



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 5.3.2003
KOM(2003) 92 lopullinen

2003/0037 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä
seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista**

(komission esittämä)

PERUSTELUT

1. JOHDANTO

Viime aikoina tapahtuneet onnettomuudet, erityisesti *Prestige*-aluksen uppoaminen marraskuussa 2002 ja *Erika*-aluksen uppoaminen joulukuussa 1999, ovat korostaneet tarvetta kiristää alusten aiheuttamaan meren pilaantumiseen kohdistuvia toimia. Vaikka EU:n tasolla on viimeisen vuosikymmenen aikana säädetty monista turvallisuuden parantamiseen tähtäävistä toimenpiteistä, Euroopan vesillä purjehtii edelleen vajaakuntoisia aluksia, jotka kuljettavat saastuttavia lasteja ja jotka onnettomuuksiin joutuessaan aiheuttavat laajamittaista ympäristön pilaantumista ilman, että vastuulliset osapuolet joutuvat siitä riittävällä tavalla edesvastuuseen.

Suurta huomiota saavat onnettomuudet eivät kuitenkaan ole ainoa ongelma. Suurin osa aluksilta pääsevästä öljystä aiheutuvasta maailmanlaajuisesta merten pilaantumisesta johtuu tarkoituksella tehdyistä päästöistä. Tällaisia aluksilta tehtäviä 'toiminnallisia' eli tahallisia päästöjä, kuten säiliöiden huuhtomista ja jäteöljyjen päästöjä, suoritetaan yleisesti jäsenvaltioiden rannikkovesillä ja niiden ulkopuolella. Tällaisia käytäntöjä on mahdoton hyväksyä. Vaikka eräät kansainvälisesti ja EU:n tasolla hyväksytyt toimenpiteet sekä useat alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen rajoittamiseen tähtäävät merenkulkualan aloitteet ovat vähentäneet tällaista toimintaa, ongelma on edelleen laajalle levinnyt. Vuonna 2001 ilmavalvonnassa havaittiin 390 öljylauttaa Itämerellä¹ ja 596 öljylauttaa Pohjanmerellä². Komission teettämässä Välimerta koskevassa selvityksessä raportoitii 1 638 laitonta päästöä vuonna 1999.³ Vain pieni osa laittomia päästöjä tekevista aluksista havaitaan ja vain murto-osa joutuu lopulta syytteeseen.

Samoin kuin komission antamassa ehdotuksessa direktiiviksi ympäristönsuojelusta rikosoikeudellisin keinoin⁴ myös nyt ehdotettavassa direktiivissä todetaan, että yhteisön lainsäädännön vastaiset päästöt ovat rikos ja niistä on määrättävä seuraamuksia, joihin sisältyvät myös rikosoikeudelliset seuraamukset, jos asianosaisten henkilöiden on katsottu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella aiheuttaneen päästön tai osallistuneen sen aiheutumiseen. Luonnollisten henkilöiden osalta tästä saatetaan vakavimmissa tapauksissa määrätä vapausrangaistus. Riittävien seuraamusten määrääminen pilaamisrikoksista on erityisen tärkeää alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen kannalta, sillä siviilioikeudellista vastuuta koskevilla kansainvälisillä järjestelmillä, joita alusten aiheuttamiin pilaantumisvahinkoihin sovelletaan, ei ole riittävää varoittavaa vaikutusta.

Viime aikaisten pilaantumisvahinkojen seurauksena EU:n korkeimmalla poliittisella tasolla on korostettu tarvetta sopia pikaisesti toimenpiteestä, joka kohdistuu nimenomaan alusten aiheuttaman pilaantumiseen. EU:n jäsenvaltioiden valtion- ja hallitusten päämiehet ilmaisivat Kööpenhaminassa 13. joulukuuta 2002 järjestetyssä Eurooppa-neuvoston kokouksessa vakavan huolensa *Prestige*-aluksen onnettomuudesta ja viittasivat nimenomaisesti tarpeeseen säätää erityisistä lisätoimenpiteistä, jotka koskevat vahingonkorvausvastuuta ja vastaavia seuraamuksia. Liikenne- ja televiestintäneuvosto puolestaan totesi 6. joulukuuta 2002 pitämänsä kokouksen päätelmissä panevansa tyytyväisenä merkille "komission aikomuksen

¹ <http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf>. Vuodesta 1988 lähtien Itämeren ilmavalvonnassa on havaittu kaikkiaan 7 216 vahvistettua aluksilta peräisin olevaa päästöä.

² <http://www.bonnagreement.org/>

³ http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

⁴ KOM(2001) 139 lopullinen, 13.3.2001; muutettu ehdotus KOM(2002) 544 lopullinen, 30.9.2002.

esittää ehdotus, jolla pyritään varmistamaan, että henkilölle, joka törkeällä huolimattomuudellaan on aiheuttanut ympäristövahingon tai myötävaikuttanut sen aiheutumiseen, olisi langetettava asianmukaiset seuraamukset."⁵ Lisäksi oikeus- ja sisäasiainneuvosto totesi 19. joulukuuta 2002 pitämässään kokouksessa, että olisi harkittava lisätoimia "ympäristön ja erityisesti merien suojelun tehostamiseksi rikosoikeudellisin keinoin."⁶

Komissio on jäsenvaltioiden kanssa täysin samaa mieltä tämän ehdotuksen kiireellisyydestä ja katsoo, että edellä mainitun perusteella on oikeutettua antaa erityinen säädös alusten aiheuttamaan ympäristön pilaantumiseen liittyvistä rikoksista määrättävistä seuraamuksista. Tällä säädöksellä ei kuitenkaan rajoiteta rikosoikeudellisin keinoin tapahtuvaa ympäristönsuojelua koskevan yleisemmän järjestelmän soveltamista.⁷ Komissio pyrkii tällä ehdotuksella täyttämään joitain alan lainsäädännössä jäljellä olevia merkittävimpiä aukkoja niin tahallisten kuin onnettomuuksista aiheutuvien päästöjen osalta, kuten se jo lupasi antamassaan tiedonannossa meriturvallisuuden parantamisesta öljysäiliöalus *Prestigen* onnettomuuden jälkeen (KOM(2002) 681 lopullinen).⁸

2. TAUSTA JA SÄÄDÖKSEN TARPEELLISUUS

2.1. Alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien yhteisön laajuisten sääntöjen tarve

Yleisesti ollaan sitä mieltä, että jätteiden ja lastijäämien tahallinen päästäminen aluksilta mereen on liian yleistä. Suurin osa näistä päästöistä on laittomia ja rikkoo alusten päästöjä koskevia kansainvälisiä sääntöjä, joista on määrätty Marpol 73/78 -yleissopimuksessa (alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus ja siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja, sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna), joka on maailmanlaajuisesti hyvin laajasti ratifioitu. Kuitenkin vain murto-osa sääntöjä rikkoneista saatetaan oikeuden eteen.

Tähän on monia syitä. Ensinnäkin laittomien päästöjen tekemistä edistää se, ettei satamissa ole riittäviä jätteiden vastaanottolaitteita. Toiseksi Marpol 73/78 -yleissopimusta ei panna yhdenmukaisesti täytäntöön kaikkialla maailmassa tai edes EU:n sisällä. Kolmanneksi päästöjä ei aina havaita riittävän ajoissa. Neljänneksi, vaikka päästö huomattaisiin ja jäljitettäisiin tiettyyn alukseen, rikoksesta nostetaan harvoin syyte ja jos nostetaankin, näyttö ei usein riitä tekijän tuomitsemiseen. Lopuksi, vaikka tekijä tuomittaisiinkin, useat valtiot määräävät tämän tyyppisistä rikoksista varsin lieviä tuomioita, jotka joskus kohdistuvat ainoastaan aluksen päällikköön eivätkä lainkaan varustamoon, jonka ohjeita päällikkö saattaa noudattaa.

Marpol 73/78 -yleissopimus on maailmanlaajuisesti hyväksytty ja siinä määrätään jätteiden ja lastijäämien mereen päästämistä koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista ja tiukoista edellytyksistä. 'Erityisalueiksi' nimettyjä merialueita varten on määrätty vielä tiukemmat vaatimukset (öljyn aiheuttaman pilaantumisen osalta erityisalueita ovat Itämeren, Välimeren

⁵ Neuvoston päätelmät alusturvallisuudesta ja pilaantumisen ehkäisemisestä, 14 kohta, 6.12.2002.

⁶ Oikeus- ja sisäasiainneuvoston lausuma, 19.12.2002.

⁷ Komissio antoi tätä järjestelmää koskevan ehdotuksen maaliskuussa 2001. Katso edellä alaviite 4.

⁸ Katso myös 2. lokakuuta 2002 annettu komission tiedonanto "Kohti meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskevaa strategiaa" (KOM(2002) 539), jossa alusten aiheuttaman laittoman pilaantumisen sääntely on luetteloitu yhdeksi keskeiseksi lyhyen aikavälin tavoitteeksi.

ja Pohjanmeren alueet). Koska nämä vaatimukset ovat tiukkoja ja yleisesti hyväksyttyjä, laittomien päästöjen yleisyyden voidaan katsoa johtuvan sovellettavien sääntöjen täytäntöönpanon ja sen valvonnan puutteellisuudesta eikä itse vaatimusten riittämättömyydestä. Kansainvälisellä tasolla on nykyisin olemassa vain vähän välineitä Marpol 73/78 -yleissopimuksen täytäntöönpanoa varten. Jos alusten päälliköt, alusten omistajat tai valtiot päättävät olla noudattamatta yleissopimuksen määräyksiä, kansainvälisellä yhteisöllä ei ole juurikaan mahdollisuuksia toteuttaa täytäntöönpanon valvontaan liittyviä toimenpiteitä, vaan sen täytyy tätä varten tukeutua kansallisiin tai alueellisiin toimenpiteisiin.

Komissio kiinnitti ensimmäisen kerran huomiota voimassa olevien sääntöjen ja vallitsevan käytännön väliseen ristiriitaan tällä alalla 24. helmikuuta 1993 antamassaan yhteistä meriturvallisuuspolitiikkaa koskevassa tiedonannossa. Tiedonannossa komissio totesi, että Marpol 73/78 -yleissopimuksen, jonka sopimuspuolia kaikki jäsenvaltiot ovat, vaatimusten noudattamista voitaisiin parantaa ja että kansainvälisten sääntöjen ja vaatimusten soveltamisen tehostamiseksi on tarpeen esittää uusia aloitteita. Tämän jälkeen yhteisön tasolla on toteutettu useita tällaisia aloitteita. Ensinnäkin tämäntyypisiä rikkomuksia valvotaan satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhteydessä, josta säädetään direktiivissä 95/21/EY. Kunkin tarkastuksen yhteydessä tarkastetaan muun muassa öljypäiväkirja ja muut päiväkirjat. Epäjohdonmukaisuudet tai epäilyt saattavat johtaa lisätarkastuksiin tai aluksen pysäyttämiseen satamaan. Toiseksi yhteisö antoi alusten toiminnallisten (tahallisten) päästöjen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi direktiivin 2000/59/EY, jossa säädetään, että satamissa on oltava riittävät vastaanottolaitteet alusten jätteille ja että alusten on käytettävä näitä laitteita. Direktiivin tarkoituksena on poistaa aluksilta houkutus päästää ympäristöä pilaavat aineet mereen säätämällä yksityiskohtaisista säännöistä, jotka koskevat jätteiden ja lastijäämien toimittamista satamiin. Lisäksi direktiivissä säädetään erityisistä jätetarkastuksista, joita suoritetaan satunnaisesti satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten tavoin. Kolmanneksi alusliikenteen seurantajärjestelmää koskevalla direktiivillä (2002/59/EY) parannetaan edelleen rannikkovaltioiden mahdollisuuksia saada tietoja niiden vesillä purjehtivista aluksista ja niiden kuljettamista lasteista. Tässä direktiivissä säädetään myös menettelyistä laittomien päästöjen havaitsemiseksi merellä sekä jäsenvaltioiden tällaisten päästöjen seurauksena merellä toteuttamista toimenpiteistä.

Vaikka kaikki nämä välineet ovat tärkeitä askeleita laittomien päästöjen poistamisessa, niissä ei kuitenkaan käsitellä ongelmaa riittävässä laajuudessa yhteisön tasolla. Lainsäädäntökehyksestä puuttuu yksi osatekijä. Varsinainen rikos, eli sovellettavien ympäristön pilaantumista koskevien vaatimusten rikkominen, ei täysin kuulu EY:n oikeuden piiriin. Marpol 73/78 -yleissopimuksen täytäntöönpano jäsenvaltioissa vaihtelee sekä käytännössä että oikeudellisesti.⁹ Jäsenvaltioiden halukkuus tehdä tarkastuksia ja nostaa syytteitä mahdollisia rikoksentekejiä vastaan vaihtelee suuresti. Myös rangaistusten määrääminen rikoksentekejiä vaihtelee eri jäsenvaltioissa sekä sen suhteen, kenelle rangaistus määrätään, että sen suhteen, mikä on langetettujen rangaistusten suuruus ja luonne.

Alusten aiheuttamia päästöjä koskevalla erityisellä direktiivillä saataisiin siis kaksinkertainen hyöty, sillä se täydentäisi ja selkeyttäisi yhteisön tämän alan säännöksiä ja sen avulla voitaisiin yhdenmukaistaa sääntöjen täytäntöönpanoa. Luomalla oikeudellinen kehys, jossa määritellään alusten aiheuttamiin päästöihin liittyvä rikos ja seuraamukset, helpotetaan myös suuresti tällaisten sääntöjen täytäntöönpanoon liittyvien yhteistyötoimenpiteiden määrittelyä. On esimerkiksi yleisesti hyväksyttyä, että jäsenvaltioiden olisi syytä tehdä läheisempää

⁹ Katso esimerkiksi IMO:n asiakirja MEPC 48/12.

yhteistyötä useilla toisiinsa liittyvillä aloilla, joita ovat muun muassa öljypäästöjen seuranta, saastuttajien tunnistaminen ja tuomioistuinmenettelyissä käyttökelpoisten todisteiden kerääminen. Tällainen säädös loisi viime kädessä oikeudellisen perustan, jonka pohjalta Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) voi toimia näissä kysymyksissä. EMSA:lla on hyvät valmiudet toimia laittomien päästöjen seurantaan ja todistamiseen liittyvissä kysymyksissä, ja on olemassa laaja poliittinen tuki sille, että virastolle annetaan valtuudet harjoittaa tällaista toimintaa, mutta tältä toiminnalta puuttuu nykyisin oikeusperusta yhteisön oikeudessa.

Yhteenvedona voidaan todeta, että on olemassa monia oikeudellisia, käytännöllisiä ja poliittisia perusteita uudelle yhteisön toimenpiteelle, jolla alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat säännöt tuodaan EY:n oikeuden piiriin ja jolla näiden sääntöjen täytäntöönpanoa säännellään yksityiskohtaisesti.

2.2. Perusteet määrätä rikoksentekijöille seuraamuksia, myös rikosoikeudellisia seuraamuksia

Merenkulun turvallisuuden varmistaminen ja yhteisön vesien suojeleminen alusten aiheuttamalta ympäristön pilaantumiselta on yhteisön kiistaton tavoite. Tämä tavoite pyritään saavuttamaan yhteisön politiikalla perustamissopimuksen V osaston ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Yhteisöllä on valta säännellä toimintaa yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi ja sillä on toimivalta säätää, että säännelystä toiminnasta (tai säännellyn toiminnan vastaisesta toiminnasta) määrätään seuraamuksia kansallisella tasolla.

Yhteisöllä ei kuitenkaan ole nimenomaista aineellista toimivaltaa rikosoikeuden alalla. Yhteisö voi kuitenkin velvoittaa jäsenvaltiot säätämään rikosoikeudellisista seuraamuksista, jos se on yhteisön tavoitteiden saavuttamisen kannalta välttämätöntä. Lisäksi vaikka yhteisön oikeudessa ei nimenomaisesti säädettäisikään seuraamuksista (tai rikosoikeudellisista seuraamuksista), jäsenvaltiot voidaan velvoittaa toteuttamaan tarpeelliset toimenpiteet yhteisön oikeuden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Jos rikoslainsäädäntö on ainoa keino varmistaa, että yhteisön oikeuden täytäntöönpanoa valvotaan tehokkaasti, jäsenvaltiot voidaan velvoittaa säätämään rikosoikeudellisista seuraamuksista. Kun pyritään määrittämään, kuuluuko ehdotettu toimenpide yhteisön toimivallan piiriin, keskeistä on siis se, mikä on suunnitellun toimen luonne ja tavoite. Siltä osin kuin nyt kyseessä olevan toimenpiteen tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden parantaminen ja meriympäristön suojeleminen, se kuuluu yhteisön toimivaltaan.

Ympäristörikoksia koskevan lähestymistapansa mukaisesti komissio katsoo, että alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien sääntöjen haluttu vaikutus voidaan varmistaa ainoastaan rikosoikeudellisten seuraamusten avulla. Rangaistusluonteinen toimenpide toimii pelotteena ympäristöä pilaavien aineiden merikuljetuksiin osallistuvilla tahoilla koko yhteisön alueella. Riittävä varoittava vaikutus saavutetaan ainoastaan säätämällä, että laittomat päästöt ovat rikos, mikä on laadultaan aivan erilainen osoitus teon yhteiskunnallisesta moitittavuudesta kuin yksityisoikeudelliset korvausjärjestelmät tai hallinnolliset toimenpiteet. Seuraamusten käyttöönotto on vahva ja vaikutukseltaan huomattavasti varoittavampi signaali rikoksentekijöille.

Näiden näkökohtien lisäksi voimassa olevaan merioikeuteen sisältyy vielä yksi tärkeä piirre, joka erityisesti edellyttää rikosoikeudellisten toimenpiteiden käyttöönottoa alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen alalla. Tämä liittyy siihen, että siviilioikeudellista vastuuta koskevilla kansainvälisillä järjestelmillä, joita alusten aiheuttamiin pilaantumisvahinkoihin sovelletaan, ei ole riittävää varoittavaa vaikutusta.

Öljyvahingoista maksettavien korvausten osalta säiliöalusten aiheuttamia öljyvahinkoja säännellään nykyisin kansainvälisellä tasolla järjestelmällä, joka on perustettu öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella (vastuuyleissopimuksella) ja öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella (rahastoyleissopimuksella), sellaisina kuin ne ovat muutettuina niihin vuonna 1992 liitetyillä pöytäkirjoilla; yhteisön kaikki rannikkovaltiot ovat näiden yleissopimusten sopimuspuolia. Näillä kahdella yleissopimuksella on luotu kaksitasoinen vastuujärjestelmä, joka perustuu aluksen rekisteröidyn omistajan objektiiviseen – mutta käytännöllisesti katsoen kaikissa tapauksissa rajoitettuun – vastuuseen sekä öljynsaajien rahoittamaan rahastoon, josta maksetaan korvauksia niille öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen uhreille, jotka eivät voi saada aluksen omistajalta täysimääräistä korvausta vahingosta.

Öljyn aiheuttamaan pilaantumiseen (ja muiden vaarallisten ja haitallisten aineiden aiheuttamaan pilaantumiseen, jota sääntelevä yleissopimus ei ole vielä tullut voimaan) sovellettavan kansainvälisen järjestelmän painopiste on siis pääasiassa uhreille maksettavissa *korvauksissa*. Varsinaisen saastuttajan *vastuu* on huomattavasti vähäpätöisempi tekijä näissä järjestelmissä, sillä saastuttajan henkilökohtaista vastuuta lieventävät aluksen omistajan lähes rikkomaton oikeus rajoittaa vastuuta sekä kollektiiviset korvaukset, joita lastin vastaanottajat maksavat rahastojen kautta riippumatta siitä, mikä oli niiden tosiasiallinen osuus kyseisessä onnettomuudessa. Meren pilaantumiseen liittyvät vastuu- ja korvausjärjestelmät eivät siis nykyisessä muodossaan juurikaan sisällä varoittavia elementtejä, jotka kannustaisivat vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden merikuljetuksiin osallistuvia tahoja olemaan syylistymättä laiminlyönteihin. Tästä syystä niillä on vain rajallista merkitystä onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn kannalta. Kansainvälisten oikeudellisten rajoitusten vuoksi kansainvälistä vastuujärjestelmää ei kuitenkaan voida muuttaa EU:n lainsäädännöllä. Niin sanotussa Erika II -tiedonannossaan (KOM(2000) 802 lopullinen) komissio korosti erityisesti seuraavien kahden muutoksen tärkeyttä:

- aluksen omistajalla on oltava rajoittamaton vastuu, mikäli voidaan osoittaa, että pilaantumishaitta on aiheutunut hänen vakavasta laiminlyönnistään; ja
- asiaa koskevista yleissopimuksista on poistettava kielto esittää pilaantumishaittoja koskevia korvausvaatimuksia aluksen rahdinantajaa, laivanisäntää ja liikenteenharjoittajaa vastaan.

Komissio totesi myös, että jos kansainvälisiin vastuu- ja korvaussääntöihin ei onnistuta tekemään tarvittavia parannuksia, se antaa yhteisön lainsäädäntöehdotuksen, jolla perustetaan Euroopan laajuinen merellä tapahtuvien pilaantumisvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmä. Tällainen EU:n järjestelmä edellyttäisi nykyisten öljyvahinkojen vastuu- ja korvauskysymyksiä käsittelevien yleissopimusten irtisanomista. Komissio toimii edelleen kansainvälisen järjestelmän muuttamiseksi edellä kuvatulla tavalla, mutta tämän toiminnan lopputulos on vielä epävarma.

Näistä syistä komissio katsoo, että EU:n tasolla on otettava käyttöön rangaistusluonteinen toimenpide, jolla täydennetään siviilioikeudellista vastuuta ja pilaantumisvahinkojen korvaamista koskevaa nykyistä järjestelmää. Tällä tavoin voidaan ottaa käyttöön onnettomuuteen osallisina olleiden välitöntä vastuuta koskeva mekanismi ja luoda järjestelmä, jolla on riittävä rankaiseva – ja ennaltaehkäisevä – vaikutus. Tähän voidaan päästä ilman edellä mainittuja oikeudellisia rajoituksia ja vaikuttamatta haitallisesti täysimääräisten korvausten nopeaan maksamiseen uhreille. Niin sanottua COPE-rahastoa koskevaan

ehdotukseen, joka oli osa toista Erika-pakettia (KOM(2000) 802 lopullinen), sisältyy jo taloudellisia seuraamuksia koskeva artikla (10 artikla), mutta koska kyseistä asetusta kokonaisuudessaan ei ole käsitelty yksityiskohtaisesti neuvostossa, tässä asiassa ei ole edistytty.

Näiden näkökohtien valossa komissio ehdottaa, että alusten aiheuttamaan ympäristön pilaantumiseen liittyvistä rikoksista määrätään seuraamuksia, myös rikosoikeudellisia seuraamuksia, jos pilaantumisvahinko johtuu tahallisesta teosta tai törkeästä huolimattomuudesta. Komissio ilmoitti aikomuksestaan esittää tällainen ehdotus 3. joulukuuta 2002 antamassaan tiedonannossa meriturvallisuuden parantamisesta öljysäiliöalus *Prestigen* onnettomuuden jälkeen (KOM(2002) 681 lopullinen). Neuvosto suhtautui myönteisesti tähän ilmoitukseen. Ehdotettu direktiivi kattaa kaikkien alusten aiheuttamat pilaantumisvahingot riippumatta siitä, ovatko alukset säiliöaluksia vai muita aluksia, ja se kattaa öljyvahinkojen lisäksi myös haitallisten nestemäisten aineiden laittomat päästöt. Kuten edellä on selitetty, tämänkaltainen toimenpide on välttämätön sen varmistamiseksi, että pilaantumisvahingon syyn ja vahingosta vastuussa olevien henkilöiden vastuuvuolisuuden välillä on riittävän selvä yhteys. Kun otetaan huomioon kansainväliset oikeudelliset rajoitukset ja tarve varmistaa täysimääräisten korvausten tehokas maksaminen uhreille, rangaistusluonteinen toimenpide on tehokkain keino tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Ehdotetun direktiivin 6 artikla on siis välttämätön osatekijä pyrittäessä varmistamaan merenkulun turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevan yhteisön politiikan tehokkuus.

Ehdotettu toimenpide ei velvoita jäsenvaltioita tekemään muutoksia rikosoikeutensa yleisiin oppeihin, joihin sisältyvät muun muassa rikosoikeudellista vastuuta koskevat periaatteet ja syyllisyyden yleiset määritelmät. Kyseessä oleviin yhteisön tavoitteisiin ei erityisesti liity tällaisia periaatteita ja yleisiä määritelmiä vastaavia toimenpiteitä. Toimenpiteen soveltamisalaan ei myöskään kuulu rikosoikeudellisia seuraamuksia koskevien (vähimmäis-)vaatimusten vahvistaminen eikä siinä käsitellä rikosoikeuden, lainkäytön, rikosoikeudellisen lainkäyttövallan tai rikosprosessioikeuden perusperiaatteita.

3. EHDOTUKSEN SISÄLTÖ

Ehdotus koostuu kahdesta erillisestä toimenpiteestä, joka ovat kuitenkin molemmat yhtä tärkeitä. Ensinnäkin sillä on määrä sisällyttää yhteisön lainsäädäntöön sovellettavat alusten aiheuttamaan ympäristön pilaantumiseen liittyvät kansainväliset päästösäännöt ja antaa yksityiskohtaiset säännökset näiden sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta. Ehdotuksen tähän osaan sisältyy joitain merkittäviä uusia osatekijöitä, erityisesti aavalla merellä (valtioiden lainkäyttövallan ulkopuolella sijaitsevat merialueet) tapahtuneiden rikkomusten huomioon ottaminen. Toiseksi ehdotetulla direktiivillä on tarkoitus määrätä, että päästösääntöjen rikkomiset ovat rikoksia, ja antaa ohjeita niistä määrättävien rangaistusten luonteesta.

Molemmilla toimenpiteillä täytetään merkittäviä aukkoja lainsäädännössä, sillä alusten aiheuttamia päästöjä ei nykyisin säännellä riittävästi yhteisön oikeudessa. Myöskään voimassa olevalla merioikeudella ei ole riittävästi varoittavaa vaikutusta, joka estäisi ympäristöä pilaavien aineiden merikuljetuksiin osallistuvia tahoja harjoittamasta vaarallisia käytäntöjä. Molemmilla toimenpiteillä pyritään puuttumaan laajempaan ongelmaan kuin pelkkiin öljyvahinkoihin, sillä niissä käsitellään pilaamisrikoksia yleisemmällä tasolla, kemikaalien aiheuttama pilaantuminen mukaan luettuna.

4. ERITYISIÄ NÄKÖKOHTIA

4.1. Tarkoitus

Ensimmäisessä artiklassa selvennetään, että direktiivin yleisenä tavoitteena on parantaa merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua ja että ehdotetut toimenpiteet ovat välttämättömiä tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

4.2. Määritelmät

Määritelmien avulla pyritään rajaamaan ehdotettujen toimenpiteiden laajuus. Päästöjen laillisuus tai laittomuus määritetään Marpol 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten pohjalta. Ympäristöä pilaavien aineiden määritelmään sisältyvät öljy ja haitalliset nestemäiset aineet, jotka on määritelty tarkemmin Marpol 73/78 -yleissopimuksessa. Marpol 73/78 -yleissopimuksen vaatimuksia sovelletaan maailmalla yleisesti ja ne ovat kaikkien asianosaisten osapuolten hyvin tuntemia. Komissio ei katso olevan mitään pakottavaa syytä säätää tiukemmista vaatimuksista kuin yleissopimuksessa. Marpol 73/78 -yleissopimus kattaa muun muassa kaikentyyppisen öljyn, ja siinä viitataan yleisesti poistovesiin, joiden öljypitoisuus saa olla enintään 15 miljoonasosaa. Yksinkertaistetusti sääntöjä voitaisiin tulkita siten, että kaikki öljypäästöt, jotka voidaan paljain silmin havaita vedessä, rikkovat todennäköisesti Marpol 73/78 -yleissopimuksen vaatimuksia. Marpol 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten käyttäminen lähtökohtana muodostaa myös oikeusperustan sääntöjen soveltamiselle jäsenvaltioiden aluevesien ulkopuolella vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) määräysten mukaisesti. Yhteisö on merioikeusyleissopimuksen sopimuspuoli. Koska direktiivin on tarkoitus kattaa kaikki laittomat päästöt, määritelmään sisältyy myös aluksen tai sen laitteiden vaurioitumisesta aiheutuva pilaantuminen, joka on suurelta osin jätetty Marpol 73/78 -järjestelmän ulkopuolelle. On kuitenkin syytä panna merkille, että ehdotuksen 6 artiklan mukaan laittomista päästöistä on määrättävä seuraamuksia ainoastaan, jos pilaantuminen johtuu asianosaisten osapuolten tahallisesta teosta tai törkeästä huolimattomuudesta. Aluksen määritelmä on väljä ja kattaa kaikentyyppiset merialukset, sillä ympäristöä pilaavien aineiden laittomia päästöjä voidaan tehdä miltä tahansa alukselta. Samasta syystä myös niiden henkilöiden, joihin seuraamuksia voidaan kohdistaa, määritelmä kattaa suuren joukon mahdollisia rikoksentekejiä, sekä luonnolliset että oikeushenkilöt mukaan luettuina.

4.3. Maantieteellinen soveltamisala

Direktiivi kattaa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen kaikilla yhteisön rannikkovesillä, mutta siinä käsitellään myös aavaa merta. Talousvyöhyke kuuluu asetuksen soveltamisalaan siltä osin kuin jäsenvaltio on määritellyt tällaisen alueen kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

4.4. Täytäntöönpanon valvonta satamissa

Ehdotuksen 4 artikla perustuu YK:n merioikeusyleissopimuksen XII osassa määrättyihin satamavaltioiden täytäntöönpanotoimiin. Päästöjen kieltäminen valtioiden lainkäyttövallan ulkopuolella olevilla merialueilla (aavalla merellä) on tärkeä askel, kun pyritään korostamaan sitä, ettei laittomia päästöjä voida hyväksyä ja että tällaisia tekoja pidetään yleisesti rikoksina. Nykyisin vain harvat valtiot käyttävät YK:n merioikeusyleissopimuksen 218 artiklan 1 kohdassa määrättyä mahdollisuuttaan valvoa päästörikoksia koskevien sääntöjen täytäntöönpanoa aavalla merellä. Tämä näkökohta on kuitenkin olennaisen tärkeä monille jäsenvaltioille ja etenkin niille, jotka eivät ole määritelleet talousvyöhykkeitä; tämä koskee erityisesti Välimeren aluetta. Tämä sääntö yhdessä asianmukaisten yhteisten seuranta- ja

tunnistustoimintojen kanssa parantaa merkittävästi mahdollisuuksia tunnistaa rikoksenteelijät myös niissä tapauksissa, joissa päästö on tapahtunut asianosaisten valtioiden rajojen ulkopuolella. Tämä on komission mielestä olennaisen tärkeää, koska meren pilaantuminen ei tunnusta valtioiden rajoja ja siten kaikenlainen valtioiden toimintamahdollisuuksien rajoittaminen sen perusteella, millä merialueella päästö on tapahtunut, on väistämättä keinotekoisia. Alusten tarkastamisen perusteita on selvennetty viittaamalla voimassa oleviin yhteisön säädöksiin. Näin voidaan täysimääräisesti hyödyntää tiedotus- ja tietojenvaihtojärjestelmää, joka on luotu alusten ja aluksiin liittyvien päästöjen seuraamiseksi yhteisön alueella. Artiklassa ei käsitellä oletettujen päästöjen johdosta toteutettavien oikeudellisten jatkotoimenpiteiden luonnetta, sillä tästä kysymyksestä säädetään kunkin jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä.

4.5. Täytäntöönpanon valvonta rannikkoalueiden kautta kulkevien alusten osalta

YK:n merioikeusyleissopimus rajoittaa merkittävällä tavalla menetelmiä, joilla alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevan lainsäädännön täytäntöönpanoa voidaan valvoa rannikkoalueiden kautta kulkevien alusten osalta. Koska kuitenkin useat valtiot osallistuvat tietojenvaihtoverkkoon ja täytäntöönpanon valvontaan liittyvään yhteistyöhön, 5 artiklassa kuvatulla mekanismilla voidaan kattaa suuri osa yhteisön vesien kautta kulkevasta liikenteestä.

4.6. Rikosoikeudelliset seuraamukset

Ehdotuksen 6 artiklan mukaan tämän direktiivin säännösten rikkomista on pidettävä rikoksena, mikä vastaa komission antamaa ehdotusta direktiiviksi ympäristönsuojelusta rikosoikeudellisin keinoin.¹⁰ Näistä rikoksista on määrättävä seuraamuksia, jos jonkin asianosaisten henkilön on katsottu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella aiheuttaneen teon taikka osallistuneen tai yllyttäneen siihen.

Lisäksi 6 artiklassa täsmennetään, että rikoksista määrättävien seuraamusten on oltava luonteeltaan riittävän varoittavia, mikä on luonnollisesti tärkeää, jos päästökieltojen halutaan olevan tehokkaita. Koska seuraamusten määrääminen pilaamisrikoksista ja näiden seuraamusten luonne vaihtelee eri jäsenvaltioissa, yhtenä ehdotetun artiklan keskeisenä tehtävänä on yhdenmukaistaa suhtautumista päästörikkomuksiin yhteisössä. Tämä koskee muun muassa sitä, kenelle seuraamuksia voidaan määrätä; merkittävää on, että tähän joukkoon sisältyy myös aluksen omistajayhtiö. Komissio katsoo, että määräämällä lieviä rangaistuksia pilaamisrikoksiin syyllistyneille saavutetaan hyvin vähän. Ympäristöä pilaavien aineiden tahallisiin päästöihin liittyvistä lainvastaisista teoista, kuten öljyn ja veden erottelulaitteiston ohittamisesta tai päiväkirjojen väärentämisestä, on komission mielestä määrättävä tuntuvat sakot. Samoin suureen öljyvuttoon ja merkittäviin vahinkoihin johtavasta törkeästä huolimattomuudesta on määrättävä ankara rangaistus, jotta rangaistuksella olisi tarkoitettu varoittava vaikutus. Seuraamukset määrätään oletettavasti usein rahallisten korvausten tai sakkojen muodossa, mutta luonnollisille henkilöille pitäisi kaikkein vakavimmissa tapauksissa voida määrätä myös vapausrangaistuksia. Toimenpiteen tehokkuuden kannalta on olennaisen tärkeää, että oikeushenkilöt voidaan saattaa vastuuseen ja että oikeushenkilöille määrätään seuraamuksia koko yhteisön alueella. Joissain jäsenvaltioissa rikosoikeudellisten seuraamusten määrääminen oikeushenkilöille voi kuitenkin olla vaikeaa niiden kansallisten oikeusjärjestelmien perusperiaatteita muuttamatta. Tästä syystä jäsenvaltioilla olisi mahdollisuus määrätä myös muita kuin rikosoikeudellisia

¹⁰ Katso edellä alaviite 4.

seuraamuksia, kunhan ne ovat tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Tällaisia seuraamuksia voisivat olla muun muassa muut kuin rikosoikeudelliset sakot, saadun hyödyn tuomitseminen menetetyksi, oikeuden menettäminen julkisista varoista myönnettävään etuisuuteen tai tukeen taikka yrityksen asettaminen tuomioistuimen valvontaan tai yrityksen purkaminen tuomioistuimen päätöksellä. Viittaamalla kansainväliseen lainsäädäntöön pyritään ottamaan huomioon tällä alalla mahdollisesti esiintyvät rajoitukset, YK:n merioikeusyleissopimuksen 230 artikla mukaan luettuna. Lisäksi selvennetään, ettei seuraamusten tarvitse olla yhteydessä asianosaisten henkilöiden siviilioikeudelliseen vastuuseen ja että ne eivät ole vakuutuskelpoisia. Viimeksi mainittu seikka ei ole läheskään itsestään selvä nykyisissä merenkulun vakuutus käytännöissä, sillä alusten vakuutussuoja, joka on järjestetty keskinäisten P&I-yhdistysten (*Protection and Indemnity Clubs*; nämä yhdistykset tarjoavat vakuutussuojan noin 90 prosentille maailman tonnistosta) kautta tehdyillä sopimuksilla, saattaa kattaa sakkorangaistukset, pilaamisrikoksiin liittyvät rangaistusluonteiset seuraamukset mukaan luettuina.

4.7. Suojalausekkeet

Ehdotuksen 7 artiklaan sisältyy joukko suojalausekkeitä sen varmistamiseksi, etteivät direktiivin nojalla toteutetut toimenpiteet ole syrjiviä tai muutoin vastoin kansainvälistä oikeutta, Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen XII osan 7 osasto mukaan luettuna.

4.8. Liitännäistoimenpiteet

Jotta pilaamisen kieltämiseen liittyvät säännöt ja niiden täytäntöönpano olisi tehokasta, niihin on liityttävä käytännön toimenpiteitä. Nämä toimenpiteet liittyvät jäsenvaltioiden väliseen tietojenvaihtoon sekä ympäristöä pilaavia aineita päästävien alusten seurantaan ja tunnistamista koskevien yhteisten menettelyjen luomiseen. Monia näistä toimenpiteistä toteutetaan jo EU:n tasolla tai muulla alueella.¹¹ Lisäksi olisi hyödynnettävä täysimääräisesti tekniikoita, joissa aluksiin asennetut laitteet rekisteröivät päästöt niiden tapahtuessa ja hälyttävät asianomaiset henkilöt aluksella tai maissa, sillä tällaisista laitteista voi olla suurta hyötyä, kun pyritään objektiivisesti selvittämään, onko päästöjä tapahtunut ja missä laajuudessa.

¹¹ Erityisesti viitataan alusliikenteen seurantaan liittyvän Euroopan laajuisen tietojenvaihtoverkon (SafeSeaNet) perustamiseen sekä jatkuviin toimiin, joilla pyritään yhdenmukaistamaan alusten päästörikkomuksiin syyllistyneiden syytteeseen asettamiseen ja tuomitsemiseen sovellettavia menettelytapoja. Näitä toimia toteutetaan Itämeren (HELCOM) ja Pohjanmeren (Bonnin yleissopimus) ympäristön suojeluun liittyvien toimien yhteydessä. Komission rahoittama tutkimus näyttäisi myös osoittavan, että öljyn 'merkitseminen' sen DNA:n avulla saattaa olla hyödyllinen menetelmä, kun mereen päästetty öljy pyritään yhdistämään tiettyyn alukseen. Katso esim. IMO:n asiakirjat BLG 7/INF.5 ja BLG 6/11.

4.9. Kertomukset

Jotta voitaisiin varmistaa direktiivin yhdenmukainen soveltaminen ja arvioida sen tehokkuutta, on olennaisen tärkeää, että komissio pysyy ajan tasalla siitä, missä laajuudessa sitä on sovellettu käytännössä ja minkä luonteisia rangaistuksia on langetettu. Tästä syystä 9 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on annettava komissiolle kertomus kolmen vuoden välein.

4.10. Komitea ja muutokset

Ehdotuksen 10 ja 11 artiklassa viitataan 5. marraskuuta 2002 annetulla asetuksella (EY) N:o 2099/2002 perustettuun uuteen meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevään komiteaan (COSS-komiteaan). Komitea helpottaa muun muassa direktiivin saattamista ajan tasalle, jotta voidaan ottaa huomioon Marpol 73/78 - yleissopimukseen kansainvälisellä tasolla jatkuvasti tehtävät muutokset.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹²,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹³,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁴,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä¹⁵,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön meriturvallisuuspolitiikan tavoitteena on turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso ja se perustuu käsitykselle, jonka mukaan kaikilla tavaroiden merikuljetuksiin osallistuvilla osapuolilla on vastuu varmistaa, että yhteisön vesillä käytettävät alukset ovat sovellettavien sääntöjen ja normien mukaisia.
- (2) Alusten aiheuttamiin pilaaviin päästöihin sovellettavat aineelliset vaatimukset perustuvat Marpol 73/78 -yleissopimukseen; yhteisön vesillä purjehtivat alukset laiminlyövät näitä sääntöjä kuitenkin päivittäin ilman, että korjaavia toimenpiteitä toteutetaan.
- (3) Marpol 73/78 -yleissopimuksen täytäntöönpano on erilaista yhteisön eri jäsenvaltioissa, joten täytäntöönpanoa on syytä yhdenmukaistaa yhteisön tasolla. Erityisesti alusten laittomista päästöistä määrättäviin seuraamuksiin liittyvät jäsenvaltioiden käytännöt poikkeavat merkittävästi toisistaan.

¹² EUVL C ..., ..., s.

¹³ EUVL C ..., ..., s.

¹⁴ EUVL C ..., ..., s.

¹⁵ EUVL C ..., ..., s.

- (4) Luonteeltaan varoittavat toimenpiteet ovat olennainen osa yhteisön meriturvallisuuspolitiikkaa, sillä ne varmistavat yhteyden ympäristöä pilaavien aineiden merikuljetuksiin osallistuvien osapuolten vastuun ja heille mahdollisesti määrättävien seuraamusten välillä. Jotta ympäristönsuojelu voisi olla tehokasta, tarvitaan siis tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia seuraamuksia.
- (5) Siviilioikeudellista vastuuta ja öljyvahinkojen korvaamista taikka muiden vaarallisten tai haitallisten aineiden aiheuttamaa pilaantumista koskevilla kansainvälisillä järjestelmillä ei ole riittävää varoittavaa vaikutusta, jotta ne kannustaisivat vaarallisten aineiden merikuljetuksiin osallistuvia osapuolia olemaan syylistymättä sääntöjen vastaisiin käytäntöihin. Tarvittava varoittava vaikutus voidaan saavuttaa ainoastaan ottamalla käyttöön rangaistusseuraamuksia, joita sovelletaan kaikkiin henkilöihin, joiden tahallinen teko tai törkeä huolimattomuus aiheuttaa meren pilaantumista tai myötävaikuttaa sen aiheutumiseen.
- (6) Myös oikeushenkilöille olisi voitava määrätä seuraamuksia koko yhteisön alueella, sillä rikkomuksia voidaan suorittaa oikeushenkilöiden hyödyksi tai näiden puolesta.
- (7) Rikosoikeudelliset toimenpiteet eivät ole yhteydessä asianosaisten osapuolten siviilioikeudelliseen vastuuseen, eikä niihin siten sovelleta mitään siviilioikeudellisten vastuiden rajoittamiseen tai kohdentamiseen liittyviä sääntöjä eivätkä ne myöskään rajoita korvausten tehokasta maksamista pilaantumisvahinkojen uhreille.
- (8) Jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä olisi tehostettava sen varmistamiseksi, että laittomat päästöt havaitaan ajoissa ja rikoksentekijät tunnistetaan.
- (9) Tässä direktiivissä noudatetaan toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteita, joista määrätään perustamissopimuksen 5 artiklassa. Alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien kansainvälisten normien saattaminen osaksi yhteisön lainsäädäntöä ja seuraamusten, myös rikosoikeudellisten seuraamusten, määrääminen näiden normien rikkomisesta on välttämätön toimenpide, jotta turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso voidaan saavuttaa merenkulun alalla. Tämä tavoite voidaan tehokkaimmin saavuttaa yhteisön toimin ja yhdenmukaistettujen sääntöjen avulla. Tässä direktiivissä säädetään ainoastaan vähimmäistoimista näiden tavoitteiden saavuttamiseksi eikä ylitetä sitä, mikä on tässä tarkoituksessa tarpeen.
- (10) Tämä direktiivi on täysin Euroopan unionin perusoikeuskirjan mukainen;

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I artikla
Tarkoitus

Tämän direktiivin tarkoituksena on saattaa alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat kansainväliset normit osaksi yhteisön lainsäädäntöä ja varmistaa, että laittomista päästöistä vastuussa oleville henkilöille voidaan määrätä riittäviä seuraamuksia, myös rikosoikeudellisia seuraamuksia. Direktiivin perimmäisenä tavoitteena on parantaa merenkulun turvallisuutta ja suojella meriympäristöä alusten aiheuttamalta pilaantumiselta.

2 artikla **Määritelmät**

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1. 'Marpol 73/78 -yleissopimuksella' alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa, sellaisena kuin se on muutettuna¹⁶;
2. 'Ympäristöä pilaavilla aineilla' aineita, jotka kuuluvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen I (öljy) ja liitteen II (irtolastina kuljetettavat haitalliset nestemäiset aineet) soveltamisalaan;
3. 'Laittomilla päästöillä' päästöjä, jotka rikkovat Marpol 73/78 -yleissopimuksen määräyksiä ja joihin sisältyvät myös aluksen tai sen laitteiden vaurioitumisesta aiheutuvat päästöt, jotka on jätetty Marpol 73/78 -yleissopimuksen ulkopuolelle sen liitteessä I olevan 11 säännön b kohdan ja liitteessä II olevan 6 säännön b kohdan nojalla;
4. 'Aluksella' jokaista meriympäristössä toimivaa merialusta sen lippuvaltiosta riippumatta, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset;
5. 'Henkilöllä' luonnollista tai oikeushenkilöä;
6. 'Oikeushenkilöllä' yhteisöä, jolla on oikeushenkilön asema sovellettavan kansallisen lain mukaan, lukuun ottamatta valtioita tai muita julkisyhteisöjä niiden käyttäessä julkiseen valtaan liittyviä oikeuksiaan sekä julkisoikeudellisia kansainvälisiä järjestöjä.

3 artikla **Soveltamisala**

1. Tätä direktiiviä sovelletaan ympäristöä pilaavien aineiden päästöihin
 - a) jäsenvaltion sisäisillä aluevesillä, satamat mukaan luettuina
 - b) jäsenvaltion aluemerellä
 - c) kansainväliseen merenkulkuun käytettävissä salmissa, joihin sovelletaan vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen III osan 2 osastossa määrättyä esteetöntä kauttakulkua, siltä osin kuin tällaiset salmet kuuluvat jäsenvaltion lainkäyttövallan piiriin
 - d) kansainvälisen oikeuden mukaisesti määritellyllä jäsenvaltion talousvyöhykkeellä ja
 - e) aavalla merellä.

¹⁶ Liitteessä I on annettu tiedoksi yhteenveto Marpol 73/78 -yleissopimuksen säännöistä, jotka koskevat öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden päästöjä (osat I ja II).

2. Tätä direktiiviä sovelletaan kaikkien alusten laittomiin päästöihin riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat, lukuun ottamatta sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita aluksia, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin.

4 artikla

Täytäntöönpanotoimet jäsenvaltion satamassa olevien alusten osalta

1. Jos havaitut sääntöjenvastaisuudet tai saadut tiedot antavat aiheita epäillä, että jäsenvaltion satamassa tai rannikon edustalla sijaitsevassa terminaalissa oleva alus on syyllistynyt ympäristöä pilaavien aineiden laittomaan päästöön millä tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla merialueella, jäsenvaltion on varmistettava, että asiasta suoritetaan asianmukainen tutkimus jäsenvaltion kansallisen oikeuden mukaisesti.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuista sääntöjenvastaisuuksista tai tiedoista on annettu liitteessä II luettelo, joka ei ole tyhjentävä.
3. Mikäli 1 kohdassa tarkoitettussa tutkimuksessa tulee esiin seikkoja, joita voidaan käyttää todisteena tällaisesta laittomasta päästöstä, asiasta on ilmoitettava viranomaisille, joilla on toimivalta rikosasioissa.

5 artikla

Täytäntöönpanon valvonta rannikkoalueiden kautta kulkevien alusten osalta

Jos epäilty laitton päästö tapahtuu 3 artiklan 1 kohdan b, c, d tai e alakohdassa tarkoitettulla merialueella eikä päästöstä epäilty alus poikkea sen jäsenvaltion satamassa, jolla on hallussaan epäiltyä päästöä koskevat tiedot, on sovellettava seuraavaa menettelyä:

- Jos aluksen seuraava poikkeamissatama on jossain toisessa jäsenvaltiossa, kyseisen jäsenvaltion on osallistuttava tiiviisti 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun tutkimukseen, ja jäsenvaltioiden on päätettävä yhdessä tällaisen päästön johdosta toteutettavista asianmukaisista hallinnollisista toimenpiteistä.
- Jos aluksen seuraava poikkeamissatama on yhteisön ulkopuolisessa valtiossa, jäsenvaltion on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että aluksen seuraava poikkeamissatama saa tiedon epäilystä päästöstä, ja sen on pyydettävä valtiota, jossa seuraava poikkeamissatama sijaitsee, toteuttamaan asianmukaiset toimenpiteet tällaisen päästön johdosta.

6 artikla

Rikos ja seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ympäristöä pilaavien aineiden laitton päästö ja tällaiseen päästöön osallistuminen ja siihen yllyttäminen katsotaan rikoksiksi, kun teko on aiheutettu tahallisesti tai törkeää huolimattomuutta osoittaen.

2. Jokaiselle henkilölle (eli ei ainoastaan aluksen omistajalle vaan myös lastin omistajalle, luokituslaitokselle tai kenelle tahansa asianosaiselle henkilölle), jonka tuomioistuim on katsonut olevan vastuussa 1 kohdassa tarkoitettusta teosta, on määrättävä seuraamuksia, joihin sisältyvät tarvittaessa myös rikosoikeudelliset seuraamukset.
3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
4. Luonnollisten henkilöiden osalta on säädettävä rikosoikeudellisista rangaistuksista, joihin vakavimmissa tapauksissa sisältyvät vapausrangaistukset, ottaen huomioon sovellettava kansainvälinen oikeus.
5. Luonnollisten ja oikeushenkilöiden osalta jäsenvaltioiden on säädettävä muun muassa seuraavista seuraamuksista:
 - a) sakot
 - b) edellä 1 kohdassa tarkoitettujen rikosten tuottaman hyödyn tuomitseminen menetetyksi.Jäsenvaltioiden on tarvittaessa säädettävä myös seuraavista seuraamuksista:
 - c) pysyvä tai väliaikainen liiketoimintakielto
 - d) yrityksen asettaminen tuomioistuimen valvontaan
 - e) yrityksen purkaminen tuomioistuimen päätöksellä
 - f) oikeuden menettäminen julkisista varoista myönnettävään etuisuuteen tai tukeen.
6. Tässä artiklassa tarkoitettut sakot eivät saa olla vakuutuskelpoisia.

7 artikla **Suojalausekkeet**

Jäsenvaltioiden on sovellettava tämän direktiivin säännöksiä syrjimättä muodollisesti tai asiallisesti ulkomaalaisia aluksia ja noudattaen sovellettavaa kansainvälistä oikeutta, vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen XII osan 7 osasto mukaan luettuna, ja niiden on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle ja kaikille muille asianosaisille valtioille tämän direktiivin nojalla toteutetuista toimenpiteistä.

8 artikla **Liitännäistoimenpiteet**

Jäsenvaltioiden ja komission on yhdessä, läheisessä yhteistyössä Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa ja tarvittaessa päätöksellä N:o 2850/2000/EY¹⁷ perustetun onnettomuuksista tai tahallisista päästöistä aiheutuvan meren pilaantumisen alan yhteistyöjärjestelyn puitteissa

- a) kehitettävä tämän direktiivin tehokkaassa täytäntöönpanossa tarvittavat tietojärjestelmät
- b) vahvistettava yhteiset käytännöt ja suuntaviivat erityisesti seuraavilla aloilla:
 - tätä direktiiviä rikkovia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä tekevien alusten seuranta ja varhainen tunnistaminen, mukaan luettuina tarvittaessa aluksille asennettavat valvontalaitteet
 - luotettavat menetelmät merestä löytyvien ympäristöä pilaavien aineiden jäljittämiseksi tiettyyn alukseen ja
 - tämän direktiivin tehokas oikeudellinen täytäntöönpano.

9 artikla **Kertomukset**

Jäsenvaltioiden on toimitettava joka kolmas vuosi komissiolle kertomus siitä, kuinka niiden tuomioistuimet ja muut asiaankuuluvat viranomaiset ovat soveltaneet tätä direktiiviä. Komissio antaa näiden kertomusten pohjalta yhteisön kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

10 artikla **Komitea**

1. Komissiota avustaa meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002¹⁸ 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).
2. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY¹⁹ 5 ja 7 artiklaa ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on kolme kuukautta.

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 2850/2000/EY, tehty 20 päivänä joulukuuta 2000, yhteisön yhteistyöjärjestelyistä onnettomuuksista tai tahallisista päästöistä aiheutuvan meren pilaantumisen alalla, EYVL L 332, 28.12.2000, s. 1.

¹⁸ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

¹⁹ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

3. Komissio tiedottaa säännöllisesti päätöksellä N:o 2850/2000/EY perustetulle komitealle kaikista ehdotetuista toimenpiteistä tai muista asiaan liittyvistä toimista, jotka koskevat meren pilaantumisen torjuntaa.

11 artikla

Muutosmenettely

1. Tämän direktiivin liitteitä ja viittauksia Marpol 73/78 -yleissopimukseen voidaan muuttaa 10 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutokset voidaan jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan mukaisesti.

12 artikla

Täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään kuuden kuukauden kuluessa sen voimaantulopäivästä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.
2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.

13 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

14 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu tiedoksi annettava yhteenveto Marpol 73/78 -yleissopimuksen määräyksistä, jotka koskevat öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden päästöjä

Osa I: Öljy (Marpol 73/78, liite I)

Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I 'öljyllä' tarkoitetaan mineraaliöljyä sen kaikissa muodoissa, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, liete, jäteöljy sekä jalostetut tuotteet (muut kuin mineraaliöljyyn pohjautuvat kemikaalit, joita Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen II määräykset koskevat) ja 'öljypitoisella seoksella' seosta, jossa on mikä tahansa öljypitoisuus.

Otteita Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen I asiaa koskevista määräyksistä:

9 sääntö: Öljyn tyhjentämisen valvonta

1) Tämän liitteen 10 ja 11 säännössä sekä tämän säännön 2 kappaleessa mainituin poikkeuksin kaikki öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen aluksesta, johon tätä liitettä sovelletaan, on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot ovat täytettyinä:

a) öljysäiliöalukselle tämän kappaleen b kohdassa mainituin poikkeuksin:

i) säiliöalus ei ole erityisalueella;

ii) säiliöalus on vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta;

iii) säiliöalus kulkee reitillään;

iv) veteen pääsevän öljyn määrä minään hetkenä ei ylitä 30 litraa meripeninkulmaa kohden;

v) mereen päästetyn öljyn määrä ei ylitä vanhoilla säiliöaluksilla 1/15 000 sen lastin kokonaismäärästä, josta jäännös muodosti osan, ja uusilla säiliöaluksilla 1/30 000 sen lastin kokonaismäärästä, josta jäännös muodosti osan; ja

vi) säiliöaluksella on toiminnassa öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä sekä tämän liitteen 15 säännössä vaadittu jätesäiliöjärjestely;

b) muusta bruttovetoisuudeltaan yli 400 rekisteritonin aluksesta kuin öljysäiliöaluksesta, sekä öljysäiliöaluksen koneistotilojen kuvuista, poisluettuna lastinsiirtopumpputilojen kuvut ellei näihin ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä:

i) alus ei ole erityisalueella;

ii) alus kulkee reitillään;

iii) poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on alle 15 miljoonasosaa; ja

iv) aluksella on toiminnassa [seuranta-, valvonta- ja suodatusjärjestelmä], joka vaaditaan tämän liitteen 16 säännön perusteella.

2) Kun bruttovetoisuudeltaan alle 400 rekisteritonnin muu kuin öljysäiliöalus on erityisalueen ulkopuolella, [lippuvaltion] hallinnon tulee taata, että alus on varustettu, siinä määrin kuin on käytännöllistä ja kohtuullista, laitteistoin, jotka antavat varmuuden siitä, että öljyjäännökset säilytetään aluksella ja tyhjennetään vastaanottolaitteistoihin tai mereen tämän säännön 1 kappaleen b kohdan vaatimusten mukaisesti.

- - -

4) Tämän säännön 1 kappaleen määräykset eivät koske puhtaan tai erillisen painolastin tyhjentämistä eivätkä sellaisten käsittelemättömien öljypitoisten seosten tyhjentämistä, joiden öljypitoisuus ilman laimennusta on alle 15 miljoonasosaa ja jotka eivät ole peräisin lastinsiirtopumpputilojen kuvuista ja joihin ei ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

5) Missään tyhjennyksessä mereen ei saa olla kemikaaleja tai muita aineita sellaisina määrinä tai pitoisuuksina, jotka ovat vahingollisia meriympäristölle, tai kemikaaleja tai muita aineita, jotka on lisätty tarkoituksena kiertää tässä säännössä annettuja tyhjennysehtoja.

6) Sellaiset öljyjäännökset, joita ei voida päästää mereen tämän säännön 1, 2 ja 4 kappaleen mukaisesti, tulee säilyttää aluksella tai tyhjentää vastaanottolaitteisiin.

- - -

10 sääntö: Menetelmät erityisalueilla olevista aluksista johtuvan öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi

1) Tässä liitteessä erityisalueet ovat Välimeren alue, Itämeren alue, Mustan meren alue, Punaisen meren alue, "Lahden alue", Adenin lahden alue, Etelämantereen alue ja Luoteis-Euroopan vedet [sitä kuin ne ovat tarkemmin määriteltynä].

2) Tämän liitteen 11 säännössä mainituin poikkeuksin:

a) Öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen on kielletty öljysäiliöaluksesta tai muusta bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 rekisteritonnin aluksesta, kun alus on erityisalueella. [...]

b) [...] Öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen on kielletty bruttovetoisuudeltaan alle 400 rekisteritonnin muusta aluksesta kuin öljysäiliöaluksesta sen ollessa erityisalueella, ellei poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta ole alle 15 miljoonasosaa.

3) a) Tämän säännön 2 kappaleen määräykset eivät koske puhtaan tai erillisen painolastin tyhjentämistä.

b) Tämän säännön 2 kappaleen a kohdan määräykset eivät koske käsitellyn pilssiveden tyhjentämistä konetiloista, jos kaikki seuraavat ehdot ovat täytettyinä:

i) pilssivesi ei ole peräisin lastinsiirtopumpputilojen kuvuista;

ii) pilssiveteen ei ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä;

iii) alus kulkee reitillään;

iv) poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on alle 15 miljoonasosaa;

- v) aluksella on toiminnassa tämän liitteen 16 säännön 5 kappaleen mukainen öljyn suodatusjärjestelmä; ja
- vi) suodatusjärjestelmä on varustettu pysäytyslaitteella, joka varmistaa, että tyhjennys mereen pysähtyy automaattisesti, kun poistoveden öljypitoisuus on suurempi kuin 15 miljoonasosaa.
- 4) a) Missään tyhjennyksessä mereen ei saa olla kemikaaleja tai muita aineita sellaisina määrinä tai pitoisuuksina, jotka ovat vahingollisia meriympäristölle, tai kemikaaleja tai muita aineita, jotka on lisätty tarkoituksena kiertää tässä säännössä annettuja tyhjennysehtoja.
- b) Sellaiset öljyjäännökset, joita ei voida päästää mereen tämän säännön 2 tai 3 kappaleen mukaisesti, tulee säilyttää aluksella tai tyhjentää vastaanottolaitteisiin.
- 5) Tämän säännön määräykset eivät estä alusta, jonka matkasta vain osa tapahtuu erityisalueella, suorittamasta tyhjennystä erityisalueen ulkopuolella tämän liitteen 9 säännön mukaisesti.

- - -

11 sääntö: Poikkeukset

Tämän liitteen 9 ja 10 säännöt eivät koske:

- a) öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentämistä, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; tai
- b) [ei sovelleta]²⁰
- c) sellaisten [lippuvaltion] hallinnon hyväksymien öljypitoisten aineiden tyhjentämistä mereen, joita käytetään tietyn pilaantumistapahtuman torjumiseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen. Jokaiseen tällaiseen tyhjentämiseen tulee saada sen hallituksen hyväksyminen, jonka lainkäyttövallan piirissä tyhjentäminen aiotaan suorittaa.

²⁰ Kuten 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 11 säännön b kohdassa määrättyä poikkeusta ei sovelleta tämän direktiivin yhteydessä. Mainittu kohta kuuluu seuraavasti:

"b) öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentämistä, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta:

i) mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin tyhjennyksen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai tyhjennyksen havaitsemisen jälkeen; ja

ii) lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; tai"

Osa II: Haitalliset nestemäiset aineet (Marpol 73/78, liite II)

Otteita Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen II asiaa koskevista määräyksistä:

3 sääntö: Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus ja luettelointi

- 1) Tässä liitteessä haitalliset nestemäiset aineet jaetaan neljään luokkaan seuraavasti:
 - a) Luokka A: Haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat suuren vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat vakavaa haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin oikeuttaen tiukkojen pilaantumisen ehkäisemistoimenpiteiden soveltamisen.
 - b) Luokka B: Haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin oikeuttaen erityisten pilaantumisen ehkäisemistoimenpiteiden soveltamisen.
 - c) Luokka C: Haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat vähäistä haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin vaatien erityisiä toiminnallisia ehtoja.
 - d) Luokka D: Haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat havaittavan vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat mitätöntä haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin vaatien tiettyä huomiota toiminnallisten ehtojen osalta.

- - -

[Aineiden luokituksessa käytettäviä lisäsuuntaviivoja, mukaan luettuna luettelo luokitelluista aineista, on annettu 3 säännön 2–4 kappaleessa ja 4 säännössä sekä Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen II lisäyksissä.]

5 sääntö: Haitallisten nestemäisten aineiden tyhjentäminen

Luokkien A, B ja C aineet erityisalueiden ulkopuolella ja luokan D aineet kaikilla alueilla

Tämän liitteen 6 säännössä mainituin poikkeuksin:

- 1) Luokassa A olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen a kohdassa, tai aineiden, jotka on alustavasti arvioitu kuuluvan tähän luokkaan, tai painolastiveden tai säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden tai seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentäminen mereen on kielletty. Mikäli säiliöt, jotka sisältävät tällaisia aineita tai seoksia, täytyy pestä, syntyvät jätteet tulee tyhjentää vastaanottolaitteistoon, kunnes kyseisen aineen pitoisuus poistovedessä tällaiseen laitteistoon

on enintään 0,1 painoprosenttia ja kunnes säiliö on tyhjä, lukuun ottamatta keltaista tai valkoista fosforia, jonka osalta jäännöspitoisuus saa olla enintään 0,01 painoprosenttia. Säiliöön tämän jälkeen lisätty vesi voidaan tyhjentää mereen mikäli kaikki seuraavat ehdot on täytetty:

a) omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

b) tyhjennys suoritetaan vesiviivan alapuolelle, ottaen huomioon meriveden ottoaukkojen sijainti; ja

c) tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sekä paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

2) Luokassa B olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen b kohdassa, tai aineiden, jotka on alustavasti arvioitu kuuluvan tähän luokkaan, tai painolastiveden, säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden ja seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentäminen mereen on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot on täytetty:

a) omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

b) tyhjennyksen suoritustavat ja -järjestelmät ovat [lippuvaltion] hallinnon hyväksymiä. Näiden tapojen ja järjestelmien tulee perustua [IMO:n] kehittämiin normeihin ja niiden tulee taata, että poistoveden pitoisuus ja tyhjennysnopeus ovat sellaiset, että aineen pitoisuus vanavedessä aluksen perässä ei ylitä 1 miljoonasosaa;

c) suurin määrä lastia, joka tyhjennetään kustakin säiliöstä ja siihen liittyvästä putkistojärjestelmästä, ei ylitä hyväksyttyä enimmäismäärää, joka on määritelty tämän kappaleen b kohdassa mainittujen suoritustapojen yhteydessä. Tämä enimmäismäärä ei missään tapauksessa saa olla suurempi kuin 1 kuutiometri tai 1/3 000 säiliön tilavuudesta, jos tämä luku on suurempi;

d) tyhjennys suoritetaan vesiviivan alapuolelle, ottaen huomioon meriveden ottoaukkojen sijainti; ja

e) tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sekä paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

3) Luokassa C olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen c kohdassa, tai aineiden, jotka on alustavasti arvioitu kuuluvan tähän luokkaan, tai painolastiveden, säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden ja seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentäminen mereen on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot on täytetty:

a) omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

b) tyhjennyksen suoritustavat ja -järjestelmät ovat [lippuvaltion] hallinnon hyväksymiä. Näiden tapojen ja järjestelmien tulee perustua [IMO:n] kehittämiin normeihin ja niiden tulee taata, että poistoveden pitoisuus ja tyhjennysnopeus ovat sellaiset, että aineen pitoisuus vanavedessä aluksen perässä ei ylitä 10 miljoonasosaa;

c) suurin määrä lastia, joka tyhjennetään kustakin säiliöstä ja siihen liittyvästä putkistojärjestelmästä, ei ylitä hyväksyttyä enimmäismäärää, joka on määritelty tämän kappaleen b kohdassa mainittujen suoritustapojen yhteydessä. Tämä enimmäismäärä ei missään tapauksessa saa olla suurempi kuin 3 kuutiometriä tai 1/1 000 säiliön tilavuudesta, jos tämä luku on suurempi;

d) tyhjennys suoritetaan vesiviivan alapuolelle, ottaen huomioon meriveden ottoaukkojen sijainti; ja

e) tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sekä paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

4) Luokassa D olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen d kohdassa, tai aineiden, jotka on alustavasti arvioitu kuuluvan tähän luokkaan, tai painolastiveden, säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden ja seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentäminen mereen on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot on täytetty:

a) omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

b) kyseisten seosten pitoisuus ei ylitä yhtä osaa ainetta kymmenessä osassa vettä; ja

c) tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta.

5) [Lippuvaltion] hallinnon hyväksymiä tuuletusmenetelmiä voidaan käyttää lastijätteiden poistamiseksi säiliöstä. Tällaisten menetelmien tulee perustua [IMO:n] kehittämiin normeihin. Säiliöön tämän jälkeen lisättyä vettä on pidettävä puhtaana, eikä siihen sovelleta tämän säännön 1, 2, 3 tai 4 kappaletta.

6) Sellaisten aineiden, joita ei ole luokiteltu, alustavasti arvioitu tai arvioitu tämän liitteen 4 säännön 1 kappaleessa mainitulla tavalla, tai painolastiveden, säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden tai seosten, jotka sisältävät näitä aineita, mereen tyhjentäminen on kielletty.

Luokkien A, B ja C aineet erityisalueilla [siten kuin ne on määritelty Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä II olevassa 1 säännössä, mukaan luettuna Itämeri]

Tämän säännön 14 kappaleessa ja tämän liitteen 6 säännössä mainituin poikkeuksin:

7) Luokassa A olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen a kohdassa, tai aineiden, jotka on alustavasti arvioitu kuuluvan tähän luokkaan, tai painolastiveden tai säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden tai seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentäminen mereen on kielletty. Jos säiliöt, jotka sisältävät tällaisia aineita, täytyy pestä, syntyvät jätteet tulee tyhjentää vastaanottolaitteistoon, jonka valtiot, joiden rantaviiva rajoittuu erityisalueeseen, toimittavat tämän liitteen 7 säännön mukaisesti, kunnes kyseisen aineen pitoisuus poistovedessä tällaiseen laitteistoon on enintään 0,05 painoprosenttia ja kunnes säiliö on tyhjä, lukuun ottamatta keltaista tai valkoista fosforia,

jonka osalta jäännöspitoisuus saa olla enintään 0,005 painoprosenttia. Säiliöön tämän jälkeen lisätty vesi voidaan tyhjentää mereen mikäli kaikki seuraavat ehdot on täytetty:

a) omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

b) tyhjennys suoritetaan vesiviivan alapuolelle, ottaen huomioon meriveden ottoaukkojen sijainti; ja

c) tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sekä paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

8) Luokassa B olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen b kohdassa, tai aineiden, jotka on alustavasti arvioitu kuuluvan tähän luokkaan, tai painolastiveden, säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden ja seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentäminen mereen on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot on täytetty:

a) säiliö on esipesty [lippuvaltion] hallinnon hyväksymällä menetelmällä, joka perustuu [IMO:n] kehittämiin normeihin, ja syntyneet pesuvedet on tyhjennetty vastaanottolaitteistoon;

b) omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

c) tyhjennyksen ja pesun suoritustavat ja -järjestelmät ovat [lippuvaltion] hallinnon hyväksymiä. Näiden tapojen ja järjestelmien tulee perustua [IMO:n] kehittämiin normeihin ja niiden tulee taata, että poistoveden pitoisuus ja tyhjennysnopeus ovat sellaiset, että aineen pitoisuus vanavedessä aluksen perässä ei ylitä 1 miljoonasosaa;

d) tyhjennys suoritetaan vesiviivan alapuolelle, ottaen huomioon meriveden ottoaukkojen sijainti; ja

e) tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sekä paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

9) Luokassa C olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen c kohdassa, tai aineiden, jotka on alustavasti arvioitu kuuluvan tähän luokkaan, tai painolastiveden, säiliöiden pesuveden tai muiden jätteiden ja seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentäminen mereen on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot on täytetty:

a) omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

b) tyhjennyksen suoritustavat ja -järjestelmät ovat [lippuvaltion] hallinnon hyväksymiä. Näiden tapojen ja järjestelmien tulee perustua [IMO:n] kehittämiin normeihin ja niiden tulee taata, että poistoveden pitoisuus ja tyhjennysnopeus ovat sellaiset, että aineen pitoisuus vanavedessä aluksen perässä ei ylitä 1 miljoonasosaa;

c) suurin määrä lastia, joka tyhjennetään kustakin säiliöstä ja siihen liittyvästä putkistojärjestelmästä, ei ylitä hyväksyttyä enimmäismäärää, joka on määritelty tämän kappaleen b kohdassa mainittujen suoritustapojen yhteydessä. Tämä enimmäismäärä ei missään tapauksessa saa olla suurempi kuin 1 kuutiometri tai 1/3 000 säiliön tilavuudesta, jos tämä luku on suurempi;

d) tyhjennys suoritetaan vesiviivan alapuolelle, ottaen huomioon meriveden ottoaukkojen sijainti; ja

e) tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sekä paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

10) [Lippuvaltion] hallinnon hyväksymiä tuuletusmenetelmiä voidaan käyttää lastijätteen poistamiseksi säiliöstä. Tällaisten menetelmien tulee perustua [IMO:n] kehittämiin normeihin. Säiliöön tämän jälkeen lisättyä vettä on pidettävä puhtaana, eikä siihen sovelleta tämän säännön 7, 8 tai 9 kappaletta.

11) Sellaisten aineiden, joita ei ole luokiteltu, alustavasti arvioitu tai arvioitu tämän liitteen 4 säännön 1 kappaleessa mainitulla tavalla, tai painolastiveden, säiliöiden pesuveden tai muiden jätteen tai seosten, jotka sisältävät näitä aineita, mereen tyhjentäminen on kielletty.

12) Mitkään tämän säännön määräykset eivät estä alusta säilyttämästä aluksella luokkien B ja C aineiden muodostamien lastien jäännöksiä ja tyhjentämästä näitä mereen erityisalueen ulkopuolella tämän säännön asianmukaisen kappaleen 2 tai 3 mukaisesti.

- - -

6 sääntö: Poikkeukset

Tämän liitteen 5 sääntö ei koske:

a) haitallisten nestemäisten aineiden tai seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, tyhjentämistä mereen, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; tai

b) [ei sovelleta]²¹

c) sellaisten [lippuvaltion] hallinnon hyväksymien vaarallisten nestemäisten aineiden tai tällaisia aineita sisältävien seosten, joita käytetään tietyn pilaantumistapahtuman torjumiseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen, mereen tyhjentämistä. Jokaiseen tällaiseen tyhjentämiseen tulee saada sen hallituksen hyväksyminen, jonka lainkäyttövallan piirissä tyhjentäminen aiotaan suorittaa.

²¹ Kuten 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä II olevan 6 säännön b kohdassa määrättyä poikkeusta ei sovelleta tämän direktiivin yhteydessä. Mainittu kohta kuuluu seuraavasti:

"b) haitallisten nestemäisten aineiden tai seosten, jotka sisältävät tällaisia aineita, mereen tyhjentämistä, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta:

i) mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin tyhjennyksen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai tyhjennyksen havaitsemisen jälkeen; ja

ii) lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; tai"

LIITE II

4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ei-kattava luettelo sääntöjenvastaisuuksista tai tiedoista

- 1) Kaikki direktiivin 95/21/EY nojalla suoritetuissa satamavaltion tarkastuksissa havaitut sääntöjenvastaisuudet öljypäiväkirjoissa ja muissa asiaa koskevissa päiväkirjoissa tai muulla tavoin mahdollisiin pilaamisrikoksiin liittyvät sääntöjenvastaisuudet;
- 2) Kaikki sääntöjenvastaisuudet, jotka liittyvät aluksilla syntyvän jätteen tai lastijäämien satamaan toimittamiseen tai niistä ilmoittamiseen direktiivin 2000/59/EY vaatimusten mukaisesti;
- 3) Kaikki aluksen mahdollisia pilaamisrikoksia koskevat tiedot, jotka on saatu toiselta jäsenvaltiolta direktiivissä 2002/59/EY säädettyjen menettelyjen mukaisesti tai muulla tavoin; tai
- 4) Kaikki muut tiedot, joita on saatu aluksen toimintaan osallistuvilta henkilöiltä, myös luotseilta, ja jotka antavat aiheutta epäillä, ettei tämän direktiivin velvoitteita ole noudatettu.

RAHOITUSSELVITYS

Tämän säädöksen taloudelliset vaikutukset rajoittuvat alusten omistajiin ja muihin merenkulkualan toimijoihin, jotka tahallisesti tai törkeän huolimattomuuden vuoksi rikkovat sääntöjä, joita on sovellettu jo useita vuosia. Koska yhteisön tasolla ei aiheudu taloudellisia vaikutuksia, yksityiskohtaista rahoitus selvitystä ei pidetä tarpeellisena.