muodostava lisäkustannus on 120 – 140 miljoonaa euroa/vuosi vuosina 2014 – 2023, jonka jälkeen lisäkustannus on keskimäärin noin 15 miljoonaa euroa/vuosi muodostuen ainoastaan lisäkäyttökustannuksista, jos kustannukset lasketaan nykyiselle aluskannalle. Rikkisääntelyn kustannusvaikutusten arvioidaan selvityksen perusteella olevan noin 460 miljoonaa euroa/vuosi käytettäessä MGO:ta ja noin 120 miljoonaa euroa/vuosi käytettäessä raskasta polttoöljyä.

Jos verrataan näitä selvityksen mukaisia rikkisääntelystä johtuvia lisäkustannuksia

edellä mainittuun liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2012 teettämässä logistiikkaselvityksessä annettuihin teollisuuden ja kaupan alan kuljetuskustannuksiin vuonna 2011 (12,6 miljardia euroa), voidaan laskea, että merenkulun uudet ympäristömääräykset lisäävät teollisuuden ja kaupan alan vuotuisia kuljetuskustannuksia noin 1,1 – 3,9 prosenttia.

Elinkeinoelämälle aiheutuvien kustannusten yhteydessä on syytä huomioida hallituksen jo päättämät toimet, joilla aiheutuvaa kustannusvaikutusta pyritään vähentämään.

Valtion toimissa työmarkkinaratkaisun tukemiseksi syksyllä 2013 päätettiin, että väylämaksut puolitetaan ja tavaraliikenteen ratavero poistetaan vuosiksi 2015–2017. Toimenpiteillä otetaan huomioon vuonna 2015 voimaan tulevan rikkidirektiivin ulkomaankaupalle aiheuttamat kustannukset. Asiaa koskeva hallituksen esitys on valmisteilla liikenne- ja viestintäministeriössä. Valtion väylämaksutulot vähenevät päätöksen perusteella noin 42 milj. euroa vuodessa ja rataveron tuotot noin 13 milj. euroa vuodessa.

Osana rikkikompensoitotoimia Suomen logistista kilpailukykyä parannetaan nostamalla raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja ja massoja. Suuremmat ajoneuvot mahdollistava valtioneuvoston asetus annettiin kesäkuussa 2013 ja se tuli voimaan 1.10.2013.

Yhteisöveron alentamisella 24,5 prosentista 20 prosenttiin vuoden 2014 alusta vastataan myös teollisuuden tuleviin haasteisiin, kuten vuonna 2015 voimaan tulevaan rikkidirektiiviin. Hallitus sitoutui myös puolivälitarkastelussaan välttämään teollisuudelle aiheutuvaa kustannus- tai sääntelytaakan lisäämistä sekä tarkastelemaan olemassa olevaa sääntelytaakkaa. Tätä työtä koordinoi työ- ja elinkeinoministeriö.

Alueellisen kuljetustuen voimassaoloa päätettiin jatkaa siten, että kuljetustukipäätöksiä on mahdollista tehdä 30.6.2014 saakka. Hallitus antoi asiaa koskevan asetuksen 12.12.2013. Nykyinen asetus on voimassa tämän vuoden loppuun. Kuljetustukea on myöhemmin tarkoitus jatkaa vuoden 2017 loppuun saakka. Tällöin tuessa otetaan huomioon EU:n uudet yritystukia koskevat valti-

ontukisäännöt, jotka tulevat voimaan 1.7.2014. Hallitus antaa asiasta asetuksen myöhemmin.

Asetukseen ei tässä vaiheessa tehty sisällöllisiä muutoksia. Kuljetustukea myönnetään edelleen harvaan asuttujen alueiden pienten ja keskisuurten yritysten valmistamien tuotteiden kuljetuksista. Tuki vähentää pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia kustannuksia. Tukea maksetaan kotimaan auto- ja junakuljetuksista sekä satamatoiminnoista.

Kuljetustukijärjestelmän jatkaminen vaatii vielä EU:n komission hyväksynnän.

Liikenne- ja viestintäministeriö uudisti alusten ympäristöinvestointitukiohjelmaansa niin, että tukea voidaan myöntää myös ympäristönsuojelun tasoa parantaviin jälkiinvestointeihin, kuten rikkipesureihin. Vuoden 2013 valtion budjetissa oli 30 miljoonan euron valtuutus alusinvestointien ympäristötukiin. Ensimmäisellä ja toisella hakukierroksella myönnettyjen avustusten kokonaissumma oli noin 20 miljoonaa euroa. Vireillä olevalla kolmannella kierroksella jaossa on noin 10 milj. euroa.

Hallitus sopi lisäksi kehysriihessä keväällä 2013 yhteensä 123 miljoonan euron tuesta LNG-terminaaliverkoston rakentamiselle vuosille 2013 ja 2014. Muun muassa monimutkaisesta valtioneuvoston päätöksen johtuen, koko tukimäärä päätettiin asettaa yhdelle momentille (32.60.41) sekä perustaa kokonaan uusi tukijärjestelmä. Kyseistä tukiohjelmaa koskeva valtioneuvoston asetus (valtioneuvoston asetus nesteytetyn maakaasun terminaalien investointituen myöntämisen yleisistä ehdoista 707/2013) tuli voimaan 15.10.2013. Tukiohjelmaan liittyvä notifiointimenettely EU:n komission kanssa on vireillä.

Biopolttoaineita ei ole toistaiseksi laajamittaisessa käytössä meriliikenteessä. Biopolttoaineiden tuotantoa liikennekäyttöön ja siihen liittyvää tutkimusta tuetaan kuitenkin laajasti. Tärkeimpänä keinona on kansallinen jakeluvelvoite, jolla lisätään merkittävästi biopolttoaineiden kansallista kysyntää. Työ- ja elinkeinoministeriön on tarkoitus myös myöntää yhteensä 87,5 miljoonaa euroa investointitukea toisen sukupolven biopolttoaineita valmistaville laitoksille. Lisäksi Tekes tukee biopolttoaineisiin liittyvää tutkimus- ja kehi-

tystoimintaa. Biopolttoaineet ovat kuitenkin toistaiseksi meriliikenteessä esimerkiksi LNG:tä kalliimpia, jolloin kustannusten kompensoinnissa LNG käyttöönnoton edistäminen on tehokkaampi toimenpide.

Tekes avasi 18.12.2013 Arktiset meret -ohjelman, jonka keskeisiä liiketoimintalueita ovat laiva- ja meriteollisuus, arktinen ja muu meriliikenne, offshore-teollisuus sekä ympäristöteknologia. Ohjelma alkaa vuonna 2014 ja päättyy 2017. Tekes sijoittaa siihen 45 miljoonaa euroa, ja osallistuvien yritysten sekä muiden rahoittajien odotetaan sijoittavan ohjelmaan 55 miljoonaa. Ohjelman projekteissa syntyvät tuotteet ja palvelut edistävät kestävä ja ekotehokasta liiketoimintaa globaalisti.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ei ehdoteta muutoksia Liikenteen turvallisuusviraston ja Suomen ympäristökeskuksen viranomaistehtäviin. Lain 12 lukuun tehtävillä lisäyksillä selkeytettäisiin rajavartiolaitoksen ja poliisin tehtäviä aluksista ilmaan menevien päästöjen ja aluksissa käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonnassa.

Tullin vastuulla olisi edelleen sille jo nykyisen lain nojalla kuuluvat meriliikenteen polttoaineiden markkinavalvontaa koskevat tehtävät.

Ympäristö- ja terveysvaikutukset

MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistetun VI liitteen ja EU:n rikkidirektiivin ympäristö- ja terveysvaikutuksista on tehty useita selvityksiä. Näitä selvityksiä on esitelty Rikkisääntelyyn sopeutuminen –työryhmän mietinnössä (TEM raportteja 14/2013), jota on käytetty hyväksi tämän esityksen laadinnassa. Valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle ehdotuksesta rikkidirektiiviksi (U 35/2011) selostetaan myös laajasti direktiiviehdotuksen ympäristö- ja terveysvaikutuksia.

Polttoaineen rikkipitoisuus on suoraan yhteydessä polttoaineen käytöstä aiheutuvien rikin oksidipäästöjen suuruuteen. Vähärikkisen, raskasta polttoöljyä puhtaamman poltto-

aineen käyttö vähentää näitä päästöjä sekä lisäksi noki- ja tuhkahiukkasten ja niihin kiinnittyneiden syöpävaarallisten, polysyklisten aromaattisten hiilivetyjen (PAH) ja toksisten metallien (nikkeli, vanadiini) päästöjä. Rikkidioksidi reagoi muiden ilman epäpuhtauksien kanssa ja muodostaa nestemäisiä hiukkasia (PM), joita kutsutaan tällöin sekundaarisiksi hiukkasiksi.

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistuksen valmistelun yhteydessä laadittiin IMO:ssa vuonna 2007 kattava tarkastelu uusien rikkimääräysten ympäristö- ja terveysvaikutuksista sekä vaikutuksista jalostamoille ja merenkulkuelinkeinolle silloin esillä olleiden neuvotteluvaihtoehtojen pohjalta. Rikkipäästöjen ympäristö- ja terveysvaikutuksista on myös useita alueellisia ja maailmanlaajuisia selvityksiä, joissa on arvioitu pienhiukkaspäästöjen vaikutuksia ennenaikaisiin kuolemiin.

Myös Euroopan komissio teetti rikkidirektiivin muuttamisen yhteydessä taustaselvityksiä, joissa komissio on arvioinut, että MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistetun VI liitteen päästövaatimukset vähentäisivät meriliikenteen rikinoksidipäästöjä SECA-alueilla yli 90 prosenttia ja EU:n muilla merialueilla yli 75 prosenttia. Hiukkaspäästöjen arvioidaan vastaavasti vähenevän SECA-alueilla yli 60 prosenttia ja muilla merialueilla 75 prosenttia. Komission selvityksen mukaan IMO:n uusien määräysten täytäntöönpano tuottaa arviolta 8-16 miljardin euron vuotuiset hyödyt EU:lle vuodesta 2015 alkaen ja vielä suuremmat 15–34 miljardin euron vuotuiset hyödyt vuodesta 2020 alkaen. Hyödyt aiheutuvat siitä, että asteittain laajemmalle alueelle vaikuttavat päästövähennykset vähentävät jäsenmaiden väestölle aiheutuvia terveyshaittoja ja ennenaikaisia kuolemia. Pitkäaikaisen pienhiukkasaltistumisen aiheuttamien ennen aikaisten kuolemien arvioidaan EU:n silloisen 27 jäsenvaltion alueella vähentyvän vuodesta 2015 alkaen noin 12000 tapauksella vuodessa ja vuodesta 2020 alkaen noin 25000 tapauksella vuodessa verrattuna siihen, että IMO:n määräyksiä ei pantaisi täytäntöön. Määräysten täytäntöönpanosta aiheutuvat vuotuiset kustannukset on arvioitu 0,6–3,7 miljardiksi euroksi vuonna 2015 ja 2,6–11 miljardiksi euroksi vuonna 2020.

Näin ollen IMO:n määräysten täytäntöönpanosta EU:lle saavutettavat hyödyt on arvioitu 3–13 kertaa aiheutuvia kustannuksia suuremmiksi. Hyödyt ja kustannukset jakautuvat kuitenkin epätasaisesti eri EU:n alueilla.

Komission selvitys osoitti, että laivojen päästöjä rajoittavat toimet parantavat merkittävästi ulkoilmanlaatua Itämerellä ja sen rannikkoalueilla sekä Ahvenanmaalla, sillä toimet pienentävät keuhkoihin tunkeutuvien niin sanottujen hengitettävien hiukkasten (PM10; halkaisija alle 10 µm) vuosipitoisuutta ja vähentävät korkeiden otsonihuippujen esiintymistä. Koska valtaosa laivapolttoaineiden poltosta syntyvistä PM10-hiukkasista on alle 2,5 µm:n kokoisia, keuhkojen ääreisosiin tunkeutuvia ja siellä tulehdusta, kudostuhoa ja soluperimämuutoksia aiheuttavia pienhiukkasia, johtaa tällaisten hiukkasten pitoisuuden pysyvä alentuminen ulkoilmassa pitkäaikaisen altistumisen seurauksena syntyvien vakavien terveyshaittojen vähentymiseen (muun muassa lyhentynyt elinikä, krooninen keuhkokatarrus, keuhkosyöpä). Myös lyhytaikaisten pitoisuushuippujen esiintyminen vähenee, mikä vähentää sydän- ja hengityssairauskohtauksia ja niiden vaatimaa sairaalahoitoa sekä aikuisten ja lasten oireita ja hengitystieinfektioita.

Matalarikkisen polttoaineen käytön osalta on lisäksi huomioitava, että mahdollisessa onnettomuustilanteessa aiheutuvat ympäristövahingot ovat rajoitetumpia kuin käytettäessä korkearikkistä polttoainetta. Matalarikkisemmällä dieselöljyllä on hieman korkeampi energiasisältö raskaaseen polttoöljyyn verrattuna, ja alusten huoltokustannukset myös tietyiltä osin alenevat dieselöljyä käytettäessä.

Alusten typen oksidipäästöjä koskevat määräykset

Taloudelliset vaikutukset

MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistetun VI liitteen mukaisesti alusten dieselmoottoreiden typen oksidipäästöjä on tarkoitus vähentää kolmessa vaiheessa aluksen rakentamisvuoden mukaan. Rajoitusjärjestelmän III-taso sisältää tiukimmat typen oksidi-

päästöjen rajat, ja sitä sovelletaan vain niin sanotuilla typen oksidipäästöjen valvonta-alueilla (NOx Emission Control Area; NECA-alue) purjehtiviin uusiin aluksiin. Typen oksidipäästöjen valvonta-alueita ovat tällä hetkellä Pohjois-Amerikan merialueet ja Yhdysvaltain Karibianmeri.

IMO:n MEPC-komitea päätti 66. kokouksessaan huhtikuussa 2014, että III-tason rajoitukset tulevat voimaan nykyisillä valvonta-alueilla vuonna 2016. Säännökset koskevat aluksia, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 jälkeen. Sääntöjen voimaantulo tulevaisuudessa perustettavilla NECA-alueilla määräytyy sen mukaan, miten siitä päätetään IMO:ssa kyseessä olevan alueen perustamisen yhteydessä.

Rajoitusjärjestelmä I- ja II-tason säännöt ovat jo tulleet voimaan, ja ne voidaan täyttää moottoriteknologisilla ratkaisuilla. Tiukemat III-tason vaatimukset vaativat sen sijaan erityisiä teknisiä ratkaisuja tai vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä. Tällä hetkellä vain kaksi menetelmää täyttää III-tason vaatimukset. Toinen näistä on ureaa hyödyntävä katalysaattori (Selective Catalytic Reduction, SCR) ja toinen on nesteytetyn maakaasun (Liquefied Natural Gas, LNG) käyttäminen polttoaineena.

Liikenteen turvallisuusviraston teettämässä laajassa selvityksessä merenkulun uusien ympäristömääräysten aiheuttamista kustannuksista (Trafin julkaisu 24 - 2013) on myös arvioitu typen oksidipäästöjen osalta ureaa hyödyntävää katalysaattoria. Katalysaattorin aiheuttamat lisäkustannukset muodostuvat investointien osalta katalysaattorista ja tarvittavista lisälaitteista ja rakenteista, kuten ureatankista, urean pumppaus- ja annostelulaitteistosta, putkistosta sekä ohjausjärjestelmästä. Investointikustannuksia laskettaessa on oletettu, että katalysaattorit asennetaan ainoastaan pääkoneille. Hinta on laskettu asennetun pääkonetehon perusteella. Koneiden lukumäärää ei ole erikseen huomioitu. Käyttökulut muodostuvat pääosiltaan urean kulutuksesta. Korkearikkisen raskaan polttoöljyn käyttö lisää polttoaineen kulutusta noin yhdellä prosentilla, ja sähkön kulutusta vain vähän.

Katalysaattorin suunnittelu-, laite- ja asennuskustannukset ovat uudisrakennusten osal-

ta noin 30 – 70 euroa/kW riippuen aluksen moottoreiden konetehosta. Kilowattikohtaiset kustannukset laskevat, kun konetehto kasvaa. Esimerkiksi 60 000 kilowatin (kW) koneteholla kustannukset ovat noin 30 euroa kilowattia kohden. Käytettäessä korkearikkistä raskasta polttoöljyä yhdessä rikkipesurin kanssa kustannukset ovat noin viisi prosenttia korkeammat, koska pakokaasujen korkea rikkipitoisuus heikentää jonkin verran katalyysaattorin toimintaa ja katalyyttien lukumäärää on kasvatettava. Lisäksi laitteen toiminta on varmistettava noen poistopuhalluslaitteistolla. Suunnittelu-, laite- ja asennuskustannusten lisäksi laitteiston vaatimasta ureasta aiheutuu noin 4,5 – 9,0 euron käyttökustannukset megawattituntia kohden (MWh).

Katalyysaattoreiden asentamis- ja käyttökustannukset uusien alusten osalta riippuvat aluksen konetehosta, joka puolestaan riippuu aluksen koosta ja aluksen tyypistä. Laitteiston asentaminen pieneen öljysäiliöalukseen maksaa noin 200 000 euroa ja vuotuiset käyttökustannukset ovat noin 100 000 euroa. Suuren öljysäiliöaluksen osalta investointikustannukset olisivat noin 800 000 euroa ja vuotuiset käyttökustannukset noin 400 000 euroa. SCR-laitteiden asentaminen pieneen matkustaja-autolauttaan maksaisi noin 700 000 euroa vuotuisten käyttökustannusten ollessa noin 350 000 euroa. Suureen matkustaja-autolauttaan asennetut laitteet maksaisivat noin 1 300 000 euroa vuotuisten käyttökustannusten ollessa noin 800 000 euroa.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole välittömiä organisaatio- tai henkilövaikutuksia, koska Liikenteen turvallisuusvirasto hoitaa vastaavia, MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen perustuvia viranomaistehtäviä jo nyt.

Ympäristö- ja terveysvaikutukset

Itämeren vakavin ongelma on liiallisten typpi- ja fosforipäästöjen aiheuttama rehevöityminen, jonka näkyvin seuraus on runsaat leväkukinnot. HELCOMin teettämän selvityksen mukaan ilman kautta Itämereen tulevasta typpikuormituksesta merenkulun osuuden on arvioitu olevan 5 prosenttia. Itämeren

kokonaistyyppikuormituksesta merenkulun osuus on noin 1,25 prosenttia, mutta sen odotetaan kasvavan tulevaisuudessa lisääntyvän laivaliikenteen myötä. Mereen kohdistuva rasite on paikallisesti tätä huomattavasti suurempi, koska laivat käyttävät pääsääntöisesti samoja reittejä.

Laivaliikenteen noin 5 prosentin suuruudesta vuosittaiskasvusta johtuen ainoastaan uusien tyyppien oksidipäästörajoitusten III tasoa vastaava 80 prosentin vähennys alusten aiheuttamien tyyppien oksidipäästöjen nykytasosta olisi riittävä, jotta merenkulun aiheuttamat tyyppien oksidipäästöt saadaan laskemaan Itämerellä vuoteen 2030 mennessä. Selvitysten mukaan alusliikenteen typpikuormituksen vähentämisellä on tärkeä rooli Itämeren tilan parantamisessa ja rehevöitymisen torjunnassa.

Alusliikenteen typpipäästöjen vaikutukset eivät rajoitu ainoastaan meriympäristöön, vaan päästöt voivat levitä satoja kilometrejä ja muuntua matkalla, minkä vuoksi ne aiheuttavat maaperän, metsien ja vesistöjen happamoitumista, rehevöitymistä sekä luonnon monimuotoisuuden heikkenemistä myös manneralueella. Tyyppien oksidipäästöillä on myös haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle.

HELCOMissa on valmisteltu IMOlle tehtävää hakemusta, jolla Itämeri nimettäisiin tyyppien oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Toistaiseksi ei ole päätöstä hakemuksen toimittamisen ajankohdasta.

4.2 Pohjois-Amerikan merialueen ja Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaisiksi tyyppien ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi

Taloudelliset vaikutukset

Pohjois-Amerikan merialue, joka kattaa Yhdysvaltain ja Kanadan merialueet 200 merimailiin rannikosta on nimetty MARPOL 73/78 – yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan VI liitteen mukaiseksi tyyppien ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi päätöslauselmalla MEPC.190(60). Päätöslauselmalla

MEPC.202(62) nimetään lisäksi Yhdysvaltain Karibianmeri MARPOL 73/78 – yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan VI liitteen mukaiseksi tyyppiä ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi sekä jätetään erään Pohjois-Amerikan ja Karibianmeren valvonta-alueilla purjehtivat alukset näillä alueilla sovellettavien tiukempien päästörajajoitusten soveltamisalan ulkopuolelle 1 päivään tammikuuta 2020 asti.

Uusien tyyppiä ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeäminen lisää matalarikkisen polttoaineen sekä rikkipesureiden, katalysaattoreiden ja muiden teknisten ratkaisujen kysyntää, koska yhä useampien alusten on täytettävä valvonta-alueilla noudatettavat tiukemmat päästörajat. Kysynnän kasvaminen voi lisätä ja monipuolistaa matalarikkisen polttoaineen ja erilaisten teknisten ratkaisujen tarjontaa ja laskea hintoja myös Euroopassa.

Suomalaisten alusten osalta määräykset koskevat vain niitä aluksia, jotka purjehtivat mainitulla valvonta-alueella.

Muutoksilla voi olla myönteisiä vaikutuksia suomalaisille laitetoimittajille, jotka valmistavat rikkipesureita ja katalysaattoreita sekä nesteytettyä maakaasua käyttäviä laivamoottoreita.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole organisaatio- tai henkilövaikutuksia, koska muutokset koskevat pääasiassa muita kuin Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, eikä Liikenteen turvallisuusvirastolle siten aiheudu määräysten toimeenpanosta tai valvonnasta lisätyötä.

Ympäristö- ja terveysvaikutukset

Pohjois-Amerikan merialueen ja Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti tyyppiä ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi aiheuttaa myönteisiä ympäristö- ja terveysvaikutuksia mainituilla valvonta-alueilla ja niiden läheisyydessä. Suomeen muutoksilla ei ole vaikutusta.

4.3 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen

Taloudelliset vaikutukset

Päätöslauselmalla MEPC.203(62) lisätään MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen uusien alusten energiatehokkuutta koskevat EEDI-säännöt (Energy Efficiency Design Index). Säännöt vaikuttavat uusien alusten rakentamistapaan, ja koska tulevaisuudessa rakennettavien alusten energiatehokkuuden halutaan parantuvan jatkuvasti, energiatehokkuutta koskevat vaatimukset kiristyvät vaiheittain vuodesta 2013 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 aleneviin 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 jäänmurta- ja 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.

Jotta uudet alukset voisivat tulevaisuudessa täyttää sekä energiatehokkuutta koskevien EEDI-sääntöjen vaatimukset että jääluokkasääntöihin perustuvat konetehovaatimukset, EEDI-sääntöihin on Suomen aloitteesta sisällytetty jäävahvistettuja aluksia varten erityiset korjauskertoimet eli niin sanotut jääluokkakorjauskertoimet. EEDIn laskentaa koskevissa määräyksissä näitä korjauskertoimia on kahdenlaisia: aluksen konetehoa korjaava kerroin ja aluksen kapasiteettia korjaava kerroin. Konetehokorjauskertoimen ansiosta uusiin jäävahvistettuihin aluksiin on jatkossakin mahdollista asentaa enemmän konetehoa kuin vastaavan kokoiisiin pelkästään avovesikäyttöön suunniteltuihin aluksiin. Kapasiteettikorjauskerroin huomioi puolestaan jäävahvistettujen alusten avovesilaivoja suuremman rungon painon, joka johtuu alusten jäävahvistuksista. Jäävahvistettujen alusten rungon muoto saattaa myös olla sellainen, että alusten kuljetuskapasiteetti on pienempi kuin vastaavan kokoisilla avovesilaivoilla.

Selvityksen 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. Nesteytetyn maakaasun käytöstä aiheutuu noin 20 prosenttia vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin tavallisen polttoöljyn käytöstä.

Lisäksi on syytä huomioida, että nykyisin aluksissa on usein enemmän konetehoa kuin mitä jääluokkasäännöt edellyttävät. Tämä ylimääräinen koneteho on tehnyt joistakin aluksista erittäin jäissäkulkukykyisiä. EEDI-sääntöjen myötä tätä ylimääräistä konetehoa voidaan joutua rajoittamaan, mikä voi vaikuttaa haitallisesti alusten jäissäkulkukykyyn, vaikka ne edelleen täyttäisivätkin jääluokka-

sääntöjen vähimmäiskonetehovaatimukset. Tästä voi seurata, että tulevaisuudessa uudet alukset voivat tarvita nykyistä enemmän jäänmurtajien avustusta, mikä voi johtaa tarpeeseen lisätä Suomen jäänmurtajien lukumäärää. Jäänmurtokapasiteetin tarpeeseen vaikuttavat toisaalta myös tulevat jääolosuhteet talvisin sekä palvelutasolle asetettavat tavoitteet.

Suomalais-ruotsalaisten jääluokkasääntöjen osalta voidaan lisäksi todeta, että niiden muuttaminen tulevaisuudessa on mahdollista, jos EEDI-sääntöjen ja jääluokkasääntöihin perustuvan vähimmäiskonetehovaatimuksen yhteensovittaminen osoittautuu liian haasteelliseksi erityisesti korkeimpien jääluokkien kohdalla. Näin joudutaan mahdollisesti tekemään ainakin hitaiden alusten (nopeus keskimäärin alle 15 solmua), kuten säiliöalusten, irtolastialusten ja kappaletavaraalusten osalta. Nopeiden alusten (nopeus yli 15 solmua), kuten konttilaivojen, osalta EEDI-sääntöjen vaatimukset voidaan todennäköisesti täyttää ilman, että konetehotasoja joudutaan alentamaan jääluokkasääntöjen vähimmäiskonetehotasoja 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 toisaalta alentavat aluksen käyttökustannuksia, koska alus kuluttaa niiden ansiosta vähemmän polttoainetta. EEDI-sääntöjen vaikutuksista alusten käyttökustannuksiin voidaankin yleisesti todeta, että alusten energiatehokkuuden parantaminen pienentää alusten opeointikustannuksia polttoainekulujen alenemisen vuoksi.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole välittömiä organisaatio- tai henkilövaikutuksia.

Ympäristövaikutukset

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n sihteeristö on teettänyt selvityksen 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 nykyisestä noin 900 miljoonan hiilidioksiditonniin tasosta noin 2500 miljoonaan 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.

5 Asian valmistelu

Päätöslauselmat on hyväksytty IMO:n MEPC-komitean kokouksissa Lontoossa. Ennen hyväksymistä niitä on valmisteltu useiden vuosien ajan IMO:n alakomiteoissa ja erilaisissa työryhmissä ja kirjeenvaihtotyöryhmissä. MEPC-komitean kokouksiin ja alakomiteakokouksiin on osallistunut Suomesta viranomaisten ja elinkeinon sidosryhmien edustajia. Merenkulun keskeiset sidosryhmät ovat myös osallistuneet kokousten kansalliseen valmisteluun. Rikkisääntelyn osalta on lisäksi järjestetty useita keskustelutilaisuuksia, joissa on ollut laaja viranomaisten ja sidosryhmien edustus.

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esityksestä on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: valtiovarainministeriö, oikeusministeriö, ulkoasiainministeriö, sisäministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, rajavart-

tiolaitoksen esikunta, Suomen ympäristökeskus, Tulli, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Merimieseläkekassa, Merimiespalvelutoimisto, Metsäteollisuus ry, Natur och Miljö r.f., Satamaoperaattorit ry, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto, Suomen Konepäällystöliitto, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Laivanpäällystöliitto, Suomen Luonnonsuojeluliitto, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot ry, Suomen Yrittäjät ry, Teknolוגiateollisuus ry, WWF Suomi ja Öljyalan Keskusliitto.

Lausunnon esityksestä antoivat seuraavat tahot: ulkoasiainministeriö, oikeusministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenteen turvallisuusvirasto, rajavartiolaitos, Suomen ympäristökeskus, Tulli, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Meriteollisuus ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen Satamaliitto, Suomen varustamot, Teknolוגiateollisuus ry ja WWF Suomen rahasto.

Lausunnonantajat pitivät yleisesti hallituksen esityksen antamista tarpeellisena ottaen erityisesti huomioon, että esityksellä pantaisiin täytäntöön EU:n rikkidirektiivin muutos, eikä Suomella siten ole enää kansallista liikumavaraa meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevien vaatimusten osalta.

Oikeusministeriö esitti harkittavaksi, ettei esitykseen sisällytetä uutta rangaistussäännöstä sellaisia tilanteita varten, joissa polttoaineen toimittaja myy alukselle polttoainetta, jonka ominaisuudet eivät vastaa polttoaineen luovutustodistuksessa annettuja tietoja. Ministeriön mukaan nykyiset rikosoikeudelliset säännökset kattavat kuvatun tilanteen. Jos uusi kriminalisointi sisällytetään esitykseen, perusteluja pitäisi täydentää ja säännöksen muotoilua täsmentää. Ministeriön lausunnon johdosta kyseinen rangaistussäännös poistettiin ehdotuksesta.

Puolustusministeriö ja rajavartiolaitos pitivät tärkeänä, että niiden aluksia koskevat poikkeussäännökset esitetään säilytettäväksi ennallaan. Valtiovarainministeriö ja Tulli esittivät Tullin nimen korjausta esityksen pe-

rusteluissa ja lakiehdotuksessa. Lausuntojen johdosta Tullin nimi esitetään korjattavaksi kaikissa merenkulun ympäristönsuojelulain pykälissä, joissa se on mainittu.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus kiinnittää erityistä huomiota tehokkaan valvonnan ja seuraamusjärjestelmän merkitykseen merenkulun toimijoiden tasavertaisten kilpailunedellytysten turvaamiseksi Itämeren alueella ja esittää hallinnollisen sakon käyttöön ottoa koskevan selvityksen tekemistä.

Liikenteen turvallisuusviraston mukaan rikkidirektiivin mukaisia meriliikenteen polttoaineisiin liittyviä raportointivelvoitteita ei tulisi siirtää viraston hoidettavaksi, vaan ne tulisi nykykäytännön mukaan säilyttää ympäristöministeriöllä, joka huolehtii myös maapuolen polttoaineita koskevasta raportoinnista.

Liikenteen turvallisuusvirasto esitti lisäksi, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutettaisiin siten, että viraston olisi mahdollista jatkossa valtuuttaa hyväksytyt luokitulaitokset myöntämään merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla annettavat todistuskirjat suomalaisille aluksille viraston puolesta. Perusteluna virasto esittää, että luokitulaitokset suorittavat jo nykyisin kansainvälisessä liikenteessä olevien alusten katsastukset. Lisäksi laivanisännän ja hyväksytyt luokitulaitoksen käytännön toiminta helpottuisi ja viraston työtaakka kevenisi. Puheena olevia muutoksia ei ole katsottu mahdolliseksi sisällyttää tähän ehdotukseen, koska ne olisivat vaatineet lisäselvityksiä muun muassa edellytyksistä siirtää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä yksityisille toimijoille ja oikaisumenettelyyn ja muutoksenhakuun liittyvistä kysymyksistä. Merenkulun ympäristönsuojelulaki tultaneen avaamaan lähivuosiina uudestaan, jolloin asia voidaan ottaa uudelleen selvitettäväksi.

Elinkeinon sidosryhmät esittivät huolensa ns. SECA-alueilla vuoden 2015 alussa voimaantulevan 0,1 prosentin rikkipitoisuusrajan kustannusvaikutuksista ja pitivät tärkeänä, että globaalilla tasolla siirrytään 0,5 prosentin polttoaineen käyttöön vuonna 2020 eikä vasta vuonna 2025. Uusien rikkipitoisuusrajojen noudattamisen tehokasta valvontaa ja riittävän vakavien seuraamusten sääntämistä pidettiin erittäin tärkeänä niin alusten

kuin polttoaineen toimittajien osalta. Lisäksi ehdotettiin öljypäästömaksua vastaavan hallinnollisen seuraamuksen käyttöönottoa.

Uusien alusten energiatehokkuutta koskevien vaatimusten osalta elinkeinon sidosryhmät esittivät huolensa siitä, että vaatimukset voivat heikentää alusten jäissäkulkukykyyä ja lisätä jäänmurtoavustuksen tarvetta. Lisäksi katsottiin, että kireimmän tason vaatimukset saattavat vähentää laivojen polttoainevaihtoehtoja, minkä kustannusseurauksia on vaikea ennakoida energiamarkkinoilla.

Suomen ympäristökeskus ja kansalaisjärjestöt (Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomen rahasto) kannattivat uusien ympäristömääräysten täytäntöönpanoa ja korostivat uusien päästörajoitusten myönteisiä vaikutuksia ihmisten terveydelle ja ympäristölle.

6 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuoiljyn rikkipitoisuudesta (689/2006) annettua valtioneuvoston asetusta muutetaan erikseen siten, että siitä poistetaan meriliikenteen polttoaineita koskevat säännökset. Ympäristöministeriö valmistelee asetuksen muutosta. Meriliikenteen polttoaineista säädettäisiin jatkossa vain merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta.

Kun MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset on hyväksytty ja saatettu Suomen osalta voimaan, tasavallan presidentin hyväksyttäväksi on tarkoitus saattaa IMon MEPC-komitean 58. kokouksessa Lontoossa 10 päivänä lokakuuta 2008 päätöslauselmalla MEPC.177(58) hyväksytty tyypin oksidien tekninen säännöstö, joka sisältää tarkemmat, tekniset säännöt uusien tyypin oksideja koskevien määräysten soveltamisesta, sekä eräitä VI liitteeseen ja mainittuun säännöstöön myöhemmin tehtyjä muita teknisiä muutoksia. Mainittu säännöstö ja liitteeseen ja säännöstöön tehdyt muutokset eivät sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, eikä niille siten ole tarpeen hankkia eduskunnan suostumusta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön**1.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus**

Päätöslauselmalla MEPC.176(58) on toteutettu MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus. Liite sisältää määräykset alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi. Liitettä on kokonaisuudistuksen jälkeen muutettu jäljempänä esiteltävillä päätöslauselmilla MEPC.190(60), MEPC.202(62) ja MEPC.203(62).

Kansallisessa lainsäädännössä näitä päästöjä koskevat säännökset sisältyvät merenkulun ympäristönsuojelulain 7 lukuun. Liitteen kokonaisuudistuksen johdosta lakia on tarpeen muuttaa myöhemmin esitettävällä tavalla.

Liitettä on myös muutettu IMO:n huhtikuun 4 päivänä 2014 hyväksymällä päätöslauselmalla MEPC.251(66). Päätöslauselma sisältää muun muassa määräyksiä NECA-alueiden typenoksidipäästöjä koskevien sääntöjen voimaantulosta sekä eräitä muutoksia ja lisäyksiä alusten energiatehokkuussääntöihin. Nämä muutokset tulevat voimaan hiljaisen hyväksymismenettelyn perusteella 1 päivänä syyskuuta 2015 ja ne on tarkoitettu tuoda erikseen eduskunnan käsittelyyn vuonna 2015.

I luku. Yleistä

1 sääntö. Soveltaminen. Liitteen sääntöjä sovelletaan pääsääntöisesti kaikkiin aluksiin. Liitteen 3, 5, 6, 13, 15 ja 18 säännöt sisältävät kuitenkin soveltamisalan rajoituksia. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMOn MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

2 sääntö. Määritelmät. Sääntö sisältää liitteessä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMOn MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

3 sääntö. Poikkeukset ja vapautukset.

Yleistä. Säännön 1 kappale sisältää tavanomaisen poikkeusmääräyksen, jonka mukaan

liitteen sääntöjä ei sovelleta päästöön, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä. Sääntöjä ei myöskään sovelleta päästöön, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, jos päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin eikä aluksen omistaja tai päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi. Säännöksen muotoilu vastaa nykyisin voimassaolevaa sopimustekstiä.

Kokeilut alusten aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi ja päästöjen valvontateknologian tutkimus.

Uudistuksessa poikkeuksiin ja vapautuksiin lisättiin maininta sopimuspuolen hallinnon mahdollisuudesta myöntää aluksille vapautuksia, joiden tarkoituksena on mahdollistaa erilaisten tutkimusten suorittaminen alusten päästöjen vähentämis- ja valvontatekniikoiden ja moottorien suunnitteluohjelmien kehittämiseksi. Vapautukset voidaan tarvittaessa myöntää yhteistyössä muiden hallintojen kanssa. Vapautuksen myöntämisedellytykset ja sallittu kestoaika on määritelty säännössä.

Merenpohjan kivennäisvaroihin liittyvästä toiminnasta johtuvat päästöt. Liitteen uudistuksessa poikkeuksiin ja vapautuksiin lisättiin viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohtaan, jonka mukaisesti VI liitteen määräyksiä ei sovelleta merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisesta ja hyödyntämisestä sekä siihen liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta jalostamisesta välittömästi johtuviin päästöihin. Säännössä on annettu esimerkkiluettelo liitteen soveltamisalan ulkopuolelle jäävistä päästöistä. Lisäksi määrätään, että liitteen 18 säännössä määriteltyjä vaatimuksia polttoöljyn laadusta ei sovelleta työmaalla tuotettaviin hiilivetyihin, joita käytetään myöhemmin työmaalla polttoaineena, jos sopimuspuolen hallinto on hyväksynyt tämän.

4 sääntö. Samanarvoisuudet. Sopimuspuolen hallinto voi sallia, että alukseen asennetaan laite, materiaali, väline tai koje tai että aluksella käytetään muuta vaihtoehtoista me-

nettelyä, polttoainetta tai noudattamismenetelmää, joka poikkeaa siitä, mitä liitteen määräyksissä on vaadittu. Edellytyksenä tällaisen vaihtoehtoisen laitteen, materiaalin, välineen tai kojeen asentamiselle sekä vaihtoehtoisen menettelyn, polttoaineen ja noudattamismenetelmän käyttämiselle on, että se on päästöjen vähentämisen kannalta vähintään yhtä tehokas kuin mitä liitteen määräyksissä on vaadittu. Sopimuspuolen hallinnon tulee toimittaa samanarvoisuuksista yksityiskohtaiset tiedot IMOlle, joka tiedottaa niistä muille sopimuspuolille.

Samanarvoisuuksia koskeva sääntö vastaa sisällöltään pääosin voimassaolevaa sopimustekstiä. Säännön loppuun on lisätty kaksi uutta kappaletta, joista 3 kappale sisältää viittauksen IMOssa laadittuun samanarvoisuuksia koskevaan ohjeistoon ja 4 kappale sopimuspuolen hallinnolle osoitetun kehotuksen toimintaan, joka ei vaaranna ympäristöä, terveyttä, omaisuutta tai luonnonvaroja. Suomessa samanarvoisuuksien myöntämisestä ja niihin liittyvistä toimista vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

Samanarvoisuuksia koskevan säännön nojalla hallinto voi vähärikkisen polttoaineen käytön sijasta hyväksyä aluksella käytettäväksi niin sanotun rikkipesurin, joka vähentää pakokaasujen rikkioksidipitoisuuden määräysten mukaiselle tasolle. Rikkipesurin hyväksyntää varten IMOssa on kehitetty erilliset ohjeet, jotka on hyväksytty päätöslauselmalla MEPC.184(59) (Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems).

II luku. **Katsastukset, todistukset ja valvonta**

Kokonaisuudistuksessa liitteen 2 luvun sääntöihin ei ole tehty asiallisia muutoksia. Katsastuksia ja todistuskirjan antamista ja hyväksymistä koskevat säännöt on uudistettu muutoksilla, jotka hyväksyttiin vuonna 2005 pidetyssä IMO:n MEPC-komitean 53. istunnossa päätöslauselmalla MEPC.132(53). Muutokset on saatettu Suomessa voimaan lailla (SopS 44 – 45/2008). Kokonaisuudistuksessa ei ole myöskään tehty asiallisia muutoksia sääntöihin, jotka koskevat satamavaltion virkamiesten tarkastusoikeutta,

rikkomusten havaitsemista ja täytäntöönpanon valvontaa.

5 sääntö. *Katsastukset.* Sääntö sisältää määräykset perus-, uusinta-, väli-, vuosi- ja lisäkatsastuksista, jotka on toimitettava alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä jokaiselle kiinteälle tai kelluvalle porauslautalle tai muulle alustalle. Suomen kansallisessa lainsäädännössä katsastuksista säädetään alusturvallisuuslaissa. Lain 53 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä katsastusten suorittamisesta. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

6 sääntö. *Todistuskirjan antaminen ja hyväksyminen.* Sääntö sisältää tekniset määräykset kansainvälisestä ilmansuojelutodistuskirjasta, joka annetaan säännössä mainituille aluksille perus- tai uusintakatsastuksen jälkeen. Suomen kansallisessa lainsäädännössä ilmansuojelutodistuskirjasta eli niin sanotusta IAPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä. Lisäksi erilaisten todistuskirjojen antamisesta säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisista todistuskirjoista. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

7 sääntö. *Toisen sopimuspuolen antama todistuskirja.* Säännön otsikon sanamuotoa on muutettu, mutta muilta osin sääntö vastaa voimassaolevaa sääntöä. Säännön mukaan sopimuspuoli voi aluksen lippuvaltion hallinnon pyynnöstä antaa todistuskirjan tämän hallinnon lipun alla purjehtivalle alukselle. Suomen kansallisessa lainsäädännössä asiasta säädetään alusturvallisuuslain 37 §:ssä ja merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

8 sääntö. *Todistuskirjan kaava.* Säännön mukaan todistuskirjan pitää olla liitteen I kaavan mukainen ja vähintään englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos todistuskirjassa on käytetty myös myöntäjävaltion virallista

kieltä, sen kielinen versio on etusijalla mahdollisissa tulkintatilanteissa. Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 15 §:n mukaan IAPP-todistuskirjasta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

9 sääntö. *Todistuskirjan voimassaoloaika ja pätevyys.* Sääntö sisältää yksityiskohtaiset määräykset IAPP-todistuskirjan voimassaolosta ja pätevyydestä eri tilanteissa. Kansallisessa lainsäädännössä asiasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

10 sääntö. *Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta.* Säännössä määrätään satamavaltion viranomaisten oikeudesta tarkastaa, että alus täyttää liitteen mukaiset toiminnalliset vaatimukset. Sekä 10 että 11 säännön soveltamisessa tulee ottaa huomioon alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvontaa koskeva kansainvälinen oikeus, millä viitataan erityisesti YK:n merioikeusyleissopimukseen (SopS 49–50/1996). Suomessa 10 ja 11 säännön sisältämien määräysten mukaiset toimenpiteet voidaan toteuttaa alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain, merenkulun ympäristönsuojelulain 12 ja 13 luvun sekä ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annetun valtioneuvoston asetuksen säännösten nojalla. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmalla MEPC.203(62), jonka sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

11 sääntö. *Rikkomusten havaitseminen ja täytäntöönpanon valvonta.* Säännössä määrätään liitteen vastaisten päästöjen selvittämisestä ja rikkomusten aiheuttamista sopimusvaltioiden toimenpiteistä.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä yleissäännökset ulkomaisille aluksille suoritettavista satamavaltiotarkastuksista sisältyvät alusturvallisuuden valvontaan annettuun lakiin ja ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annettuun valtioneuvoston asetukseen. Suomen lipun alla purjehtivien alusten

katsastuksista ja aluksia koskevista yleisistä turvallisuusvaatimuksista säädetään puolestaan alusturvallisuuslaissa. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvia päästöjä valvovista viranomaisista säädetään lain 12 luvun 1 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi. Näiden viranomaisten valvontatehtävistä on säädetty tarkemmin lain 12 luvun 2 – 8 §:ssä. Alusten ilmaan menevien päästöjen osalta keskeisiä viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka vastuulla on erityisesti suomalaisten alusten katsastukset ja todistuskirjojen myöntäminen sekä ulkomaisten alusten satamavaltiotarkastukset, sekä Tulli, joka valvoo Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien säännösten noudattamista. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädetään tarkastuksista, joita aluksilla on mahdollista suorittaa tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi. Näiden tarkastusten suorittamiseen toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, rajavartiolaitos ja poliisi.

Alusten käyttämän polttoaineen rikkipitoisuutta valvotaan alusten satamatarkastusten yhteydessä. Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastajat tekevät jatkuvasti turvallisuus- ja ympäristönsuojelumääräyksiin liittyviä tarkastuksia Suomen satamiin saapuville aluksille. Vuosittain tällaisia tarkastuksia tehdään noin 300 kappaletta ulkomaalaisille aluksille. Aluskäyntejä on vuosittain noin 44 000. Tarkastukset kohdistetaan riskiperusteisesti yhteisen EU-järjestelmän (THETIS) avulla. Alusten riskiluokitukseen vaikuttavat useat tekijät, joita ovat muun muassa aluksen aikaisempien tarkastusten historia, aluksen lipuvaltio, aluksen katsastanut luokituslaitos ja varustamon muiden alusten tarkastushistoria.

Aluksilla käytettävän polttoaineen rikkipitoisuutta valvotaan tarkastamalla aluksilla olevat polttoaineen luovutustodistukset, jotka polttoaineen toimittaja on velvoitettu antamaan alukselle polttoainetoimituksen yhteydessä. Polttoainetoimituksen yhteydessä alukselle luovutetaan myös kyseistä polttoaineerää koskeva polttoainenäyte. Liikenteen

turvallisuusviraston tarkastajat toimittavat vuosittain noin 20 aluksen polttoainenäytteet tullilaboratorioon tarkastettavaksi polttoaineen rikkipitoisuuden mittaamista varten. Samalla toimitetaan tullilaboratorioon myös aluksen polttoainejärjestelmästä otettu polttoainenäyte sen varmistamiseksi, että alus on käyttänyt säädökset täyttävää polttoainetta. Polttoainenäyte otetaan aina, kun on syytä epäillä väärinkäytöstä.

Suomi toimii osana laajempaa satamavalvontaverkostoa, johon kuuluvat muun muassa EU:n jäsenvaltiot, Venäjä, Norja ja Kanada (niin sanottu Pariisin yhteisymmärryspöytäkirja ParisMoU). Verkoston toimintaan osallistuvat maat ovat sitoutuneet yhdenmukaiseen valvontaan. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää jatkuvasti yhteyttä muiden maiden viranomaisiin ja valmistautuu tiukentuvien rikkipitoisuusmääräysten voimaantuloon vuoden 2015 alusta.

HELCOMin ministerikokouksessa loka-kuussa 2013 sovittiin myös tehostetusta yhteistyöstä Itämeren maiden kesken valvontakysymyksissä. Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ilmatieteen laitos tekevät aktiivista yhteistyötä muiden maiden viranomaisten ja tutkimuslaitosten kanssa sen selvittämiseksi, voitaisiinko tulevaisuudessa rikkimääräysten valvontaa toteuttaa esimerkiksi satelliittien tai lentokoneeseen tai maa-asemiin asennettavien laitteiden keräämien päästötietojen perusteella. Myös muita innovaatioita on kehitteillä, kuten aluksen savupiippuun asennettava anturi, joka kirjaisi sähköiseen laivapäiväkirjaan tiedot savukaasusta.

Jäljempänä merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa esitetyllä tavalla rajavartiolaitoksen ja poliisin merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun mukaiset tehtävät tullaan selkeyttämään niin, että nämä tahot osallistuvat myös aluksista ilmaan menevien päästöjen ja aluksissa käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvontaan.

III luku. Alusten päästöjen valvontaa koskevat vaatimukset

12 sääntö. *Otsonikerrosta heikentävät aineet.* Säännössä kielletään kaikki tahalliset

otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt aluksilta. Uudistuksen yhteydessä 12 säännön 1 kappaleeseen on lisätty määräys, jonka mukaan sääntöä ei kuitenkaan sovelleta pysyvästi suljettuihin varusteisiin, kuten jääkaappeihin ja pakastimiin, joissa ei ole kylmäaineen täyttöliitäntää tai otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä irrotettavissa olevia osia. Kielto ei myöskään sovellu päästöihin, jotka ovat syntyneet liitteen 3 säännön 1 kappaleessa mainituissa poikkeustilanteissa.

Säännössä kielletään myös otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävien uusien laitteiden asentaminen aluksiin lukuun ottamatta HCFC-yhdisteitä, joille on asetettu siirtymäaika vuoden 2020 alkuun saakka. Säännön sanamuotoa on uudistuksen yhteydessä selkeytetty, mutta asiallisia muutoksia siihen ei ole tehty. Säännössä mainitut aineet ja niitä sisältävät laitteet on toimitettava asianmukaisiin vastaanottolaitteisiin, kun niitä poistetaan aluksista.

Sääntöön on lisätty määräykset bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 olevia aluksia koskevasta velvollisuudesta pitää luetteloa otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävistä varusteista sekä päiväkirjaa näille varusteille suoritettavista huolto-, korjaus- ja tyhjennys-toimenpiteistä sekä mahdollisista päästöistä. Päiväkirja voidaan sisällyttää lokikirjaan tai hallinnon hyväksymään sähköiseen tallennusjärjestelmään.

Otsonikerrosta heikentävistä aineista on voimassa Euroopan parlamentin ja neuvoston 16 päivänä syyskuuta 2009 antama asetus (EY) N:o 1005/2009. Sääntö kuuluu siten unionin toimivaltaan. Kansallisessa lainsäädännössä otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista säädetään ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä, erityisesti otsonikerrosta heikentävistä aineista annetussa valtioneuvoston päätöksessä (262/1998) ja otsonikerrosta heikentäviä aineita ja eräitä fluorattuja kasvihuonekaasuja sisältävien laitteiden huollosta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (452/2009). HCFC-yhdisteiden osalta EU:n asetus ja Suomen kansallinen lainsäädäntö ovat MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistetun VI liitteen 12 säännön määräyksiä

tiukempia, ja nykyinen sääntelytaso on tarkoitus säilyttää huolimatta uudistetun VI liitteen määräyksistä.

13 sääntö. *Typen oksidit (NOx).* Sääntö sisältää määräykset alusten dieselmootoreiden typen oksidipäästöjen vähentämiseksi. Sääntössä on omaksuttu kolmitasoinen päästöjen rajoitusjärjestelmä, jonka mukaan alusten typen oksidipäästöjä rajoitetaan vaiheittain. Kaikkien kolmen eri tason mukaiset päästörajat on porrastettu moottorin kierrosluvun mukaan. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmilla MEPC.190(60) ja MEPC.202(62), joiden sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

Soveltaminen. Sääntöä sovelletaan meridieselmootoreihin, joiden lähtöteho on yli 130 kW. Sääntöä ei sovelleta yksinomaan hätätilanteissa käytettäviin meridieselmootoreihin eikä tietyin edellytyksin ainoastaan lippuvaltion aluevesillä liikennöivään alukseen.

Merkittävä muutos. Kappaleessa on määriteltä, mitä tarkoitetaan käsitteellä merkittävä muutos. Kappaleen tarkoituksena on taata päästörajajen soveltuminen silloin, kun moottori korvataan uudella moottorilla tai sen lisäksi asennetaan toinen moottori, kun moottoriin tehdään vuonna 2008 tarkistetuissa typen oksidien teknisessä säännöstössä määriteltä olennainen muutos, jonka vuoksi moottorin päästöt saattavat ylittää sallitun päästörajan, tai kun moottorin teho kasvaa yli kymmenellä prosentilla.

I taso. Rajoitusjärjestelmän I tasoa sovelletaan aluksiin, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen mutta kuitenkin ennen 1 päivää tammikuuta 2011.

II taso. Rajoitusjärjestelmän II tasoa sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2011 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin, ja se vastaa noin 20 prosentin vähennystä I tason päästörajasta. II tason mukaiset päästörajat on tarkoitus toteuttaa moottoriteknisin keinoin ilman moottorin ulkopuolisten puhdistuslaitteiden, kuten katalysaattorin tai muun vastaavan teknisen ratkaisun käyttöä.

III taso. Rajoitusjärjestelmän III tasoa sovelletaan vuonna 2008 uudistetun liitteen mukaan aluksiin, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen, ja se vastaa noin 80 prosentin vähennystä I tason

päästörajoista. III tason päästörajat ovat voimassa ainoastaan 13 säännön 6 kappaleen mukaisesti nimetyillä päästöjen valvonta-alueilla, ja niiden saavuttamiseksi tarvitaan katalysaattoria tai muuta teknistä ratkaisua. IMO:n MEPC-komitea päätti 66. kokouksessaan huhtikuussa 2014 muuttaa tätä voimaantuloa koskevaa sääntöä päätöslauselmalla MEPC.251(66). Uusien säännösten mukaan III-tason rajoitukset tulevat voimaan nykyisillä valvonta-alueilla vuonna 2016. Sääntökset koskevat aluksia, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 jälkeen. Sääntöjen voimaantulo tulevaisuudessa perustettavilla NECA-alueilla määräytyy sen mukaan, miten siitä päätetään IMO:ssa kyseessä olevan alueen perustamisen yhteydessä.

Rajoitusjärjestelmän III tason vaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle jäävät alle 24 metriä pitkät huviveneet. Poikkeuksia III tason päästörajoituksista voidaan myöntää myös muille aluksille, jos alukselle asennettujen dieselmootoreiden yhteisteho on alle 750 kW ja jos aluksen on mahdotonta täyttää päästövaatimuksia sen rakenteeseen liittyvien rajoitusten takia.

Päästöjen valvonta-alue. Kohdan mukaan päästöjen valvonta-alueella voidaan tarkoitaa merialuetta tai satama-aluetta, jonka IMO on nimennyt VI liitteen III lisäyksessä esitettyjen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti alueeksi, jolla sovelletaan 13 säännössä määritellyn III tason mukaisia normaalia tiukempia typen oksidipäästöjen rajoituksia.

Nykyisin säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat Pohjois-Amerikan merialue ja Yhdysvaltain Karibianmeri. Yhdysvaltojen ja Kanadan yhteisesitys valtioiden rannikkovesien nimeämisestä typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi hyväksyttiin IMO:n MEPC-komitean 60. kokouksessa Lontoossa maaliskuussa 2010. MEPC-komitean Lontoossa heinäkuussa 2011 pidetyssä 62. kokouksessa hyväksyttiin puolestaan Yhdysvaltojen Karibianmeren alue typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.

Ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennetuille aluksille asennetut meridieselmootorit. Kappaleen mukaan 1 päivänä tammikuuta 1990 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennetuille

aluksille asennettuihin dieselmoottoreihin, joiden teho on vähintään 5000 kW ja joiden sylinteritilavuus on vähintään 90 litraa, sovelletaan I tason päästömääräyksiä, mikäli sopimuspuolen hallinto on antanut kyseistä moottoria varten hyväksytyä menetelmää koskevan todistuskirjan ja toimittanut siitä IMOlle ilmoituksen. Päästömääräyksiä sovelletaan viimeistään ensimmäiseen uusintakatsastukseen, joka tehdään vähintään 12 kuukauden kuluttua siitä, kun sopimuspuolen hallinto on toimittanut hyväksytyä menetelmää koskevan ilmoituksen IMOlle. Edellytyksenä I tason päästörajojen soveltamiselle on, että kyseistä moottoria varten on markkinoilla saatavissa tekninen päästöjen vähennyskeino tai -tapa. Päästörajoitusten noudattaminen ei kuitenkaan saa olla kohtuuttoman kallista, se ei saa vähentää moottorin tehoa yli yhdellä prosentilla, lisätä polttoaineen kulutusta yli kahdella prosentilla, eikä myöskään vaikuttaa haitallisesti moottorin kestävyteen tai luotettavuuteen. Hyväksytyyn menetelmän hinnan kohtuullisuuden laskemiseksi on kehitetty kaava, joka on liitetty sopimustekstiin. Aluksen kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan tehdään merkintä hyväksytyyn menetelmän käytöstä, moottoria koskevasta todistuskirjasta tai siitä, että hyväksytyä menetelmää ei vielä ole tai että sitä ei ole vielä markkinoilla saatavilla.

Meriliikenteessä vuosina 1990–1999 rakennettujen laivojen osuus typen oksidipäästöistä on verrattain suuri, joten MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ja uudistetun VI liitteen tavoitteiden toteutumisen kannalta päästörajoitusten soveltaminen myös vanhoihin moottoreihin on tarpeen. Tähän sisältyy kuitenkin tiettyjä ongelmia. Vanhojen moottoreiden typen oksidipäästöjen tasoista on saatavilla verrattain vähän tutkimustietoa. Eräiden arvioiden mukaan noin kahteenkymmeneen prosenttiin vanhoista moottoreista tulisi tehdä merkittäviä muutoksia, jotta ne saataisiin täyttämään I tason päästövaatimukset. Osa vanhojen moottoreiden valmistajista on lisäksi lopettanut toimintansa, joten moottoreiden saattaminen täyttämään I tason päästövaatimukset olisi todennäköisesti ainakin moottoriteknisin keinoin hankalaa. Sääntöön on tämän vuoksi kirjattu useita vanhoja moottoreita koskevia kohtuusperusteisia

poikkeuksia, joiden ansioista takautuvat määräykset voidaan myös kohtuudella panna täytäntöön vanhempien laivojen osalta.

Todistuskirjat. Kappaleen mukaan todistamiseen, testaukseen ja mittaukseen, jotka koskevat alusten sääntöjen mukaisuutta, sovelletaan vuonna 2008 tarkistettua typen oksidien teknistä säännöstöä. Kappaleessa kielletään estolaitteet ja irratiionaaliset päästönvalvontastrategiat, jotka vääristävät mittaus tulosta siten, että se ei vastaa aluksen tavanomaista toimintaa. Apuhallintalaitteiden käyttö on kuitenkin sallittua.

Uudelleentarkastelu. Kappaleessa veloitetaan IMO seuraamaan typen oksidipäästöjen III tason vaatimuksia koskevan teknisen kehityksen tilaa vuosina 2012 ja 2013 ja mukauttamaan tarvittaessa kohdassa mainittuja määräaikoja. IMO:n MEPC-komitea päätti 66. kokouksessaan tämän säännön pohjalta voimaantulosta edellä selostetun tavoin.

14 sääntö. Rikin oksidit (SO_x) ja hiukkaset. Säännön tarkoituksena on vähentää aluksista aiheutuvia rikin oksidipäästöjä asettamalla nykyistä tiukemmat rajat aluksilla käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudelle. Sääntö sisältää sekä aluksiin että polttoaineen toimitajiin kohdistuvia vaatimuksia. Määräyksillä pyritään vähentämään alusliikenteen rikkipäästöjen aiheuttamia terveys- ja ympäristöhaittoja. Polttoaineiden rikkipitoisuuden laskeessa myös vaarallisten pienhiukkasten määrä vähenee, mikä edistää rannikkoalueiden ympäristön puhtautta ja väestön terveyttä. Sääntöä on myöhemmin muutettu IMO:n MEPC-komitean päätöslauselmilla MEPC.190(60) ja MEPC.202(62), joiden sisältöä on selostettu tarkemmin jäljempänä.

Yleiset vaatimukset. Säännössä lasketaan polttoaineen maailmanlaajuista rikkipitoisuusrajaa 4,5 painoprosentista 3,5 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2012 lähtien ja edelleen 3,5 painoprosentista 0,5 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2020 lähtien. Polttoaineen toimittajan velvollisuus kirjata polttoöljyn rikkipitoisuus IMO:n laatiman ohjeiston mukaisesti on säilytetty VI liitteen uudistuksessa.

Vaatimukset päästöjen valvonta-alueilla. Säännössä mainituilla päästöjen valvonta-alueilla polttoaineiden sallittu rikkipitoisuusraja on säädetty normaalia alhaisemmaksi.

Uudistuksessa päästöjen valvonta-alueilla käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusrajaa lasketaan nykyisestä 1,5 painoprosentista 1,0 painoprosenttiin 1 päivästä heinäkuuta 2010 lähtien ja edelleen 1,0 painoprosentista 0,1 painoprosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2015 lähtien. Sääntö sisältää myös määräyksen polttoaineen vaihtamisesta silloin, kun alus saapuu päästöjen valvonta-alueelle tai poistuu sieltä. Sääntö sisältää päästöjen valvonta-alueita koskevan erityisen siirtymäajan, jonka mukaan päästöjen valvonta-alueilla kulkevat alukset ovat vapautettuja erityisvaatimuksista ensimmäisten 12 kuukauden ajan uuden valvonta-alueen perustamista koskevan pöytäkirjan muutoksesta. Itämeri ja Pohjanmeri jo aikaisemmin nimetty rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi, minkä vuoksi siirtymäaika ei sovellu niihin. Vastaavaa siirtymäaika ei myöskään sisälly EU:n rikkidirektiiviin.

Itämeri on nimetty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolten vuonna 1997 pitämässä konferenssissa silloin hyväksytyin alkuperäisen VI liitteen 14 säännön mukaiseksi rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Itämeren maantieteellinen määrittelmä on kirjattu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen. Rikkipitoisuuden laskeminen erityisesti tiheästi asutuilla rannikkoseuduilla on tärkeää terveydellisistä syistä. Pelkästään Itämeren rannikkoalueella asuu noin 30 miljoonaa ihmistä 50 kilometrin säteellä rannikosta. Matalarikkisten polttoaineiden käyttö edistää myös meriympäristön suojelua ja miehistön turvallisuutta. Nykyisin säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat Itämeren lisäksi Pohjanmeri ja Englannin kanaali sekä Pohjois-Amerikan merialueen ja Yhdysvaltain Karibianmeren päästöjen valvonta-alueet.

Uudelleentarkastelu. Koska globaalien tason 0,5 painoprosentin matalarikkisen polttoaineen riittävydestä tulevaisuudessa on esitetty eriaviä kantoja, säännössä määrätään, että rikkipitoisuusrajat täyttävien polttoaineiden saatavuutta arvioidaan uudelleen vuoteen 2018 mennessä. Jos sopimuspuolet matalarikkisen polttoaineen saatavuutta koskevan selvityksen perusteella toteavat, että alusten on mahdotonta noudattaa yleistä 0,5 painoprosentin rikkipitoisuusrajaa vuoteen 2020

mennessä, voidaan sopimuspuolten päätöksellä määräaika siirtää vuoteen 2025. IMO on perustanut tarkastelua varten asiantuntijaryhmän, jonka jäsenet edustavat kattavasti eri eturyhmiä ja tieteenaloja. Riippumatta IMOssa tehtävästä päätöksestä Euroopan unionin alueella 0,5 painoprosentin rikkipitoisuusraja tulee joka tapauksessa voimaan vuonna 2020 EU:n rikkidirektiivi perusteella.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus kuuluu rikin oksidipäästöjen rajoittamista koskevan 14 säännön osalta Euroopan unionin toimivaltaan EU:n rikkidirektiivin perusteella.

15 sääntö. *Haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC).* Säännön sisältämät määräykset koskevat ilmakehään joutuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (Volatile Organic Compounds, VOC) päästöjä, jotka syntyvät säiliöalusten lastauksessa ja purkamisessa. Uutta 6 kappaletta lukuun ottamatta kokonaisuudistuksen yhteydessä 15 sääntöön ei ole tehty asiallisia muutoksia. Säännössä ei velvoiteta sopimuspuolia rajoittamaan VOC-päästöjä, vaan valtiot voivat päättää itse, haluavatko ne rajoittaa näiden yhdisteiden päästöjä.

Jos sopimuspuoli päättää asettaa päästörajoituksia lainkäyttövallassaan oleviin satamiin tai terminaaleihin, rajoitusten on oltava 15 säännön määräysten ja IMO:n turvallisuusstandardien mukaiset. Satamissa tulee olla turvallisuusstandardien mukaiset VOC-päästöjen valvontajärjestelmät sekä haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmät, ja sopimuspuolen tulee ilmoittaa IMO:lle VOC-päästöjen rajoituksista, jotta IMO voisi tiedottaa niistä muille valtioille.

Sääntöön on lisätty uusi 6 kappale, mikä on muuttanut artiklan viimeisen, kaasualuksia koskevan kappaleen numerointia. Uudessa 6 kappaleessa määrätään raakaöljyä kuljettavien säiliöalusten velvollisuudesta laatia hallinnon hyväksymä aluskohtainen VOC-hallintasuunnitelma, jota aluksen on noudatettava toiminnassaan. IMO on laatinut ohjeiston, joka tulee ottaa huomioon suunnitelmaa valmisteltaessa.

VOC-päästöjen rajoituksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 2 §:ssä, jonka mukaan öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden

päästäminen voidaan luvun 15 §:ssä säädetyn mukaisesti kieltää tai päästämistä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevassa satamassa MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen taikka Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten mukaisesti. Päästökiellosta ja -rajoituksista voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella. Toistaiseksi merenkulun kansallisessa lainsäädännössä ei ole asetettu VOC-päästöjen päästökieltoja eikä -rajoituksia.

16 sääntö. *Jätteenpoltto aluksella.* Sääntö sisältää määräykset aluksilla tapahtuvasta jätteenpoltoista. Säännön mukaan jätteenpolto sallitaan aluksilla pääsääntöisesti vain alusten jätteenpolttouuneissa. Aluksille 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen asennettavien jätteenpolttouunien on täytettävä liitteen IV lisäyksessä asetetut vaatimukset ja jätteenpolttouunien tulee olla hallinnon hyväksymiä. Säännössä kielletään lisäksi tiettyjen vaarallisten aineiden polttaminen kokonaan sekä annetaan muun muassa jätteenpolttouunien käyttöohjeita ja henkilökunnan koulutusta koskevia määräyksiä. Säännön rakennetta on VI liitteen kokonaisuudistuksen yhteydessä muutettu johdonmukaisemmaksi ja säännön 2 kappaleessa olevaan kiellettyjen poltettavien aineiden listaan on lisätty muualta kuin aluksella syntynyt viemäriete ja jäteöljy sekä pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät. Lisäksi säännön 7 kappaleeseen on lisätty vaatimus, että jätteenpolttouunin käyttöopas on säilytettävä laitteen yhteydessä. Säännön 9 kappaleen sanamuotoa on tarkennettu.

Kansallisessa lainsäädännössä jätteen poltosta aluksella säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 11 §:ssä.

17 sääntö. *Vastaanottolaitteet.* Säännön mukaan sopimuspuolet vastaavat siitä, että alusten korjaussatamissa on riittävät vastaanottolaitteet otsonikerrosta heikentävien aineiden vastaanottoa varten ja että sen satamissa, terminaaleissa ja alusten korjaussatamissa on riittävät vastaanottolaitteet pakokaasujen puhdistusjätteiden vastaanottamiseksi hyväksytyistä pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä. Vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä. Pakokaasujen puhdistusjätteiden kohdalla säännöstä on poistettu viittaus 14 sääntöön, jonka

aiemmin voimassa olleet määräykset sallivat puhdistusjätteiden laskemisen meriympäristöön tietyissä tapauksissa. Sääntöön on lisätty uusi 2 kappale, jossa määrätään sopimuspuolten velvollisuudesta ilmoittaa IMOLle, mikäli tietty satama tai terminaali sijaitsee etäällä vastaanotettavien aineiden käsittelyyn ja jalostamiseen tarvittavista teollisuuslaitoksista eikä siksi voi ottaa vastaan säännöksessä tarkoitettuja aineita. Muilta osin sääntöön ei ole tehty asiallisia muutoksia.

Kansallisessa lainsäädännössä satamissa olevista vastaanottolaitteista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvussa.

18 sääntö. *Polttoöljyn saatavuus ja laatu.*

Polttoöljyn saatavuus. Sääntöön on lisätty määräykset polttoöljyn saatavuudesta. Kokonaisuudistuksen yhteydessä 14 säännössä olevia polttoaineiden rikkipitoisuusrajoja tiukennettiin. Uudet vaatimukset täyttävien matalarikkisten polttoaineiden riittävydestä on esitetty eriäviä mielipiteitä, minkä vuoksi 18 sääntöön on lisätty määräykset, joissa määritellään sopimuspuolen velvollisuus edistää matalarikkisten polttoöljyjen saatavuutta sekä sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten toimenpiteet tilanteissa, joissa alus on käyttänyt 14 säännön vastaista polttoainetta, koska se ei ole voinut hankkia rikkipitoisuusrajojen mukaista polttoöljyä sen heikon saatavuuden takia. Alukselle on säännöksessä asetettu velvollisuus esittää sopimuspuolen viranomaiselle asiakirjanäyttöä toimista, jotka alus on toteuttanut voidakseen noudattaa polttoöljyn rikkipitoisuusrajoja. Viranomaisen voi luopua valvontatoimenpiteistä, jos annettu näyttö ja olosuhteet sitä puoltavat. Säännön otsikkoa on muutettu sen sisältöä vastaavaksi.

Polttoöljyn laatu. Sääntö sisältää aluksille polttotarkoituksiin toimitettaviin polttoöljyihin sovellettavat laatuvaatimukset. Säännön mukaan polttoöljyn toimittajan on annettava kansainvälisessä liikenteessä oleville aluksille toimitettua polttoöljyä koskeva polttoaineen luovutustodistus. Lisäksi sopimuspuolten on vastattava, että niiden nimeämät viranomaiset muun muassa pitävät rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista. Määräykset polttoöljyn laadusta on uudistuksessa säilytetty valtaosin ennallaan. Säännön 4 kappaleeseen on kuitenkin lisätty kaasupolt-

toaineita, muun muassa nesteytettyä maakaasua, koskeva poikkeus, jonka mukaan polttoaineen luovutustodistusta koskevia määräyksiä ei sovelleta kaasupolttoaineisiin. Aluksille polttoainetarkoituksiin toimitetun kaasupolttoaineen toimittajan on kuitenkin esitettävä asiakirjat polttoaineen rikkipitoisuudesta.

Säännön 8 kappaleeseen on lisätty uusi 2 alakohta, jossa määrätään polttoöljyn vaatimustenmukaisuuden tutkimiseksi otettua näytettä koskevasta tarkistusmenettelystä. Edelleen säännön loppuun on lisätty 11 kappale, joka sisältää määräykset koskien vähintään 400 bruttovetoisuuden aluksia, jotka hoitavat useita säännöllisiä satamakäyntejä käsittävää reittiliikennettä. Näiden alusten osalta sopimuspuolen hallinto voi päättää, että säännön 5 kappaleen mukainen polttoaineen luovutustodistus voidaan säännön 6 kappaleesta poiketen dokumentoida muulla vaihtoehtoisella tavalla.

Liitteen 18 sääntö kuuluu EU:n rikkidirektiivin perusteella unionin toimivaltaan.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun VI liitteen lisäyksissä on esitetty kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan malli (I lisäys), 13 sääntöön liittyvät dieselmoottoreiden testisyklit ja painotuskertoimet (II lisäys), perusteet ja menettelytavat typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeämiseksi (III lisäys), aluksella sijaitsevien jätteenpolttouunien tyyppihyväksyntää ja toimintarajoja koskevat määräykset (IV lisäys), polttoaineen luovutustodistuksen kaava (V lisäys) sekä uutena lisäyksenä 18 sääntöön liittyvää polttoainenäytteiden tarkistusmenettelyä koskevat määräykset (VI lisäys).

1.2 Pohjois-Amerikan merialueen nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi

Päätöslauselmalla MEPC.190(60) muutetaan MARPOL 73/78 – yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa VI liitettä. Muutoksilla nimetään Pohjois-Amerikan merialue liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.

13 sääntö. *Typen oksidit (NO_x).* Säännön 6 kappaletta muutetaan siten, että typen oksidipäästöjen valvonta-alueeksi nimetään Pohjois-Amerikan merialue, jonka tarkemmat koordinaatit on määritelty liitteen VII lisäyksessä.

14 sääntö. *Rikin oksidit (SO_x) ja hiukkaset.* Säännön 3 kappaletta muutetaan siten, että Itämeren ja Pohjanmeren lisäksi rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi nimetään Pohjois-Amerikan merialue. Uuden valvonta-alueen tarkemmat koordinaatit on määritelty liitteen VII lisäyksessä.

Päätöslauselmalla lisätään liitteeseen uusi VII lisäys, jossa määritellään Pohjois-Amerikan päästöjen valvonta-alueen koordinaatit.

1.3 Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi

Päätöslauselmalla MEPC.202(62) muutetaan MARPOL 73/78 – yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa VI liitettä. Muutoksilla nimetään Yhdysvaltain Karibianmeren alue liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi sekä jätetään eräät Pohjois-Amerikan ja Karibianmeren valvonta-alueilla purjehtivat alukset näillä alueilla sovellettavien tiukempien päästörajoitusten soveltamisalan ulkopuolelle.

13 sääntö. *Typen oksidit (NO_x).* Säännön 6 kappaletta muutetaan siten, että typen oksidipäästöjen valvonta-alueeksi nimetään Pohjois-Amerikan merialueen lisäksi Yhdysvaltain Karibianmeri. Uuden valvonta-alueen tarkemmat koordinaatit on määritelty liitteen VII lisäyksessä. Säännön 7.3 kappaleeseen tehdään lisäksi eräitä sanamuotojen muutoksia, jotka selventävät kappaleen tulkintaa.

14 sääntö. *Rikin oksidit (SO_x) ja hiukkaset.* Säännön 3 kappaletta muutetaan siten, että Itämeren, Pohjanmeren ja Pohjois-Amerikan merialueen lisäksi rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi nimetään Yhdysvaltain Karibianmeri. Uuden valvonta-alueen tarkemmat koordinaatit on määritelty liitteen VII lisäyksessä.

Säännön 4 kappaleeseen lisätään myös uusi 4 kohta, jossa rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavia tiukempia päästörajouksia ei sovelleta sellaisiin Pohjois-Amerikan ja Karibianmeren valvonta-alueilla purjehtiviin aluksiin, jotka on rakennettu 1 päivänä elokuuta 2011 tai sitä ennen ja jotka eivät säännössä tarkemmin määriteltyjen teknisten ominaisuuksiensa vuoksi voi käyttää polttoaineenaan matalarikkisiä tseleitä tai maakaasua. Vapautus on voimassa 1 päivään tammikuuta 2020 asti.

Lisäksi päätöslauselmalla selvennetään säännön 7 kappaleen sanamuotoa ja lisätään liitteen VII lisäykseen Yhdysvaltain Karibianmeren päästöjen valvonta-alueen koordinaatit.

1.4 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteeseen

Päätöslauselmalla MEPC.203(62) lisätään MARPOL 73/78 – yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan VI liitteeseen uusi 4 luku, jossa määrätään alusten energiatehokkuuden parantamisesta. Lisäksi liitteen muihin lukuihin tehdään alusten energiatehokkuutta koskevien määräysten edellyttämät muutokset.

Kansallisessa lainsäädännössä ei ole säännöksiä alusten energiatehokkuudesta. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen tehtyjen muutosten johdosta merenkulun ympäristönsuojelulakia on tarpeen muuttaa myöhemmin esitettävällä tavalla.

I luku. Yleistä

1 sääntö. *Soveltaminen.* Liitteen sääntöjä sovelletaan pääsääntöisesti kaikkiin aluksiin. Liitteen 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 ja 22 säännöt sisältävät kuitenkin soveltamisalan rajoituksia. Liitteen 19–21 sääntö koskee alusten energiatehokkuutta, joten soveltamista koskevaa sääntöä on ollut tarpeen muuttaa.

2 sääntö. *Määritelmät.* Säännön 21 kappaleta, jossa säiliöalus on määritelty, muutetaan siten, että siihen lisätään viittaus liitteen 15 sääntöön, johon määritelmä liittyy ja joka

koskee haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) päästöjen rajoittamista. Tämä sääntömuutos tehdään sen takia, että uudessa 4 luvussa viitataan myös säiliöalukseen, mutta 4 luvun säiliöaluksen määritelmä on hieman erilainen kuin 15 säännön määritelmä.

Lisäksi 2 sääntöön lisätään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen uuden 4 luvun edellyttämät määritelmät, joita ovat olemassa olevan aluksen, uuden aluksen, merkittävän muutoksen, irtolastialuksen, kaasusäiliöaluksen, säiliö-aluksen, konttialuksen, kappaletavara-aluksen, kylmälastialuksen, yhdistelmäaluksen, matkustajaluksen, ro-ro-rahtialuksen, ro-ro-matkustajaluksen, saavutetun EEDI-indeksin ja vaaditun EEDI-indeksin määritelmät.

II luku. Katsastukset, todistukset ja valvonta

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 2 luvun sääntöihin on lisätty uuden 4 luvun edellyttämät katsastusta, todistuskirjan antamista ja hyväksymismerkintää, toisen sopimuspuolen antamaa todistuskirjaa, todistuskirjan muotoa, todistuskirjan voimassaoloaikaa ja pätevyyttä sekä satamavaltion suorittamaa toiminnallisten vaatimusten valvontaa koskevat säännöt. Uuden 4 luvun edellyttämät katsastukset poikkeavat nykyisistä VI liitteen katsastusvaatimuksista siten, että niiltä aluksilta, joihin sovelletaan 4 lukua, vaaditaan ainoastaan 4 luvun edellyttämä peruskatsastus ja tarpeen mukaan tehtävä yleinen tai osittainen lisäkatsastus. Uusinta-, väli- ja vuosikatsastukset eivät ole tarpeen, koska laivojen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin liittyvät suuret, esimerkiksi laivan koneteho ja sitä vastaava nopeus, ovat laivan suunnitteluvaiheessa valittuja parametreja eivätkä ne muutu, ennen kuin laivaan tehdään oleellisia muutoksia.

5 sääntö. *Katsastukset.* Säännön 1 ja 2 kappaleita on muutettu siten, että niiden sisältämät määräykset aluksille toimitettavista perus-, uusinta-, väli-, vuosi- ja lisäkatsastuksista koskevat VI liitteen 3 luvun vaatimusten mukaisuuden varmistamista.

Säännön nykyisen 3 kappaleen jälkeen on lisätty uusi 4 kappale, jonka mukaan aluksille, joihin sovelletaan 4 lukua, on myös tehtävä

vä tässä kappaleessa määritellyt katsastukset ottaen huomioon järjestön hyväksymät ohjeistot, lähinnä Energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin katsastuksia ja todistuskirjoja koskeva ohjeisto (2012 *Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index*), jonka IMO:n MEPC-omitea on hyväksynyt päätöslauselmalla MEPC.214(63). Peruskatsastus tehdään, ennen kuin uusi alus otetaan käyttöön ja ennen kuin kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja) annetaan. Yleinen tai osittainen katsastus tehdään tilanteen mukaan aina tämän säännön soveltamisalaan kuuluvan aluksen merkittävän muutoksen jälkeen. Säännön nykyinen 4 kappale numeroidaan uudelleen 5 kappaleeksi ja nykyinen 5 kappale numeroidaan uudelleen 6 kappaleeksi.

Suomessa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaisista katsastuksista säädetään alusturvallisuuslain 53 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisten katsastusten suorittamisesta.

6 sääntö. *Todistuskirjojen antaminen tai hyväksyntä.* Säännön alkuun on lisätty alaotsikko ”Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja” ja loppuun ”Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja” sekä jälkimmäisen todistuskirjan antamista koskevat määräykset uusiin 4 ja 5 kappaleisiin. Aluksen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja annetaan säännössä mainituille aluksille peruskatsastuksen sekä yleisen tai osittaisen katsastuksen jälkeen.

Kansallisessa lainsäädännössä erilaisten todistuskirjojen antamisesta säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisista todistuskirjoista. Säännössä mainitusta IAPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä.

7 sääntö. *Toisen sopimuspuolen antama todistuskirja.* Säännön 1 kappaletta on muutettu siten, että sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja antaa tai hyväksyä kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan lisäksi myös kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan.

Säännön 4 kappaleeseen lisätään viittaus kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjaan. Säännön 4 kappaleen mukaan myös tämä todistuskirja on mahdollista antaa vain alukselle, joka on oikeutettu käyttämään jonkun sopimusvaltion lippua.

Kansallisessa lainsäädännössä toisen valtion viranomaisen suorittamasta katsastuksesta alusturvallisuuslain 37 §:ssä.

8 sääntö. *Todistuskirjojen muoto.* Säännön alkuun on lisätty alaotsikko ”Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja” ja loppuun ”Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja” sekä jälkimmäistä todistuskirjaa koskevat määräykset uuteen 2 kappaleeseen. Säännön määräysten mukaan todistuskirjan pitää olla VI liitteen VIII lisäyksessä olevan mallin mukainen ja ainakin englannin-, ranskan- tai espanjankielinen. Jos todistuskirjassa on käytetty myös myöntäjävaltion virallista kieltä, sen kielinen versio on etusijalla mahdollisissa tulkintatilanteissa. Todistuskirjan muotoa koskevia määräyksiä voidaan pitää teknisinä.

9 sääntö. *Todistuskirjojen voimassaoloaika ja pätevyys.* Säännön alkuun on lisätty alaotsikko ”Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja” ja loppuun ”Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja” sekä jälkimmäisen todistuskirjan voimassaoloa koskevat määräykset. Säännön mukaan kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja on voimassa aluksen koko iän. Todistuskirja lakkaa kuitenkin olemasta voimassa, jos alus poistetaan käytöstä tai alukselle siihen tehdyn merkittävän muutoksen jälkeen annetaan uusi todistuskirja, tai jos alus siirtyy käyttämään toisen valtion lippua.

Kansallisessa lainsäädännössä erilaisten todistuskirjojen antamisesta säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisista todistuskirjoista ja niiden voimassaolosta. Säännössä mainitusta IAPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä.

10 sääntö. *Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta.* Säännössä määrätään satamavaltion viranomaisten oikeudesta tarkastaa, että alus täyttää VI liitteen uuden 4 luvun mukaiset toiminnalliset vaatimukset. Säännön loppuun on lisätty uusi

5 kappale, jonka mukaan satamavaltion toimittama tarkastus rajoittuu VI liitteen uuden 4 luvun osalta siihen, että tarvittaessa tarkastetaan aluksen voimassa oleva kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja yleissopimuksen 5 artiklan mukaisesti. Säännön soveltamisessa tulee ottaa huomioon alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvontaa koskeva kansainvälinen oikeus, millä viitataan erityisesti YK:n merioikeusyleissopimukseen (SopS 49–50/1996).

Kansallisessa lainsäädännössä yleiset säännökset alusten satamatarkastuksista sisältyvät alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin merenkulun ympäristönsuojelulain 12 lukuun sekä ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annettuun valtioneuvoston asetukseen.

IV luku. Alusten energiatehokkuutta koskevat säännöt

19 sääntö. *Soveltaminen.* Uuden 4 luvun määräyksiä sovelletaan myöhemmin mainituihin poikkeuksiin kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400.

Luvun määräyksiä ei sovelleta aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan sen valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään. Kunkin sopimuspuolen tulisi kuitenkin asianmukaisesti toimiiin ryhtymällä varmistaa, että tällaiset alukset on rakennettu ja toimivat 4 luvun mukaisesti siinä määrin kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

Luvun 20 ja 21 sääntöä ei toistaiseksi sovelleta aluksiin, joissa on dieselsähkö-, turbiini- tai hybridikäyttöinen kuljetusjärjestelmä. IMO:n MEPC-komitea valmistelee määräyksiä ja ohjeita näilläkin kuljetusjärjestelmillä varustettujen uusien alusten ottamiseksi 4 luvun määräysten piiriin.

Säännön 4 kappaleen mukaan hallinto voi kuitenkin olla soveltamatta 20 ja 21 säännön vaatimuksia alukseen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400. Säännön 5 kappaleen mukaan edellytyksenä tällöin on, että aluksen rakennussopimus on tehty ennen 1 päivää tammikuuta 2017, tai jos rakennussopimusta ei ole, aluksen köli on laskettu tai alus on

vastaavassa rakennusvaiheessa ennen 1 päivää heinäkuuta 2017, tai aluksen luovutus tapahtuu ennen 1 päivää heinäkuuta 2019. Vastaavalla tavalla hallinto voi myös olla soveltamatta 20 ja 21 sääntöjen vaatimuksia uuden tai olemassa olevan aluksen merkittävän muutoksen osalta.

Käytännössä tämä tarkoittaa, että hallinto voi päättää, ettei mainitunlaisille aluksille tarvitse laske 20 säännössä tarkoitettua saavutettua energiatehokkuutta mittaavaa suunnitteluindeksiä (saavutettu EEDI-indeksi) eikä 21 säännössä tarkoitettua vaadittua EEDI-indeksiä. Merenkulun ympäristönsuojelulaisessa esitetään säädettäväksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää tällaisista poikkeuksista.

Säännön 6 kappale sisältää sopimuspuolen hallintoa koskevan velvoitteen ilmoittaa IMO:lle, jos se sallii, keskeyttää tai peruuttaa 4 kappaleen soveltamisen taikka päättää olla soveltamatta 4 kappaletta lippuaan käyttämään oikeutetun aluksen osalta. Suomessa tällaisten tietojen toimittamisesta IMO:lle vastaisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

20 sääntö. *Saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (Saavutettu EEDI-indeksi).* Säännön mukaan saavutettu EEDI-indeksi on laskettava jokaiselle uudelle irtolastialukselle, kaasusäiliöalukselle, säiliöalukselle, konttialukselle, kappaletavaraalukselle, kylmälastialukselle, yhdistelmäalukselle, matkustaja-alukselle, ro-ro-rahtialukselle (ajoneuvojen kuljetusalukselle), ro-ro-rahtialukselle ja ro-ro-matkustajaalukselle. Saavutettu EEDI-indeksi on laskettava myös jokaiselle johonkin edellä mainittuun alustyyppiin lukeutuvalla alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, ja jokaiselle johonkin edellä mainittuun alustyyppiin lukeutuvalla uudelle tai olemassa olevalle alukselle, johon tehty merkittävä muutos on laajuudeltaan sellainen, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi.

Saavutettu EEDI-indeksi on aluskohtainen, ja se ilmoittaa aluksen arvioitua energiatehokkuuden. EEDI-indeksin laskemiseen tarvittavat tiedot ja laskentamenetelmä tulee ilmoittaa teknisessä EEDI-asiakirjassa, joka on aluksen energiatehokkuuteen liittyvän rakennustapaselostuksen liitteenä. Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman laitoksen

on tarkistettava saavutettu EEDI-indeksi teknisen EEDI-asiakirjan perusteella.

Saavutetun EEDI -indeksin laskenta suoritetaan järjestön kehittämän ohjeiston mukaisesti. Laskentaohjeet on annettu IMon MEPC-komitean päätöslauselmassa MEPC.212(63) (Vuoden 2012 menetelmä energiatehokkuutta mittaavan saavutetun suunnitteluindeksin laskemiseksi uusille aluksille, *2012 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new Ships*).

21 sääntö. *Vaadittu EEDI-indeksi.* Sääntön mukaan jokaisen uuden irtolastialuksen, kaasusäiliöaluksen, säiliöaluksen, konttialuksen, kappaletavara-aluksen, kylmälastialuksen ja yhdistelmäaluksen saavutettu EEDI-indeksi saa olla enintään vaaditun EEDI-indeksin suuruinen. Sama pätee jokaiseen johonkin edellä mainittuun alustyyppiin lukeutuvaan uuteen alukseen, johon on tehty merkittävä muutos. Lisäksi jokaiselle johonkin edellä mainittuun alustyyppiin lukeutuvalla uudella tai olemassa olevalle alukselle, johon tehty merkittävä muutos on laajuudeltaan sellainen, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi, on laskettava saavutettu EEDI-indeksi. Tällöinkin saavutettu EEDI-indeksi saa olla enintään vaaditun EEDI-indeksin suuruinen, kun sovellettava säännössä tarkemmin määritelty korjauskerroin vastaa muutetun aluksen alustyyppiä ja kokoa muutossopimuksen päivämääränä tai, ellei sopimusta ole laadittu, muutostyön aloituspäivämääränä. Sääntö sisältää lisäksi tarkemmat määräykset vaaditun EEDI-indeksin laskemisesta sekä eri alustyyppiä koskevista korjauskerroimista.

2 Lakiehdotusten perustelut

2.1 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

22 sääntö. *Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP -suunnitelma).* Sääntön mukaan jokaisessa aluksessa on oltava aluskohtainen aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP -suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS -järjestelmää). SEEMP -suunnitelma on laadittava järjestön hyväksymän ohjeiston mukaisesti. Ohjeisto on annettu IMon MEPC-komitean päätöslauselmassa MEPC.213(63) (Vuoden 2012 ohjeet aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelman laatimista varten, *2012 Guidelines for the Development of Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)*).

23 sääntö. *Alusten energiatehokkuuden parantamiseen liittyvän teknisen yhteistyön ja teknologian siirron edistäminen.* Säännössä määrätään hallintojen velvollisuudesta edistää ja tarvittaessa tarjota joko suoraan tai järjestön kautta tukea teknistä apua pyytävälle valtioille ja erityisesti kehittyville valtioille. Tekniseen yhteistyöhön ja teknologian siirtoon liittyviä ohjeita käsitellään IMon MEPC-komiteassa.

Liitteen loppuun on lisätty uusi lisäys VIII, jossa on annettu Kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan (IEE-todistuskirjan) malli. Lisäys on luonteeltaan tekninen.

IMO:n 1 päivänä huhtikuuta 2014 hyväksymällä päätöslauselmalla 251(66) on tehty eräitä muutoksia aluksen energiatehokkuutta koskevaan lukuun. Nämä muutokset tulevat voimaan 1 päivänä syyskuuta 2015 ja tuodaan eduskunnan käsittelyyn vuonna 2015 annettavassa erillisessä esityksessä.

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun VI liitteen ja liitteeseen myöhemmin 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 uudistetun VI liitteen ja liitteeseen myöhemmin tehtyjen muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

2.2 Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetyillä muutoksilla on pyritty toteuttamaan lain säätämisen yhteydessä valittua lainsäädäntötekniikkaa ja lain perusrakennetta. Esitetyt muutokset ovat siten yhteensopivat vuoden 2010 alussa voimaan tulleen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistuksen tavoitteiden kanssa.

1 luku. Yleiset säännökset

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 41, 42 ja 45 kohdan määritelmät päivitetäisiin vastaamaan rikkidirektiivin muutosdirektiivin 2 artiklan 3a, 3b ja 3m kohdan määritelmiä.

3 luku. Öljypäästömaksu

1 §. *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus.* Pykälän 4 momentissa viitattaisiin tullin sijaan Tulliin, joka on tulliviranomaisesta nykyisin käytettävä nimitys.

7 luku. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

4 §. *Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa.* Pykälän sanamuoto muutettaisiin vastaamaan MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistetun VI liitteen 3 säännön sanamuotoa.

7 §. *Polttoaineiden laatuvaatimukset.* Pykälän sanamuoto muutettaisiin vastaamaan rikkidirektiivin muutosdirektiivin sanamuotoa sekä lisättäisiin pykälän 2 momenttiin viittaus uuteen 9 a §:ään, jossa esitetään säädettäväksi päästönvähentämismenetelmistä, kuten rikkipesureista.

Lisäksi pykälään esitetään lisättäväksi uusi 3 ja 4 momentti. Uusissa momenteissa säädettäisiin tapauksista, joissa alus ei ole pystynyt hankkimaan uudet laatuvaatimukset täyttävää polttoainetta. Pykälään lisättävällä

3 ja 4 momentilla pantaisiin täytäntöön rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 a artiklan 5 b kohta.

9 §. *Polttoaineen luovutustodistus, polttoainenäytteet ja polttoainetta koskevien merkintöjen tekeminen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan.* Pykälän otsikkoa esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi pykälän sisältöön tehtäviä muutoksia.

Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että polttoaineen luovutustodistus ja siihen liitetty polttoainenäyte vaadittaisiin vain kansainvälisessä liikenteessä olevalta alukselta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400.

Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädetään velvoitteesta merkitä polttoainetta koskevat toimet aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan. Luvun 15 §:ään esitetään lisättäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarkemmat määräykset laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan tehtävistä merkinnöistä. Syynä muutokseen on marraskuussa 2011 tehdyssä IMO:n vapaaehtoisessa auditoinnissa ilmennyt puute kansallisessa lainsäädännössä. Lisäksi 2 momentilla pantaisiin täytäntöön rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 a artiklan 5 kohta.

9 a §. *Päästönvähentämismenettelyt.* Pykälän 1 momentti perustuu rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 c artiklaan ja pykälän 2 momentti muutosdirektiivin 4 d artiklaan. Päästönvähentämismenetelmien, kuten rikkipesureiden, hyväksymiseen sovelletaan rikkidirektiivin lisäksi EU:n laivavarusteita koskevaa lainsäädäntöä, jonka mukaan päätöksenteko hyväksyttävistä laitteista tehdään EU-tasolla. Neuvoston direktiivi N:o 96/98/EY laivavarusteista on pantu kansallisesti täytäntöön laivavarustelaililla (1503/2011).

10 §. *Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö.* Pykälän sanamuotoa esitetään muutettavaksi vastaamaan rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 e artiklan sanamuotoa. Rikkidirektiivin mukaiset koekäytön määräajat eroavat MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen 3 säännön 2 kohdassa määritellyistä määräajoista. Uudistetun VI liitteen mukaan enimmäisajat koekäyttöä koskevalle luvulle ovat sylinteritilavuudeltaan enintään 30 litran meridieselmoottorille

18 kuukautta, jota voidaan jatkaa toisella 18 kuukauden jaksolla, sekä sylinteritilavuudeltaan vähintään 30 litran meridieselmoottorille viisi vuotta, jota voidaan jatkaa toisella viiden vuoden jaksolla. Rikkidirektiivin 4 e artiklan mukainen koekäytön enimmäisaika on 18 kuukautta. Liikenteen turvallisuusviraston tulkinnan mukaan tämä tarkoittaa yhden koekäyttöjakson enimmäispituutta. Koekäyttöjaksoja voi olla alusta kohden enintään kaksi.

12 §. *Meriliikenteen polttoaineen toimittajia koskevat velvoitteet ja polttoaineiden valvonta.* Pykälän otsikkoa esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi pykälän sisältöön tehtäviä muutoksia. Pykälän alkuun lisättäisiin uusi momentti, jossa säädettäisiin rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 a artiklan 6 kohdan b alakohdan ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 18 säännön mukaisesti meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia koskevista velvoitteista.

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyy 2 momentiksi. Momentti perustuu rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 a artiklan 5a kohtaan. Momenttia esitetään muutettavaksi siten, että Tulli raportoi momentissa tarkoitettut tiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle. Voimassaolevan lain mukaan tullilaitos raportoi tiedot Suomen ympäristökeskukselle. Muutos on osa meriliikenteen polttoaineiden valvontaan liittyvien tehtävien keskittämistä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tullilaitoksen sijaan tulliviranomaisesta käytettäisiin nykyistä nimitystä Tulli.

Pykälä nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi ja momenttiin lisättäisiin viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen ja Euroopan unionin säädöksiin. Momentissa pantaisiin täytäntöön rikkidirektiivin muutosdirektiivin 6 artiklan 1 ja 1 a kohta, joissa on tarkempia määräyksiä alusten tarkastustiheydestä sekä näytteiden ottamisesta ja analysoinnista.

13 §. *Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto.* Voimassa olevan lain mukaan meriliikenteen polttoaineiden valmistajat, myyjät ja maahantuojat ovat velvoitettuja antamaan tiedot sekä Liikenteen turvallisuusvirastolle että Suomen ympäristökeskukselle.

Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto pitää yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista. Syynä uuden momentin lisäykseen on marraskuussa 2011 tehdyssä IMO:n vapaaehtoisessa auditoinnissa ilmennyt puute kansallisessa lainsäädännössä. Momentilla pantaisiin myös täytäntöön rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 a artiklan 6 kohdan a alakohta.

Uuden 2 momentin lisäämisen vuoksi nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi.

15 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 6a kohta, jonka nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä luvun 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenetelmistä ja niiden hyväksymisestä.

Pykälän 2 momentin rakenne muutettaisiin luettelokohdiksi ja momenttiin lisättäisiin uusi 2 kohta, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä luvun 9 §:n 2 momentin nojalla aluksen laivapäiväkirjaan tehtävistä merkinnöistä. Laivapäiväkirjaan tehtävistä merkinnöistä säädetään rikkidirektiivin muutosdirektiivin 4 a artiklan 5 kohdassa ja 4 b artiklan 1 kohdan 2 kappaleessa.

Valtioneuvoston asetuksella ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä voitaisiin tarvittaessa täydentää merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja EU:n rikkidirektiivin edellyttämällä tavalla. Tarkemmilla säännöksillä ja määräyksillä voitaisiin myös tarvittaessa panna täytäntöön IMO:n ja HELCOMin teknislouhteisia suosituksia ja ohjeita.

7 a luku Alusten energiatehokkuus

1 §. *Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset.* Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään lisättäväksi uusi 7 a luku, johon sisällytettäisiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen uuden 4 luvun keskeiset velvoitteet uusien alusten energiatehokkuutta koskevista vaatimuksista. Lakiin lisättävien pykälien nojalla uusien alusten energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

ulotettaisiin koskemaan sellaisenaan myös kotimaan liikenteen aluksia. Määräysten piiriin tulisivat kansainvälisen liikenteen alusten lisäksi kotimaan liikenteen alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 ja jotka muutoinkin kuuluisivat puheena olevien määräysten soveltamisalaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisesti. Luvun 1 § sisältäisi säännökset alukselle laskettavasta saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvosta. Pykälä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 20 ja 21 sääntöön.

2 §. SEEMP-suunnitelma. Pykälän mukaan aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee olla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma eli niin sanottu SEEMP-suunnitelma. Pykälä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 22 sääntöön.

3 §. IEE-todistuskirja. Pykälän mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevalta alukselta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, vaadittaisiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja eli niin sanottu IEE-todistuskirja. Todistuskirja osoittaa, että alus täyttää alusten energiatehokkuutta koskevat vaatimukset. Suomessa toimivaltainen viranomaisen todistuskirjan osalta on Liikenteen turvallisuusvirasto.

4 §. Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin. Pykälä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön 4 kappaleeseen, jonka mukaan hallinto voi olla soveltamatta 20 ja 21 säännön vaatimuksia alukseen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400. Säännön 5 kappaleessa hallinnon mahdollisuutta myöntää poikkeus on rajattu aluksen rakentamisajankohdan mukaan. Kappaleen mukaan poikkeusta ei voida myöntää tapauksissa, joissa aluksen rakennussopimus on tehty 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, tai siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, kun aluksen köli on laskettu tai alus on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä heinäkuuta 2017 tai sen jälkeen, tai kun aluksen luovutus on 1 päivänä heinäkuuta 2019 tai sen jälkeen. Lisäksi kappale sisältää erityismääräykset

alukseen tehdyn merkittävän muutoksen osalta.

Poikkeusmahdollisuus otettiin liitteeseen kädenojennuksena kehittyville maille, jotka vastustivat uusien alusten energiatehokkuutta koskevien määräysten sisällyttämistä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen. Kyseessä on uusi ja teknisesti erittäin monimutkainen määräyskokonaisuus, jonka käytännön soveltamisesta eri alusten osalta ei ole vielä kokemusta.

Energiatehokkuussääntöjen käytännön toimivuutta on tarkoitettu tarkastella tulevaisuudessa kahdessa vaiheessa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 21 säännön 6 kappaleen mukaisesti. Tarkastelujen yhteydessä on mahdollista esittää muutoksia vaatimuksiin, jos ne on tiettyjen alusten osalta katsottu kohtuuttoman vaikeiksi noudattaa.

5 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä sekä poikkeuksista, joita Liikenteen turvallisuusviraston on mahdollista myöntää aluksen energiatehokkuutta koskevista vaatimuksista.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä voitaisiin antaa tarkemmat tekniset määräykset aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta, SEEMP-suunnitelman laadinnasta sekä IEE-todistuskirjasta.

Valtioneuvoston asetuksella ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä voitaisiin tarvittaessa tarkentaa merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen edellyttämällä tavalla. Tarkemmilla säännöksillä ja määräyksillä voitaisiin myös tarvittaessa panna täytäntöön IMon ja HELCOMin teknisluonteisia suosituksia ja ohjeita, joille voi tulevaisuudessa tulla tarve, kun uusien energiatehokkuusmääräysten käytännön soveltamisesta saadaan kokemusta ja tekniset yksityiskohdat tarkentuvat.

9 luku **Jätteiden vastaanotto satamassa**

5 §. Sataman jätahuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen. Pykälän 1 ja 2

momenttiin esitetään teknisenä täydennyksenä lisättäväksi maininta kunnan ympäristönsuojeluviranomaisesta, koska se jäi pois merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeneesta hallituksen esityksestä (HE 248/2009 vp). Lisäksi pykälään esitetään tehtäväksi eräitä sanamuotojen tarkistuksia.

10 luku **Jätteiden jättäminen satamaan**

1 §. Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet. Pykälän 4 momentin sanamuotoa ehdotetaan selkeytettäväksi. Säännöksen asiasältöä ei ole tarkoitus muuttaa. Momentti perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston 27 päivänä marraskuuta 2 000 aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa antaman direktiivin 2000/59/EY 7 artiklaan. Tarkistettu sanamuoto vastaisi paremmin myös direktiivin muotoilua.

12 luku **Valvonta ja hallintopakko**

1 §. Valvontaviranomaiset. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin tullilaitoksen sijaan Tulliin, joka on tulliviranomaisesta nykyisin käytettävä nimitys.

6 §. Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät. Rajavartiolaitoksen valvontatehtäviä esitetään tarkennettavaksi. Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan rajavartiolaitos osallistuisi aluksesta ilmaan menevien päästöjen sekä aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvontaan. Haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevat kiellot ja rajoituksen perustuvat alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonnasta tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (SopS 92 – 93/2010, niin sanottu AFS-yleissopimus) ja orgaanisten tinayhdisteiden kieltämiseksi aluksissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 782/2003 (niin sanottu TBT-asetus).

Rajavartiolaitos on Suomen johtava meripelastusviranomainen sekä monialainen merellinen lainvalvontaviranomainen, jonka tehtäviin kuuluu merialueen ja vesiliikenteen valvonta sekä meriympäristövahinkojen torjunta. Alusten aiheuttamien päästöjen valvonnassa rajavartiolaitos tekee yhteistyötä

Liikenteen turvallisuusviraston ja ympäristöviranomaisten kanssa. Rajavartiolaitos on myös viranomainen, joka määrää merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvussa tarkoitettua öljypäästömaksun.

Vuoden 2015 alussa rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla voimaan tulevan 0,10 prosentin rikkipitoisuusrajan osalta vaatimustenmukaisuuden valvonnalla on erittäin keskeinen rooli. Yhteistyötä tehdään eri maiden välillä niin EU:ssa kuin HELCOMissa. Myös kansallisella tasolla viranomaisten on syytä tehdä tiivistä yhteistyötä, jotta valvonta voidaan järjestää mahdollisimman tehokkaalla tavalla.

Rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluu jo nykyisten säännösten nojalla aluksista veteen menevien päästöjen valvonta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Rajavartiolaitos hoitaa tätä tehtävää muun muassa tekeillä tarkastuslentoja. Laitoksella on myös käytössään valvonnassa hyödynnettäviä aluksia. Aluksista ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonta täydentää tarkoituksenmukaisella tavalla laitoksen nykyisiä tehtäviä, eikä aiheuta merkittävää lisätyötä. Mahdollista on, että valvontateknologian kehittyessä rajavartiolaitoksen ilma-aluksiin voidaan esimerkiksi asentaa alusten rikkipäästöjä havaitsevia laitteita, joiden avulla valvonta voidaan aluevesillä, talousvyöhykkeellä ja satamissa kohdistaa riskiperusteisesti.

7 §. Tullin valvontatehtävät. Pykälässä ja sen otsikossa viitattaisiin tullilaitoksen sijaan Tulliin, joka on tulliviranomaisesta nykyisin käytettävä nimitys.

8 §. Poliisin valvontatehtävät. Poliisin valvontatehtäviä esitetään myös tarkennettavaksi vastaavalla tavalla kuin rajavartiolaitoksen kohdalla edellä 6 §:ssä. Pykälään esitetään lisättäväksi 2 momentti, jonka mukaan poliisi osallistuisi myös aluksesta ilmaan menevien päästöjen sekä aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvontaan. Voimassa olevan pykälän mukaan poliisin tehtäviin kuuluu aluksista veteen menevien päästöjen valvonta sisävesillä sekä Suomen aluevesillä. Uudet tehtävät täydentävät tarkoituksenmukaisella tavalla poliisin nykyisiä tehtäviä, eivätkä aiheuta merkittävää lisätyötä.

11 §. *Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä.* Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi nimenomainen säännös siitä, että Liikenteen turvallisuusviraston, rajavartiolaitoksen ja poliisin oikeus suorittaa suomalaisilla aluksilla tarkastuksia ja ottaa näytteitä tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi kattaa myös aluksella käytettävän polttoaineen laadun ja muiden aluksesta ilmaan menevien päästöjen lähteen selvittämisen. Suomalaisten alusten lisäksi mainittujen viranomaisten oikeudet ulottuvat myös ulkomaisiin aluksiin niiden ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai niiden purjehtiessa Suomen vesialueella. Muutoksella selkeytetään mainittujen viranomaisten toimivaltuuksia aluksesta ilmaan menevien päästöjen osalta.

Pykälän 2 momentin maininta vesien pilaantumisen vaarasta esitetään muutettavaksi muotoon ympäristön pilaantumisen vaara. Ympäristön pilaantuminen on määritelty merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 27 kohdassa. Kohdan mukaan ympäristön pilaantumisella tarkoitetaan vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun tyyppien ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa.

Muutos on tarpeellinen, jotta Liikenteen turvallisuusviraston, rajavartiolaitoksen ja poliisin oikeudet pysäyttää alus sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella kattaisi myös aluksista ilmaan menevät päästöt, joista aiheutuva pilaantuminen ei välttämättä ole pelkästään vesien pilaantumisesta. Suomen vesialueella satamassa tai ankkurissa olevien alusten lisäksi mainittujen viranomaisten oikeudet ulottuvat suomalaisiin aluksiin niiden purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella sekä ulkomaisiin aluksiin niiden purjehtiessa Suomen vesialueella.

18 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälässä viitattaisiin tullilaitoksen sijaan Tulliin, joka on tulliviranomaisesta nykyisin käytettävä nimitys.

3 Voimaantulo

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu VI liite hyväksyttiin IMO:n MEPC-komitean 58. kokouksessa Lontoossa 10 päivänä lokakuuta 2008 päätöslauselmalla MEPC.176(58). Pohjois-Amerikan merialueiden nimeämistä tyyppien ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi koskeva muutos hyväksyttiin MEPC-komitean 60. kokouksessa 26 päivänä maaliskuuta 2010 päätöslauselmalla MEPC.190(60) ja vastaava Yhdysvaltain Karibianmerta koskeva muutos MEPC-komitean 62. kokouksessa 15 päivänä heinäkuuta 2011 päätöslauselmalla MEPC.202(62). Uusien alusten energiatehokkuutta koskevat muutokset hyväksyttiin niin ikään MEPC-komitean 62. kokouksessa 15 päivänä heinäkuuta 2011 päätöslauselmalla MEPC.203(62).

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset ovat tulleet kansainvälisesti voimaan noudattaen MARPOL 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 IMOn pääsihteerille eri päätöslauselmia koskevilla nooteilla, että uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu. Suomen osalta uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset tulevat siten voimaan vasta, kun Suomi on ilmoittanut IMOn pääsihteerille noottien peruuttamisesta. Asiaa on eri päätöslauselmien osalta selostettu tarkemmin jaksossa 3.2.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan laki uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että merenkulun ympäristönsuojelulakia muutetaan vastaamaan muuttuneita kansainvälisiä määräyksiä.

Lait uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ovat tarkoitetut tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Valtaosa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun VI liitteen määräyksistä koskee näitä asioita ja kuuluu siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on kuitenkin lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta. Liitteen 17 sääntö sisältää määräyksiä satamien vastaanottolaitteista, joiden on katsottava koskevan luonnon- ja ympäristönsuojeluun kuuluvia asioita, minkä vuoksi ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ympäristönsuojelun alaan on katsottu kuuluvan myös säännökset, jotka koskevat polttoaineen markkinoille luovuttamista maakunnassa. Koska MAR-

POL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu VI liite sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain maakunnan lainsäädäntövaltaan, on niiden voimaansaattamislain voimaantulemiselle Ahvenanmaan maakunnassa saatava itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatuksen perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

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).

Alla on ensin selvitetty, mitkä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten 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.

4.1.1 MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus

Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvat määräykset

Päätöslauselmalla MEPC.176(58) on toteutettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen aluksista aiheutuvaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan VI liitteen kokonaisuudistus. Liitteen sisältämiin määräyksiin liitetyviä EU-säädöksiä on esitelty jaksossa 2.2.2. Näiden säädösten perusteella liite kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan siltä osin kuin on kyse rikin oksidipäästöistä, otsonikerrosta heikentävistä aineista, erilaisten lippuvaltiolle kuuluvien tehtävien delegoinnista luokituskaitoksille, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta sekä laivavarusteista, jotka hyväksytään laivavarustedirektiivin mukaisesti.

Kansalliseen toimivaltaan kuuluvat sen sijaan määräykset, jotka koskevat katsastuksia ja todistuskirjoja, muuta kuin satamavaltioiden suorittamaa valvontaa, rikkomuksista määrättäviä seuraamuksia, typen oksidipäästöjä, haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä (VOC), jätteen polttoa aluksilla sekä alusjätteiden vastaanottolaitoksia satamissa, kun on kyse MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisien alusjätteiden vastaanotosta. Alla on eritelty tarkemmin liitteen eri määräysten kuulumista EU:n toimivaltaan.

Liitteen I luku sisältää yleiset, koko liitettä koskevat määräykset. Liitteen 1 säännössä määrätään liitteen soveltamisesta, 2 sääntö sisältää liitteessä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät, 3 sääntö koskee poikkeuksia ja vapautuksia liitteen määräysten soveltamisesta ja 4 säännössä määrätään samantarvoisuuksista. Määräykset kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan siltä osin kuin on kyse edellä mainituista EU:n toimivaltaan kuuluvista asiakokonaisuuksista. Muilta osin määräykset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Liitteen II luku sisältää määräykset katsastuksista, todistuksista ja valvonnasta. Liitteen 5 säännössä määrätään alusten katsastuksista, 6 säännössä todistuskirjan antamisesta tai hyväksymismerkinnästä, 7 säännössä toisen sopimuspuolen antamasta todistuskirjasta, 8 säännössä todistuskirjan muodosta, 9 säännössä todistuskirjan voimassaoloajasta ja pätevyydestä, 10 säännössä satamavaltion suorittamasta toiminnallisten vaatimusten valvonnasta, 11 säännössä rikkomusten havaitsemisesta ja täytäntöönpanon valvonnasta. Määräykset kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan siltä osin kuin on kyse edellä mainituista unionin toimivaltaan kuuluvista asiakokonaisuuksista. Muilta osin määräykset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Liitteen III luku sisältää määräykset alusten päästöjen valvontaa koskevista vaatimuksista. Liitteen 12 säännössä määrätään otsonikerrosta heikentävistä aineista. Säännössä muun muassa kielletään kaikki tahalliset otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt aluksilta. Otsonikerrosta heikentävistä aineista on voimassa Euroopan parlamentin ja neuvoston 16 päivänä syyskuuta 2009 antama asetus (EY) N:o 1005/2009. Liitteen 12 sääntö kuuluu siten Euroopan unionin toimivaltaan.

Liitteen 14 sääntö sisältää alusten rikin oksidipäästöjä koskevat määräykset. Säännön tarkoituksena on vähentää aluksista aiheutuvia rikin oksidipäästöjä asettamalla nykyistä tiukemmat rajat aluksilla käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudelle. Rikin oksidipäästöistä on voimassa EU:n rikkidirektiivi, joka on saatettu vastaamaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettua VI liitettä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2012/33/EU. Liitteen 14 sääntö kuuluu siten Euroopan unionin toimivaltaan.

Liitteen 18 sääntö sisältää määräykset polttoöljyn saatavuudesta ja laadusta. Kuten rikin oksidipäästöjä koskevat määräykset, myös polttoaineen saatavuutta ja laatua koskevat määräykset kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan rikkidirektiivin perusteella. Liitteen 18 sääntö kuuluu siten unionin toimivaltaan.

Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Liitteen 1 säännössä määrätään liitteen soveltamisesta. 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 1 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 2 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 2 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 3 sääntö koskee poikkeuksia ja vapautuksia liitteen määräysten soveltamisesta. 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 3 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 6 sääntö sisältää määräykset todistuskirjojen antamisesta ja hyväksynnästä. Kansallisessa lainsäädännössä erilaisten todistuskirjojen antamisesta säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisista todistuskirjoista. Säännössä mainitusta IAPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä. Liitteen 6 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 7 sääntö sisältää määräykset toisen sopimuspuolen antamasta todistuskirjasta. Kansallisessa lainsäädännössä toisen valtion viranomaisen suorittamasta katsastuksesta säädetään alusturvallisuuslain 37 §:ssä. Liitteen 7 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 9 sääntö sisältää määräykset todistuskirjojen voimassaoloajasta ja pätevydestä. Kansallisessa lainsäädännössä erilaisten todistuskirjojen antamisesta säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momen-

tin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisista todistuskirjoista ja niiden voimassaolosta. Säännössä mainitusta IAPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä. Liitteen 9 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 11 säännössä määrätään rikkomusten havaitsemisesta ja täytäntöönpanon valvonnasta. Suomen kansallisessa lainsäädännössä asiasta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa sekä merenkulun ympäristönsuojelulain 12 ja 13 luvussa. Liitteen 11 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 13 säännössä määrätään alusten tyyden oksidipäästöjen vähentämisestä. Säännössä on omaksuttu kolmitasoinen päästöjen rajoitusjärjestelmä, jonka mukaan alusten tyyden oksidipäästöjä rajoitetaan vaiheittain. Säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista, ja se kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 16 sääntö sisältää määräykset jätteenpoltosta aluksilla. Kansallisessa lainsäädännössä jätteen poltosta aluksella säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 11 §:ssä. Säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista, ja se kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Liitteen 17 säännössä määrätään satamissa olevista vastaanottolaitteista. Kansallisessa lainsäädännössä satamissa olevista vastaanottolaitteista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvussa. Säännössä asetetaan velvoitteita sataman pitäjille. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

4.1.2 Pohjois-Amerikan merialueen nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi tyyden ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi

Päätöslauselmalla MEPC.190(60) muutetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa VI liitettä. Muutoksilla nimitetään Pohjois-Amerikan merialue liitteen mukaiseksi tyyden ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 13 säännön 6 kappaletta siten, että Pohjois-Amerikan merialue nimetään typen oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Valvonta-alueilla sovelletaan muita merialueita tiukempia päästörajoituksia. Säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista, joten sen voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 14 säännön 3 kappaletta siten, että Pohjois-Amerikan merialue nimetään rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Rikkipäästöistä on voimassa EU:n rikkidirektiivi, joten liitteen 14 sääntö kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan.

4.1.3 Yhdysvaltain Karibianmeren nimeäminen MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi

Päätöslauselmalla MEPC.202(62) muutetaan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa VI liitettä. Muutoksilla nimetään Yhdysvaltain Karibianmeren alue liitteen mukaiseksi typen ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi sekä jätetään eräät Pohjois-Amerikan ja Karibianmeren valvonta-alueilla purjehtivat alukset näillä alueilla sovellettavien tiukempien päästörajoitusten soveltamisalan ulkopuolelle.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 13 säännön 6 kappaletta siten, että Yhdysvaltain Karibianmeri nimetään typen oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Säännön 7.3 kappaleeseen tehdään lisäksi eräitä sanamuotojen muutoksia, jotka selventävät kappaleen tulkintaa. Valvonta-alueilla sovelletaan muita merialueita tiukempia päästörajoituksia. Säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista, joten sen voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 14 säännön 3 kappaletta siten, että Yhdysvaltain Karibianmeri nimetään rikin oksidipäästöjen

valvonta-alueeksi. Lisäksi säännön 4 kappaleeseen lisätään uusi 4 kohta, jossa eräät Pohjois-Amerikan ja Karibianmeren valvonta-alueilla purjehtivat alukset vapautetaan tiukemmasta sääntelystä 1 päivään tammikuuta 2020 asti. Lisäksi päätöslauselmalla selvennetään säännön 7 kappaleen sanamuotoa. Rikkipäästöistä on voimassa EU:n rikkidirektiivi, joten liitteen 14 sääntö kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan.

4.1.4 Uusien alusten energiatehokkuutta parantavien määräysten lisääminen MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen

Päätöslauselmalla MEPC.203(62) lisätään MARPOL 73/78 –yleissopimuksen alusten aiheuttamaa ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan VI liitteeseen uusi 4 luku, jossa määrätään alusten energiatehokkuuden parantamisesta. Lisäksi liitteen muihin lukuihin tehdään alusten energiatehokkuutta koskevien määräysten edellyttämät muutokset. Päätöslauselma sisältää useita lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti. Alusten energiatehokkuudesta ei ole voimassa Euroopan unionin lainsäädäntöä, joten päätöslauselmalla MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen tehdyt muutokset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 1 sääntöä, joka sisältää määräykset liitteen soveltamisalasta. 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 sääntöön päätöslauselmalla tehdyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 2 sääntöä, joka 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 2 sääntöön päätöslauselmalla tehdyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 6 sääntö, joka sisältää määräykset todistuskirjojen antamisesta ja hyväksynnästä. Kansallisessa lainsäädännössä erilaisten todistuskirjojen antamisesta säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisista todistuskirjoista. Säännössä mainitusta IAPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä. Liitteen 6 sääntöön päätöslauselmalla tehdyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 7 sääntöä, joka sisältää määräykset toisen sopimuspuolen antamasta todistuskirjasta. Kansallisessa lainsäädännössä toisen valtion viranomaisen suorittamasta katsastuksesta säädetään alusturvallisuuslain 37 §:ssä. Liitteen 7 sääntöön päätöslauselmalla tehdyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 9 sääntöä, joka sisältää määräykset todistuskirjojen voimassaoloajasta ja pätevydestä. Kansallisessa lainsäädännössä erilaisten todistuskirjojen antamisesta säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tällaisista todistuskirjoista ja niiden voimassaolosta. Säännössä mainitusta IAPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä. Liitteen 9 sääntöön päätöslauselmalla tehdyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla muutetaan liitteen 10 sääntöä, joka sisältää määräykset satamavaltioiden suorittamasta toiminnallisten vaatimusten valvonnasta. Kansallisessa lainsäädännössä yleiset säännökset alusten satamataarkastuksista sisältyvät alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin merenkulun ympäristönsuojelulain 12 lukuun sekä ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annettuun valtioneuvoston asetukseen. Liitteen 10 sääntöön päätöslauselmalla tehdyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla liitteeseen lisätty 19 sääntö sisältää määräykset uusien alusten

energiatehokkuutta koskevien määräysten soveltamisesta. Perustuslakivaliokunnan tulokintakäytännön 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). Liitteeseen päätöslauselmalla lisätty 19 sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla liitteeseen lisätty 20 sääntö sisältää määräykset saavutettua energiatehokkuutta mittaavasta suunnitteluindeksistä (saavutettu EEDI-indeksi). Säännössä asetetaan velvoite laskea säännössä tarkoitetuille aluksille saavutettu EEDI-indeksi. Säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista, joten sen voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan.

Päätöslauselmalla liitteeseen lisätty 21 sääntö sisältää määräykset vaaditusta EEDI-indeksistä. Säännössä asetetaan velvoite laskea säännössä tarkoitetuille aluksille vaadittu EEDI-indeksi. Säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista, joten sen voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan lukuun ottamatta sääntöön sisältyviä teknisiä taulukoita.

Päätöslauselmalla liitteeseen lisätty 22 sääntö sisältää määräykset aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelmasta (SEEMP-suunnitelma). Säännön mukaan jokaisella tulella tulee olla aluskohtainen SEEMP-suunnitelma. Säännössä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista, joten sen voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan.

4.2 Käsittelyjärjestys

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Uudistettu VI liite ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus laiksi liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaan-

saattamisesta voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

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

eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan Lontoossa 10 päivänä lokakuuta 2008 uudistetun VI liitteen sekä siihen Lontoossa 26 päivänä

maaliskuuta 2010 ja 15 päivänä heinäkuuta 2011 tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Edellä olevan perusteella ja koska uudistettu VI liite ja siihen tehdyt 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 uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin 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) Lontoossa 10 päivänä lokakuuta 2008 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.176(58) hyväksytyn uudistetun VI liitteen ja siihen Lontoossa 26 päivänä maaliskuuta 2010 mainitun komitean päätöksellä MEPC.190(60) hyväksytyjen muutosten sekä Lontoossa 15 päivänä heinäkuuta 2011

mainitun komitean päätöksillä MEPC.202(62) ja MEPC.203(62) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Uudistetun VI liitteen ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki**merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §:n 41, 42 ja 45 kohta, 3 luvun 1 §:n 4 momentti, 7 luvun 4, 7, 9, 10, 12 ja 13 sekä 15 §:n 2 momentti, 9 luvun 5 §, 10 luvun 1 §:n 4 momentti, 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 7 § sekä 11 §:n 1 ja 2 momentti ja 18 §, sekä

lisätään 7 lukuun uusi 9 a ja 11 a §, 15 §:n 1 momenttiin uusi 6 a kohta ja lakiin uusi 7 a luku sekä 12 luvun 6 §:ään uusi 2 momentti ja 8 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyjen DMX-, DMA- ja DMZ- laatujen mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

45) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU

vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

3 luku

Öljypäästömaksu

1 §

Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, Tullin, puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen aluksiin.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

4 §

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

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

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

7 §

Polttoaineiden laatuvaatimukset

Aluksella käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, jossa käytetään 9 a §:ssä tarkoitettua päästönvähentämismenetelmää, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Jos alukselle ei ole voitu hankkia 1 momentin mukaiset vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman on ilmoitettava asiasta aluksen lippuvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja määräsätaman toimivaltaiselle viranomaiselle. Suomalaisen alusten ja suomalaisten satamien osalta toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaa Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle tapauksista, joissa suomalaisen satamaan saapunut alus on esittänyt todisteet siitä, että 1 momentin mukaiset vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta ei ole ollut saatavilla.

9 §

Polttoaineen luovutustodistus, polttoainenäytteet ja polttoainetta koskevien merkintö-

jen tekeminen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoainetta koskevat toimet on merkittävä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

9 a §

Päästönvähentämismenetelmät

Aluksella voidaan 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävän polttoaineen sijaan käyttää päästönvähentämismenetelmää, jonka avulla aluksen rikkidioksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin millä ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävää polttoainetta.

Suomalaisella aluksella käytettävät päästönvähentämismenetelmät hyväksytään neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU säännöksiä.

10 §

Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö

Uuden päästönvähentämismenetelmän koekäytön tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kirjallisesta hakemuksesta luvan koekäytölle edellyttäen, että 1 momentissa tarkoitettujen vaatimukset täyttyvät. Lupa voidaan myöntää enintään 18 kuukaudeksi.

Koekäytön tulokset on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka saattaa ne yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

11 a §

Meriliikenteen polttoaineen toimittajia koskevat velvoitteet

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

12 §

Meriliikenteen polttoaineiden valvonta

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

13 §

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto

Meriliikenteen polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenteen turvallisuusvirastolle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määrästä ja laadusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen

VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista.

Liikenteen turvallisuusvirasto raportoi meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä vastaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta tietojenvaihdosta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

15 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenetelmistä ja niiden hyväksymisestä;

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

1) 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista;

2) 9 §:n 2 momentissa tarkoitetuista merkinnöistä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettujen tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan

myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

1 §

Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

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

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

2 §

SEEMP-suunnitelma

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

3 §

IEE-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää VI liitteen määräykset.

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

4 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

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

1) 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) IEE-todistuskirjasta.

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

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

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

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

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

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

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

7 §

Tullin valvontatehtävät

Tulli valvoo Suomessa markkinoille saatavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

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

11 §

Tapahuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä

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

Jos tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittäminen sitä vaatii tai on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä

Helsingissä 12 päivänä kesäkuuta 2014

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

liittyy väliön ympäristön pilaantumisen vaara, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään 12 §:ssä.

18 §

Tarkeimmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Liikenne- ja kuntaministeri *Henna Virkkunen*

Liite
Rinnakkaistekstit

2.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §:n 41, 42 ja 45 kohta, 3 luvun 1 §:n 4 momentti, 7 luvun 4, 7, 9, 10, 12 ja 13 sekä 15 §:n 2 momentti, 9 luvun 5 §, 10 luvun 1 §:n 4 momentti, 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 7 § sekä 11 §:n 1 ja 2 momentti ja 18 §, sekä
lisätään 7 lukuun uusi 9 a ja 11 a §, 15 §:n 1 momenttiin uusi 6 a kohta ja lakiin uusi 7 a luku sekä 12 luvun 6 §:ään uusi 2 momentti ja 8 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMB- ja DMC- laatuojen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMX- ja DMA -laatuojen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

45) *päästöjen vähentämisteknologialla* pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka on toteutettavissa sekä tarkistettavissa tai todennettavissa;

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määriteltujen DMX-, DMA- ja DMZ- laatuojen mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

45) *päästövähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoisista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

3 luku

Öljypäästömaksu

1 §

3 luku

Öljypäästömaksu

1 §

*Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus**Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, tullin, puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen aluksiin.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, Tullin, puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen aluksiin.

7 luku

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

4 §

4 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa**Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa*

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

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

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

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

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

7 §

7 §

*Polttoaineiden laatuvaatimukset**Polttoaineiden laatuvaatimukset*

Aluksella käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset.

Aluksella käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan *unionin* säädösten mukaiset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, joilla käytetään hyväksyttyä puhdistusjärjestelmää tai muuta hyväksyttyä teknistä menetelmää, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, jossa käytetään 9 a §:ssä *tarkoitettua päästönvähentämismenetelmää*, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan *unionin* säädösten mukaiset vaatimukset.

Jos alukselle ei ole voitu hankkia 1 momentin mukaiset vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman on ilmoitettava asiasta aluksen lippuvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ja määräsataman toimivaltaiselle viranomaiselle. Suomalaisten alusten ja suomalaisten satamien osalta toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaa Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle tapauksista, joissa suoma-

laiseen satamaan saapunut alus on esittänyt todisteet siitä, että 1 momentin mukaiset vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta ei ole ollut saatavilla.

9 §

Polttoaineen luovutustodistus ja polttoainenäytteet

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

9 §

Polttoaineen luovutustodistus, polttoainenäytteet ja polttoainetta koskevien merkintöjen tekeminen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoainetta koskevat toimet on merkittävä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

9 a §

Päästönvähentämismenetelmät

Aluksella voidaan 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävän polttoaineen sijaan käyttää päästönvähentämismenetelmää, jonka avulla aluksen rikkidioksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin millä ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävää polttoainetta.

Suomalaisella aluksella käytettävät päästönvähentämismenetelmät hyväksytään noudattaen neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU säännöksiä.

10 §

Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäyttö

Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytön tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kirjallisesta hakemuksesta luvan koekäytölle edellyttäen, että 1 momentissa tarkoitettujen vaatimukset täyttyvät. Lupa voidaan myöntää enintään 18 kuukaudeksi.

Koekäytön tulokset on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka saattaa ne yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

10 §

Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö

Uuden päästönvähentämismenetelmän koekäytön tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kirjallisesta hakemuksesta luvan koekäytölle edellyttäen, että 1 momentissa tarkoitettujen vaatimukset täyttyvät. Lupa voidaan myöntää enintään 18 kuukaudeksi.

Koekäytön tulokset on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka saattaa ne yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

Meriliikenteen polttoaineen toimittajia koskevat velvoitteet

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

12 §

Meriliikenteen polttoaineiden valvonta

Tullilaitos valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Suomen ympäristökeskukselle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista.

12 §

Meriliikenteen polttoaineiden valvonta

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL 73/78-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

13 §

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi

Meriliikenteen polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määrästä ja laadusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisön säädöksissä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Suomen ympäristökeskus raportoivat meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan yhteisön komissiolle siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisöjen säädöksissä määrätään.

13 §

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto

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

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista.

Liikenteen turvallisuusvirasto raportoi meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä vastaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta tietojenvaihdosta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

15 §

15 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista.

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

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästövähen-
tämismenetelmistä ja niiden hyväksymisestä;

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

1) 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista;

2) 9 §:n 2 momentissa tarkoitetuista merkinnöistä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan.

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

*7 a luku**Alusten energiatehokkuus**1 §*

Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

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

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

*2 §**SEEMP-suunnitelma*

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen ener-

giatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

3 §

IEE-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää VI liitteen määräykset.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

4 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

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

1) 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin las-

kennasta;
2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;
3) IEE-todistuskirjasta.

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

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

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

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

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

1) on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen; ja

2) on perusteltua aiheutta olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

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

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

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

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

ole asianmukaisia vastaanottolaitteita eikä ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

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

7 §

Tullilaitoksen valvontatehtävät

Tullilaitos valvoo Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

7 §

Tullin valvontatehtävät

Tulli valvoo Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

8 §

Poliisin valvontatehtävät

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

11 §

Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä

Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapah-

11 §

Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä

Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapah-

tuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suoritaa suomalaisella aluksella tarkastuksia ja ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun haitallisen aineen alkuperän selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

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

tuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suoritaa suomalaisella aluksella tarkastuksia ja ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun haitallisen aineen alkuperän sekä aluksella käytettävän polttoaineen laadun ja muiden aluksesta ilmaan menevien päästöjen lähteen selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään 12 §:ssä.

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

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen, tullilaitoksen ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen, *Tullin* ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

*Liite
Sopimusteksti*

LIITE 13

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.176(58)

Annettu 10 päivänä lokakuuta 2008

**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
(MARPOL-yleissopimuksen tarkistettu VI liite)**

MERIMYÖRISTÖN 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, 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 vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla,

PANEE MYÖS MERKILLE, että vuoden 1997 pöytäkirjalla vuoden 1973 yleissopimukseen lisättiin VI liite ”Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi” (jäljempänä ”VI liite”).

ON KÄSITELLYT MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosehdotuk-

ANNEX 13

RESOLUTION MEPC.176(58)

Adopted on 10 October 2008

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

(Revised MARPOL Annex VI)

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”), 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 (herein after referred to as the “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,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships is added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as “Annex VI”),

HAVING CONSIDERED the draft amendments to MARPOL Annex VI,

sia,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti muutokset VI liitteeseen, jonka 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 tammikuuta 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 heinäkuuta 2010, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4. PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille sopimuspuolille vuoden 1973 yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla;

5. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia vuoden 1973 yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla.

6. KEHOTTAA MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sopimuspuolia ja muita jäsenhallituksia saattamaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset laivanvarustajien, liikenteenharjoittajien, laivanrakentajien, meridieselmoottoreiden valmistajien, meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajien ja muiden sidosryhmien tietoon.

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, 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 the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 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 July 2010 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; and

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, marine diesel engine manufacturers, marine fuel suppliers and any other interested groups.

Liite

MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN TARKISTETTU VI LIITE

Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi

ANNEX

REVISED MARPOL ANNEX VI

Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships

I LUKU	CHAPTER I
YLEISTÄ	GENERAL
1 sääntö	Regulation 1
<i>Soveltaminen</i>	<i>Application</i>
Tämän liitteen määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksiin, paitsi mitä erikseen toisin määrätään tämän liitteen 3, 5, 6, 13, 15, 16 ja 18 säännössä.	The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16 and 18 of this Annex.
2 sääntö	Regulation 2
<i>Määritelmät</i>	<i>Definitions</i>
Tässä liitteessä:	For the purpose of this Annex:
1 Liite tarkoittaa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL-yleissopimuksen), sellaisena kuin se on muutettuna yleissopimukseen liitetyllä vuoden 1978 pöytäkirjalla ja yleissopimukseen liitetyllä vuoden 1997 pöytäkirjalla, VI liitettä, sellaisena kuin se on järjestön muutamana, edellyttäen, että muutokset on hyväksytty ja saatettu voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.	1 Annex means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as modified by the Protocol of 1997, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.
2 <i>Vastaava rakennusvaihe</i> tarkoittaa vaihetta, jossa	2 <i>A similar stage of construction</i> means the stage at which:
.1 määräytyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen on alkanut; ja	.1 construction identifiable with a specific ship begins; and
.2 aluksen kokoaminen on aloitettu, ja se käsittää vähintään 50 tonnia tai yhden prosentin kaikkien rakennusaineiden arvioidusta kokonaismäärästä, pienemmän luvun mukaisesti.	.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.
3 <i>Vuosipäivä</i> tarkoittaa kunkin vuoden päivää ja kuukautta, joka vastaa kansainvälisen ilmansuojeludistuskirjan voimassaolon päättymispäivää.	3 <i>Anniversary date</i> means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.
4 <i>Apuhallintalaite</i> tarkoittaa meridieselmoottoriin asennettua järjestelmää, toimintoa tai valvontastrategiaa, jonka tarkoituksena on suojata moottoria ja/tai sen oheislaitteita käyttöolosuhteissa, jotka voivat johtaa moottorin vahingoittumiseen tai rikkoutumiseen, tai jota käytetään moottorin käynnistämisen apuna. Apuhallintalaite voi olla myös strategia tai toimenpide, josta on riittävällä varmuudella osoitettu, että se ei ole estolaite.	4 <i>Auxiliary control device</i> means a system, function, or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.
5 <i>Jatkuva syöttö</i> määritellään prosessina, missä jäte syötetään polttokammioon ilman	5 <i>Continuous feeding</i> is defined as the process whereby waste is fed into a combustion

ihmisen avustusta jätteenpoltouunin ollessa normaalissa toimintatilassa ja polttokammion käyttölämpötilan ollessa 850–1 200 °C.

6 *Estolaite* tarkoittaa laitetta, jolla mitataan tai aistitaan käyttömuuttujia (kuten moottorin nopeutta, lämpötilaa, sisäänottopainetta tai muuta parametria) tai reagoidaan niihin, jotta voidaan aktivoida, moduloida, viivyttaa tai deaktivoida mikä tahansa päästöjen valvontajärjestelmän osa tai toiminto siten, että päästöjen valvontajärjestelmän tehokkuus normaaleissa käyttöolosuhteissa heikkenee, ellei tällaisen laitteen käyttö ole osa sovellettavia päästötodistusten edellyttämiä testimenettelyjä.

7 *Päästö* tarkoittaa minkä tahansa tämän liitteen perusteella valvotun aineen vapautumista aluksesta ilmakehään tai mereen.

8 *Päästöjen valvonta-alue* tarkoittaa aluetta, jolla on otettava käyttöön alusten päästöjä koskevia erityisiä pakollisia toimenpiteitä typen- tai rikin oksideista ja hiukkasista tai näistä kaikista kolmesta päästöstä johtuvan ilman pilaantumisen ja siihen liittyvien ihmisten terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi. Päästöjen valvonta-alueita ovat tämän liitteen 13 ja 14 säännössä luetellut tai niiden mukaisesti nimetyt valvonta-alueet.

9 *Polttoöljy* tarkoittaa mitä tahansa poltettavaksi aluksella tarkoitettua aluksen kulkuun tai käyttöön tarvittavaa polttoainetta, myös kevyttä ja raskasta polttoainetta.

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

11 *Asennukset* tämän liitteen 12 säännössä tarkoitavat järjestelmien, varusteiden, myös uusien kannettavien palonsammutusyksiköiden, eristyksen tai muun materiaalin asentamista alukselle tämän liitteen voimaantulopäivän jälkeen, mutta ei tarkoita aikaisemmin asennettujen järjestelmien, varusteiden, eristyksen tai muun materiaalin korjausta tai uudelleen lataamista eikä kannettavien palonsammutusyksikköjen uudelleen lataamista.

12 *Asennettu* tarkoittaa meridieselmootoria, joka on asennettu tai tarkoitettu asennettavaksi alukselle, myös kannettavaa apudie-

chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1,200°C.

6 *Defeat device* means a device which measures, senses, or responds to operating variables (e.g., engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.

7 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

8 *Emission Control Area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission Control Areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.

9 *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including distillate and residual fuels.

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

11 *Installations* in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.

12 *Installed* means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel

selmoottoria vain, jos sen polttoaineen syöttö-, jäähdytys- tai pakokaasujärjestelmä on aluksen kiinteä osa. Polttoaineen syöttöjärjestelmää pidetään aluksen kiinteänä osana vain, jos se on kiinnitetty alukseen pysyvästi. Tämä määritelmä kattaa meridieselmoottorin, jota käytetään täydentämään tai lisäämään aluksen asennettua tehokapasiteettia ja joka on tarkoitettu aluksen kiinteäksi osaksi.

13 *Irrationaalinen päästöjen valvontastrategia* tarkoittaa strategiaa tai toimenpidettä, joka heikentää päästövalvontajärjestelmän tehokkuutta sen tason alapuolelle, jota sovellettavissa päästötestimenettelyissä odotetaan, kun alusta käytetään tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

14 *Meridieselmoottori* tarkoittaa mäntäpoltto- moottoria, joka toimii tämän liitteen 13 säännön alaisella nestemäisellä polttoaineella tai kaksipolttoainekäytössä, myös tarvittaessa tehostimella tai yhdistelmäjärjestelmällä varustettua moottoria.

15 *Tyypen oksidien tekninen säännöstö* tarkoittaa MARPOL-konferenssin päätöslauselmalla nro 2 hyväksyttyä meridieselmoottoreiden tyyppien oksidipäästöjen valvonnan teknistä säännöstöä, sellaisena kuin se on järjestön muuttamana edellyttäen, että muutokset on hyväksytty ja saatettu voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

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

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

Haloni 1211 bromiklooridifluorimetaani	
Haloni 1301 bromitrifluorimetaani	
Haloni 2402 1,2-dibromi-1,1,2,2-tetrafluorietaani (käytetään myös nimeä haloni 114B2)	
CFC-11 trikloorifluorimetaani	
CFC-12 diklooridifluorimetaani	
CFC-113 1,1,2-trikloori-1,2,2-trifluorietaani	
CFC-114 1,2-dikloori-1,1,2,2-tetrafluorietaani	
CFC-115 klooripentafluorietaani.	

engine, only if its fuelling, cooling, or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.

13 *Irrational emission control strategy* means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.

14 *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.

15 *NOx Technical Code* means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

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

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

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane	
Halon 1301 Bromotrifluoromethane	
Halon 2402 1, 2-Dibromo -1, 1, 2, 2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)	
CFC-11 Trichlorofluoromethane	
CFC-12 Dichlorodifluoromethane	
CFC-113 1, 1, 2 – Trichloro – 1, 2, 2 – trifluoroethane	
CFC-114 1, 2 – Dichloro –1, 1, 2, 2 – tetrafluoroethane	
CFC-115 Chloropentafluoroethane	

17 *Aluksella tapahtuva jätteenpoltto* tarkoittaa jätteiden tai muun aineksen polttamista aluksella, jos sellaiset jätteet tai muut ainekset ovat syntyneet aluksen normaalin toiminnan yhteydessä.

17 *Shipboard incineration* means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

18 *Aluksella sijaitseva jätteenpolttouuni* tarkoittaa aluksen laitteistoa, jonka suunniteltu pääasiallinen käyttötarkoitus on jätteiden poltto.

18 *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

19 *Rakennetut alukset* ovat aluksia, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa.

19 *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.

20 *Jäteöljy* tarkoittaa jäteöljyä polttoaine- tai voiteluöljyn separaattoreista, jätevoiteluöljyä pää- tai apukoneistosta tai jäteöljyä pilssi- veden separaattoreista, öljynsuodatuslaitteista tai vuotoastioista.

20 *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

21 *Säiliöalus* tarkoittaa öljysäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännössä, tai kemikaalisäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen II liitteen 1 säännössä.

21 *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

3 sääntö

Regulation 3

Poikkeukset ja vapautukset

Exceptions and Exemptions

Yleistä

General

1 Tämän liitteen sääntöjä ei sovelleta

1 Regulations of this Annex shall not apply to:

.1 päästöön, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; tai

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

.2 päästöön, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, edellyttäen, että

.2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

.2.1 vahingon sattumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi, ja

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

.2.2 aluksen omistaja tai päällikkö ei ole toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai piittaamattomasti ja tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

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

Kokeilut alusten aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi ja päästöjen valvontateknologian tutkimus

Trials for Ship Emission Reduction and Control Technology Research

2 Sopimuspuolen hallinto voi tarvittaessa yhteistyössä muiden hallintojen kanssa myöntää vapautuksen tämän liitteen erityismääräyksistä alukselle, jotta sillä voidaan tehdä kokeiluja alusten päästöjen vähentämisen ja val-

2 The Administration of a Party may, in cooperation with other Administrations as appropriate, is an exemption from specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission

vontatekniikoiden ja moottorien suunniteluohjelmien kehittämiseksi. Vapautus voidaan antaa vain, jos liitteen erityismääräysten tai vuonna 2008 tarkistetun tyypin oksidien teknisen säännösten soveltaminen voisi estää tutkimuksen tällaisten tekniikoiden tai ohjelmien kehittämiseksi. Vapautusta koskeva lupa annetaan vain tarvittavien alusten vähimmäismäärälle, ja sitä koskevat seuraavat määräykset:

.1 jos meridieselmoottorin sylinteritilavuus on enintään 30 litraa, merikokeilu kestää enintään 18 kuukautta. Jos lisäaikaa tarvitaan, luvan antava hallinto voi uudistaa luvan toiseksi 18 kuukauden jaksoksi; tai

.2 jos meridieselmoottorin sylinteritilavuus on vähintään 30 litraa, merikokeilu kestää enintään viisi vuotta, ja luvan antava hallinto tarkastaa jokaisen välikatsastuksen yhteydessä, kuinka kokeilu edistyy. Lupa voidaan tarkastuksen perusteella peruuttaa, jos testauksessa ei ole noudatettu lupaehtoja tai jos katsotaan, että tekniikka tai ohjelma ei todennäköisesti tuota tehokkaita tuloksia alusten päästöjen vähentämiseksi ja valvomiseksi. Jos tarkastava hallinto katsoo, että tietyn tekniikan tai ohjelman testaamiseen tarvitaan lisäaikaa, lupa voidaan uudistaa enintään viiden vuoden lisäajaksi.

Merenpohjan kivennäisvaroihin liittyvästä toiminnasta johtuvat päästöt

3.1 Tämän liitteen määräyksiä ei tämän yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdan mukaisesti sovelleta merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisesta ja hyödyntämisestä sekä siihen liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta jalostamisesta välittömästi johtuviin päästöihin. Tällaisia päästöjä ovat muun muassa seuraavat:

.1 yksinomaan merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisen ja hyödyntämisen sekä näihin liittyvän rannikon ulkopuolella tapahtuvan käsittelyn välittömänä tuloksena syntyneiden aineiden poltosta johtuvat päästöt, myös mutta ei ainoastaan hiilivetyjen leimahduksesta ja porausjätteen, -liejun ja/tai stimulointiainesten palamisesta lähteen valmistelun ja testausoperaatioiden aikana sekä leimahduksista häiriöolosuhteissa johtuvat päästöt,

.2 porausnesteiden ja porausjätteen mukana kulkeutuvien kaasujen ja haihtuvien yhdisteiden vapautuminen,

reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NOx Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:

.1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 litres, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or

.2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 litres, the duration of the ship trial shall not exceed 5 years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

Emissions from Sea-bed Mineral Activities

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

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

.2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

.3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of

.3 päästöt, jotka liittyvät yksinomaan ja välittömästi merenpohjan kivennäisvarojen käsittelyyn tai varastointiin, ja

.4 yksinomaan merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisessa ja hyödyntämisessä sekä siihen liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä käytettävien meridieselmoottorien päästöt.

3.2 Tämän liitteen 18 säännön vaatimuksia ei sovelleta työmaalla tuotettaviin hiilivetyihin, joita käytetään myöhemmin työmaalla polttoaineena, jos hallinto on hyväksynyt tämän.

4 sääntö

Samanarvoisuudet

1 Sopimuspuolen hallinto voi sallia, että alukseen asennetaan muu kuin tässä liitteessä vaadittu laite, materiaali, väline tai koje tai että aluksella käytetään muuta vaihtoehtoista menettelyä, polttoainetta tai noudattamismenetelmää, jos sellainen laite, materiaali, väline tai koje taikka muu menettely, vaihtoehtoinen polttoaine tai noudattamismenetelmä on päästöjen vähentämisen kannalta vähintään yhtä tehokas kuin tässä liitteessä vaadittu, 13 ja 14 säännössä esitetyt vaatimukset mukaan luettuina.

2 Sopimuspuolen hallinto, joka sallii jonkin vaihtoehtoisen laitteen, materiaalin, välineen tai kojeen taikka muun menettelyn, vaihtoehtoisen polttoaineen tai noudattamismenetelmän käyttämisen tässä liitteessä vaaditun asemasta, toimittaa tästä yksityiskohtaiset tiedot järjestölle, joka jakaa tiedot sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

3 Sopimuspuolen hallinnon olisi otettava huomioon tämän säännön mukaisia samanarvoisuuksia koskeva järjestön laatima ohjeisto.

4 Sopimuspuolen hallinto, joka sallii tämän säännön 1 kappaleen mukaisen samanarvoisuuden käytön, pyrkii toimimaan siten, että sopimuspuolen tai muiden valtioiden ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta ei aiheudu vahinkoa tai haittaa.

II LUKU

KATSASTUKSET, TODISTUKSET JA VALVONTA

5 sääntö

Katsastukset

sea-bed minerals; and

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

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

Regulation 4

Equivalents

1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as that required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 The Administration of a Party which allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization pertaining to the equivalents provided for in this regulation.

4 The Administration of a Party which allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property, or resources or those of other States.

CHAPTER II

SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

Regulation 5

Surveys

1 Jokaiselle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, ja jokaiselle kiinteälle tai kelluvalle porauslautalle ja muulle alustalle tehdään seuraavat katsastukset:

.1 Peruskatsastus tehdään, ennen kuin alus otetaan käyttöön tai ennen kuin tämän liitteen 6 säännön mukainen todistuskirja annetaan ensimmäisen kerran. Katsastuksessa varmistetaan että varusteet, järjestelmät, laitteet, järjestelyt ja materiaalit ovat täysin tämän liitteen asianomaisten vaatimusten mukaisia.

.2 Uusintakatsastus tehdään hallinnon määrittämien enintään viiden vuoden väliajoin, paitsi jos sovelletaan tämän liitteen 9 säännön 2, 5, 6, tai 7 kappaletta. Uusintakatsastuksessa varmistetaan, että varusteet, järjestelmät, laitteet, järjestelyt ja materiaalit ovat täysin tämän liitteen asianomaisten vaatimusten mukaisia.

.3 Välikatsastus tehdään kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen toista todistuskirjan vuosipäivää tai kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen kolmatta todistuskirjan vuosipäivää. Välikatsastus tehdään yhden tämän säännön 1 kappaleen 4 kohdassa määritetyn vuosikatsastuksen sijasta. Välikatsastuksessa varmistetaan, että varusteet ja järjestelyt ovat täysin tämän liitteen asianomaisten vaatimusten mukaisia. Välikatsastukset hyväksytään tämän liitteen 6 tai 7 säännön mukaisesti annettavassa todistuskirjassa.

.4 Vuosikatsastus tehdään kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen kutakin todistuskirjan vuosipäivää, ja siinä tarkastetaan tämän säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettuja varusteet, järjestelmät, laitteet, järjestelyt ja materiaalit yleisesti sen varmistamiseksi, että ne on pidetty kunnossa tämän säännön 4 kappaleen mukaisesti ja että ne toimivat tyydyttävästi alukselle tarkoitetussa käytössä. Vuosikatsastukset hyväksytään tämän liitteen 6 tai 7 säännön mukaisesti annettavassa todistuskirjassa.

.5 Joko yleinen tai osittainen lisäkatsastus tehdään tilanteen mukaan aina, kun on tehty tämän säännön 4 kappaleen mukaisia merkittäviä korjauksia tai uudistuksia tai kun on tehty tämän säännön 5 kappaleen mukaisista tarkastuksista johtuvia korjauksia. Katsastuksessa varmistetaan, että tarvittava korjaus tai uudistus on todella tehty, että korjauksessa tai uudistuksessa käytetyt materiaalit ja työn laatu ovat kaikilta osin tyydyttäviä ja että alus on kaikilta osin tämän liitteen vaatimusten mukainen.

2 Hallinto voi vahvistaa bruttovetoisuudeltaan alle 400 tonnin aluksia varten asianmukaisia toimenpiteitä, joilla varmistetaan tämän

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

.1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;

.3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

.4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 4 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 4 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 5 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that

liitteen asianomaisten määräysten noudattaminen.

3 Hallinnon virkamiehet toimittavat tämän liitteen määräysten valvomiseksi tarvittavat alusten katsastukset.

.1 Hallinto voi kuitenkin valtuuttaa tätä varten nimetyt katsastajat tai hyväksytyt laitokset tekemään katsastukset. Laitokset noudattavat järjestön hyväksymää ohjeistoa.

.2 Tämän liitteen 13 säännön vaatimusten mukaisuus varmistetaan meridieselmoottoreiden ja varusteiden katsastuksessa, joka tehdään vuonna 2008 tarkistetun tyyppien oksidien teknisen säännösten mukaisesti.

.3 Jos nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos katsoo, että varusteiden kunto ei oleenaisilta osiltaan vastaa todistuskirjan tietoja, se varmistaa, että korjaavat toimet tehdään, ja ilmoittaa ajoissa asiasta hallinnolle. Jos korjaavia toimia ei toteuteta, hallinto peruuttaa todistuskirjan. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, asiasta ilmoitetaan myös satamavaltion asianomaisille viranomaisille välittömästi. Kun hallinnon virkamies, nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos on ilmoittanut asiasta satamavaltion asianomaisille viranomaisille, kyseisen satamavaltion hallitus antaa tälle virkamiehelle, katsastajalle tai laitokselle kaiken tarvittavan avun, jotta ne voivat hoitaa tämän säännön mukaiset velvoitteensa.

.4 Asianomainen hallinto takaa kaikissa tapauksissa täysin, että katsastus on täydellinen ja tehokas, ja sitoutuu varmistamaan, että kaikki tarvittavat järjestelyt toteutetaan tämän velvoitteen täyttämiseksi.

4 Varusteet pidetään tämän liitteen määräysten mukaisessa kunnossa, eikä varusteisiin, järjestelmiin, laitteisiin, järjestelyihin tai materiaaleihin, joita katsastus koskee, tehdä muutoksia ilman hallinnon nimenomaista hyväksyntää. Varuste tai laite saadaan suoraan korvata varusteella tai laitteella, joka on tämän liitteen määräysten mukainen.

5 Jos alus joutuu onnettomuuteen tai jos havaitaan vika, joka vaikuttaa merkittävästi tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvien varusteiden tehoon tai täydellisyyteen, aluksen päällikkö tai omistaja ilmoittaa asiasta asiaankuuluvan todistuskirjan antamisesta vastaavalle hallinnolle, nimetylle katsastajalle tai hyväksytylle laitokselle niin pian kuin mahdollista.

the applicable provisions of this Annex are complied with.

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

.1The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization;

.2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NOx Technical Code 2008;

.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation; and

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

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

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

6 sääntö

Regulation 6

*Todistuskirjan antaminen tai hyväksyminen**Issue or endorsement of a Certificate*

1 Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja annetaan tämän liitteen 5 säännön määräysten mukaisesti suoritettun perus- tai uusintakatsastuksen jälkeen:

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

.1 alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joka tekee matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai offshore-termiinaaleihin; ja

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

.2 alustoille ja porauslaitoille, jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluville vesille.

.2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

2 Alukselle, joka on rakennettu, ennen kuin VI liite on tullut voimaan kyseisen aluksen hallinnon osalta, annetaan kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti viimeistään voimaantumisen jälkeen seuraavan ensimmäisen määräaikaisen telakoinnin yhteydessä, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluttua voimaantuloapäivästä.

2 A ship constructed before the date of entry into force of Annex VI for such ship's Administration shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.

3 Hallinto tai sen asianmukaisesti valtuutettu henkilö tai laitos antaa tai hyväksyy todistuskirjan. Hallinto on kaikissa tapauksissa täysin vastuussa todistuskirjasta.

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

7 sääntö

Regulation 7

*Toisen sopimuspuolen antama todistuskirja**Issue of a Certificate by another Party*

1 Sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja, jos se voi riittävällä varmuudella todeta, että tämän liitteen määräyksiä noudatetaan, se antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan ja tarvittaessa tekee tai valtuuttaa tekemään aluksen todistuskirjaan hyväksymismerkinnän tämän liitteen mukaisesti.

1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 Todistuskirjan ja katsastusselostuksen jäljennös lähetetään mahdollisimman pian pyynnön esittäneelle hallinnolle.

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

3 Näin annettussa todistuskirjassa mainitaan, että se on annettu hallinnon pyynnöstä ja että se on yhtä pätevä ja samanarvoinen kuin tämän liitteen 6 säännön mukaisesti annettu todistuskirja.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4 Kansainvälistä ilmansuojelutodistuskirjaa ei anneta muun kuin sopimusvaltion lippua käyttämään oikeutetulle alukselle.

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

8 sääntö

Regulation 8

*Todistuskirjan kaava**Form of Certificate*

Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja laaditaan tämän liitteen I lisäyksessä olevan mallin mukaisesti ainakin englannin, ranskan tai espanjan kielellä. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

9 sääntö

Regulation 9

*Todistuskirjan voimassaoloaika ja pätevyys**Duration and Validity of Certificate*

1 Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja annetaan hallinnon määrittämälle, enintään viiden vuoden ajanjaksolle.

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

2 Sen estämättä, mitä tämän säännön 1 kappaleessa määrätään:

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

.1 Kun uusintakatsastus on tehty kolmen kuukauden kuluessa ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuksen valmistumispäivän jälkeen enintään viiden vuoden ajan siitä päivästä, jona entisen todistuksen voimassaolo päättyi.

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

.2 Kun uusintakatsastus on tehty entisen todistuskirjan voimassaolon päättymisen jälkeen, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuksen valmistumispäivän jälkeen enintään viiden vuoden ajan siitä päivästä, jona entisen todistuksen voimassaolo päättyi.

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

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

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

3 Jos todistuskirja on annettu viittä vuotta lyhyemmälle ajanjaksolle, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloa päättymispäivän jälkeen enintään tämän säännön 1 kappaleen mukaiseksi enimmäisajaksi edellyttäen, että tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleen 3 ja 4 kohdan mukaiset katsastukset, joita on sovellettava, kun todistuskirja annetaan viiden vuoden ajaksi, on tehty asianmukaisesti.

3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 Jos uusintakatsastus on tehty, eikä uutta todistuskirjaa voida antaa tai toimittaa alukselle ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää, hallinnon valtuuttama henkilö tai laitos voi tehdä voimassa olevaan todistuskirjaan hyväksymismerkinnän, ja tällainen todistuskirja hyväksytään enintään viiden kuukauden jatkoajalla todis-

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

tuskirjan voimassaolon päättymispäivästä.

5 Jos alus ei todistuskirjan voimassaolon päättyessä ole katsastussatamassa, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloa, mutta jatkoaika myönnetään vain sitä varten, että alus voi jatkaa matkaansa katsastussatamaan, ja vain tapauksissa, joissa jatkoaikaa pidetään asianmukaisena ja kohtuullisena. Todistuskirjan voimassaoloa ei jatketa yli kolmella kuukaudella, eikä alus, jolle tällainen jatkoaika on myönnetty, saa katsastussatamaan saapumisen jälkeen tällaisen jatkoajan perusteella lähteä kyseisestä satamasta ilman uutta todistuskirjaa. Kun uusintakatsastus on tehty, uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan siitä päivästä, jona entisen todistuskirjan voimassaolo ennen myönnettyä jatkoaikaa päättyi.

6 Jos lyhyitä matkoja tekevä alukselle on myönnetty todistuskirja, jonka voimassaoloa ei ole jatkettu tämän säännön edellä mainittujen määräysten mukaisesti, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloa enintään yhden kuukauden määräajaksi todistuskirjassa annetusta voimassaolon päättymispäivästä. Kun uusintakatsastus on tehty, uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan siitä päivästä, jona entisen todistuskirjan voimassaolo ennen myönnettyä jatkoaikaa päättyi.

7 Hallinnon määrittämissä erityisolosuhteissa uuden todistuskirjan voimassaolon ei tarvitse alkaa entisen todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä tämän säännön 2 kappaleen 1 kohdassa tai 5 taikka 6 kappaleessa edellytetyllä tavalla. Näissä erityisolosuhteissa uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan uusintakatsastuspäivästä.

8 Jos vuosi- tai välikatsastus valmistuu ennen tämän liitteen 5 säännössä määritettyä ajanjaksoa:

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

.2 seuraavat tämän liitteen 5 säännön mukaiset vuosi- tai välikatsastukset tehdään kyseisessä säännössä määrätyn väliajoin käytämällä uutta vuosipäivää; ja

.3 voimassaolon päättymispäivä voi säilyä ennallaan edellyttäen, että yksi tai tarvittaessa useampi vuosi- tai välikatsastus tehdään siten, että tämän liitteen 5 säännön mukaiset katsastusten enimmäisväliajat eivät ylitä.

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

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

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

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

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 Tämän liitteen 6 tai 7 säännön mukainen todistuskirja lakkaa olemasta voimassa kaikissa seuraavissa tapauksissa:

.1 jos asiaankuuluvia katsastuksia ei tehdä tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleen mukaisissa määräajoissa;

.2 jos todistuskirjaan ei ole tehty hyväksymismerkintää tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleen 3 tai 4 kohdan mukaisesti; ja

.3 jos alus siirtyy käyttämään toisen valtion lippua. Uusi todistuskirja annetaan vasta, kun uuden todistuskirjan antava hallitus on riittäväällä varmuudella todennut aluksen olevan tämän liitteen 5 säännön 4 kappaleen vaatimusten mukainen. Jos siirtyminen tapahtuu sopimuspuolten välillä ja jos sitä koskeva pyyntö tehdään kolmen kuukauden kuluessa siirtymisestä, sen sopimuspuolen hallitus, jonka lippua alus oli aiemmin oikeutettu käyttämään, toimittaa mahdollisimman pian hallinnolle jäljennökset aluksella ennen siirtymistä olleesta todistuskirjasta ja, mikäli mahdollista, jäljennökset asiaankuuluvista katsastuselostuksista.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and

.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5.4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

10 sääntö

Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta

1 Toisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamat virkamiehet voivat tarkastaa, onko kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa tai offshore-termiinaalissa oleva alus tämän liitteen toiminnallisten vaatimusten mukainen, milloin on selviä perusteita epäillä, että päällikkö tai miehistö eivät tunne alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä, aluksella suoritettavia olennaisia menettelyjä.

2 Tämän säännön 1 kappaleessa kuvatuissa tilanteissa sopimuspuoli toteuttaa tarvittavat toimet varmistaakseen, että alus ei lähde merelle, ennen kuin tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti.

3 Tähän sääntöön sovelletaan tämän yleissopimuksen 5 artiklan mukaisia satamavaltion valvontaan liittyviä menettelyjä.

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

Regulation 10

Port State Control on Operational Requirements

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, 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 air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as to 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.

11 sääntö

Regulation 11

*Rikkomusten havaitseminen ja täytäntöönpanon valvonta**Detection of Violations and Enforcement*

1 Sopimuspuolet tekevät keskenään yhteistyötä rikkomusten havaitsemisessa ja tämän liitteen määräysten täytäntöönpanon valvonassa käyttäen hyväksi kaikkia soveliaita ja mahdollisia havaitsemiskeinoja ja ympäristöseurainta sekä riittävän tehokkaita tiedotus- ja todisteiden kokoamismenetelmiä.

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

2 Sopimuspuolen asianmukaisesti nimittämät tai valtuuttamat virkamiehet voivat kyseisen sopimuspuolen satamassa tai offshore-terminaalissa tarkastaa aluksen, johon tätä liitettä sovelletaan, tarkastaakseen, onko alus päästänyt tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvia aineita tämän liitteen määräysten vastaisesti. Jos tarkastuksessa todetaan tämän liitteen rikkomus, asiasta toimitetaan selvitys hallinnolle, jotta se voi ryhtyä asianmukaisiin toimiin.

2 A ship to which this Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

3 Jokainen sopimuspuoli toimittaa hallinnolle mahdolliset todisteet siitä, että alus on päästänyt tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvia aineita tämän liitteen määräysten vastaisesti. Mikäli mahdollista, ensin mainitun sopimuspuolen toimivaltainen viranomainen ilmoittaa väitetyistä rikkomuksesta aluksen päällikölle.

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

4 Tiedot saanut hallinto tutkii todisteet vastaanotettuaan asian, ja se voi pyytää toiselta sopimuspuolelta lisää tai parempia todisteita siitä, että rikkomus on tapahtunut. Jos väitetyistä rikkomuksesta on hallinnon käsityksen mukaan saatu riittävästi todisteita oikeuskäsittely aloittamiseen, hallinto panee oikeuskäsittelyn vireille mahdollisimman pian oman lakinsa mukaisesti. Hallinto ilmoittaa toteuttamistaan toimista viipymättä väitetyistä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle ja järjestölle.

4 Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

5 Sopimuspuoli voi myös tarkastaa aluksen, johon tätä liitettä sovelletaan, kun se tulee sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai offshore-terminaaliin, jos se on saanut toiselta sopimuspuolelta alusta koskevan tutkintapyynnön sekä riittävästi näyttöä siitä, että alus on jossakin päästänyt tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvia aineita tämän liitteen vastaisesti. Tutkinnasta lähetetään selvitys sitä pyytäneelle sopimuspuolelle ja hallinnolle, jotta asianmukaiset toimet voidaan toteuttaa tämän yleissopimuksen mukaisesti.

5 A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

6 Tätä liitettä sovellettaessa tai tulkittaessa voimassa olevaa alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvomista koskevaa kansainvälistä oikeutta, myös täytäntöönpanon val-

6 The international law concerning the prevention, reduction, and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application

vontaan ja varotoimiin liittyviä määräyksiä, sovelletaan soveltuvin osin tämän liitteen sääntöihin ja vaatimuksiin.

or interpretation of this Annex, applies, mutatis mutandis, to the rules and standards set forth in this Annex.

III LUKU

CHAPTER III

ALUSTEN PÄÄSTÖJEN VALVONTAA KOSKEVAT VAATIMUKSET

REQUIREMENTS FOR CONTROL OF EMISSIONS FROM SHIPS

12 sääntö

Regulation 12

Otsonikerrosta heikentävät aineet

Ozone Depleting Substances

1 Tätä sääntöä ei sovelleta pysyvästi suljettuihin varusteisiin, joissa ei ole kylmäaineen täyttöliitäntää tai otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä irrotettavissa olevia osia.

1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone depleting substances.

2 Jollei 3 säännön 1 kappaleessa toisin määrätä, otsonikerrosta heikentävien aineiden tahalliset päästöt kielletään. Tahallisia päästöjä ovat päästöt, jotka tapahtuvat huollettaessa, korjattaessa tai poistettaessa laitteistoja tai varusteita, ei kuitenkaan otsonikerrosta heikentävän aineen talteenottoon tai kierrätykseen liittyviä minimaalisia päästöjä. Sopimuspuolet voivat antaa otsonikerrosta heikentävien aineiden vuodoista johtuvia tahallisia tai muita päästöjä koskevia määräyksiä.

2 Subject to the provisions of regulation 3.1, any deliberate emissions of ozone depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties.

3.1 Muita otsonikerrosta heikentäviä aineita kuin HCFC-yhdisteitä sisältävät asennukset kielletään:

3.1 Installations which contain ozone depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons, shall be prohibited:

.1 19 päivänä toukokuuta 2005 tai sen jälkeen rakennetuilla aluksilla, tai

.1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or

.2 ennen 19 päivää toukokuuta 2005 rakennetuilla aluksilla, joiden varusteet toimitetaan sopimuksen mukaan alukselle 19 päivänä toukokuuta 2005 tai sen jälkeen, tai, ellei sopimusta toimituksesta ole, joiden varusteet tosiasiallisesti toimitetaan alukselle 19 päivänä toukokuuta 2005 tai sen jälkeen.

.2 in the case of ships constructed before 19 May 2005, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.

3.2 HCFC-yhdisteitä sisältävät asennukset kielletään:

3.2 Installations which contain hydrochlorofluorocarbons shall be prohibited:

.1 1 päivänä tammikuuta 2020 tai sen jälkeen rakennetuilla aluksilla, tai

.1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or

.2 ennen 1 päivää tammikuuta 2020 rakennetuilla aluksilla, joiden varusteet toimitetaan sopimuksen mukaan alukselle 1 päivänä tammikuuta 2020 tai sen jälkeen, tai, ellei sopimusta toimituksesta ole, joiden varusteet tosiasiallisesti toimitetaan alukselle 1 päivänä tammikuuta 2020 tai sen jälkeen.

.2 in the case of ships constructed before 1 January 2020, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.

4 Tässä säännössä tarkoitettavat aineet ja kyseisiä aineita sisältävät varusteet toimitetaan asianmukaisesti vastaanottolaitoksiin, kun ne

4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate re-

poistetaan alukselta.

5 Jokaisella 6 säännön 1 kappaleen alaisella aluksella pidetään luetteloa otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävistä varusteista.

6 Jokaisella 6 säännön 1 kappaleen alaisella aluksella, jolla on otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä uudelleen ladattavia järjestelmiä, pidetään päiväkirjaa otsonikerrosta heikentävistä aineista. Päiväkirja voi olla osa nykyistä lokikirjaa tai hallinnon hyväksymää sähköistä tallennusjärjestelmää.

7 Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskaan päiväkirjaan merkitään aineiden massa (kg), ja päiväkirja täytetään viipymättä seuraavissa tapauksissa:

.1 Otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävät varusteet ladataan kokonaan tai osittain uudelleen.

.2 Otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä varusteita korjataan tai huolletaan.

.3 Otsonikerrosta heikentäviä aineita pääsee ilmakehään

.3.1 tahallisesti, ja

.3.2 tahattomasti.

.4 Otsonikerrosta heikentäviä aineita toimitetaan vastaanottolaitokseen maissa.

.5 Otsonikerrosta heikentäviä aineita toimitetaan alukselle.

13 sääntö

Typen oksidit (NO_x)

Soveltaminen

1.1 Tätä sääntöä sovelletaan

.1 jokaiseen alukselle asennettavaan meridieselmoottoriin, jonka lähtöteho on yli 130 kW, ja

.2 jokaiseen meridieselmoottoriin, jonka lähtöteho on yli 130 kW ja johon tehdään merkittävä muutos 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen, paitsi jos hallinnolle voidaan riittävällä varmuudella osoittaa, että moottori on täysin samanlainen kuin moottori, jonka se korvaa, eikä se muutoin kuulu tämän säännön 1.1 kohdan 1 alakohdan soveltamisalaan.

1.2 Tätä sääntöä ei sovelleta

.1 meridieselmoottoriin, joka on tarkoitettu käytettäväksi ainoastaan hätätilanteissa tai

reception facilities when removed from ships.

5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone depleting substances.

6 Each ship subject to regulation 6.1 which has rechargeable systems that contain ozone depleting substances shall maintain an Ozone Depleting Substances Record Book. This Record Book may form part of an existing log-book or electronic recording system as approved by the Administration.

7 Entries in the Ozone Depleting Substances Record Book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:

.1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone depleting substances;

.2 repair or maintenance of equipment containing ozone depleting substances;

.3 discharge of ozone depleting substances to the atmosphere:

.3.1 deliberate; and

.3.2 non-deliberate;

.4 discharge of ozone depleting substances to land-based reception facilities; and

.5 supply of ozone depleting substances to the ship.

Regulation 13

Nitrogen Oxides (NO_x)

Application

1.1 This regulation shall apply to:

.1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and

.2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW which undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an identical replacement to the engine which it is replacing and is otherwise not covered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

1.2 This regulation does not apply to:

.1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies, or solely to

yksinomaan voimanlähteenä sellaisiin laitteisiin tai varusteisiin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi yksinomaan hätätilanteissa aluksella, johon ne on asennettu, tai merimeridieselmoottoriin, joka on asennettu ainoastaan hätätilanteissa käytettäväksi tarkoitettuun pelastusveneeseen, ja

.2 meridieselmoottoriin, joka on asennettu yksinomaan sen valtion suvereniiteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä matkoja tekeväälle alukselle, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, edellyttäen, että moottori kuuluu hallinnon vahvistamien vaihtoehtoisten tyyppien oksidien valvontatoimien soveltamisalaan.

1.3 Sen estämättä, mitä tämän kappaleen 1.1 kohdassa määrätään, hallinto voi myöntää vapautuksen tämän säännön soveltamisesta mille tahansa sellaiseen alukseen asennetulle dieselmoottorille, joka on rakennettu tai johon tehdään merkittävä muutos ennen 19 päivää toukokuuta 2005, edellyttäen, että alus tekee matkoja yksinomaan sen valtion satamiin tai offshore-terminaaleihin, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

Merkittävä muutos

2.1 Tässä säännössä merkittävä muutos tarkoittaa sellaista meridieselmoottoriin 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen tehtyä muutosta, jota ei ole vielä todistettu tämän säännön 3 tai 4 kappaleessa tai 5.1 kohdan 1 alakohdassa annettujen vaatimusten mukaiseksi, kun

.1 moottori korvataan meridieselmoottorilla tai sen lisäksi asennetaan toinen meridieselmoottori, tai

.2 moottoriin tehdään vuonna 2008 tarkistetuissa tyyppien oksidien teknisessä säännöstössä määritelty olennainen muutos, tai

.3 moottorin suurin jatkuva teho kasvaa yli kymmenellä prosentilla verrattuna moottorin alkuperäiseen todistuskirjaan.

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 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen ole mahdollista täyttää tämän säännön 5.1 kohdan 1 alakohdan vaatimuksia (III taso), korvaava moottori täyttää tämän säännön 4 kappaleen vaatimukset (II taso). Järjestö laatii ohjeiston

power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and

.2 a marine diesel engine installed on a ship solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engine is subject to an alternative NOx control measure established by the Administration.

1.3 Notwithstanding the provisions of subparagraph 1.1 of this paragraph, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine which is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine which undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

Major Conversion

2.1 For the purpose of this regulation, major conversion means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation where:

.1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or

.2 any substantial modification, as defined in the revised NOx Technical Code 2008, is made to the engine, or

.3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

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 in force at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. On or after 1 January 2016, 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), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regula-

perusteista, joiden nojalla moottorin ei katsota voivan täyttää tämän säännön 5.1 kohdan 1 alakohdan vaatimuksia.

2.3 Edellä 2.1 kohdan 2 tai 3 alakohdassa tarkoitettu meridieselmoottori täyttää seuraavat vaatimukset:

.1 ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennettuihin aluksiin sovelletaan tämän säännön 3 kappaleen vaatimuksia, ja

.2 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin sovelletaan vaatimuksia, jotka ovat voimassa aluksen rakentamisajankohtana.

I TASO

3 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen ja ennen 1 päivää tammikuuta 2011 rakennetulla aluksella kielletään meridieselmoottorin käyttö, elleivät moottorin typen oksidipäästöt (laskettuna typpidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia päästörajoja, joissa n = moottorin nimelliskierros-luku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1 17,0 g/kWh, kun n on alle 130 rpm;

.2 $45 \cdot n(-0.2)$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm;

.3 9,8 g/kWh, kun n on vähintään 2 000 rpm.

II TASO

4 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, 1 päivänä tammikuuta 2011 tai sen jälkeen rakennetulla aluksella kielletään meridieselmoottorin käyttö, elleivät moottorin typen oksidipäästöt (laskettuna typpidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia päästörajoja, joissa n = moottorin nimelliskierros-luku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1 14,4 g/kWh, kun n on alle 130 rpm;

.2 $44 \cdot n(-0,23)$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm;

.3 7,7 g/kWh, kun n on vähintään 2 000 rpm.

III TASO

5.1 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, meridieselmoottorin käyttö asennettuna 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen rakennettuun alukseen:

.1 kielletään, elleivät moottorin typen oksidipäästöt (laskettuna typpidioksidin painotet-

tion (Tier II). Guidelines are to be developed by the Organization to set forth the criteria of when it is not possible for a replacement engine to meet the standards in subparagraph 5.1.1 of this regulation.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 shall meet the following standards:

.1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and

.2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

TIER I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $45 \cdot n(-0.2)$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

TIER II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $44 \cdot n(-0.23)$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

TIER III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2016:

.1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total

tuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia rajoja, joissa n = moottorin nimelliskierrosluku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1.1 3,4 g/kWh, kun n on alle 130 rpm,

.1.2 $9 \cdot n(-0.2)$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm, ja

.1.3 2,0 g/kWh, kun n on vähintään 2 000 rpm,

.2 kuuluu tämän 5.1 kohdan 1 alakohdan soveltamisalaan, kun alus toimii tämän säännön 6 kappaleen mukaisesti nimetyllä päästöjen valvonta-alueella, ja

.3 kuuluu tämän säännön 4 kappaleen soveltamisalaan, kun alus toimii tämän säännön 6 kappaleen mukaisesti nimetyn päästöjen valvonta-alueen ulkopuolella.

5.2 Jollei tämän säännön 10 kappaleen mukaisesta tarkastelusta muuta johdu, tämän säännön 5.1 kohdan 1 alakohdan vaatimuksia ei sovelleta

.1 sellaiselle alukselle asennettuun meridieselmoottoriin, jonka pituus (L), siten kuin se on määritelty tämän yleissopimuksen 1 liitteessä 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 dieselmootorin yhdistetty nimelliskäyttöteho on alle 750 kW, jos hallinnolle osoitetaan riittävällä varmuudella, että alus ei voi täyttää tämän säännön 5.1 kohdan 1 alakohdan vaatimuksia aluksen rakenteellisten rajoitusten takia.

Päästöjen valvonta-alue

6 Tässä säännössä päästöjen valvonta-alue tarkoittaa merialuetta, myös satama-alueita, jonka järjestö on nimennyt tämän liitteen III lisäyksessä esitettyjen perusteiden ja meneteltyjen mukaisesti.

Ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennetuille aluksille asennetut meridieselmoottorit

7.1 Sen estämättä, mitä tämän säännön 1.1 kohdan 1 alakohdassa määrätään, 1 päivänä tammikuuta 1990 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennetuille aluksille asennettu meridieselmoottori, jonka läh-

weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.1.2 $9 \cdot n(-0.2)$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and

.1.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

.2 is subject to the standards set forth in subparagraph 5.1.1 of this paragraph when the ship is operating in an Emission Control Area designated under paragraph 6 of this regulation; and

.3 is subject to the standards set forth in paragraph 4 of this regulation when the ship is operating outside of an Emission Control Area designated under paragraph 6 of this regulation.

5.2 Subject to the review set forth in paragraph 10 of this regulation, the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

.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, 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.

Emission Control Area

6 For the purpose of this regulation, an Emission Control Area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

Marine Diesel Engines Installed on a Ship Constructed Prior to 1 January 2000

7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, 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

töteho on yli 5 000 kW ja sylinteritilavuus vähintään 90 litraa, noudattaa tämän kappaleen 7.4 kohdan päästörajoja edellyttäen, että sopimuspuolen hallinto on antanut kyseistä moottoria varten hyväksytyä menetelmää koskevan todistuskirjan ja antava hallinto on toimittanut järjestölle ilmoituksen todistuskirjasta. Tämän kappaleen noudattaminen osoitetaan jommallakummalla seuraavista tavoista:

.1 Asennetaan todistuskirjan mukainen hyväksytty menetelmä, mikä vahvistetaan hyväksytyä menetelmää koskevassa asiakirjassa määrättyä tarkastusmenetelmää käyttäen tehdyllä katsastuksella ja tekemällä aluksen kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan asianmukainen merkintä hyväksytyyn menetelmän käytöstä.

.2 Annetaan moottoria koskeva todistuskirja, jossa vahvistetaan, että kone toimii tämän säännön 3 tai 4 kappaleen tai 5.1 kohdan 1 alakohdan mukaisissa rajoissa, ja moottorin todistuskirjasta tehdään aluksen kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan asianmukainen merkintä.

7.2 Edellä 7.1 kohtaa sovelletaan viimeistään ensimmäiseen uusintakatsastukseen, joka tehdään vähintään 12 kuukauden kuluttua 7.1 kohdassa tarkoitetusta ilmoituksesta. Jos laivanvarustaja, jonka alukselle hyväksytty menetelmä on määrä asentaa, voi riittävällä varmuudella osoittaa hallinnolle, että hyväksytyä menetelmää ei ole markkinoilla saatavilla, vaikka menetelmää on yritetty kaikin mahdollisin tavoin hankkia, hyväksytty menetelmä asennetaan alukselle viimeistään seuraavan vuosikatsastuksen yhteydessä, joka seuraa sitä, kun hyväksytty menetelmä tulee markkinoille.

7.3 Jos 1 päivänä tammikuuta 1990 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennettuun alukseen on asennettu tämän säännön 7.1 kohdan alainen, lähtöteholtaan yli 5 000 kW:n ja sylinteritilavuudeltaan vähintään 90 litran meridieselmoottori, aluksen kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan tehdään merkintä siitä, että on käytetty hyväksyttyä menetelmää tämän säännön 7.1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti tai että moottorista on annettu todistuskirja tämän säännön 7.1 kohdan 2 alakohdan mukaisesti taikka että hyväksyttyä menetelmää ei vielä ole tai se ei ole vielä markkinoilla saatavilla tämän säännön 7.2 kohdassa kuvatun mukaisesti.

7.4 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, 7.1 kohdassa kuvatun meridieselmoottorin käyttö kielletään, elleivät moottorin typen oksidipäästöt (laskettuna typpidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia päästörajoja, joissa n = moottorin ni-

shall comply with the emission limits set forth in subparagraph 7.4 of this paragraph, provided that an Approved Method for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration. Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:

.1 installation of the certified Approved Method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the Approved Method File, including appropriate notation on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate of the presence of the Approved Method; or

.2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate.

7.2 Subparagraph 7.1 shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in subparagraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an Approved Method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the Approved Method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that Approved Method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship which falls after the Approved Method is commercially available.

7.3 With regard to a ship with 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 that either an Approved Method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an Approved Method does not yet exist or is not yet commercially available as described in subparagraph 7.2 of this regulation.

7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in subparagraph 7.1 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following

melliskierrosroku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

- .1 17,0 g/kWh, kun n on alle 130 rpm,
- .2 $45 \cdot n(-0.2)$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm, ja
- .3 9,8 g/kWh, kun n on vähintään 2 000 rpm.

7.5 Hyväksytystä menetelmästä annetaan todistuskirja vuonna 2008 tarkistetun tyyppien oksidien teknisen säännösten 7 luvun mukaisesti, ja siihen liittyen tehdään seuraavat tarkistukset:

.1 Hyväksytytyn menetelmän piiriin kuuluvan perusmeridieselmoottorin suunnittelijan on tarkistettava, ettei hyväksytytyn menetelmän laskettu vaikutus vähennä moottorin tehoa yli yhdellä prosentilla, ei lisää polttoaineen kuluusta yli kahdella prosentilla mitattuna vuonna 2008 tarkistetun tyyppien oksidien teknisen säännösten mukaisessa asianmukaisessa testisyklissä eikä vaikuta haitallisesti moottorin kestävyteen tai luotettavuuteen.

.2 On tarkistettava, että hyväksytytyn menetelmän kustannukset eivät ole kohtuuttomia, mikä määritellään vertaamalla hyväksytyllä menetelmällä tämän kappaleen 7.4 kohdan vaatimusten täyttämiseksi saavutettua tyyppien oksidien määrän vähennystä hyväksytytyn menetelmän hankinta- ja asennuskustannuksiin.

Todistuskirjat

8 Vuonna 2008 tarkistettua tyyppien oksidien teknistä säännöstöä sovelletaan tämän säännön vaatimusten mukaisuuden todistamiseen, testaukseen ja mittaukseen.

9 Vuonna 2008 tarkistetussa tyyppien oksidien teknisessä säännöstössä annetut tyyppien oksidipäästöjen määritysmenettelyt on tarkoitettu edustamaan moottorin tavanomaista toimintaa. Estolaitteet ja irratiionaaliset päästönvalvontastrategiat toimivat tätä tarkoitusta vastaan, eikä niitä sallita. Tämä sääntö ei estä sellaisen apuhallintalaitteen käyttöä, jonka tarkoituksena on suojata moottoria ja/tai sen oheislaitteita käyttöolosuhteissa, jotka voivat johtaa moottorin vahingoittumiseen tai rikkoutumiseen, tai jota käytetään moottorin käynnistämisen apuna.

Uudelleentarkastelu

10 Järjestö tarkastelee tämän säännön 5.1 kohdan 1 alakohdan vaatimusten noudattamisen edellyttämän teknisen kehityksen tilaa uudelleen vuoden 2012 alussa ja saattaa tarkastelun päätökseen viimeistään vuonna 2013 sekä mukauttaa tarvittaessa mainitussa kohdassa asetettuja määräaikoja.

limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n(-0.2)$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

7.5 Certification of an Approved Method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NOx Technical Code 2008 and shall include verification:

.1 by the designer of the base marine diesel engine to which the Approved Method applies that the calculated effect of the Approved Method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NOx Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and

.2 that the cost of the Approved Method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NOx reduced by the Approved Method to achieve the standard set forth in subparagraph 7.4 of this paragraph and the cost of purchasing and installing such Approved Method.

Certification

8 The revised NOx Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing, and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.

9 The procedures for determining NOx emissions set out in the revised NOx Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

Review

10 Beginning in 2012 and completed no later than 2013, the Organization shall review the status of the technological developments to implement the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation and shall, if proven necessary, adjust the time periods set forth in that subparagraph.

14 sääntö	Regulation 14
<i>Rikin oksidit (SOx) ja hiukkaset</i>	<i>Sulphur Oxides(SOx) and Particulate Matter</i>
Yleiset vaatimukset	General Requirements
<p>1 Aluksilla käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei ylitä seuraavia rajoja:</p> <p>.1 4,5:tä painoprosenttia 1 päivään tammi-kuuta 2012 mennessä;</p> <p>.2 3,5:tä painoprosenttia 1 päivänä tammi-kuuta 2012 ja sen jälkeen; ja</p> <p>.3 0,5:tä painoprosenttia 1 päivänä tammi-kuuta 2020 ja sen jälkeen.</p> <p>2 Aluksilla käytettäväksi toimitetun raskaan polttoöljyn maailmanlaajuisista keskimääräistä rikkipitoisuutta seurataan ottaen huomioon järjestön laatima ohjeisto.</p>	<p>1 The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:</p> <p>.1 4.50% m/m prior to 1 January 2012;</p> <p>.2 3.50% m/m on and after 1 January 2012; and</p> <p>.3 0.50% m/m on and after 1 January 2020.</p> <p>2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines developed by the Organization.</p>
Vaatimukset päästöjen valvonta-alueilla	Requirements within Emission Control Areas
<p>3 Tämän säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat muun muassa seuraavat:</p> <p>.1 Itämeren alue, kuten se määritellään I liitteessä olevan 1 säännön 11 kappaleen 2 kohdassa, Pohjanmeri, kuten se määritellään V liitteessä olevan 5 säännön 1 kappaleen f kohdassa; ja</p> <p>.2 kaikki muut alueet, myös satama-alueet, jotka järjestö nimeää tämän liitteen III lisäyksessä annettujen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti.</p> <p>4 Alusten toimiessa päästöjen valvonta-alueilla aluksilla käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei ylitä seuraavia rajoja:</p> <p>.1 1,5:tä painoprosenttia 1 päivään heinä-kuuta 2010 mennessä;</p> <p>.2 1,0:aa painoprosenttia 1 päivänä heinä-kuuta 2010 ja sen jälkeen; ja</p> <p>.3 0,1:tä painoprosenttia 1 päivänä tammi-kuuta 2015 ja sen jälkeen.</p> <p>5 Polttoöljyn toimittaja esittää asiakirjat tämän säännön 1 ja 4 kappaleessa tarkoitettuihin polttoöljyn rikkipitoisuuksista tämän liitteen 18 säännössä edellytetyllä tavalla.</p> <p>6 Aluksella, joka käyttää eri polttoöljyjä noudattaakseen tämän säännön 4 kappaleen vaatimuksia ja joka saapuu 3 kappaleen mukaiselle päästöjen valvonta-alueelle tai poistuu sieltä, pidetään mukana kirjallista menettelyä, jossa esitetään, kuinka polttoöljyn vaih-</p>	<p>3 For the purpose of this regulation, Emission Control Areas shall include:</p> <p>.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I, the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V; and</p> <p>.2 any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.</p> <p>4 While ships are operating within an Emission Control Area, the sulphur content of fuel oil</p> <p>.1 1.50% m/m prior to 1 July 2010;</p> <p>.2 1.00% m/m on and after 1 July 2010; and</p> <p>.3 0.10% m/m on and after 1 January 2015.</p> <p>5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.</p> <p>6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an Emission Control Area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil change-over is to be done,</p>

taminen tehdään, jotta on tarpeeksi aikaa sille, että polttoöljyn syöttöjärjestelmä huuhtoutuu täysin kaikista polttoöljyistä, joiden rikkipitoisuus ylittää 4 kappaleessa annetun raja-arvon, ennen kuin alus saapuu päästöjen valvonta-alueelle. Hallinnon määrittämään loki-kirjaan merkitään vähän rikkiä sisältävän polttoöljyn määrä kaikissa tankeissa, samoin kuin päivämäärä, kellonaika ja aluksen sijainti, kun öljynvaihto valmistuu ennen päästöjen valvonta-alueelle saapumista tai kun se aloitetaan alueelta poistumisen jälkeen.

7 Ensimmäisten kahdentoista kuukauden aikana sellaista muutosta, jossa nimetään tietty alue päästöjen valvonta-alueeksi tämän säännön 3 kappaleen 2 kohdan mukaisesti, kyseisellä päästöjen valvonta-alueella toimivat alukset vapautetaan tämän säännön 4 ja 6 kappaleen vaatimuksista sekä tämän säännön 5 kappaleen vaatimuksista siltä osin, kuin ne liittyvät tämän säännön 4 kappaleeseen.

Uudelleentarkastelu

8 Tämän säännön 1 kappaleen 3 kohdan vaatimuksia tarkastellaan uudelleen vuoteen 2018 mennessä, jotta voidaan määrittää mainitun kohdan vaatimusten mukaisen polttoöljyn saatavuus. Tarkastelussa otetaan huomioon seuraavat tekijät:

.1 tämän säännön 1 kappaleen 3 kohdan mukaisen polttoöljyn tarjonta ja kysyntä maailmanmarkkinoilla tarkastelun ajankohtana;

.2 polttoöljymarkkinoiden suuntausten analyysi; ja

.3 muut asiaankuuluvat seikat.

9 Järjestö perustaa tämän säännön 8 kappaleessa tarkoitettua tarkastelua varten asiantuntijaryhmän, johon otetaan mukaan polttoöljymarkkinoiden, merenkulun ja ympäristöasioiden asiantuntijoita sekä tieteellisiä ja oikeudellisia asiantuntijoita. Asiantuntijaryhmän toimittamien tietojen perusteella sopimuspuolet voivat tehdä valistuneen päätöksen.

10 Sopimuspuolet voivat asiantuntijoiden laatimien tietojen pohjalta päättää, onko alusten mahdollista noudattaa tämän säännön 1 kappaleen 3 kohdan mukaista määräaika. Jos tehdään päätös, jonka mukaan tämä ei ole aluksille mahdollista, kyseisessä kohdassa annettu vaatimus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2025.

allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an Emission Control Area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-oil-change-over operation is completed prior to the entry into an Emission Control Area or commenced after exit from such an area, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

7 During the first twelve months immediately following an amendment designating a specific Emission Control Area under paragraph 3.2 of this regulation, ships operating in that Emission Control Area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation.

Review Provision

8 A review of the standard set forth in subparagraph 1.3 of this regulation shall be completed by 2018 to determine the availability of fuel oil to comply with the fuel oil standard set forth in that paragraph and shall take into account the following elements:

.1 the global market supply and demand for fuel oil to comply with paragraph 1.3 of this regulation that exist at the time that the review is conducted;

.2 an analysis of the trends in fuel oil markets; and

.3 any other relevant issue.

9 The Organization shall establish a group of experts, comprising of representatives with the appropriate expertise in the fuel oil market and appropriate maritime, environmental, scientific, and legal expertise, to conduct the review referred to in paragraph 8 of this regulation. The group of experts shall develop the appropriate information to inform the decision to be taken by the Parties.

10 The Parties, based on the information developed by the group of experts, may decide whether it is possible for ships to comply with the date in paragraph 1.3 of this regulation. If a decision is taken that it is not possible for ships to comply, then the standard in that subparagraph shall become effective on 1 January 2025.

15 sääntö

Regulation 15

*Haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC)**Volatile Organic Compounds (VOCs)*

1 Haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä (jäljempänä ”VOC-päästöt”) säiliöaluksista voidaan tarvittaessa säännellä sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevissa satamissa tai terminaaleissa tämän säännön määräysten mukaisesti.

1 If the emissions of VOCs from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2 Sopimuspuoli, joka sääntelee säiliöalusten VOC-päästöjä, tekee asiasta ilmoituksen järjestölle. Ilmoituksessa annetaan tiedot siitä, minkä kokoisia säiliöaluksia valvotaan, las-teista, jotka edellyttävät haihtumapäästöjen valvontajärjestelmiä, sekä valvonnan voimaantulopäivä. Ilmoitus annetaan vähintään kuusi kuukautta ennen voimaantulopäivää.

2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3 Sopimuspuoli, joka nimeää satamia tai terminaaleja, joissa VOC-päästöjä säännellään, varmistaa, että nimetyissä satamissa ja terminaaleissa on käytettävissä haihtumapäästöjen valvontajärjestelmät, jotka sopimuspuoli on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön laatimat turvallisuusstandardit, ja että niitä käytetään turvallisesti ja siten, että vältetään tarpeettoman viivytyksen aiheutuminen alukselle.

3 A Party which designates ports or terminals at which VOCs emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.

4 Järjestö jakaa luettelon sopimuspuolten nimeämistä satamista ja terminaaleista toisille sopimuspuolille ja järjestön jäsenvaltioille tiedoksi.

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

5 Tämän säännön 1 kappaleen soveltamisalaa kuuluvalla säiliöalukselle järjestetään haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmä, jonka hallinto on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön laatimat turvallisuusstandardit, ja järjestelmää käytetään aluksia lastattaessa. Terminaalit, joihin on asennettu haihtumapäästöjen valvontajärjestelmät tämän säännön mukaisesti, voivat kolmen vuoden ajan tämän säännön 2 kappaleessa mainitusta voimaantulopäivästä hyväksyä säiliöaluksia, joita ei ole varustettu haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmillä.

5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal which has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.

6 Raakaöljyjä kuljettavalla säiliöaluksella on oltava hallinnon hyväksymä VOC-hallintasuunnitelma, jota aluksella toteutetaan. Suunnitelmaa valmisteltaessa otetaan huomioon järjestön laatima ohjeisto. Suunnitelma on aluskohtainen, ja se käsittää vähintään seuraavat asiat:

6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC Management Plan approved by the Administration. Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:

.1 kirjalliset menettelyt VOC-päästöjen minimoimiseksi lastauksen, merimatkan ja lastin purkamisen aikana;

.1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;

.2 raakaöljyepesusta johtuvan VOC-päästöjen lisäyksen mahdollinen käsittely;

.2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;

.3 suunnitelman täytäntöönpanosta vastaava henkilö; ja

.4 kansainvälisiä matkoja tekeillä aluksilla suunnitelma laaditaan aluksen päällikön ja päällystön työkielellä ja, ellei päällikön ja päällystön työkieli ole englanti, ranska tai espanja, suunnitelma on käännettävä yhdelle näistä kielistä.

7 Tätä sääntöä sovelletaan myös kaasualuksiin ainoastaan, jos lastaus- ja säiliöjärjestelmien tyyppi mahdollistaa muiden haihtuvien orgaanisten yhdisteiden kuin metaanin turvallisen säilyttämisen aluksella tai turvallisen kuljetuksen maihin.

.3 identify a person responsible for implementing the plan; and

.4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French, or Spanish, include a translation into one of these languages.

7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the type of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.

16 sääntö

Jätteenpolto aluksella

1 Paitsi mitä tämän säännön 4 kappaleessa määrätään, jätteenpolto aluksilla sallitaan vain alusten jätteenpolttouneissa.

2 Seuraavien aineiden polttaminen aluksella on kielletty:

.1 I, II ja III liitteen soveltamisalaan kuuluvien lastien jäämät ja niihin liittyvät saastu- neet pakkausmateriaalit;

.2 polyklooratut bifenyylit (PCB:t);

.3 jätteet, kuten ne määritellään tämän yleissopimuksen V liitteessä, jotka sisältävät enemmän kuin jälkiä raskasmetalleista;

.4 halogeeniyhdisteitä sisältävät öljynjalos- tustuotteet;

.5 viemäri- ja jäteöljy, jotka ovat synty- neet muualla kuin aluksella; ja

.6 pakokaasun puhdistusjärjestelmän jää- mät.

3 Polyvinyylidikloridien (PVC-muovien) poltto aluksella on kielletty, paitsi jätteenpolt- touneissa, joille on myönnetty Kansainväli- sen merenkulkujärjestön tyyppihyväksyntäto- distuskirjat .

4 Aluksen tavanomaisessa toiminnassa syn- tyneen viemäri- ja jäteöljyn polttami- nen aluksella voi tapahtua myös pää- tai apumootorissa tai kattilassa, mutta tällöin se tehdään satama-alueiden ja jokisuistojen ul- kopuolella.

5 Mikään tässä säännössä ei

.1 vaikuta vuonna 1972 jätteen ja muun ai- neen meren laskemisen aiheuttaman pilaan-

Regulation 16

Shipboard Incineration

1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

.1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing mate- rials;

.2 polychlorinated biphenyls (PCBs);

.3 garbage, as defined by Annex V, con- taining more than traces of heavy metals;

.4 refined petroleum products containing halogen compounds;

.5 sewage sludge and sludge oil either of which are not generated on board the ship; and

.6 exhaust gas cleaning system residues.

3 Shipboard incineration of polyvinyl chlo- rides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerator for which an IMO Type Approval Certificates has been issued.

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

5 Nothing in this regulation neither:

.1 affects the prohibition in, or other re- quirements of, the Convention on the Preven-

tumisen ehkäisemiseksi tehdyssä yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna, ja siihen liitettyssä vuoden 1996 pöytäkirjassa annettuihin kieltoihin ja muihin vaatimuksiin; eikä

.2 estä kehittämästä, asentamasta ja käyttämästä vaihtoehtoisia aluksella sijaitsevia lämpöön perustuvia jätteenkäsittelylaitteita, jotka täyttävät tai ylittävät tämän säännön vaatimukset.

6.1 Paitsi mitä tämän kappaleen 6.2 kohdassa määrätään, jokainen 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen rakennetulle alukselle asennetun jätteenpolttouunin on täytettävä tämän liitteen IV lisäykseen sisältyvät vaatimukset. Hallinto hyväksyy tämän kohdan soveltamisalaan kuuluvat jätteenpolttouunit ottaen huomioon järjestön laatimat jätteenpolttouunien standardieritelmit; tai

6.2 hallinto voi sallia alukselle ennen 19 päivää toukokuuta 2005 asennetulle jätteenpolttouunille poikkeuksen tämän kappaleen 6.1 kohdan soveltamiseen edellyttäen, että alusta käytetään vain matkoihin sen valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

7 Tämän säännön 6.1 kohdan mukaisesti asennettuja jätteenpolttouuneja varten toimitetaan valmistajan käyttöopas, jota on säilytettävä laitteen yhteydessä ja jossa selitetään, kuinka polttouunia käytetään tämän liitteen IV lisäyksen 2 kappaleen mukaisissa rajoissa.

8 Tämän säännön 6.1 kohdan mukaisesti asennettujen jätteenpolttouunien käytöstä vastaava henkilöstö koulutetaan noudattamaan tämän säännön 7 kappaleen mukaisessa käyttöoppaassa annettuja ohjeita.

9 Polttokammion poistokaasun lämpötilaa seurataan tämän säännön 6.1 kohdan mukaisesti asennetuissa jätteenpolttouuneissa aina, kun laite on käytössä. Jos jätteenpolttouuni on tyypiltään jatkuvasti syötettävä, jätettä ei syötetä uuniin, jos poistokammion poistokaasun lämpötila on alle 850 °C. Jos polttouuni on tyypiltään kerralla ladattava, se suunnitellaan niin, että polttokammion poistokaasun lämpötila saavuttaa viiden minuutin sisällä käynnistyksestä 600 °C:n lämpötilan ja vakiintuu sen jälkeen vähintään 850 °C:seen.

tion of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, nor

.2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

6.1 Except as provided in subparagraph 6.2 of this paragraph, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator which is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this subparagraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization; or

6.2 The Administration may allow exclusion from the application of subparagraph 6.1 of this paragraph to any incinerator which is installed on board a ship before 19 May 2005, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

7 Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.

8 Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.

9 For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

17 sääntö

Vastaanottolaitokset

1 Sopimuspuoli sitoutuu varmistamaan, että käytettävissä on laitokset, jotta voidaan riittäväällä tavalla vastata tarpeisiin ottaa vastaan

.1 otsonikerrosta heikentäviä aineita ja sellaisia aineita sisältäviä varusteita, kun niitä poistetaan aluksilta, jotka käyttävät sopimuspuolen korjaussatamia;

.2 pakokaasujen puhdistusjäämiä pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä aluksilta, jotka käyttävät sen satamia, terminaaleja ja aluskorjaussatamia, aiheuttamatta aluksille tarpeetonta viivytystä; ja

.3 otsonikerrosta heikentäviä aineita ja sellaisia aineita sisältäviä varusteita alusten romutuslaitoksilta niitä aluksista poistettaessa.

2 Jos sopimuspuolen tietty satama tai terminaalii sijaitsee – järjestön laatima ohjeisto huomioon ottaen – etäällä tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitettujen aineiden käsittelyyn ja jalostamiseen tarvittavista teollisuusinfrastruktuureista eikä siitä syystä voi ottaa tällaisia aineita vastaan, sopimuspuoli ilmoittaa kyseisen sataman tai terminaalin järjestölle, jotta tieto voidaan jakaa kaikille sopimuspuolille ja järjestön jäsenvaltioille tiedoksi ja asianmukaisia toimia varten. Sopimuspuoli, joka on toimittanut järjestölle tällaiset tiedot, ilmoittaa järjestölle myös ne satamansa ja terminaalin, joissa on käytettävissä vastaanottolaitoksia tällaisten aineiden käsittelyä ja jalostamista varten.

3 Jokainen sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle kaikista tapauksista, joissa tämän säännön mukaisia laitoksia ei ole käytettävissä tai niiden väitetään olevan riittämättömiä, jotta järjestö voi välittää tiedot jäsenilleen.

18 sääntö

Polttoöljyn saatavuus ja laatu

Polttoöljyn saatavuus

1 Jokainen sopimuspuoli toteuttaa kohtuulliset toimenpiteet edistääkseen tämän liitteen mukaisten polttoöljyjen saatavuutta ja ilmoittaa järjestölle liitteen mukaisten polttoöljyjen saatavuudesta satamissaan ja terminaaleissaan.

2.1 Jos sopimuspuoli toteaa, että alus ei noudata tämän liitteen mukaisia polttoöljyvaatimuksia, sopimuspuolen toimivaltainen viranomais on oikeutettu vaatimaan alusta:

Regulation 17

Reception Facilities

1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

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

.2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system, without causing undue delay to ships; and

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

2 If a particular port or terminal of a Party is – taking into account the guidelines to be developed by the Organization – remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.

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

Regulation 18

Fuel Oil Availability and Quality

Fuel Oil Availability

1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils which comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:

.1 esittämään asiakirjat toimista, joita alus on toteuttanut voidakseen noudattaa vaatimuksia, ja

.2 esittämään näyttöä siitä, että alus on yrittänyt noudattaa polttoöljyä koskevia vaatimuksia matkasuunnitelmansa mukaisesti, ja jos polttoöljyä ei ole ollut saatavilla suunnitellussa paikassa, että alus on yrittänyt paikantaa vaihtoehtoisia polttoöljyn lähteitä ja että huolimatta parhaista yrityksistä saada vaatimukset täyttävää polttoöljyä, tällaisen öljyn hankinta ei ole ollut mahdollista.

2.2 Alusta ei pitäisi vaatia poikkeamaan suunnitellulta matkareitiltään eikä sen matkaa pitäisi kohtuuttomasti viivyttää vaatimusten mukaisuuden saavuttamiseksi.

2.3 Jos alus toimittaa tämän kappaleen 2.1 kohdassa esitetyt tiedot, sopimuspuoli ottaa huomioon kaikki asiaankuuluvat olosuhteet ja esitetyn näytön päättäessään, mitä on asianmukaista tehdä, mikä voi johtaa myös valvontatoimenpiteiden toteuttamatta jättämiseen.

2.4 Alus ilmoittaa hallinnolleen ja asiaankuuluvan määräsätaman toimivaltaiselle viranomaiselle, jos se ei voi hankkia vaatimukset täyttävää polttoöljyä.

2.5 Sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle, jos alus on esittänyt näyttöä siitä, että vaatimukset täyttävää polttoöljyä ei ole ollut saatavilla.

Polttoöljyn laatu

3 Tämän liitteen soveltamisalaan kuuluville aluksille polttotarkoituksiin toimitettu ja sellaisina niillä käytetyn polttoöljyn on täytettävä seuraavat vaatimukset:

.1 Paitsi mitä 3 kappaleen 2 kohdassa määrätään:

.1.1 Polttoöljy on öljynjalostuksesta saatujen hiilivetyjen sekoituksia. Tämä ei estä pienten lisäainemäärien käyttöä suoritusominaisuuksien parantamiseksi.

.1.2 Polttoöljyssä ei ole epäorgaanisia happoja.

.1.3 Polttoöljy ei sisällä lisäaineita tai kemiallisia jätteitä, jotka

.1.3.1 vaarantavat aluksen turvallisuuden tai vaikuttavat haitallisesti koneiston suorituskykyyn, tai

.1.3.2 ovat vahingollisia henkilökunnalle, tai

.1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance; and

.2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

2.3 If a ship provides the information set forth in subparagraph 2.1 of this paragraph, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.

2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

Fuel Oil Quality

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

.1 except as provided in subparagraph 3.2:

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

.1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and

.1.3 the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste which:

.1.3.1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

.1.3.2 is harmful to personnel, or

- .1.3.3 lisäävät yleistä ilman pilaantumista. .1.3.3 contributes overall to additional air pollution.
- .2 Polttotarkoituksiin käytettävä polttoöljy, joka on saatu muuten kuin öljynjalostuksella, .2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:
- .2.1 ei saa ylittää tämän liitteen 14 säännössä asetettuja rikkiipitoisuusrajoja, .2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;
- .2.2 ei saa aiheuttaa sitä, että moottori ylittää sovellettavat, 13 säännön 3 ja 4 kappalessa ja 5.1 kohdan 1 alakohdassa ja 7.4 kohdassa annetut tyyppien oksidien päästörajat, .2.2 cause an engine to exceed the applicable NOx emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;
- .2.3 ei saa sisältää epäorgaanisia happoja, tai .2.3 contain inorganic acid; or
- .2.4.1 ei saa vaarantaa aluksen turvallisuutta tai vaikuttaa haitallisesti koneiston suorituskykyyn, tai .2.4.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or
- .2.4.2 ei saa olla vahingollista henkilökunnalle, tai .2.4.2 be harmful to personnel, or
- .2.4.3 ei saa lisätä yleistä ilman pilaantumista. .2.4.3 contribute overall to additional air pollution.
- 4 Tätä sääntöä ei sovelleta hiileen kiinteässä muodossa eikä ydinpolttoaineisiin. Tämän säännön 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 ja 9.4 kappaletta ei sovelleta kaasupolttoaineisiin, kuten nesteytettyyn maakaasuun, paineistetun maakaasuun tai nesteytettyyn mineraaliöljykaasuun. Aluksille polttotarkoituksiin toimitetun kaasupolttoaineen toimittaja esittää asiakirjat polttoaineen rikkiipitoisuudesta. 4 This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels. Paragraphs 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, and 9.4 of this regulation do not apply to gas fuels such as Liquefied Natural Gas, Compressed Natural Gas or Liquefied Petroleum Gas. The sulphur content of gas fuels delivered to a ship specifically for combustion purposes on board that ship shall be documented by the supplier.
- 5 Tiedot polttotarkoituksiin toimitetusta ja käytetystä polttoöljystä merkitään jokaisen tämän liitteen 5 ja 6 säännön alaisen aluksen osalta polttoaineen luovutustodistukseen, joka sisältää ainakin tämän liitteen V lisäyksessä määritetyt tiedot. 5 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note which shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.
- 6 Polttoaineen luovutustodistus säilytetään aluksella sellaisessa paikassa, että se on aina kohtuullisina aikoina helposti saatavilla tarkastusta varten. Todistusta säilytetään kolmen vuoden ajan siitä, kun polttoöljy on toimitettu alukselle. 6 The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.
- 7.1 Sopimuspuolen toimivaltainen viranomais- tai tarkastusvirasto voi tarkastaa polttoaineen luovutustodistukset tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella, joka on sopimuspuolen satamassa tai offshore-terminaalissa, ottaa jäljennöksen jokaisesta todistuksesta ja pyytää aluksen päällikköä tai muuta aluksesta vastaavaa henkilöä todistamaan luovutustodistuksen jäljennöksen oikeaksi. Toimivaltainen viranomais- tai tarkastusvirasto voi myös tarkistaa kunkin todistuksen sisällön ottamalla yhteyttä sata- 7.1 The competent authority of a Party may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

maan, jossa todistus annettiin.

7.2 Toimivaltainen viranomainen tarkastaa polttoaineen luovutustodistuksen ja ottaa siitä oikeaksi todistetun jäljennöksen mahdollisimman nopeasti, jotta siitä ei aiheudu alukselle tarpeetonta viivytystä.

8.1 Polttoaineen luovutustodistukseen liitetään edustava näyte toimitetusta polttoöljystä ottaen huomioon järjestön laatima ohjeisto. Toimittajan edustaja ja aluksen päällikkö tai säiliötoiminnasta vastuussa oleva päällystön jäsen sinetöivät ja allekirjoittavat näytteen, kun säiliö on täytetty, ja näytettä säilytetään aluksen hallussa, kunnes polttoöljyä on merkittävästi kulutettu, mutta joka tapauksessa vähintään 12 kuukauden ajan toimituksesta.

8.2 Jos hallinto vaatii, että edustava näyte analysoidaan, jotta voidaan määrittää, täytetäänkö polttoöljy tämän liitteen vaatimukset, se tehdään VI lisäyksessä esitetyn tarkistusmenettelyn mukaisesti.

9 Sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan, että niiden nimittämät asianmukaiset viranomaiset

.1 pitävät yllä rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista;

.2 vaativat paikallisia toimittajia antamaan tämän säännön edellyttämän polttoainenäytteen ja luovutustodistuksen, jossa polttoaineen toimittaja vakuuttaa, että polttoöljy täyttää tämän liitteen 14 ja 18 säännön vaatimukset;

.3 vaativat paikallisia toimittajia säilyttämään jäljennöksen polttoaineen luovutustodistuksesta ainakin kolmen vuoden ajan, jotta satamavaltio voi tarvittaessa tarkastaa sen;

.4 ryhtyvät tarvittaessa toimiin sellaisia polttoöljyn toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittavan polttoaineen luovutustodistuksessa annetusta kuvauksesta poikkeavaa öljyä;

.5 ilmoittavat hallinnolle, jos jokin alus ottaa vastaan tämän liitteen 14 ja 18 säännön vaatimusten vastaista polttoöljyä; ja

.6 ilmoittavat järjestölle kaikista tapauksista, joissa polttoöljyn toimittajat eivät ole täyttäneet tämän liitteen 14 ja 18 säännön mukaisia vaatimuksia, jotta tämä voi välittää tiedot edelleen sopimuspuolille ja järjestön jäsenvaltioille.

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

8.1 The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunkering operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than 12 months from the time of delivery.

8.2 If an Administration requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.

9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

.1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;

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

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

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

.5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and

.6 inform the Organization for transmission to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

10 Sopimuspuolten toimittamien satamavaltion tarkastusten yhteydessä sopimuspuolet sitoutuvat myös

.1 ilmoittamaan sopimuspuolelle tai muulle valtiolle, jonka lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella polttoaineen luovutustodistus annettiin, tapauksista, joissa on toimitettu vaatimusten vastaista öljyä, ja antamaan tällöin kaikki asiaankuuluvat tiedot; ja

2 varmistamaan tarvittaessa korjaavat toimet, jotta vaatimusten vastaiseksi todettu polttoöljy saatetaan vaatimukset täyttäväksi.

11 Kun kyse on vähintään 400 bruttovetoisuuden aluksista, jotka hoitavat useita säännöllisiä satamakäyntejä käsittävää reittiliikennettä, hallinto voi neuvoteltuaan soveltamisesta niiden valtioiden kanssa, joihin päätös vaikuttaa, päättää, että tämän säännön 6 kappaleen mukaisuus voidaan dokumentoida vaihtoehtoisella tavalla, jolla taataan yhtäläisellä varmuudella tämän liitteen 14 ja 18 säännön mukaisuus.

10 In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:

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

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

11 For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner which gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

I LISÄYS Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP) kaava
(8 sääntö)

KANSAINVÄLINEN ILMANSUOJELUTODISTUSKIRJA

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä yleissopimus), muutamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2008 päätöslauselmalla MEPC.176(58), määräysten perusteella

(*maan täydellinen nimi*)..... hallituksen valtuuttamana

Tämän todistuskirjan on antanut
(*yleissopimuksen määräysten mukaisesti valtuutetun henkilön tai laitoksen täydellinen nimi*)

Aluksen tiedot*

Aluksen nimi.....

Tunnusnumero tai kirjaimet.....

Rekisteripaikka.....

Bruttovetoisuus.....

IMO-numero+.....

TÄTEN TODISTETAAN, että

- 1 alus on katsastettu yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön mukaisesti ja
- 2 katsastus osoittaa aluksen varusteiden, järjestelmien, laitteiden, järjestelyjen ja materiaalien olevan täysin yleissopimuksen VI liitteen asianomaisten vaatimusten mukaisia.

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

Tämä todistuskirja on voimassa *saakka edellyttäen, että yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön mukaiset katsastukset tehdään.

Annettu
(*Todistuskirjan antamispaikka*)

(pp/kk/vvvv):
(*Antamispäivä*) (*Todistuskirjan antavan asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus*)

(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

Vuosi- ja välikatsastusten hyväksyntä

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön mukaisessa katsastuksessa alus on todettu kyseisen liitteen asiaankuuluvien määräysten mukaiseksi.

Vuosikatsastus: Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka:
Päiväys (pp/kk/vvvv):
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosi-/välikatsastus*: Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka:
Päiväys (pp/kk/vvvv):
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosi-/välikatsastus*: Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka:
Päiväys (pp/kk/vvvv):
(Viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus: Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka:
Päiväys (pp/kk/vvvv):
(Viranomaisen sinetti tai leima)

**Yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 8 kappaleen 3 kohdan mukainen
vuosi-/välikatsastus**

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 8 kappaleen 3 kohdan mukaisessa
vuosi-/välikatsastuksessa*alus on todettu kyseisen liitteen asiaankuuluvien määräysten mukaiseksi.

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka:

Päiväys (pp/kk/vvvv):

(Viranomaisen sinetti tai leima)

**Hyväksyntä todistuskirjan voimassaolon jatkamiseksi, jos se on voimassa alle viisi vuotta 9 säännön
3 kappaletta sovellettaessa**

Alus on liitteen asiaankuuluvien määräysten mukainen, ja tämä todistuskirja hyväksytään yleissopimuksen
VI liitteen 9 säännön 3 kappaleen mukaisesti
..... (pp/kk/vvvv) saakka.

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka:

Päiväys (pp/kk/vvvv):

(Viranomaisen sinetti tai leima)

Uusintakatsastuksen jälkeen annettava hyväksyntä 9 säännön 4 kappaletta sovellettaessa

Alus on liitteen asiaankuuluvien määräysten mukainen, ja tämä todistuskirja hyväksytään yleissopimuksen
VI liitteen 9 säännön 4 kappaleen mukaisesti
..... (pp/kk/vvvv) saakka.

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka:

Päiväys (pp/kk/vvvv):

(Viranomaisen sinetti tai leima)

**Hyväksyntä todistuskirjan voimassaolon jatkamiseksi katsastussatamaan asti tai määräajaksi 9 sään-
nön 5 tai 6 kappaletta sovellettaessa**

Tämä todistuskirja hyväksytään yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön
5 tai 6* kappaleen mukaisesti (pp/kk/vvvv) saakka.

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka:

Päiväys (pp/kk/vvvv):

(Viranomaisen sinetti tai leima)

Hyväksyntä vuosipäivän siirtämiseksi 9 säännön 8 kappaletta sovellettaessa

Yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 8 kappaleen mukaisesti uusi vuosipäivä on (pp/kk/vvvv)

.....

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka:

Päiväys (pp/kk/vvvv):

(Viranomaisen sinetti tai leima)

Yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 8 kappaleen mukaisesti uusi vuosipäivä on (pp/kk/vvvv):

.....

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka:

Päiväys (pp/kk/vvvv):

(Viranomaisen sinetti tai leima)

KANSAINVÄLISEN ILMANSUOJELUTODISTUSKIRJAN LISÄLEHTI
SELOSTUS RAKENTEESTA JA VARUSTEISTA

Huomautuksia:

- 1 Tämä selostus liitetään pysyvästi kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan. Kansainvälistä ilmansuojelutodistuskirjaa pidetään aluksella aina saatavilla.
- 2 Selostus laaditaan ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.
- 3 Kehyksiin tehdään merkinnät tarpeen mukaan lisäämällä vastauskohtiin joko rasti (x), jos vastaus on ”kyllä” tai ”sovelletaan”, tai miinus (-), jos vastaus on ”ei” tai ”ei sovelleta”.
- 4 Ellei toisin mainita, selostuksessa olevat sääntöviittaukset koskevat yleissopimuksen VI liitteessä olevia sääntöjä ja päätöslauselma- ja yleiskirjeviittaukset koskevat Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmia ja yleiskirjeitä.

1 Aluksen tiedot

- 1.1 Aluksen nimi.....
- 1.2 IMO-numero.....
- 1.3 Päivä, jona köli laskettiin tai alus oli vastaavassa rakennusvaiheessa.....
- 1.4 Pituus (L) # metriä.....

Täytetään vain niiden alusten osalta, jotka on rakennettu 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen ja jotka on erityisesti suunniteltu ja joita käytetään yksinomaan virkistystarkoituksiin sekä joihin ei 13 säännön 5.2 kohdan 1 alakohdan mukaisesti sovelleta 13 säännön 5.1 kohdan 1 alakohdassa annettuja typen oksidien päästörajoja.

2 Alusten päästöjen valvonta

- 2.1 Otsonikerrosta heikentävät aineet (12 sääntö).....

2.1.1 Seuraavia palonsammutusjärjestelmiä ja muita järjestelmiä ja varusteita, jotka sisältävät muita otsonikerrosta heikentäviä aineita kuin HCFC-yhdisteitä ja jotka on asennettu ennen 19 päivää toukokuuta 2005 saa edelleen käyttää:

Järjestelmä tai varuste	Sijainti aluksella	Aine

- 2.3 Rikin oksidit (SO_x ja hiukkaset (14 sääntö)
- 2.3.1 Aluksen toimiessa 14 säännön 3 kappaleessa määritetyllä päästöjen valvonta-alueella aluksessa käytetään
- .1 polttoöljyä, jonka rikkiarvo ei ylitä sovellettavaa raja-arvoa polttoaineen luovutustodistuksen mukaisesti, tai
- .2 vastaavaa 4 säännön 1 kappaleen mukaisesti hyväksyttyä järjestelyä, joka mainitaan jäljempänä 2.6 kohdan luettelossa.
- 2.4 Haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC) (15 sääntö)
- 2.4.1 Säiliöalukseen on asennettu MSC/Circ.585-yleiskirjeen mukaisesti hyväksytty haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmä.
- 2.4.2.1 Raakaöljyä kuljettavassa säiliöaluksessa on hyväksytty VOC-päästöjen hallintasuunnitelma.
- 2.4.2.2 VOC-päästöjen hallintasuunnitelman hyväksymisviite:
- 2.5 Jätteenpolto aluksella (16 sääntö)
Aluksella oleva jätteenpolttouuni
- .1 on asennettu 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen, ja se on päätöslauselman MEPC.76(40), sellaisena kuin se on muutettuna, mukainen
- .2 on asennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000, ja se noudattaa
- .2.1 päätöslauselmaa MEPC.59(33)
- .2.2 päätöslauselmaa MEPC.76(40)
- 2.6 Vastaavuudet (4 sääntö)
Alukselle on annettu lupa käyttää seuraavia vaihtoehtoisia alukseen kiinnitettäviä laitteita, materiaaleja, välineitä tai kojeita tai muita vaihtoehtoisia menettelyjä, polttoöljyjä tai tapoja noudattaa tämän liitteen vaatimuksia:

Järjestelmä tai varuste	Käytetty vastaava järjestelmä tai varuste	Hyväksymisviite

TÄTEN TODISTETAAN, että tämä luettelo on kaikilta osiltaan oikea.

Annettu
(Todistuskirjan antamispaikka)

(pp/kk/vvvv):
(Antamispäivä) (Todistuskirjan antavan asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

II LISÄYS
TESTISYKLIT JA PAINOTUSKERTOIMET
(13 sääntö)

Meridieselmoottoreihin tämän liitteen 13 säännön mukaisesti sovellettavien tyyppien oksidipäästörajojen noudattaminen tarkistetaan soveltamalla seuraavia testisyklejä ja painotuskertoimia ja käyttämällä vuonna 2008 tarkistettua tyyppien oksidien teknisen säännösten mukaista testimenettelyä ja laskentamenetelmää.

.1 Testisykliä E2 sovelletaan aluksen pääkäyttövoimana käytettäviin vakionopeuksiin meridieselmoottoreihin, dieselsähköisten koneistojen dieselmoottorit mukaan luettuina.

.2 Testisykliä E2 sovelletaan säätösiipipotkureilla varustettujen potkurikoneistojen dieselmoottoreihin.

.3 Testisykliä E3 sovelletaan pää- ja apumoottoreihin, joiden kuormitus on riippuvainen potkurin kierrosluvusta.

.4 Testisykliä D2 sovelletaan vakionopeuksiin apumoottoreihin.

.5 Testisykliä C1 sovelletaan muuttuvanopeuksiin, vaihtuvakuormaisiin apumoottoreihin, jotka eivät sisälly edellä oleviin kohtiin.

Testisykli vakionopeuksisia pääkäyttömoottoreita varten (myös dieselsähkökäyttö ja kaikki säätösiipipotkuriasennukset)

Testisyklityyppi E2	Nopeus	100%	100%	100%	100%
	Teho	100%	75%	50%	25%
	Painotuskerroin	0.2	0.5	0.15	0.15

Testisykli sellaisia pää- ja apumoottoreita varten, joiden kuormitus on riippuvainen potkurin kierrosluvusta

Testisyklityyppi E3	Nopeus	100%	91%	80%	63%
	Teho	100%	75%	50%	25%
	Painotuskerroin	0.2	0.5	0.15	0.15

Testisykli vakionopeuksisia apumoottoreita varten

Testisyklityyppi D2	Nopeus	100%	100%	100%	100%	100%
	Teho	100%	75%	50%	25%	10%
	Painotuskerroin	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Testisykli muuttuvanopeuksisia apumoottoreita varten

Testisyklityyppi C1	Nopeus	Nimellinen				Keskivaihte			Joutokäynti
	Vääntö	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Painotuskerroin	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Kun moottorille on annettava todistuskirja 13 säännön 5.1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti, määritetty päästö kussakin eri käyttötilassa ei ylitä sovellettavaa typen oksidien päästöraja-arvoa yli 50 prosentilla, paitsi seuraavissa:

- .1 kymmenen prosentin tila D2-testisyklissä
- .2 kymmenen prosentin tila C1-testisyklissä
- .3 joutokäynti C1-testisyklissä.

III LISÄYS PÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEIDEN NIMEÄMISPERUSTEET JA MENETTELYT (13 säännön 6 kappale ja 14 säännön 3 kappale)

1 TAVOITTEET

1.1 Tässä lisäyksessä annetaan perusteet ja menettelyt, joiden avulla sopimuspuolet voivat tehdä ehdotuksia nimettävistä päästöjen valvonta-alueista ja esittää tekijät, jotka on otettava huomioon, kun järjestö arvioi tällaisia ehdotuksia.

1.2 Avomerialusten typen oksidien, rikin oksidien ja hiukkasten päästöt lisäävät ilmansaasteiden taustapitoisuuksia kaupungeissa ja rannikkoalueilla ympäri maailmaa. Ilmansaasteisiin liittyviä haitallisia vaikutuksia kansanterveyteen ja ympäristöön ovat muun muassa ennen aikainen kuolleisuus, sydän- ja keuhkosairaudet, keuhkosityöpä, krooniset hengityselinsairaudet, happamoituminen ja rehevöityminen.

1.3 Järjestö harkitsee päästöjen valvonta-alueen hyväksymistä, jos ehdotuksen tueksi voidaan osoittaa tarve ehkäistä, vähentää ja valvoa alusten typen oksidien tai rikin oksidien ja hiukkasten tai näiden kaikkien kolmen päästöistä (jäljempänä yhteisesti ”päästöt”) aiheutuvaa ilman pilaantumista.

2 PÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEIDEN NIMEÄMISMENETTELY

2.1 Vain sopimuspuolet voivat tehdä järjestölle typen oksidien tai rikin oksidien ja hiukkasten tai näiden kaikkien kolmen päästöjen valvonta-alueen nimeämistä koskevan ehdotuksen.

Jos kahdella tai useammalla sopimuspuolella on yhteisiä etuja tietyllä alueella, niiden pitäisi tehdä yhteinen ehdotus.

2.2 Tietyn alueen nimeämistä päästöjen valvonta-alueeksi koskeva ehdotus olisi jätettävä järjestölle järjestön vahvistamien sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti.

3 PÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEEN NIMEÄMISPERUSTEET

3.1 Ehdotukseen sisällytetään:

- .1 ehdotetun alueen selkeä rajaus sekä viitekartta, johon alue on merkitty;
- .2 valvottavaksi ehdotettavien päästöjen laji (eli typen oksidit tai rikin oksidit ja hiukkaset tai kaikki kolme päästöalajia);
- .3 kuvaus alusten päästöjen takia vaarassa olevasta väestöstä ja ympäristöstä;
- .4 arvio, jonka mukaan ehdotetulla alueella toimivien alusten päästöt lisäävät ilmansaasteiden taustapitoisuuksia tai aiheuttavat haitallisia ympäristövaikutuksia. Arvioon sisällytetään kuvaus asiaankuuluvien päästöjen vaikutuksista ihmisten terveyteen ja ympäristöön, kuten haitalliset vaikutukset maa- ja vesialueiden ekosysteemeihin, luonnontuotantoalueisiin, tärkeisiin luontotyyppeihin, veden laatuun, ihmisten terveyteen ja tarvittaessa kulttuurin ja tieteen kannalta merkittäviin alueisiin. Asiaankuuluvat tietolähteet ja käytetyt menetelmät ilmoitetaan;
- .5 ehdotetun alueen ja vaarassa olevien väestöjen ja merialueiden sääolosuhteita koskevat asiaankuuluvat tiedot, erityisesti vallitsevat tuulensuunnat, tai topografiset, geologiset, oseanografiset, morfologiset ja muut olosuhteet, jotka voivat lisätä ilmansaasteiden taustapitoisuutta tai haitallisia ympäristövaikutuksia;
- .6 alusliikenteen luonne ehdotetulla päästöjen valvonta-alueella, liikenteen kulkusuunnat ja tiheys mukaan luettuina;

.7 kuvaus valvontatoimista, jotka ehdottava sopimuspuoli on ottanut tai ehdottavat sopimuspuolet ovat ottaneet käyttöön niitä maista peräisin olevia typen oksidien, rikin oksidien ja hiukkasten päästöjä vastaan, jotka vaikuttavat vaarassa oleviin väestöihin ja ympäristöihin, samanaikaisesti, kun harkitaan toimia, jotka olisi hyväksyttävä tämän yleissopimuksen VI liitteen 13 ja 14 säännön määräysten osalta; ja

.8 alusten päästöjen vähentämisen suhteelliset kustannukset verrattuna maissa tehtävään valvontaan sekä kustannusten taloudelliset vaikutukset kansainväliseen kauppamerenkulkuun.

3.2 Päästöjen valvonta-alueen maantieteelliset rajat perustuvat edellä esitettyihin asiaankuuluviin perusteisiin, myös ehdotetulla alueella purjehtivien alusten päästöihin ja laskeumiin, liikennevirtoihin ja tiheyteen sekä tuulioloihin.

4 JÄRJESTÖN MENETTELYTAVAT PÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEEN ARVIOIMISEKSI JA HYVÄKSYMISEKSI

4.1 Järjestö käsittelee jokaista sopimuspuolen tai sopimuspuolten tekemää ehdotusta.

4.2 Ehdotusta arvioidessaan järjestö ottaa huomioon perusteet, jotka on sisällytettävä kuhunkin ehdotukseen 3 osaston mukaisesti.

4.3 Päästöjen valvonta-alue nimetään muuttamalla tätä liitettä, mikä käsitellään, hyväksytään ja saatetaan voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti.

5 PÄÄSTÖJEN VALVONTA-ALUEIDEN TOIMINTA

5.1 Sopimuspuolia, joilla on alueella liikennöiviä aluksia, kehoitetaan tuomaan järjestön tietoon alueen toimintaa koskevat mahdolliset huolenaiheensa.

IV LISÄYS ALUSTEN JÄTTEENPOLTTOUNIEN TYYPPIHVÄKSYNTÄ JA TOIMINTARAJAT (16 sääntö)

1 Yleissopimuksen VI liitteen 16 säännön 6.1 kohdassa kuvatuilla alusten jätteenpolttouneilla on Kansainvälisen merenkulkujärjestön tyyppihväksynnän todistuskirja. Jätteenpolttouuni suunnitellaan ja rakennetaan 16 säännön 6.1 kohdassa kuvatun hyväksytyyn standardin mukaisesti, jotta se voi saada todistuskirjan. Jokaiselle mallille tehdään määrätty tyyppihväksyntätesti tehtaalla tai hyväksytyssä testilaitoksessa hallinnon vastuulla siten, että tyyppihväksyntätestissä käytetään seuraavia jätteenpolttouneen standardieritelmiä sen määrittämiseksi, toimiiko jätteenpolttouuni tämän lisäyksen 2 kappaleen mukaisissa rajoissa.

Jäteöljyn koostumus:

75 % raskaasta polttoöljystä saatua jäteöljyä

5 % jätevoiteluöljyä ja

20 % emulgoitua vettä

Kiinteän jätteen koostumus:

50 % ruokajätettä

50 % roskaa, joka sisältää

noin 30 % paperia

noin 40 % pahvia

noin 10 % riepua

noin 20 % muovia

Seoksessa on enintään 50 % kosteutta ja 7 % palamattomia kiintoaineita.

2 Yleissopimuksen VI liitteen 16 säännön 6.1 kohdassa kuvatut jätteenpolttouunit toimivat seuraavissa rajoissa:

O₂ polttokammiossa: 6–12 %

Savukaasujen CO-pitoisuus keskimäärin enintään:

200 mg/MJ

Nokiluku keskimäärin enintään: Bacharach 3 tai Ringelman 1 (läpinäkymättömyys 20 %)
(Tätä korkeampi nokiluku hyväksytään vain hyvin lyhyiden jaksojen ajan, kuten käynnistettäessä.)

Palamattomat komponentit tuhkaajamissä:

enintään 10 % painosta

Polttokammion savukaasun poistolämpötila-alue:
850–1200 °C

V LISÄYS POLTTOAINEEN LUOVUTUSTODISTUKSEEN SISÄLLYTETTÄVÄT TIEDOT (18 säännön 5 kappale)

Vastaanottavan aluksen nimi ja IMO-numero

Satama

Toimituksen alkamispäivä

Laivapolttoöljyn toimittajan nimi, osoite ja puhelinnumero

Tuotenimi (Tuotenimet)

Määrä tonneina

Tiheys 15 °C:n lämpötilassa, kg/m³*

Rikkipitoisuus (painoprosentteina)**

Polttoöljyn toimittajan edustajan allekirjoittama ja varmentama ilmoitus, jonka mukaan toimitettu polttoöljy on tämän liitteen 14 säännön 1 tai 4 kappaleen sekä 18 säännön 3 kappaleen asianomaisten vaatimusten mukainen.

VI LISÄYS MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN VI LIITTEEN MUKAISTEN POLTTOÖLJYNÄYTTEIDEN TARKISTUSMENETTELY (18 säännön 8.2 kohta)

Seuraavaa menettelyä käytetään määritettäessä, noudattaako aluksille toimitettava ja aluksilla käytettävä polttoöljy VI liitteen 14 säännön mukaisia rikkipitoisuusrajoja.

- 1 Yleiset vaatimukset
 - 1.1 VI liitteen 18 säännön 1 kappaleen mukaista edustavaa polttoöljynäytettä (jäljempänä ”MARPOL-näyte”) käytetään, jotta voidaan tarkistaa alukselle toimitettavan polttoöljyn rikkipitoisuus.
 - 1.2 Hallinto ohjaa tarkistusmenettelyä toimivaltaisen viranomaisensa välityksellä.
 - 1.3 Tämän liitteen mukaisesta tarkistusmenettelystä vastaavat laboratoriot akkreditoidaan* testien tekemiseen.
- 2 Tarkistusmenettelyn vaihe 1
 - 2.1 Toimivaltainen viranomainen toimittaa MARPOL-näytteen laboratorioon.

- 2.2 Laboratorio
- .1 merkitsee testipäiväkirjaan sinetin numeron ja näytteen merkinnät;
- .2 vahvistaa, että MARPOL-näytteen sinetti on ehjä; ja
- .3 hylkää MARPOL-näytteet, joiden sinetti on rikottu.
- 2.3 Jos MARPOL-näytteen sinetti on ehjä, laboratorio jatkaa tarkistusmenettelyä ja
- .1 varmistaa, että MARPOL-näyte on täysin homogeeninen;
- .2 ottaa MARPOL-näytteestä kaksi alanäytettä ja
- .3 sinetöi MARPOL-näytteen uudelleen ja merkitsee uuden sinetin tiedot testipäiväkirjaan.
- 2.4 Molemmat alanäytteet testataan peräkkäin V lisäyksessä tarkoitetun testimenettelyn mukaisesti. Tarkistusmenettelyssä testianalyysien tuloksiin viitataan kirjaimilla A ja B.
- .1 Jos A- ja B-tulokset ovat testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, tuloksia pidetään pätevinä.
- .2 Jos A- ja B-tulokset eivät ole testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, molemmat tulokset hylätään, ja laboratorio ottaa ja analysoi kaksi uutta alanäytettä. Näytepullo sinetöidään uudelleen 2.3 kohdan 3 alakohdan mukaisesti sen jälkeen, kun uudet alanäytteet on otettu.
- 2.5 Jos A- ja B-tulokset ovat päteviä, lasketaan näiden kahden tuloksen keskiarvo ja saatuun tulokseen viitataan kirjaimella X:
- .1 Jos X-tulos on enintään VI liitteen mukaisesti sovellettava raja-arvo, polttoöljyä pidetään vaatimusten mukaisena.
- .2 Jos X-tulos on suurempi kuin VI liitteen mukaisesti sovellettava raja-arvo, toteutetaan tarkistusmenettelyn vaihe 2. Jos kuitenkin X-tulos ylittää eritelmän raja-arvon 0,59R kertaa (jossa R on testimenetelmän uusittavuus), polttoöljyä pidetään vaatimusten vastaisena, eikä lisätestausta tarvita.
- 3 Tarkistusmenettelyn vaihe 2
- 3.1 Jos tarkistusmenettelyn vaihe 2 on 2.5 kohdan 2 alakohdan mukaisesti tarpeen, toimivaltainen viranomainen lähettää MARPOL-näytteen toiseen akkreditoituun laboratorioon.
- 3.2 Saatuaan MARPOL-näytteen laboratorio
- .1 merkitsee testipäiväkirjaan 2.3 kohdan 3 alakohdan mukaisen uuden sinetin numeron ja näytteen merkinnät;
- .2 ottaa MARPOL-näytteestä kaksi alanäytettä; ja
- .3 sinetöi MARPOL-näytteen uudelleen ja merkitsee uuden sinetin tiedot testipäiväkirjaan.
- 3.3 Molemmat alanäytteet testataan peräkkäin V lisäyksessä tarkoitetun testimenettelyn mukaisesti. Tarkistusmenettelyssä testianalyysien tuloksiin viitataan kirjaimilla C ja D.
- .1 Jos C- ja D-tulokset ovat testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, tuloksia pidetään pätevinä.
- .2 Jos C- ja D-tulokset eivät ole testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, molemmat tulokset hylätään, ja laboratorio ottaa ja analysoi kaksi uutta alanäytettä. Näytepullo sinetöidään uudelleen 2.3 kohdan 3 alakohdan mukaisesti sen jälkeen, kun uudet alanäytteet on otettu.
- 3.4 Jos C- ja D-tulokset ovat päteviä ja sekä A-, B-, C- että D-tulokset ovat testimenetelmän uusittavuusrajan (R) sisällä, laboratorio laskee tulosten keskiarvon, johon viitataan kirjaimella Y.
- .1 Jos Y-tulos on enintään VI liitteen mukaisesti sovellettava raja-arvo, polttoöljyä pidetään vaatimusten mukaisena.

.2 Jos Y-tulos on suurempi kuin VI liitteen mukaisesti sovellettava raja-arvo, polttoöljy ei täytä VI liitteen mukaisia vaatimuksia.

3.5 Jos A-, B-, C- ja D-tulokset eivät ole testimenetelmän uusittavuusrajan (R) sisällä, hallinto voi hylätä kaikki testitulokset ja harkintansa mukaan toistaa koko testimenettelyn.

3.6 Tarkistusmenettelyllä saatavat tulokset ovat lopullisia.

APPENDIX I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate
(Regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.xx(58) in 2008, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

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

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

Particulars of ship*

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

IMO Number⁺.....

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

⁺ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

THIS IS TO CERTIFY:

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

Completion date of survey on which this Certificate is based: (dd/mm/yyyy)

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

Endorsement for annual and intermediate surveys

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Place:

..... Date

(dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/intermediate survey in accordance with regulation 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies

This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

SUPPLEMENT TO
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IAPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes:	
1	This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2	The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3	Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer “yes” and “applicable” or a (-) for the answers “no” and “not applicable” as appropriate.
4	Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship

1.2 IMO number

1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction

1.4 Length (L) # metres

Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2 Control of emissions from ships

2.1 Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.3 Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates within an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed the applicable limit value as documented by bunker delivery notes; or.....
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6

2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

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

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan

2.4.2.2 VOC Management Plan approval reference:

2.5 Shipboard incineration (regulation 16)

The ship has an incinerator:

- .1 installed on or after 1 January 2000 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended
- .2 installed before 1 January 2000 which complies with:
 - .2.1 resolution MEPC.59(33)
 - ...
 - .2.2 resolution MEPC.76(40)
 - ...

2.6 Equivalentents (regulation 4)

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

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

Issued at
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue) (Signature of duly authorized official
issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

APPENDIX II

TEST CYCLES AND WEIGHTING FACTORS
(Regulation 13)

The following test cycles and weighing factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_x limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_x Technical Code 2008.

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

Test cycle for constant speed main propulsion application
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

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

Test cycle for propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engine application

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

Test cycle for constant-speed auxiliary engine application

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

Test cycle for variable-speed and load auxiliary engine application

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

In the case of an engine to be certified in accordance with subparagraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_x emission limit value by more than 50% except as follows:

- .1 The 10% mode point in the D2 test cycle.
- .2 The 10% mode point in the C1 test cycle.
- .3 The idle mode point in the C1 test cycle.

APPENDIX III

CRITERIA AND PROCEDURES FOR DESIGNATION OF
EMISSION CONTROL AREAS
(Regulation 13.6 and regulation 14.3)

1 OBJECTIVES

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures to Parties for the formulation and submission of proposals for the designation of Emission Control Areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.

1.2 Emissions of NO_x, SO_x and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.

1.3 An Emission Control Area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce, and control emissions of NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.

2 PROCESS FOR THE DESIGNATION OF EMISSION CONTROL AREAS

2.1 A proposal to the Organization for designation of an Emission Control Area for NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

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

3 CRITERIA FOR DESIGNATION OF AN EMISSION CONTROL AREA

3.1 The proposal shall include:

- .1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;
- .2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions);
- .3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;
- .4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such

as adverse impacts to terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;

- .5 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;
- .6 the nature of the ship traffic in the proposed Emission Control Area, including the patterns and density of such traffic;
- .7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO_x, SO_x and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and
- .8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.

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

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

4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.

4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria which are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.

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

5 OPERATION OF EMISSION CONTROL AREAS

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

TYPE APPROVAL AND OPERATING LIMITS
FOR SHIPBOARD INCINERATORS (Regulation 16)

1 Ships incinerators described in regulation 16.6.1 on board shall possess an IMO type approval certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge Oil Consisting of:	75% Sludge oil from HFO; 5% waste lubricating oil; and 20% emulsified water.
Solid waste consisting of:	50% food waste; 50% rubbish containing; approx. 30% paper, " 40% cardboard, " 10% rags, " 20% plastic The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

2 Incinerators described in regulation 16.6.1 shall operate within the following limits:

O ₂ in combustion chamber:	6 – 12%
CO in flue gas maximum average:	200 mg/MJ
Soot number maximum average:	Bacharach 3 or Ringelman 1 (20% opacity) (A higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned components in ash residues:	Maximum 10% by Weight
Combustion chamber flue gas outlet temperature range:	850 – 1200°C

INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE BUNKER DELIVERY NOTE
(Regulation 18.5)

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

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

Product name(s) Quantity

in metric tons Density at

15°C, kg/m³* Sulphur con-

tent (%m/m)**

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with the applicable subparagraph of regulation 14.1 or 14.4 and regulation 18.3 of this Annex.

* Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 3675:1998 or ISO 12185:1996.

** Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 8754:2003.

FUEL VERIFICATION PROCEDURE FOR MARPOL ANNEX VI
FUEL OIL SAMPLES
(Regulation 18.8.2)

The following procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to and used on board ships is compliant with the sulphur limits required by regulation 14 of Annex VI.

1 General Requirements

1.1 The representative fuel oil sample, which is required by paragraph 8.1 of regulation 18 (the “MARPOL sample”) shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil supplied to a ship.

1.2 An Administration, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 The laboratories responsible for the verification procedure set forth in this appendix shall be fully accredited* for the purpose of conducting the tests.

2 Verification Procedure Stage 1

2.1 The MARPOL sample shall be delivered by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 confirm that the condition of the seal on the MARPOL sample has not been broken; and
- .3 reject any MARPOL sample where the seal has been broken.

2.3 If the seal of the MARPOL sample has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 ensure that the MARPOL sample is thoroughly homogenized;
- .2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and
- .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

* Accreditation is in accordance with ISO 17025 or an equivalent standard.

2.4 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in appendix V. For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as “A” and “B”:

- .1 If the results of “A” and “B” are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
- .2 If the results of “A” and “B” are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples should be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 2.3.3 above after the new sub-samples have been taken.

2.5 If the test results of “A” and “B” are valid, an average of these two results should be calculated thus giving the result referred to as “X”:

- .1 If the result of “X” is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
- .2 If the result of “X” is greater than the applicable limit required by Annex VI, Verification Procedure Stage 2 should be conducted; however, if the result of “X” is greater than the specification limit by $0.59R$ (where R is the reproducibility of the test method), the fuel oil shall be considered non-compliant and no further testing is necessary.

3 Verification Procedure Stage 2

3.1 If Stage 2 of the verification procedure is necessary in accordance with paragraph 2.5.2 above, the competent authority shall send the MARPOL sample to a second accredited laboratory.

3.2 Upon receiving the MARPOL sample, the laboratory shall:

- .1 record the details of the reseal number applied in accordance with 2.3.3 and the sample label on the test record;
- .2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and
- .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

3.3 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the test method specified in appendix V. For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as “C” and “D”:

- .1 If the results of “C” and “D” are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
- .2 If the results of “C” and “D” are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples shall be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 3.2.3 after the new sub-samples have been taken.

3.4 If the test results of “C” and “D” are valid, and the results of “A”, “B”, “C”, and “D” are within the reproducibility (R) of the test method then the laboratory shall average the results, which is referred to as “Y”:

- .1 If the result of “Y” is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
- .2 If the result of “Y” is greater than the applicable limit required by Annex VI, then the fuel oil fails to meet the standards required by Annex VI.

3.5 If the result of “A”, “B”, “C” and “D” are not within the reproducibility (R) of the test method then the Administration may discard all of the test results and, at its discretion, repeat the entire testing process.

3.6 The results obtained from the verification procedure are final.

*
*
*

LIITE 11

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.190(60)

Annettu 26 päivänä maaliskuuta 2010

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 LIITTEEN

(Pohjois-Amerikan päästöjen valvontalue)

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, 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 vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla,

PANEE MYÖS MERKILLE, että vuoden 1997 pöytäkirjalla vuoden 1973 yleissopimukseen lisättiin VI liite ”Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi” (jäljempänä ”VI liite”),

PANEE LISÄKSI MERKILLE, että tar-

ANNEX 11

RESOLUTION MEPC.190(60)

Adopted on 26 March 2010

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

(North American Emission Control Area)

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"), 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 (herein after referred to as the "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,

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 (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised An-

kistettu VI liite annettiin päätöslauselmalla MEPC.176(58), ja kun se on katsottu hyväksytyksi 1 päivänä tammikuuta 2010, se tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010,

nex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and that, following its deemed acceptance on 1 January 2010, will enter into force on 1 July 2010,

ON KÄSITELLYT tarkistetun VI liitteen muutosehdotuksia,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti muutokset VI liitteeseen, jonka teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, 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 helmikuuta 2011, 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;

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

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 August 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille sopimuspuolille vuoden 1973 yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, ja

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; and

5. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia vuoden 1973 yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla.

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

MUUTOKSET MARPOL- YLEISSOPIMUKSEN TARKISTETUN VI LIITTEEN 13 JA 14 SÄÄNTÖÖN JA UUSI VII LISÄYS

1 Muutetaan 13 säännön 6 kappaletta seuraavasti:

ANNEX

AMENDMENTS TO REGULATIONS 13, 14 AND NEW APPENDIX VII OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

1 Paragraph 6 of regulation 13 is amended as follows:

"6 Tämän säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat:

.1 Pohjois-Amerikan alue, joka tarkoittaa tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitettujen koordinaattien kuvaamaa aluetta, ja

.2 kaikki muut merialueet, myös kaikki satama-alueet, jotka järjestö nimeää tämän liitteen III lisäyksessä annettujen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti."

2 Korvataan 14 säännön 3 kappale seuraavasti:

"3 Tämän säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat muun muassa seuraavat:

.1 Itämeren alue, kuten se määritellään I liitteessä olevan 1 säännön 11 kappaleen 2 kohdassa, ja Pohjanmeri, kuten se määritellään V liitteessä olevan 5 säännön 1 kappaleen f kohdassa;

.2 Pohjois-Amerikan alue kuten se kuvailaan tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitetuilla koordinaateilla, ja

.3 kaikki muut merialueet, myös kaikki satama-alueet, jotka järjestö nimeää tämän liitteen III lisäyksessä annettujen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti."

3 Lisätään uusi VII lisäys seuraavasti:

"6 For the purposes of this regulation, emission control areas shall be:

.1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.2 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex."

2 Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:

"3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V;

.2 the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.3 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex."

3 New appendix VII is added as follows:

HE 86/2014 vp

"VII lisäys

Pohjois-Amerikan päästöjen valvonta-alue
(13 säännön 6 kappale ja 14 säännön 3 kappale)

"Appendix VII

North American Emission Control Area
(Regulation 13.6 and regulation 14.3)

Pohjois-Amerikan alueeseen kuuluu:

.1 Yhdysvaltain ja Kanadan Tyynenmeren rannikon edustalla sijaitseva, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten linjojen rajaama merialue:

The North American area comprises:

.1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
1	32° 32' 10" N.	117° 06' 11" W.
2	32° 32' 04" N.	117° 07' 29" W.
3	32° 31' 39" N.	117° 14' 20" W.
4	32° 33' 13" N.	117° 15' 50" W.
5	32° 34' 21" N.	117° 22' 01" W.
6	32° 35' 23" N.	117° 27' 53" W.
7	32° 37' 38" N.	117° 49' 34" W.
8	31° 07' 59" N.	118° 36' 21" W.
9	30° 33' 25" N.	121° 47' 29" W.

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.
11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.
12	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
13	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
14	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
15	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
16	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.
17	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
18	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
19	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.
20	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
21	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
22	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.
23	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.
33	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.
36	51° 03' 18" N.	136° 45' 45" W.
37	51° 54' 04" N.	137° 41' 54" W.
38	52° 45' 12" N.	138° 20' 14" W.
39	53° 29' 20" N.	138° 40' 36" W.
40	53° 40' 39" N.	138° 48' 53" W.
41	54° 13' 45" N.	139° 32' 38" W.
42	54° 39' 25" N.	139° 56' 19" W.
43	55° 20' 18" N.	140° 55' 45" W.
44	56° 07' 12" N.	141° 36' 18" W.
45	56° 28' 32" N.	142° 17' 19" W.
46	56° 37' 19" N.	142° 48' 57" W.
47	58° 51' 04" N.	153° 15' 03" W.

.2 Yhdysvaltain, Kanadan ja Ranskan (Saint-Pierre ja Miquelon) Atlantin rannikon edustalla sekä Yhdysvaltain Meksikonlahden rannikon edustalla sijaitsevat, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten linjojen rajaamat merialueet:

.2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada, and France (Saint-Pierre-et-Miquelon) and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N.	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N.	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N.	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N.	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N.	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N.	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N.	51° 49' 42" W.

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
9	54° 23' 21" N.	50° 17' 44" W.
10	53° 44' 54" N.	50° 07' 17" W.
11	53° 04' 59" N.	50° 10' 05" W.
12	52° 20' 06" N.	49° 57' 09" W.
13	51° 34' 20" N.	48° 52' 45" W.
14	50° 40' 15" N.	48° 16' 04" W.
15	50° 02' 28" N.	48° 07' 03" W.
16	49° 24' 03" N.	48° 09' 35" W.
17	48° 39' 22" N.	47° 55' 17" W.
18	47° 24' 25" N.	47° 46' 56" W.
19	46° 35' 12" N.	48° 00' 54" W.
20	45° 19' 45" N.	48° 43' 28" W.
21	44° 43' 38" N.	49° 16' 50" W.
22	44° 16' 38" N.	49° 51' 23" W.
23	43° 53' 15" N.	50° 34' 01" W.
24	43° 36' 06" N.	51° 20' 41" W.
25	43° 23' 59" N.	52° 17' 22" W.
26	43° 19' 50" N.	53° 20' 13" W.
27	43° 21' 14" N.	54° 09' 20" W.
28	43° 29' 41" N.	55° 07' 41" W.
29	42° 40' 12" N.	55° 31' 44" W.
30	41° 58' 19" N.	56° 09' 34" W.
31	41° 20' 21" N.	57° 05' 13" W.
32	40° 55' 34" N.	58° 02' 55" W.
33	40° 41' 38" N.	59° 05' 18" W.
34	40° 38' 33" N.	60° 12' 20" W.
35	40° 45' 46" N.	61° 14' 03" W.
36	41° 04' 52" N.	62° 17' 49" W.
37	40° 36' 55" N.	63° 10' 49" W.
38	40° 17' 32" N.	64° 08' 37" W.
39	40° 07' 46" N.	64° 59' 31" W.
40	40° 05' 44" N.	65° 53' 07" W.
41	39° 58' 05" N.	65° 59' 51" W.
42	39° 28' 24" N.	66° 21' 14" W.
43	39° 01' 54" N.	66° 48' 33" W.
44	38° 39' 16" N.	67° 20' 59" W.
45	38° 19' 20" N.	68° 02' 01" W.
46	38° 05' 29" N.	68° 46' 55" W.
47	37° 58' 14" N.	69° 34' 07" W.
48	37° 57' 47" N.	70° 24' 09" W.
49	37° 52' 46" N.	70° 37' 50" W.
50	37° 18' 37" N.	71° 08' 33" W.
51	36° 32' 25" N.	71° 33' 59" W.
52	35° 34' 58" N.	71° 26' 02" W.
53	34° 33' 10" N.	71° 37' 04" W.
54	33° 54' 49" N.	71° 52' 35" W.
55	33° 19' 23" N.	72° 17' 12" W.
56	32° 45' 31" N.	72° 54' 05" W.
57	31° 55' 13" N.	74° 12' 02" W.
58	31° 27' 14" N.	75° 15' 20" W.
59	31° 03' 16" N.	75° 51' 18" W.
60	30° 45' 42" N.	76° 31' 38" W.
61	30° 12' 48" N.	77° 18' 29" W.

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
62	29° 25' 17" N.	76° 56' 42" W.
63	28° 36' 59" N.	76° 47' 60" W.
64	28° 17' 13" N.	76° 40' 10" W.
65	28° 17' 12" N.	79° 11' 23" W.
66	27° 52' 56" N.	79° 28' 35" W.
67	27° 26' 01" N.	79° 31' 38" W.
68	27° 16' 13" N.	79° 34' 18" W.
69	27° 11' 54" N.	79° 34' 56" W.
70	27° 05' 59" N.	79° 35' 19" W.
71	27° 00' 28" N.	79° 35' 17" W.
72	26° 55' 16" N.	79° 34' 39" W.
73	26° 53' 58" N.	79° 34' 27" W.
74	26° 45' 46" N.	79° 32' 41" W.
75	26° 44' 30" N.	79° 32' 23" W.
76	26° 43' 40" N.	79° 32' 20" W.
77	26° 41' 12" N.	79° 32' 01" W.
78	26° 38' 13" N.	79° 31' 32" W.
79	26° 36' 30" N.	79° 31' 06" W.
80	26° 35' 21" N.	79° 30' 50" W.
81	26° 34' 51" N.	79° 30' 46" W.
82	26° 34' 11" N.	79° 30' 38" W.
83	26° 31' 12" N.	79° 30' 15" W.
84	26° 29' 05" N.	79° 29' 53" W.
85	26° 25' 31" N.	79° 29' 58" W.
86	26° 23' 29" N.	79° 29' 55" W.
87	26° 23' 21" N.	79° 29' 54" W.
88	26° 18' 57" N.	79° 31' 55" W.
89	26° 15' 26" N.	79° 33' 17" W.
90	26° 15' 13" N.	79° 33' 23" W.
91	26° 08' 09" N.	79° 35' 53" W.
92	26° 07' 47" N.	79° 36' 09" W.
93	26° 06' 59" N.	79° 36' 35" W.
94	26° 02' 52" N.	79° 38' 22" W.
95	25° 59' 30" N.	79° 40' 03" W.
96	25° 59' 16" N.	79° 40' 08" W.
97	25° 57' 48" N.	79° 40' 38" W.
98	25° 56' 18" N.	79° 41' 06" W.
99	25° 54' 04" N.	79° 41' 38" W.
100	25° 53' 24" N.	79° 41' 46" W.
101	25° 51' 54" N.	79° 41' 59" W.
102	25° 49' 33" N.	79° 42' 16" W.
103	25° 48' 24" N.	79° 42' 23" W.
104	25° 48' 20" N.	79° 42' 24" W.
105	25° 46' 26" N.	79° 42' 44" W.
106	25° 46' 16" N.	79° 42' 45" W.
107	25° 43' 40" N.	79° 42' 59" W.
108	25° 42' 31" N.	79° 42' 48" W.
109	25° 40' 37" N.	79° 42' 27" W.
110	25° 37' 24" N.	79° 42' 27" W.
111	25° 37' 08" N.	79° 42' 27" W.
112	25° 31' 03" N.	79° 42' 12" W.
113	25° 27' 59" N.	79° 42' 11" W.
114	25° 24' 04" N.	79° 42' 12" W.

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
115	25° 22' 21" N.	79° 42' 20" W.
116	25° 21' 29" N.	79° 42' 08" W.
117	25° 16' 52" N.	79° 41' 24" W.
118	25° 15' 57" N.	79° 41' 31" W.
119	25° 10' 39" N.	79° 41' 31" W.
120	25° 09' 51" N.	79° 41' 36" W.
121	25° 09' 03" N.	79° 41' 45" W.
122	25° 03' 55" N.	79° 42' 29" W.
123	25° 02' 60" N.	79° 42' 56" W.
124	25° 00' 30" N.	79° 44' 05" W.
125	24° 59' 03" N.	79° 44' 48" W.
126	24° 55' 28" N.	79° 45' 57" W.
127	24° 44' 18" N.	79° 49' 24" W.
128	24° 43' 04" N.	79° 49' 38" W.
129	24° 42' 36" N.	79° 50' 50" W.
130	24° 41' 47" N.	79° 52' 57" W.
131	24° 38' 32" N.	79° 59' 58" W.
132	24° 36' 27" N.	80° 03' 51" W.
133	24° 33' 18" N.	80° 12' 43" W.
134	24° 33' 05" N.	80° 13' 21" W.
135	24° 32' 13" N.	80° 15' 16" W.
136	24° 31' 27" N.	80° 16' 55" W.
137	24° 30' 57" N.	80° 17' 47" W.
138	24° 30' 14" N.	80° 19' 21" W.
139	24° 30' 06" N.	80° 19' 44" W.
140	24° 29' 38" N.	80° 21' 05" W.
141	24° 28' 18" N.	80° 24' 35" W.
142	24° 28' 06" N.	80° 25' 10" W.
143	24° 27' 23" N.	80° 27' 20" W.
144	24° 26' 30" N.	80° 29' 30" W.
145	24° 25' 07" N.	80° 32' 22" W.
146	24° 23' 30" N.	80° 36' 09" W.
147	24° 22' 33" N.	80° 38' 56" W.
148	24° 22' 07" N.	80° 39' 51" W.
149	24° 19' 31" N.	80° 45' 21" W.
150	24° 19' 16" N.	80° 45' 47" W.
151	24° 18' 38" N.	80° 46' 49" W.
152	24° 18' 35" N.	80° 46' 54" W.
153	24° 09' 51" N.	80° 59' 47" W.
154	24° 09' 48" N.	80° 59' 51" W.
155	24° 08' 58" N.	81° 01' 07" W.
156	24° 08' 30" N.	81° 01' 51" W.
157	24° 08' 26" N.	81° 01' 57" W.
158	24° 07' 28" N.	81° 03' 06" W.
159	24° 02' 20" N.	81° 09' 05" W.
160	23° 59' 60" N.	81° 11' 16" W.
161	23° 55' 32" N.	81° 12' 55" W.
162	23° 53' 52" N.	81° 19' 43" W.
163	23° 50' 52" N.	81° 29' 59" W.
164	23° 50' 02" N.	81° 39' 59" W.
165	23° 49' 05" N.	81° 49' 59" W.
166	23° 49' 05" N.	82° 00' 11" W.
167	23° 49' 42" N.	82° 09' 59" W.

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
168	23° 51' 14" N.	82° 24' 59" W.
169	23° 51' 14" N.	82° 39' 59" W.
170	23° 49' 42" N.	82° 48' 53" W.
171	23° 49' 32" N.	82° 51' 11" W.
172	23° 49' 24" N.	82° 59' 59" W.
173	23° 49' 52" N.	83° 14' 59" W.
174	23° 51' 22" N.	83° 25' 49" W.
175	23° 52' 27" N.	83° 33' 01" W.
176	23° 54' 04" N.	83° 41' 35" W.
177	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
178	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
179	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
180	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
181	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
182	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
183	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
184	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
185	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
186	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
187	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
188	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
189	26° 13' 13" N.	86° 06' 45" W.
190	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
191	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
192	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
193	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
194	25° 46' 54" N.	90° 29' 41" W.
195	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N.	96° 48' 30" W.
201	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W.
203	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W.
205	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W.
206	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

.3 Havaijin saarten Havaiji, Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lanai ja Kahoolawe rannikoiden edustalla sijaitseva, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten linjojen rajaama merialue:

.3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
1	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N.	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N.	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N.	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N.	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N.	156° 27' 27" W.
7	24° 57' 33" N.	157° 22' 17" W.

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
8	25° 13' 41" N.	157° 54' 13" W.
9	25° 25' 31" N.	158° 30' 36" W.
10	25° 31' 19" N.	159° 09' 47" W.
11	25° 30' 31" N.	159° 54' 21" W.
12	25° 21' 53" N.	160° 39' 53" W.
13	25° 00' 06" N.	161° 38' 33" W.
14	24° 40' 49" N.	162° 13' 13" W.
15	24° 15' 53" N.	162° 43' 08" W.
16	23° 40' 50" N.	163° 13' 00" W.
17	23° 03' 20" N.	163° 32' 58" W.
18	22° 20' 09" N.	163° 44' 41" W.
19	21° 36' 45" N.	163° 46' 03" W.
20	20° 55' 26" N.	163° 37' 44" W.
21	20° 13' 34" N.	163° 19' 13" W.
22	19° 39' 03" N.	162° 53' 48" W.
23	19° 09' 43" N.	162° 20' 35" W.
24	18° 39' 16" N.	161° 19' 14" W.
25	18° 30' 31" N.	160° 38' 30" W.
26	18° 29' 31" N.	159° 56' 17" W.
27	18° 10' 41" N.	159° 14' 08" W.
28	17° 31' 17" N.	158° 56' 55" W.
29	16° 54' 06" N.	158° 30' 29" W.
30	16° 25' 49" N.	157° 59' 25" W.
31	15° 59' 57" N.	157° 17' 35" W.
32	15° 40' 37" N.	156° 21' 06" W.
33	15° 37' 36" N.	155° 22' 16" W.
34	15° 43' 46" N.	154° 46' 37" W.
35	15° 55' 32" N.	154° 13' 05" W.
36	16° 46' 27" N.	152° 49' 11" W.
37	17° 33' 42" N.	152° 00' 32" W.
38	18° 30' 16" N.	151° 30' 24" W.
39	19° 02' 47" N.	151° 22' 17" W.
40	19° 34' 46" N.	151° 19' 47" W.
41	20° 07' 42" N.	151° 22' 58" W.
42	20° 38' 43" N.	151° 31' 36" W.
43	21° 29' 09" N.	151° 59' 50" W.
44	22° 06' 58" N.	152° 31' 25" W.
45	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.

(end of text)"

LIITE 14

ANNEX 14

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.202(62)

RESOLUTION MEPC.202(62)

Annettu 15 päivänä heinäkuuta 2011

Adopted on 15 July 2011

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

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

(Yhdysvaltain Karibianmeren päästöjen valvonta-alueen nimeäminen sekä vapautukset tietyille Pohjois-Amerikan ja Yhdysvaltain Karibianmeren päästöjen valvonta-alueilla liikennöiville aluksille MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 13 ja 14 sääntöjen sekä VII lisäyksen nojalla)

(Designation of the United States Caribbean Sea Emission Control Area and exemption of certain ships operating in the North American Emission Control Area and the United States Caribbean Sea Emission Control Area under Regulations 13 and 14 and Appendix VII of MARPOL Annex VI)

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, 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 vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla,

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 appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

PANEE MYÖS MERKILLE, että vuoden 1997 pöytäkirjalla vuoden 1973 yleissopimukseen lisättiin VI liite ”Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi” (jäljempänä ”VI liite”),

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 (hereinafter referred to as "Annex VI"),

PANEE LISÄKSI MERKILLE, että tarkistettu VI liite hyväksyttiin päätöslauselmalla MEPC.176(58) ja tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010,

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

ON KÄSITELLYT tarkistetun VI liitteen muutosehdotuksia,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti muutokset VI liitteeseen, jonka teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, 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;

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. KEHOITAA 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;

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. PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille sopimuspuolille vuoden 1973 yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla;

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. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia vuoden 1973 yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla.

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

MUUTOKSET MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN TARKISTETUN VI LIITTEEN 13 JA 14 SÄÄNTÖÖN JA VII LISÄYKSEEN

1 Korvataan 13 säännön 6 kappale seuraavasti:

"6 Tämän säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat seuraavat:

ANNEX

AMENDMENTS TO REGULATIONS 13 AND 14 AND APPENDIX VII OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

1 Paragraph 6 of regulation 13 is replaced by the following:

"6 For the purpose of this regulation, emission control areas shall be:

.1 Pohjois-Amerikan alue, joka tarkoittaa tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitettujen koordinaattien kuvaamaa aluetta;

.2 Yhdysvaltain Karibianmeren alue, joka tarkoittaa tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitettujen koordinaattien kuvaamaa aluetta; ja

.3 kaikki muut merialueet, myös kaikki satama-alueet, jotka järjestö nimeää tämän liitteen III lisäyksessä annettujen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti.”

2 Muutetaan 13 säännön 7.3 kohta seuraavasti:

”7.3 Jos 1 päivänä tammikuuta 1990 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennettuun alukseen on asennettu tämän säännön 7.1 kohdan alainen, lähtötehoaan yli 5 000 kW:n ja sylinteritilavuudeltaan vähintään 90 litran meridieselmoottori, aluksen kansainväliseen ilmansuojelutodistuskirjaan tehdään merkintä siitä, että on käytetty hyväksyttyä menetelmää tämän säännön 7.1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti tai että moottorista on annettu todistuskirja tämän säännön 7.1 kohdan 2 alakohdan mukaisesti taikka että hyväksyttyä menetelmää ei vielä ole tai se ei ole vielä markkinoilla saatavilla tämän säännön 7.2 kohdassa kuvatun mukaisesti.”

3 Korvataan 14 säännön 3 kappale seuraavasti:

”3 Tämän säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat seuraavat alueet:

.1 Itämeren alue, kuten se määritellään I liitteessä olevan 1 säännön 11 kappaleen 2 kohdassa, ja Pohjanmeri, kuten se määritellään V liitteessä olevan 1 säännön 14 kappaleen 6 kohdassa;

.2 Pohjois-Amerikan alue kuten se kuvailaan tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitetuilla koordinaateilla;

.3 Yhdysvaltain Karibianmeren alue kuten se kuvaillaan tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitetuilla koordinaateilla; ja

.4 kaikki muut merialueet, myös kaikki satama-alueet, jotka järjestö nimeää tämän liitteen III lisäyksessä annettujen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti.”

4 Lisätään 14 säännön 4 kappaleeseen uusi 4 kohta seuraavasti:

”4 Tämän säännön 4 kappaleessa tarkoitettua polttoöljyn rikkipitoisuutta ei sovelleta ennen 1 päivää tammikuuta 2020 3 kappaleessa määritellyillä Pohjois-Amerikan tai

.1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;

.2 the United States Caribbean Sea area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and

.3 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix III to this Annex.”

2 Paragraph 7.3 of regulation 13 is amended to read as follows:

”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 that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation.”

3 Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:

”3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea area as defined in regulation 1.12.6 of Annex V;

.2 the North American area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;

.3 the United States Caribbean Sea area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and

.4 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix III to this Annex.”

4 A new subparagraph 4 is added to paragraph 4 of regulation 14 to read as follows:

”4 Prior to 1 January 2020, the sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships operating in the North American area or the

Yhdysvaltain Karibianmeren alueilla liikennöiviin 1 päivänä elokuuta 2011 tai sitä aiemmin rakennettuihin aluksiin, joiden käyttövoimana toimivaa kattilaa ei ole alun perin suunniteltu jatkuvaan toimintaan meriliikenteessä käytettävällä tislattulla polttoaineella tai maakaasulla."

5 Korvataan 14 säännön 7 kappale seuraavasti:

"7 Ensimmäisten kahdentoista kuukauden aikana sellaisen muutoksen voimaantulosta, jossa nimetään tietty alue päästöjen valvonta-alueeksi tämän säännön 3 kappaleen mukaisesti, kyseisellä päästöjen valvonta-alueella toimivat alukset vapautetaan tämän säännön 4 ja 6 kappaleen vaatimuksista sekä tämän säännön 5 kappaleen vaatimuksista siltä osin, kuin ne liittyvät tämän säännön 4 kappaleeseen."

6 Muutetaan VII lisäystä seuraavasti:

**"VII lisäys
Päästöjen valvonta-alueet
(13 säännön 6 kappale ja 14 säännön 3 kappale)**

.1 Tässä lisäyksessä esitetään 13 säännön 6 kappaleessa ja 14 säännön 3 kappaleessa nimettyjen muiden kuin Itämeren alueen ja Pohjanmeren päästöjen valvonta-alueiden rajat.

.2 (Nykyinen teksti Pohjois-Amerikan alueen osalta)

.3 Yhdysvaltain Karibianmeren alueeseen kuuluu:

.1 Puerto Ricon liittovaltion ja Yhdysvaltain Neitsytsaarten edustalla Atlantin valtameren ja Karibianmeren rannikoiden edustalla sijaitseva, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten viivojen rajaama merialue:

United States Caribbean Sea area defined in paragraph 3, built on or before 1 August 2011 that are powered by propulsion boilers that were not originally designed for continued operation on marine distillate fuel or natural gas."

5 Paragraph 7 of regulation 14 is replaced by the following:

"7 During the first twelve months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation."

6 Appendix VII is amended as follows:

**"Appendix VII
Emission Control Areas
(regulation 13.6 and regulation 14.3)**

.1 The boundaries of emission control areas designated under regulations 13.6 and 14.3, other than the Baltic Sea and the North Sea areas, are set forth in this appendix.

.2 (Existing text for the North American area)

.3 The United States Caribbean Sea area includes:

.1 the sea area located off the Atlantic and Caribbean coasts of the Commonwealth of Puerto Rico and the United States Virgin Islands, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates

PISTE POINT	LEVEYSASTE LATITUDE	PITUUSASTE LONGITUDE
1	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.
2	19° 11' 14" N.	67° 26' 45" W.
3	19° 30' 28" N.	65° 16' 48" W.
4	19° 12' 25" N.	65° 6' 8" W.
5	18° 45' 13" N.	65° 0' 22" W.
6	18° 41' 14" N.	64° 59' 33" W.
7	18° 29' 22" N.	64° 53' 51" W.
8	18° 27' 35" N.	64° 53' 22" W.
9	18° 25' 21" N.	64° 52' 39" W.

HE 86/2014 vp

10	18° 24' 30" N.	64° 52' 19" W.
11	18° 23' 51" N.	64° 51' 50" W.
12	18° 23' 42" N.	64° 51' 23" W.
13	18° 23' 36" N.	64° 50' 17" W.
14	18° 23' 48" N.	64° 49' 41" W.
15	18° 24' 11" N.	64° 49' 0" W.
16	18° 24' 28" N.	64° 47' 57" W.
17	18° 24' 18" N.	64° 47' 1" W.
18	18° 23' 13" N.	64° 46' 37" W.
19	18° 22' 37" N.	64° 45' 20" W.
20	18° 22' 39" N.	64° 44' 42" W.
21	18° 22' 42" N.	64° 44' 36" W.
22	18° 22' 37" N.	64° 44' 24" W.
23	18° 22' 39" N.	64° 43' 42" W.
24	18° 22' 30" N.	64° 43' 36" W.
25	18° 22' 25" N.	64° 42' 58" W.
26	18° 22' 26" N.	64° 42' 28" W.
27	18° 22' 15" N.	64° 42' 3" W.
28	18° 22' 22" N.	64° 38' 23" W.
29	18° 21' 57" N.	64° 40' 60" W.
30	18° 21' 51" N.	64° 40' 15" W.
31	18° 21' 22" N.	64° 38' 16" W.
32	18° 20' 39" N.	64° 38' 33" W.
33	18° 19' 15" N.	64° 38' 14" W.
34	18° 19' 7" N.	64° 38' 16" W.
35	18° 17' 23" N.	64° 39' 38" W.
36	18° 16' 43" N.	64° 39' 41" W.
37	18° 11' 33" N.	64° 38' 58" W.
38	18° 3' 2" N.	64° 38' 3" W.
39	18° 2' 56" N.	64° 29' 35" W.
40	18° 2' 51" N.	64° 27' 2" W.
41	18° 2' 30" N.	64° 21' 8" W.
42	18° 2' 31" N.	64° 20' 8" W.
43	18° 2' 3" N.	64° 15' 57" W.
44	18° 0' 12" N.	64° 2' 29" W.
45	17° 59' 58" N.	64° 1' 4" W.
46	17° 58' 47" N.	63° 57' 1" W.
47	17° 57' 51" N.	63° 53' 54" W.
48	17° 56' 38" N.	63° 53' 21" W.

49	17° 39' 40" N.	63° 54' 53" W.
50	17° 37' 8" N.	63° 55' 10" W.
51	17° 30' 21" N.	63° 55' 56" W.
52	17° 11' 36" N.	63° 57' 57" W.
53	17° 4' 60" N.	63° 58' 41" W.
54	16° 59' 49" N.	63° 59' 18" W.
55	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.

“

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.203(62)

RESOLUTION MEPC.203(62)

Annettu 15 päivänä heinäkuuta 2011

Adopted on 15 July 2011

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

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

(Alusten energiatehokkuutta koskevien sääntöjen lisääminen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen)

(Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI)

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, 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 vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla,

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 appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

PANEE MYÖS MERKILLE, että vuoden 1997 pöytäkirjalla vuoden 1973 yleissopimukseen lisättiin VI liite ”Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi” (jäljempänä ”VI liite”),

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 (hereinafter referred to as "Annex VI"),

PANEE LISÄKSI MERKILLE, että tarkistettu VI liite hyväksyttiin päätöslauselmalla MEPC.176(58) ja tuli voimaan 1 päivänä

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1

heinäkuuta 2010,

July 2010,

TOTEAA, että VI liitteen muutosten ja uuden 4 luvun lisäämisen tarkoituksena on parantaa alusten energiatehokkuutta polttoöljystä ja sen polttoprosessista syntyvien aineiden, mukaan lukien jo nyt VI liitteen mukaisesti säänneltyjen aineiden, päästöjen vähenemiseen johtavien teknisten suorituskykyvaatimusten avulla,

TOTEAA MYÖS, että VI liitteen muutosten hyväksyminen ei vaikuta mitenkään muilla kansainvälisillä foorumeilla kuten Yhdistyneiden Kansakuntien ilmastomuutosta koskevan puitesopimuksen (UNFCCC) puitteissa käytävien neuvottelujen tuloksiin tai tällaisiin neuvotteluihin osallistuvien maiden kantoihin,

ON KÄSITELLYT tarkistetun VI liitteen muutosehdotuksia alusten energiatehokkuutta koskevien sääntöjen lisäämiseksi,

1. HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti muutokset VI liitteeseen, jonka 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 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 vuoden 1973 yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla;

5. PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteerää toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuspuolia vuoden 1973 yleis-

RECOGNIZING that the amendments to Annex VI and inclusion of a new chapter 4 intend to improve energy efficiency for ships through a set of technical performance standards, which would result in reduction of emissions of any substances that originate from fuel oil and its combustion process, including those already controlled by Annex VI,

RECOGNIZING ALSO that adoption of the amendments to Annex VI in no way prejudices the negotiations held in other international fora, such as the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), nor affect the positions of the countries that participate in such negotiation,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI for inclusion of regulations on energy efficiency for ships,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the 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 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 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

pimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla.

and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and

6. KEHOTTA MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sopimuspuolia ja muita jäsenhallituksia saattamaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset laivanvarustajien, liikenteenharjoittajien, laivanrakentajien, laivasuunnittelijoiden, meridieselmoottoreiden ja -varusteiden valmistajien sekä muiden sidosryhmien tietoon.

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, ship designers, marine diesel engine and equipment manufacturers as well as any other interested groups.

LIITE	ANNEX
MUUTOKSET MARPOL- YLEISSOPIMUKSEN VI LIITTEEN SÄÄNTÖIHIN ALUSTEN AIHEUTTA- MAN ILMAN PILAANTUMISEN EHKÄI- SEMISEKSI ALUSTEN ENERGIATE- HOKKUUTTA KOSKEVIEN UUSIEN SÄÄNTÖJEN LISÄÄMISEKSI	AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI ON REGULATIONS FOR THE PRE- VENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS BY INCLUSION OF NEW REG- ULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS
1 LUKU	CHAPTER 1
YLEISTÄ	GENERAL
1 sääntö	Regulation 1
<i>Soveltaminen</i>	<i>Application</i>
<i>1 Muutetaan sääntöä seuraavasti:</i>	<i>1 The regulation is amended as follows:</i>
”Tämän liitteen määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksiin, paitsi mitä erikseen toisin määrätään tämän liitteen 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 ja 22 säännössä.”	”The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 and 22 of this Annex.”
2 sääntö	Regulation 2
<i>Määritelmät</i>	<i>Definitions</i>
<i>2 Muutetaan 21 kappaletta seuraavasti:</i>	<i>2 Paragraph 21 is amended as follows:</i>
”21 Säiliöalus tarkoittaa 15 säännön osalta öljysäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännössä, tai kemikaalisäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen II liitteen 1 säännössä.”	”21 Tanker in relation to regulation 15 means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.”
<i>3 Lisätään 2 säännön loppuun seuraavaa:</i>	<i>3 The following is added at the end of regulation 2:</i>
”Luvussa 4:	”For the purpose of chapter 4:
22 ”Olemassa oleva alus” tarkoittaa alusta, joka ei ole uusi alus.	22 ”Existing ship” means a ship which is not a new ship.
23 ”Uusi alus” tarkoittaa alusta:	23 ”New ship” means a ship:
.1 jonka rakennussopimus on tehty 1 päivänä tammikuuta 2013 tai sen jälkeen, tai	.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or
.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä heinäkuuta 2013 tai sen jälkeen, tai	.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 July 2013; or
.3 jonka luovutus on 1 päivänä heinäkuuta 2015 tai sen jälkeen.	.3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

24 ”Merkittävä muutos” tarkoittaa 4 luvun osalta aluksen muuosta

.1 joka olennaisesti muuttaa aluksen kokoa, kantokykyä tai konetehoa, tai

.2 joka muuttaa aluksen tyyppiä, tai

.3 jonka tarkoituksena on hallinnon mieles-tä oleellisesti pidentää aluksen ikää, tai

.4 joka muulla tavalla muuttaa alusta siten, että jos kyseessä olisi uusi alus, siihen sovel-lettaisiin tämän yleissopimuksen määräyksiä, joita siihen olemassa olevana aluksena ei so-velleta, tai

.5 joka olennaisesti muuttaa aluksen ener-giatehokkuutta ja käsittää yhden tai useam-man muutoksen, jonka takia alus saattaa ylit-tää 21 säännön mukaisesti sovellettavan vaa-ditun EEDI –indeksin arvon.

25 ”Irtolastialus” tarkoittaa alusta, joka on pääasiallisesti tarkoitettu kuljettamaan kuivaa irtolastia, mukaan lukien alustyyppit kuten SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 1 sää-nössä määritellyt malminkuljetusalukset mut-ta pois lukien yhdistelmäalukset.

26 ”Kaasusäiliöalus” tarkoittaa rahtialusta, joka on rakennettu tai muunnettu ja jota käy-tetään nesteytetyn kaasun kuljettamiseen irtolastina.

27 ”Säiliöalus” 4 luvun osalta tarkoittaa MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määri-teltyä öljysäiliöalusta tai MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 1 säännössä määri-teltyä kemikaalisäiliöalusta tai NLS-säiliöalusta.

28 ”Konttialus” tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kontteja lastiruumissa ja kannella.

29 ”Kappaletavara-alus” tarkoittaa yksi- tai monikantista alusta, joka on suunniteltu pää-asiaassa kappaletavaran kuljettamiseen. Määri-telmän piiriin eivät kuulu erikoisalukset, joita ei huomioida kappaletavara-alusten perus-tasojen laskennassa. Tällaisia erikoisaluksia ovat karjankuljetusalukset, proomuemäläivat, raskaslastialukset, huvialuksia kuljettavat alukset, ydinpolttoainetta kuljettavat alukset.

30 ”Kylmälastialus” tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kylmälastia lastiruumissa.

31 ”Yhdistelmäalus” tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu kantamaan sekä nestemäistä että kuivaa irtolastia täydellä kantavuudella

32 ”Matkustaja-alus” tarkoittaa alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa.

24 "Major Conversion" means in relation to chapter 4 a conversion of a ship:

.1 which substantially alters the dimen-sions, carrying capacity or engine power of the ship; or

.2 which changes the type of the ship; or

.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or

.4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Conven-tion not applicable to it as an existing ship; or

.5 which substantially alters the energy ef-ficiency of the ship and includes any modifi-cations that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 21.

25 "Bulk carrier" means a ship which is in-tended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as de-fined in SOLAS chapter XII, regulation 1, but excluding combination carriers.

26 "Gas carrier" means a cargo ship con-structed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

27 "Tanker" in relation to chapter 4 means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I, regulation 1 or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in MARPOL Annex II, regulation 1.

28 "Container ship" means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.

29 "General cargo ship" means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry car-go ships, which are not included in the calcu-lation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

30 "Refrigerated cargo carrier" means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

31 "Combination carrier" means a ship de-signed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.

32 "Passenger ship" means a ship which carries more than 12 passengers.

33 "Ro-ro-rahtialus (ajoneuvojen kuljetus-
alus)" tarkoittaa monikansista ro-ro-
rahtialusta, joka on suunniteltu kuljettamaan
ilman kuljettajaa olevia ajoneuvoja.

34 "Ro-ro-rahtialus" tarkoittaa alusta, joka
on suunniteltu kuljettamaan ro-ro-
kuljetusyksiköitä.

35 "Ro-ro-matkustaja-alus" tarkoittaa mat-
kustaja-alusta, jossa on ro-ro-lastitilat.

36 "Saavutettu EEDI-indeksi" on yksittäi-
sen aluksen 4 luvun 20 säännön mukaisesti
saavuttama energiatehokkuutta mittaavan
suunnitteluindeksin arvo.

37 "Vaadittu EEDI-indeksi" on suurin ky-
seiselle alustyyppille ja koolle 4 luvun 21
säännön mukaisesti sallittu saavutetun ener-
giatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin
arvo.

33 "Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)"
means a multi deck roll-on-roll-off cargo
ship designed for the carriage of empty cars
and trucks.

34 "Ro-ro cargo ship" means a ship designed
for the carriage of roll-on-roll-off cargo
transportation units.

35 "Ro-ro passenger ship" means a passenger
ship with roll-on-roll-off cargo spaces.

36 "Attained EEDI" is the EEDI value
achieved by an individual ship in accordance
with regulation 20 of chapter 4.

37 "Required EEDI" is the maximum value
of attained EEDI that is allowed by regula-
tion 21 of chapter 4 for the specific ship type
and size."

2 LUKU

KATSASTUKSET, TODISTUKSET JA VALVONTA

5 sääntö

Katsastukset

4 Muutetaan 1 kappaletta seuraavasti:

" 1 Jokaiselle alukselle, jonka bruttovetoi-
suus on vähintään 400, ja jokaiselle kiinteälle
tai kelluvalle porauslautalle ja muulle alustal-
le tehdään seuraavat katsastukset tämän liit-
teen 3 luvun vaatimusten mukaisuuden var-
mistamiseksi:

.1 Peruskatsastus tehdään, ennen kuin alus
otetaan käyttöön tai ennen kuin tämän liitteen
6 säännön mukainen todistuskirja annetaan
ensimmäisen kerran. Katsastuksessa varmis-
tetaan että varusteet, järjestelmät, laitteet, jär-
jestelyt ja materiaalit ovat täysin 3 luvun asi-
anomaisten vaatimusten mukaisia;

.2 Uusintakatsastus tehdään hallinnon mää-
rittämin enintään viiden vuoden väliajoin,
paitsi jos sovelletaan tämän liitteen 9 säännön
2, 5, 6, tai 7 kappaletta. Uusintakatsastukses-
sa varmistetaan, että varusteet, järjestelmät,
laitteet, järjestelyt ja materiaalit ovat täysin 3
luvun asianomaisten vaatimusten mukaisia;

.3 Välikatsastus tehdään kolmen kuukauden
kuluessa ennen tai jälkeen toista todistuskir-
jan vuosipäivää tai kolmen kuukauden kulu-
essa ennen tai jälkeen kolmatta todistuskirjan
vuosipäivää. Välikatsastus tehdään yhden tä-
män säännön 1 kappaletta 4 kohdassa määri-
tetyt vuosikatsastuksen sijasta. Välikatsas-
tuksessa varmistetaan, että varusteet ja järjes-
telyt ovat täysin 3 luvun asianomaisten vaa-
timusten mukaisia. Välikatsastukset hyväksy-

CHAPTER 2

SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

Regulation 5

Surveys

4 Paragraph 1 is amended as follows:

"1 Every ship of 400 gross tonnage and
above and every fixed and floating drilling
rig and other platforms shall, to ensure com-
pliance with the requirements of chapter 3 of
this Annex, be subject to the surveys speci-
fied below:

.1 An initial survey before the ship is put
into service or before the certificate required
under regulation 6 of this Annex is issued for
the first time. This survey shall be such as to
ensure that the equipment, systems, fittings,
arrangements and material fully comply with
the applicable requirements of chapter 3;

.2 A renewal survey at intervals specified
by the Administration, but not exceeding five
years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6
or 9.7 of this Annex is applicable. The re-
newal survey shall be such as to ensure
that the equipment, systems, fittings, ar-
rangements and material fully comply with
applicable requirements of chapter 3;

.3 An intermediate survey within three
months before or after the second anniver-
sary date or within three months before or af-
ter the third anniversary date of the certifi-
cate which shall take the place of one of the
annual surveys specified in paragraph 1.4 of
this regulation. The intermediate survey shall
be such as to ensure that the equipment and
arrangements fully comply with the applica-
ble requirements of chapter 3 and are in good

tään tämän liitteen 6 tai 7 säännön mukaisesti annettavassa IAPP-todistuskirjassa.

5 Muutetaan 2 kappaletta seuraavasti:

” 2 Hallinto voi vahvistaa bruttovetoisuusdeltaan alle 400 tonnin aluksia varten asianmukaisia toimenpiteitä, joilla varmistetaan 3 luvun asianomaisten määräysten noudattaminen.”

6 Lisätään nykyisen 3 kappaleen jälkeen uusi 4 kappale seuraavasti:

” 4 Aluksille, joihin sovelletaan 4 lukua, on myös tehtävä alempana määritellyt katsastukset ottaen huomioon järjestön hyväksymät ohjeistot

.1 Peruskatsastus tehdään, ennen kuin uusi alus otetaan käyttöön ja ennen kuin kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja) annetaan. Katsastuksessa tarkistetaan, että aluksen saavutettu EEDI-indeksi vastaa 4 luvun vaatimuksia ja että aluksessa on 22 säännön mukaisesti vaadittu SEEMP-suunnitelma.

.2 Yleinen tai osittainen katsastus tehdään tilanteen mukaan aina tämän säännön soveltamisalaan kuuluvan aluksen merkittävän muutoksen jälkeen. Katsastuksessa varmistetaan, että saavutettu EEDI-indeksi on tarvittaessa laskettu uudelleen ja täyttää 21 säännön vaatimuksen siten, että muutettuun alukseen sovelletaan korjauskerrointa, joka vastaa aluksen tyyppiä ja kokoa, ja kyseisessä vaiheessa sovellettava korjauskerroin määräytyy 2 säännön 23 kappaleen mukaan alkuperäiselle alukselle määritellyn sopimuksen, kölilaskemisen tai toimituksen päivämäärän mukaisesti;

.3 Mikäli uuden tai olemassa olevan aluksen merkittävä muutos on laajuudeltaan sellainen, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi, hallinnon tulee määrittellä tarve saavutetun EEDI-indeksin peruskatsastukselle. Mikäli katsastus katsotaan tarpeelliseksi, siinä tulee varmistaa, että saavutettu EEDI-indeksi on laskettu 21 säännön mukaisesti ja täyttää sen vaatimukset siten, että sovellettu korjauskerroin vastaa muutetun aluksen tyyppiä ja kokoa muutossopimuksen päivämääränä tai, ellei sopimusta ole laadittu, muutostyön aloituspäivämääränä. Katsastuksessa on myös tarkistettava, että aluksessa on 22 säännön mukaisesti edellytetty SEEMP-suunnitelma, ja

.4 Olemassa olevien alusten osalta 22 säännön mukainen vaatimus aluksessa olevasta SEEMP-suunnitelmasta tarkistetaan ensimmäisessä tämän säännön 1 kappaleen mukaisessa väli- tai uusintakatsastuksessa, joka tehdään 1 päivänä tammikuuta 2013 tai sen jälkeen.”

working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

5 Paragraph 2 is amended as follows:

"2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of chapter 3 are complied with."

6 A new paragraph 4 is added after existing paragraph 3 as follows:

"4 Ships to which chapter 4 applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account Guidelines adopted by the Organization:

.1 An initial survey before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4, and that the SEEMP required by regulation 22 is on board;

.2 A general or partial survey, according to the circumstances, after a major conversion of a ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 21, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.23;

.3 In cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 21, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 22 is on board; and

.4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 22 shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013."

7 Numeroidaan 4 kappale uudelleen 5 kappaleeksi.

7 Paragraph 4 is renumbered paragraph 5.

8 Numeroidaan 5 kappale uudelleen 6 kappaleeksi.

8 Paragraph 5 is renumbered paragraph 6.

6 sääntö

Regulation 6

Todistuskirjan antaminen tai hyväksymismerkintä

Issue or endorsement of a Certificate

9 Muutetaan otsikkoa seuraavasti:

9 The heading is amended as follows:

”Todistuskirjojen antaminen tai hyväksymismerkintä”

"Issue or endorsement of Certificates"

10 Lisätään säännön alkuun seuraava alaosikko:

10 The following sub-heading is added at the beginning of the regulation:

”Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja”

"International Air Pollution Prevention Certificate"

11 Muutetaan 2 kappaletta seuraavasti:

11 Paragraph 2 is amended as follows:

”2 Alukselle, joka on rakennettu, ennen kuin VI liite on tullut voimaan kyseisen aluksen hallinnon osalta, annetaan kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti viimeistään voimaantulon jälkeen seuraavan ensimmäisen määräaikaisen telakoinnin yhteydessä, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluttua voimaantulopäivästä.”

"2 A ship constructed before the date Annex VI enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date."

12 Lisätään säännön loppuun seuraavaa:

12 The following is added at the end of the regulation:

”Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja”

"International Energy Efficiency Certificate"

4 Aluksen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja annetaan 5 säännön 4 kappaleen määräysten mukaisen katsastuksen jälkeen alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, ennen kuin tällainen alus saa tehdä matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai offshore-terminaaleihin.

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

5 Hallinto tai sen asianmukaisesti valtuutettu laitos antaa tai hyväksyy todistuskirjan. Hallinto on kaikissa tapauksissa täysin vastuussa todistuskirjasta.”

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate."

7 sääntö

Regulation 7

Toisen sopimuspuolen antama todistuskirja

Issue of a Certificate by another Party

13 Muutetaan 1 kappaletta seuraavasti:

13 Paragraph 1 is amended as follows:

”1 Sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja, jos se voi riittävällä

"1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and,

varmuudella todeta, että tämän liitteen määräyksiä noudatetaan, se antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan tai kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan ja tarvittaessa tekee tai valtuuttaa tekemään aluksen näihin todistuskirjoihin hyväksymismerkinnän tämän liitteen mukaisesti.”

14 Muutetaan 4 kappaletta seuraavasti:

”4 Kansainvälistä ilmansuojelutodistuskirjaa tai kansainvälistä energiatehokkuustodistuskirjaa ei anneta muun kuin sopimusvaltion lippua käyttämään oikeutetulle alukselle.”

8 sääntö

Todistuskirjan muoto

15 Muutetaan otsikkoa seuraavasti:

”**Todistuskirjojen muoto**”

16 Lisätään seuraava alaotsikko ja numeroidaan nykyinen sääntö uudelleen 1 kappaleeksi:

”Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja”

17 Lisätään säännön loppuun seuraava uusi 2 kappale:

”Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja”

2 Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja laaditaan tämän liitteen VIII lisäyksessä olevan mallin mukaisesti ainakin englannin, ranskan tai espanjan kielellä. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.”

9 sääntö

Todistuskirjan voimassaoloaika ja pätevyys

18 Muutetaan otsikkoa seuraavasti:

”**Todistuskirjojen voimassaoloaika ja pätevyys**”

19 Lisätään säännön alkuun seuraava alaotsikko:

”Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja”

20 Lisätään säännön loppuun seuraavaa:

”Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja”

if satisfied that the applicable provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex.”

14 Paragraph 4 is amended as follows:

”4 No International Air Pollution Prevention Certificate or International Energy Efficiency Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.”

Regulation 8

Form of Certificate

15 The heading is amended as follows:

”**Form of Certificates**”

16 The following subheading is added, and the existing regulation is renumbered as paragraph 1:

”International Air Pollution Prevention Certificate”

17 The following new paragraph 2 is added at the end of the regulation:

”International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.”

Regulation 9

Duration and Validity of Certificate

18 The heading is amended as follows:

”**Duration and Validity of Certificates**”

19 The following subheading is added at the beginning of the regulation:

”International Air Pollution Prevention Certificate”

20 The following is added at the end of the regulation:

”International Energy Efficiency Certificate

10 Jollei 11 kappaleen määräyksistä jäljempänä muuta johdu, kansainvälinen energiategohokkuustodistuskirja on voimassa koko aluksen iän.

11 Tämän liitteen mukainen kansainvälinen energiategohokkuustodistuskirja lakkaa olemassa voimassa kaikissa seuraavissa tapauksissa:

.1 jos alus poistetaan käytöstä tai alukselle sen merkittävän muutoksen jälkeen annetaan uusi todistuskirja, tai

.2 jos alus siirtyy käyttämään toisen valtion lippua. Uusi todistuskirja annetaan vasta, kun uuden todistuskirjan antava hallitus on riittäväällä varmuudella todennut aluksen olevan 4 luvun vaatimusten mukainen. Jos siirtyminen tapahtuu sopimuspuolten välillä ja jos sitä koskeva pyyntö tehdään kolmen kuukauden kuluessa siirtymisestä, sen sopimuspuolen hallitus, jonka lippua alus oli aiemmin oikeutettu käyttämään, toimittaa mahdollisimman pian hallinnolle jäljennökset aluksella ennen siirtymistä olleesta todistuskirjasta ja, mikäli mahdollista, jäljennökset asiaankuuluvista katsastusselostuksista.”

10 sääntö

Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta

21 Lisätään säännön loppuun uusi 5 kappale seuraavasti:

”5 Satamavaltion toimittama tarkastus rajoittuu 4 luvun osalta siihen, että tarvittaessa tarkastetaan aluksessa olevan voimassa oleva kansainvälinen energiategohokkuustodistuskirja yleissopimuksen 5 artiklan mukaisesti.”

22 Lisätään liitteen loppuun uusi 4 luku seuraavasti:

" 4 LUKU

**ALUSTEN ENERGIATEHOKKUUTTA
KOSKEVAT SÄÄNNÖT**

19 sääntö

Sovelaminen

1 Tätä lukua sovelletaan kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400.

2 Luvun määräyksiä ei sovelleta:

.1 aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan sen valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään. Kunkin sopimuspuo-

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of chapter 4. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.”

Regulation 10

Port State Control on Operational Requirements

21 A new paragraph 5 is added at the end of the regulation as follows:

”5 In relation to chapter 4, any port State inspection shall be limited to verifying, when appropriate, that there is a valid International Energy Efficiency Certificate on board, in accordance with article 5 of the Convention.”

22 A new chapter 4 is added at the end of the Annex as follows:

"CHAPTER 4

REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

Regulation 19

Application

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should

len tulisi kuitenkin asianmukaisesti toimii ryhtymällä varmistaa, että tällaiset alukset on rakennettu ja toimivat 4 luvun mukaisesti siinä määrin kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

3 20 ja 21 sääntöjä ei sovelleta aluksiin, joissa on dieselsähkö-, turbiini- tai hybridi-käyttöinen kuljetuskoneisto.

4 Tämän säännön 1 kappaleen määräysten estämättä hallinto voi olla soveltamatta 20 ja 21 sääntöjen vaatimuksia alukseen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400.

5 Tämän säännön 4 kappaleen määräystä ei sovelleta aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400:

.1 kun aluksen rakennussopimus on tehty 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, tai

.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, kun aluksen köli on laskettu tai alus on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä heinäkuuta 2017 tai sen jälkeen, tai

.3 kun aluksen luovutus on 1 päivänä heinäkuuta 2019 tai sen jälkeen, tai

.4 uuden tai olemassa olevan aluksen 2 säännön 24 kappaleessa määritellyn merkittävän muutoksen osalta 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen, kun sovelletaan 2 luvun 5 säännön 4 kappaleen 2 ja 3 kohtia.

6 Tämän yleissopimuksen sopimuspuolen hallinnon, joka sallii, keskeyttää tai peruuttaa 4 kappaleen soveltamisen taikka päättää olla soveltamatta 4 kappaleen lippuaan käyttämään oikeutetun aluksen osalta tulee välittömästi toimittaa tästä yksityiskohtaiset tiedot järjestölle, joka jakaa tiedot tämän pöytäkirjan sopimuspuolille tiedoksi.

20 sääntö

Saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (Saavutettu EEDI-indeksi)

1 Saavutettu EEDI-indeksi on laskettava:

.1 jokaiselle uudelle alukselle,

.2 jokaiselle uudelle alukselle, johon 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 kappaleen luokkaan. Saavutettu EEDI-indeksi on aluskohtainen ja ilmoittaa aluksen arvioitun energiatehokkuuden. Siihen liitetään tekninen EEDI-asiakirja, joka sisältää saavutetun EE-

ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with chapter 4, so far as is reasonable and practicable.

3 Regulation 20 and regulation 21 shall not apply to ships which have diesel-electric propulsion, turbine propulsion or hybrid propulsion systems.

4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above from complying with regulation 20 and regulation 21.

5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; 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 July 2017; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

.4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.24, on or after 1 January 2017, and in which regulation 5.4.2 and regulation 5.4.3 of chapter 2 apply.

6 The Administration of a Party to the present Convention which allows application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20

Attained Energy Efficiency Design Index (Attained EEDI)

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. 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 accompa-

DI-indeksin laskemiseen tarvittavat tiedot ja osoittaa laskentamenetelmän. Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman laitoksen on tarkistettava saavutettu EEDI-indeksi teknisen EEDI-asiakirjan perusteella.

2 Saavutettu EEDI-indeksin laskennassa huomioidaan järjestön kehittämä ohjeisto.

nied 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 organization³ duly authorized by it.

2 The attained EEDI shall be calculated taking into account guidelines developed by the Organization.

21 sääntö

Vaadittu EEDI-indeksi

1 Jokaiselle:

.1 uudelle alukselle,

.2 uudelle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, ja

.3 uudelle tai olemassa olevalle alukselle, johon tehty merkittävä muutos on laajuudeltaan sellainen, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi

joka kuuluu 2 säännön 25–31 kappaleissa määriteltyyn luokkaan ja johon tätä lukua sovelletaan, lasketaan saavutettu EEDI-indeksi seuraavasti:

Saavutettu EEDI-indeksi \leq Vaadittu EEDI-indeksi = $(1-X/100) \times$ Perustason arvo jossa X on taulukossa 1 määritelty vaaditun EEDI-indeksin korjauskerroin verrattuna EEDI-indeksin perustasaan.

2 Jokaiselle uudelle ja olemassa olevalle alukselle, johon tehty merkittävä muutos on laajuudeltaan sellainen, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi, on laskettava saavutettu EEDI-indeksi 21 kappaleen 1 kappaleen mukaisesti siten, että sovellettava korjauskerroin vastaa muutetun aluksen alustyyppiä ja kokoa muutossopimuksen päivämääränä tai, ellei sopimusta ole laadittu, muutostyön aloituspäivämääränä.

Regulation 21

Required EEDI

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 defined in regulation 2.25 to 2.31 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.

2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 21.1 with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Taulukko 1. EEDI-indeksin korjauskertoimet (prosentteina) suhteessa EEDI-indeksin perustasaan

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
Irtolastialus	Kantavuus vähintään 20000 dwt	0	10	20	30
	Kantavuus 10000–20000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*
Kaasusäiliöalus	Kantavuus vähintään 10000 dwt	0	10	20	30
	Kantavuus 2000–10000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*
Säiliöalus	Kantavuus vähintään 20000 dwt	0	10	20	30
	Kantavuus 4000–20000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*
Konttialus	Kantavuus vähintään 15000 dwt	0	10	20	30
	Kantavuus 10000–15000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*

Kappaletavara- alukset	Kantavuus vähintään 15000 dwt	0	10	15	30
	Kantavuus 3000–15000 dwt	–	0-10*	0-15*	0-30*
Kylmälastialus	Kantavuus vähintään 5000 dwt	0	10	15	30
	Kantavuus 3000–5000 dwt	–	0-10*	0-15*	0-30*
Yhdistelmäalus	Kantavuus vähintään 20000 dwt	0	10	20	30
	Kantavuus 4000–20000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*

* Korjauskerron interpoloidaan lineaarisesti kahden arvon väliltä aluksen koosta riippuen. Alempaa korjauskertoimen arvoa sovelletaan pienempään aluskokoon.

Viiva (–) tarkoittaa, että vaadittua EEDI-indeksiä ei sovelleta.

3 Perustason arvot lasketaan seuraavasti:

$$\text{Perustason arvo} = a \times b^{-c}$$

jossa a, b ja c ovat taulukossa 2 esitetyt parametrit.

Taulukko 2. Parametrit alustyyppien perustason arvojen määrittämiseen

2 säännössä määritelty alustyyppi	a	b	c
2.25 Irtolastialus	961,79	Aluksen kantavuus	0,477
2.26 Kaasusäiliöalus	1120,00	Aluksen kantavuus	0,456
2.27 Säiliöalus	1218,80	Aluksen kantavuus	0,488
2.28 Konttialus	174,22	Aluksen kantavuus	0,201
2.29 Kappaletavara-alus	107,48	Aluksen kantavuus	0,216
2.30 Kylmälastialus	227,01	Aluksen kantavuus	0,244
2.31 Yhdistelmäalus	1219,00	Aluksen kantavuus	0,488

4 Mikäli alus on suunniteltu siten, että se kuuluu useampaan kuin yhteen yllä taulukossa 2 esitetyistä alustyypeistä, aluksen vaadittu EEDI-indeksi on tiukin (alhaisin) vaaditun EEDI-indeksin arvo.

5 Tämän säännön soveltamisalaan kuuluvan aluksen asennettu käyttöteho ei saa olla pienempi kuin aluksen ohjattavuuden säilyttämiseen epäsuotuisissa olosuhteissa tarvittava käyttöteho sellaisena kuin se määritellään ohjeistossa, jonka järjestö kehittää.

6 Järjestö tarkastelee teknisen kehityksen tilannetta vaiheen 1 alussa ja vaiheen 2 puolivälissä ja mikäli tarpeen, muuttaa määräaikoja, EEDI:n perustason parametreja asianmukaisten alusten osalta sekä tässä säännössä määriteltyjä korjauskerrointen arvoja.

Table 1. Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI Reference line

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
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Gas carrier	10,000 DWT and above	0	10	20	30
	2,000 – 10,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Container ship	15,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 5,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

n/a means that no required EEDI applies.

3 The Reference line values shall be calculated as follows:

Reference line value = $a \times b - c$

where a, b and c are the parameters given in Table 2.

Table 2. Parameters for determination of reference values for the different ship types

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship	0.477
2.26 Gas carrier	1120.00	DWT of the ship	0.456
2.27 Tanker	1218.80	DWT of the ship	0.488
2.28 Container ship	174.22	DWT of the ship	0.201
2.29 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.30 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.31 Combination carrier	1219.00	DWT of the ship	0.488

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the above ship type definitions, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest) required EEDI.

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.

6 At the beginning of Phase 1 and at the midpoint of Phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

22 sääntö

Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma)

1 Jokaisessa aluksessa on oltava aluskohdainen aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma), joka voi muodostaa osan aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS-järjestelmää).

2 SEEMP-suunnitelmaa kehitettäessä otetaan huomioon järjestön hyväksymä ohjeisto.

23 sääntö

Alusten energiatehokkuuden parantamiseen liittyvän teknisen yhteistyön ja teknologian siirron edistäminen

1 Yhteistyössä järjestön ja muiden kansainvälisten elinten kanssa hallintojen tulee edistää ja tarvittaessa tarjota joko suoraan tai järjestön kautta tukea teknistä apua pyytävälle valtioille ja erityisesti kehittyville valtioille.

2 Sopimuspuolen hallinnon tulee aktiivisessa yhteistyössä toisten sopimuspuolten kanssa kansallisen lainsäädäntönsä, määräystensä ja käytäntöjensä puitteissa edistää teknologian kehittämistä ja siirtoa sekä tiedonvaihtoa teknistä apua pyytävälle valtioille, erityisesti kehittyville valtioille tämän liitteen 4 luvun ja erityisesti 19 säännön 4–6 kappaleiden vaatimukset täyttävien toimien toimeenpanon osalta.

23 Lisätään liitteen loppuun uusi VIII lisäys seuraavasti:

Regulation 22

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS).

2 The SEEMP shall be developed taking into account guidelines adopted by the Organization.

Regulation 23

Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships

1 Administrations shall, in co-operation with the Organization and other international bodies, promote and provide, as appropriate, support directly or through the Organization to States, especially developing States, that request technical assistance.

2 The Administration of a Party shall cooperate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this annex, in particular regulations 19.4 to 19.6."

23 A new appendix VIII is added at the end of the Annex as follows:

"VIII lisäys

Kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan (IEE-todistuskirjan) malli

KANSAINVÄLINEN ENERGIATEHOKKUUSTODISTUSKIRJA

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä yleissopimus), muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2008 päätöslauselmalla MEPC.203(62), määräysten perusteella

.....
(Sopimuspuolen täydellinen nimi)

Tämän todistuskirjan on antanut
(yleissopimuksen määräysten mukaisesti
valtuutetun henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)

Aluksen tiedot

Aluksen nimi

Tunnusnumero tai -kirjaimet

Rekisteripaikka

Bruttovetoisuus.....

IMO-numero

TÄTEN TODISTETAAN, että

1 alus on katsastettu yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön 4 kappaleen mukaisesti, ja

2 että katsastuksessa aluksen on todettu täyttävän sovellettavat 20, 21 ja 22 sääntöjen vaatimukset.

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

Annettu

(Todistuskirjan antamisaikka)

(pp/kk/vvvv):

(Antamispäivämäärä) (Todistuskirjan antavan

asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

Kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan (IEE-todistuskirjan) lisälehti

ENERGIATEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ RAKENNUSTAPASELOSTUS

Huomautuksia:

1 Tämä selostus liitetään pysyvästi IEE-todistuskirjaan. IEE-todistuskirjaa pidetään aluksella aina saatavilla.

2 Selostus laaditaan ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

3 Kehyksiin tehdään merkinnät tarpeen mukaan joko: lisäämällä vastauskohtiin rasti (x), jos vastaus on ”kyllä” tai ”sovelletaan”, tai miinus (-), jos vastaus on ”ei” tai ”ei sovelleta”.

4 Ellei toisin mainita, selostuksessa olevat sääntöviittaukset koskevat yleissopimuksen VI liitteessä olevia sääntöjä ja päätöslauselma- ja yleiskirjeviittaukset koskevat Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmia ja yleiskirjeitä

1 Aluksen tiedot

1.1 Aluksen nimi

1.2 IMO-numero

1.3 Rakennussopimuksen päivämäärä

1.4 Bruttovetoisuus

1.5 Kantavuus

1.6 Aluksen tyyppi*

2 Kuljetuskoneisto

2.1 Dieselkäyttöinen kuljetuskoneisto

2.2 Dieselsähkökäyttöinen kuljetuskoneisto

2.3 Turbiinikäyttöinen kuljetuskoneisto

2.4 Hybridikäyttöinen kuljetuskoneisto

2.5 Muu kuin yllä mainittu kuljetuskoneisto.....

* Aluksen tyyppi merkitään 2 säännön määritelmien mukaisesti. Jos alus kuuluu useampaan kuin yhteen 2 säännössä määriteltyyn tyyppiin, aluksen katsotaan olevan tyyppiltään se, jolla on tiukin (alhaisin) vaadittu EEDI-indeksi. Jos alus ei kuulu yhteenkään 2 säännössä määriteltyyn aluksen tyyppiin, tehdään merkintä: ”Aluksen tyyppi muu kuin 2 säännössä määritelty”.

3 Saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (EEDI)

3.1 20 säännön 1 kappaleen mukainen saavutettu EEDI-indeksi on laskettu saavutetun EEDI-indeksin laskemistavan osoittavan teknisen EEDI-asiakirjan tietojen perusteella.
.....

Saavutettu EEDI-indeksi on: grammaa hiilidioksidia tonnimaalia kohden

3.2 Saavutettua EEDI-indeksiä ei ole laskettu, koska:

3.2.1 alus on vapautettu 20 säännön 1 kappaleen nojalla, koska alus ei ole 2 säännön 23 kappaleen mukainen uusi alus

3.2.2 Kuljetuskoneiston tyyppi on vapautettu 19 säännön 3 kappaleen nojalla

3.2.3 19 säännön 4 kappaleen mukaisesti aluksen hallinto ei sovelle 20 säännön vaatimusta

3.2.4 alustyyppi on vapautettu 20 säännön 1 kappaleen nojalla

4 Vaadittu EEDI-indeksi

4.1 Vaadittu EEDI-indeksi on: grammaa hiilidioksidia tonnimaalia kohden

4.2. Vaadittua EEDI-indeksiä ei sovelleta, koska:

4.2.1 alus on vapautettu 21 säännön 1 kappaleen nojalla, koska alus ei ole 2 säännön 23 kappaleen mukainen uusi alus

4.2.2 Kuljetuskoneiston tyyppi on vapautettu 19 säännön 3 kappaleen nojalla

4.2.3 19 säännön 4 kappaleen mukaisesti aluksen hallinto ei sovelle 21 säännön vaatimusta

4.2.4 alustyyppi on vapautettu 21 säännön 1 kappaleen nojalla

4.2.5 aluksen kapasiteetti on vähemmän kuin 21 säännön 2 kappaleen taulukon 1 mukainen minimikapasiteettiraja

5 Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma

5.1. Aluksella on 22 säännön mukainen aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP).....

6 Tekninen EEDI-asiakirja

6.1 IEE-todistuskirjaan on liitetty 20 säännön 1 kappaleen mukainen tekninen EEDI-asiakirja

6.2 Teknisen EEDI-asiakirjan tunniste-/tarkistusnumero

6.3 Teknisen EEDI-asiakirjan tarkistuksen päivämäärä

TÄTEN TODISTETAAN, ETTÄ tämä seloste on kaikilta osin oikea.

Annettu

(Selosteen antamisaika)

(pp/kk/vvvv):
(Antamispäivämäärä) (Selosteen antavan asianmukaisesti
valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

(Viranomaisen sinetti tai leima)"

"APPENDIX VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.203(62), to amend the International Convention for the Prevention of Pollution by Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(Full designation of the Party)

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

Particulars of ship⁵

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO Number⁶

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI of the Convention; and

2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulation 20, regulation 21 and regulation 22.

Completion date of survey on which this Certificate is based: (dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁵ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁶ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

Supplement to the International Energy Efficiency Certificate
(IEE Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY EFFICIENCY

Notes:

- 1 This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 IMO number
- 1.3 Date of building contract
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Deadweight
- 1.6 Type of ship*

2 Propulsion system

- 2.1 Diesel propulsion
- 2.2 Diesel-electric propulsion
- 2.3 Turbine propulsion
- 2.4 Hybrid propulsion
- 2.5 Propulsion system other than any of the above

* Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than any of the ship type defined in regulation 2".

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

3.1 The Attained EEDI in accordance with regulation 20.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file which also shows the process of calculating the Attained EEDI.

The Attained EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile

3.2 The Attained EEDI is not calculated as:

3.2.1 the ship is exempt under regulation 20.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23

3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3

3.2.3 the requirement of regulation 20 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4

3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 20.1

4 Required EEDI

4.1 Required EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile

4.2 The required EEDI is not applicable as:

4.2.1 the ship is exempt under regulation 21.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23

4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3

4.2.3 the requirement of regulation 21 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4

4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 21.1

4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in Table 1 of regulation 21.2

5 Ship Energy Efficiency Management Plan

5.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 22

6 EEDI technical file

6.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 20.1

6.2 The EEDI technical file identification/verification number

6.3 The EEDI technical file verification date

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

Issued at

.....
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized of-
ficial
issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)"
