Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B** **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2005/35/EY,**

annettu 7 päivänä syyskuuta 2005,

alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista

►**C2** **(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)** ◄

(EYVL L 255 , 30.9.2005, s. 11)

Oikaistu:

►**C1** Oikaisu, EYVL L 033 , 4.2.2006, s. 87 (35/2005)

►**C2** Oikaisu, EYVL L 105 , 13.4.2006, s. 65 (35/2005)

▼B

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2005/35/EY,

annettu 7 päivänä syyskuuta 2005,

alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista

►C2 (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 ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([2]),

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 velvollisuus varmistaa, että yhteisön vesillä käytettävät alukset noudattavat sovellettavia sääntöjä ja normeja.

(2) Aluksista peräisin oleviin ympäristöä pilaavien aineiden päästöihin kaikissa jäsenvaltioissa sovellettavat aineelliset vaatimukset perustuvat Marpol 73/78 -yleissopimukseen; hyvin monet 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 aluksista peräisin olevista ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä määrättäviin seuraamuksiin liittyvät jäsenvaltioiden käytännöt poikkeavat merkittävästi toisistaan.

(4) Luonteeltaan varoittavat toimenpiteet ovat olennainen osa yhteisön meriturvallisuuspolitiikkaa, sillä ne varmistavat yhteyden kunkin ympäristöä pilaavien aineiden merikuljetuksiin osallistuvan osapuolen vastuun ja tälle mahdollisesti määrättävien seuraamusten välillä. Jotta ympäristönsuojelu olisi tehokasta, tarvitaan siis tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia seuraamuksia.

(5) Tätä varten on erityisen tärkeää lähentää asianmukaisten oikeudellisten välineiden avulla voimassa olevia oikeudellisia säännöksiä, erityisesti niitä, jotka koskevat säännösten rikkomisen täsmällistä määrittelyä, vapauttamista ja vähimmäissääntöjä seuraamusten osalta, vastuukysymyksiä ja lainkäyttövaltaa.

(6) Tätä direktiiviä täydennetään rikoksia ja seuraamuksia koskevilla yksityiskohtaisilla säännöillä sekä muilla määräyksillä, jotka ovat 12 päivänä heinäkuuta 2005 tehdyssä neuvoston puitepäätöksessä 2005/667/YOS rikosoikeudellisen kehyksen lujittamisesta alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen torjunnassa ([3]).

(7) Siviilioikeudellista vastuuta ja öljyvahinkojen korvaamista taikka muiden vaarallisten tai haitallisten aineiden aiheuttamaa pilaantumista koskevilla kansainvälisillä järjestelmillä ei ole riittävää

([1]) EUVL C 220, 16.9.2003, s. 72.
([2]) Euroopan parlamentin lausunto, annettu 13. tammikuuta 2004 (EUVL C 92 E, 16.4.2004, s. 77), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 7. lokakuuta 2004 (EUVL C 25 E, 1.2.2005, s. 29), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 23. helmikuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston päätös, tehty 12. heinäkuuta 2005.
([3]) Katso tämän virallisen lehden sivu 164.

▼B

varoittavaa vaikutusta vaarallisten aineiden merikuljetuksiin osallistuvien osapuolten estämiseksi ryhtymästä sääntöjen vastaisiin käytäntöihin. Tarvittava varoittava vaikutus voidaan saavuttaa ainoastaan ottamalla käyttöön seuraamuksia, joita sovelletaan kaikkiin henkilöihin, jotka aiheuttavat meren pilaantumista tai myötävaikuttavat siihen. Seuraamuksia olisi voitava soveltaa aluksen omistajan tai päällikön lisäksi myös lastin omistajaan, luokituslaitokseen tai mihin tahansa muuhun asianomaiseen osapuoleen.

(8) Aluksista peräisin olevia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä olisi pidettävä säännösten rikkomisina, jos päästöt on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudella tai törkeällä huolimattomuudella. Näitä säännösten rikkomisia pidetään tätä direktiiviä täydentävän puitepäätöksen 2005/667/YOS mukaan rikoksina puitepäätöksessä tarkoitetuissa olosuhteissa.

(9) Aluksista peräisin olevista ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä määrättävät seuraamukset eivät ole yhteydessä asianomaisten osapuolten siviilioikeudelliseen vastuuseen eikä niihin siten sovelleta mitään siviilioikeudellisten vastuiden rajoittamiseen tai kohdentamiseen liittyviä sääntöjä eivätkä ne myöskään rajoita korvausten tehokasta maksamista pilaantumisvahinkojen uhreille.

(10) Jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä olisi tehostettava edelleen sen varmistamiseksi, että aluksista peräisin olevat ympäristöä pilaavien aineiden päästöt havaitaan ajoissa ja säännösten rikkojat tunnistetaan. Tästä syystä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1406/2002 ([1]) perustetun Euroopan meriturvallisuusviraston on tärkeää tehdä yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyvässä teknisten ratkaisujen kehittämisessä ja teknisen tuen antamisessa sekä komission avustamisessa sille tämän direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon osalta annettujen tehtävien suorittamisessa.

(11) Jotta merien pilaantumista voidaan paremmin ehkäistä ja torjua, olisi kehitettävä yhteistyötä täytäntöönpanoviranomaisten, kuten kansallisten rannikkovartiostojen, kesken. Komission olisi tältä osin tehtävä kustannukset ja hyödyt selvittävä toteutettavuustutkimus sellaisen Euroopan rannikkovartioston perustamisesta, jonka tehtävänä olisi pilaantumisen ehkäiseminen ja siihen puuttuminen. Tutkimuksen perusteella olisi tarvittaessa tehtävä ehdotus Euroopan rannikkovartioston perustamisesta.

(12) Kun on olemassa selviä objektiivisia todisteita siitä, että päästö aiheuttaa tai uhkaa aiheuttaa huomattavia vahinkoja, jäsenvaltioiden olisi saatettava asia toimivaltaisten viranomaistensa käsiteltäväksi oikeudellisten toimenpiteiden toteuttamiseksi vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan mukaisesti.

(13) Aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa 27 päivänä marraskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY ([2]) saattaminen voimaan on yhdessä tämän direktiivin kanssa keskeinen väline toteutettaessa toimenpiteitä alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen torjumiseksi.

(14) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ([3]) mukaisesti.

(15) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien kansainvälisten normien saattaminen osaksi

([1]) EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 724/2004 (EUVL L 129, 29.4.2004, s. 1).
([2]) EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2002/84/EY (EYVL L 324, 29.11.2002, s. 53).
([3]) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

yhteisön lainsäädäntöä ja seuraamusten, rikosoikeudellisten tai hallinnollisten, määrääminen näiden normien rikkomisesta, jotta varmistetaan turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso merenkulun alalla, vaan ne voidaan sen vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

(16) Tässä direktiivissä noudatetaan täysin Euroopan unionin perusoikeuskirjaa. Säännösten rikkomisesta epäillylle on taattava asian oikeudenmukainen ja puolueeton käsittely, ja seuraamusten on oltava oikeasuhteisia,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on saattaa alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat kansainväliset normit osaksi yhteisön lainsäädäntöä ja varmistaa, että päästöistä vastuussa oleville henkilöille määrätään 8 artiklassa tarkoitettuja riittäviä seuraamuksia, jotta parannetaan merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua alusten aiheuttamalta pilaantumiselta.

2. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita toteuttamasta tiukempia kansainvälisen oikeuden mukaisia toimenpiteitä alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista vastaan.

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 kulloinkin on voimassa;
2. ’ympäristöä pilaavilla aineilla’ aineita, jotka kuuluvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen I (öljy) ja liitteen II (irtolastina kuljetettavat haitalliset nestemäiset aineet) piiriin;
3. ’päästöllä’ miten tahansa aiheutunutta Marpol 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklassa tarkoitettua päästämistä aluksesta;
4. ’aluksella’ minkälaista tahansa meriympäristössä toimivaa merialusta sen lippuvaltiosta riippumatta, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, veden alla käytettävät alukset ja kelluvat alukset.

3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan kansainvälisen oikeuden mukaisesti ympäristöä pilaavien aineiden päästöihin

a) jäsenvaltion sisäisillä aluevesillä, satamat mukaan luettuina, siltä osin kuin Marpol-yleissopimuksen järjestelmä soveltuu;

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 tai muulla vastaavalla vyöhykkeellä; ja

e) aavalla merellä.

▼B

2. Tätä direktiiviä sovelletaan mistä tahansa aluksesta peräisin oleviin ympäristöä pilaavien aineiden päästöihin riippumatta siitä, minkä lipun alla alus purjehtii, 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

Säännösten rikkomiset

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että aluksista peräisin olevia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä mille tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulle alueelle pidetään säännösten rikkomisina, jos päästöt on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudella tai törkeällä huolimattomuudella. Näitä säännösten rikkomisia pidetään tätä direktiiviä täydentävän puitepäätöksen 2005/667/YOS mukaan rikoksina puitepäätöksessä tarkoitetuissa olosuhteissa.

5 artikla

Poikkeukset

1. Säännösten rikkomisena ei pidetä ympäristöä pilaavien aineiden päästöä 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille alueille, jos päästö täyttää Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevassa 9 tai 10 säännössä tai 11 säännön a tai c kohdassa tai liitteessä II olevassa 5 säännössä tai 6 säännön a tai c kohdassa asetetut edellytykset.

2. Säännösten rikkomisena ei pidetä aluksen omistajan eikä päällikön eikä aluksen päällikön vastuulla toimivan laivaväen osalta ympäristöä pilaavien aineiden päästöä 3 artiklan 1 kohdan c, d tai e alakohdassa tarkoitetuille alueille, jos päästö täyttää Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevassa 11 säännön b kohdassa tai liitteessä II olevassa 6 säännön b kohdassa asetetut edellytykset.

6 artikla

Täytäntöönpanotoimet jäsenvaltion satamassa olevien alusten osalta

1. Jos sääntöjenvastaisuudet tai saadut tiedot antavat aihetta epäillä, että jäsenvaltion satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa ulkosatamassa vapaaehtoisesti oleva alus on syyllistynyt tai syyllistyy ympäristöä pilaavien aineiden päästöön 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulle alueelle, kyseisen jäsenvaltion on varmistettava, että asiasta suoritetaan asianmukainen tarkastus jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymät asiaan liittyvät ohjeet.

2. Mikäli 1 kohdassa tarkoitetussa tarkastuksessa tulee esiin seikkoja, jotka voisivat viitata 4 artiklassa tarkoitettuun säännösten rikkomiseen, asiasta on ilmoitettava kyseisen jäsenvaltion ja lippuvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

7 artikla

Rantavaltioiden täytäntöönpanotoimet kauttakulkumatkalla olevien alusten osalta

1. Jos epäilty ympäristöä pilaavien aineiden päästö tapahtuu 3 artiklan 1 kohdan b, c, d tai e alakohdassa tarkoitetuilla alueilla eikä päästöstä epäilty alus käy sen jäsenvaltion satamassa, jolla on epäiltyä päästöä koskevat tiedot, on sovellettava seuraavaa menettelyä:

a) Jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa jäsenvaltiossa, kyseisten jäsenvaltioiden on tehtävä tiivistä yhteistyötä 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa tarkastuksessa ja päätettäessä tällaisen päästön johdosta toteutettavista asianmukaisista toimenpiteistä.

b) Jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on yhteisön ulkopuolisessa valtiossa, jäsenvaltion on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ilmoite-

▼B

taan epäillystä päästöstä, ja sen on pyydettävä valtiota, jonka satamassa alus seuraavaksi käy, toteuttamaan asianmukaiset toimenpiteet tällaisen päästön johdosta.

2. Kun on selviä objektiivisia todisteita siitä, että 3 artiklan 1 kohdan b tai d alakohdassa tarkoitetuilla alueilla purjehtiva alus on syyllistynyt 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla alueella säännösten rikkomiseen ja siitä seuranneesta päästöstä aiheutuu tai uhkaa aiheutua huomattavaa vahinkoa asianomaisen jäsenvaltion rantaviivalle tai tähän liittyville eduille tai 3 artiklan 1 kohdan b tai d alakohdassa tarkoitettujen alueiden luonnonvaroille, kyseisen valtion on saatettava asia toimivaltaisten viranomaistensa käsiteltäväksi, jotta voidaan toteuttaa tämän valtion lainsäädännön mukaisia oikeudellisia toimenpiteitä, mukaan luettuna aluksen pidättäminen, jos todisteet antavat siihen aihetta eikä vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen XII osan 7 osaston määräyksistä muuta johdu.

3. Lippuvaltion viranomaisille on joka tapauksessa ilmoitettava asiasta.

8 artikla

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 4 artiklassa tarkoitetuista säännösten rikkomisista määrätään tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia, joihin voi sisältyä rikosoikeudellisia tai hallinnollisia seuraamuksia.

2. Jokaisen jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdassa tarkoitettuja seuraamuksia sovelletaan jokaiseen, jonka todetaan olevan vastuussa 4 artiklassa tarkoitetusta säännösten rikkomisesta.

9 artikla

Kansainvälisen oikeuden noudattaminen

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 asianomaisille valtioille tämän direktiivin mukaisesti toteutetuista toimenpiteistä.

10 artikla

Liitännäistoimenpiteet

1. Tätä direktiiviä sovellettaessa jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhdessä, tarvittaessa läheisessä yhteistyössä Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa sekä ottaen huomioon päätöksellä N:o 2850/2000/EY ([1]) perustetun onnettomuuksista tai tahallisista päästöistä aiheutuvan meren pilaantumisen alan toimintaohjelman ja tapauksen mukaan myös direktiivin 2000/59/EY täytäntöönpanon,

a) kehittääkseen tämän direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon edellyttämät tarpeelliset tietojärjestelmät;

b) luodakseen yhteisiä käytäntöjä ja suuntaviivoja kansainvälisellä tasolla voimassa olevien käytäntöjen ja suuntaviivojen pohjalta, erityisesti seuraavilla aloilla:

   — ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä tämän direktiivin vastaisesti aiheuttavien alusten seuranta ja varhainen tunnistaminen, tarvittaessa aluksille asennettavat seurantalaitteet mukaan luettuina,

([1]) 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), päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 787/2004/EY (EUVL L 138, 30.4.2004, s. 12).

▼B

— luotettavat menetelmät merestä löytyvien ympäristöä pilaavien aineiden jäljittämiseksi tiettyyn alukseen, ja

— tämän direktiivin tehokas täytäntöönpano.

2. Asetuksessa (EY) N:o 1406/2002 määriteltyjen tehtäviensä mukaisesti Euroopan meriturvallisuusvirasto

a) toimii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyvien teknisten ratkaisujen kehittämisessä ja teknisen tuen antamisessa sellaisissa toimissa kuin päästöjen havaitseminen satelliittiseurannan ja -valvonnan avulla,

b) avustaa komissiota tämän direktiivin täytäntöönpanossa ja tarvittaessa myös suorittamalla asetuksen (EY) N:o 1406/2002 3 artiklan mukaisia tarkastuskäyntejä jäsenvaltioihin.

11 artikla

Toteutettavuustutkimus

Komissio toimittaa vuoden 2006 loppuun mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kustannukset ja hyödyt selvittävän toteutettavuustutkimuksen Euroopan rannikkovartioston perustamisesta, jonka tehtävänä olisi pilaantumisen ehkäiseminen ja siihen puuttuminen.

12 artikla

Kertomukset

Jäsenvaltioiden on toimitettava joka kolmas vuosi komissiolle kertomus siitä, kuinka toimivaltaiset viranomaiset ovat soveltaneet tätä direktiiviä. Komissio antaa näiden kertomusten pohjalta yhteisön kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Komissio arvioi kertomuksessa muun muassa, pitääkö se toivottavana, että direktiivin soveltamisalaa tarkistetaan tai laajennetaan. Se kuvailee myös asiaan liittyvän oikeuskäytännön kehittymistä jäsenvaltioissa ja pohtii mahdollisuuksia perustaa julkinen tietokanta, joka sisältäisi tällaisen oikeuskäytännön.

13 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 ([1]) 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).

2. Jos tähän artiklaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa, ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan yhdeksi kuukaudeksi.

14 artikla

Tiedottaminen

Komissio tiedottaa säännöllisesti päätöksen N:o 2850/2000/EY 4 artiklalla perustetulle komitealle kaikista ehdotetuista toimenpiteistä tai muista asiaan liittyvistä toimista, jotka koskevat meren pilaantumisen torjuntaa.

15 artikla

Muutosmenettely

Asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan mukaisesti ja tämän direktiivin 13 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen COSS-komitea voi jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutoksia.

([1]) EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 415/2004 (EUVL L 68, 6.3.2004, s. 10).

▼B

16 artikla

Täytäntöönpano

▼C1

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2007. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

▼B

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.

17 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

18 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

▼B

LIITE

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

Osa I: Öljy (Marpol 73/78- yleissopimus, 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 täyttyvät:
   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 vähintään 400 rekisteritonnin 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 enintään 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.
3) […]
4) Tämän säännön 1 kappaleen määräykset eivät koske puhtaan tai erillisen painolastin tyhjentämistä eivätkä sellaisten käsittelemättömien öljypitoisten seosten tyhjentämistä, joiden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 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.
7. […]

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

▼B

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 [siten kuin ne ovat tarkemmin määriteltyinä].

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, paitsi jos poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta ei ole suurempi kuin 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 koneistotiloista, 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 enintään 15 miljoonasosaa;

v) aluksella on toiminnassa tämän liitteen 16 säännön 5 kappaleen mukainen öljyn suodatuslaitteisto; 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.

6) […]

7) […]

8) […]

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) 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 piittaamattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; tai

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.

Osa II: Haitalliset nestemäiset aineet (Marpol 73/78 -yleissopimus, 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:

▼B

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 vähäistä haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin vaatien tiettyä huomiota toiminnallisten ehtojen osalta.

2) […]

3) […]

4) […]

[Aineiden luokituksessa käytettäviä lisäsuuntaviivoja, mukaan luettuna luettelo luokitelluista aineista, on annettu Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä II olevan 3 säännön 2, 3 ja 4 kappaleessa ja 4 säännössä sekä sen 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 täyttyvät:

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 täyttyvät:

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 ole suurempi kuin 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;

▼B

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 täyttyvät:

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 ole suurempi kuin 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 täyttyvät:

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 […] 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, joiden 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 täyttyvät:

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.

▼B

8) Luokassa B olevien aineiden, siten kuin tämä luokka on määritelty tämän liitteen 3 säännön 1 kappaleen b kohdassa, tai aineiden, joiden 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 täyttyvät:

   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 ole suurempi kuin 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, joiden 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 täyttyvät:

   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 ole suurempi kuin 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 lastijätteiden 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 jätteiden 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 kappaleen 2 tai 3 mukaisesti.

6 sääntö: Poikkeukset

Tämän liitteen 5 sääntö ei koske:

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

b) haitallisten nestemäisten aineiden tai seoksen, joka sisältää tällaisia aineita, mereen tyhjentämistä, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta:

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

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

▼B

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.