Neuvoston 7 päivänä lokakuuta 2004 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 3/2005

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/…/EY antamiseksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2005/C 25E/03)

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],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

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 voimassa olevia oikeudellisia säännöksiä, erityisesti niitä, jotka koskevat säännösten rikkomisen täsmällistä määrittelyä sekä vastuusta vapauttamisen tapauksia, mikä on tämän direktiivin aihe, ja toisaalta rangaistuksia sekä vastuuta ja lainkäyttövaltaa koskevia vähimmäissääntöjä, joita koskee alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan rikosoikeudellisen kehyksen vahvistamisesta … tehty neuvoston puitepäätös 2005/…/YOS.

(6) Tämän direktiivin tarkoituksena on muun muassa vahvistaa päästöjen määritelmä sekä näin tehostaa puitepäätöksen 2005/…/YOS täytäntöönpanoa säännösten rikkomisen ehkäisemiseksi.

(7) Siviilioikeudellista vastuuta ja öljyvahinkojen korvaamista taikka muiden vaarallisten tai haitallisten aineiden aiheuttamaa pilaantumista koskevilla kansainvälisillä järjestelmillä ei ole riittävää 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 kehen tahansa muuhun asianosaiseen henkilöön.

(8) Aluksista peräisin olevia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä olisi pidettävä säännösten rikkomisena, jos päästöt on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudesta tai törkeästä tuottamuksesta.

(9) Aluksista peräisin olevista ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä määrättävät seuraamukset 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.

(10) Jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä olisi tehostettava edelleen sen varmistamiseksi, että aluksista peräisin olevat ympäristöä pilaavien aineiden päästöt havaitaan ajoissa ja rikoksentekijät tunnistetaan.

---

[1] EUVL C 220, 16.9.2003, s. 72.

[2] Euroopan parlamentin lausunto annettu 13. tammikuuta 2004 (EUVL C 92 E, 21.4.2004, s. 77).

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

(12) Tässä direktiivissä noudatetaan toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteita, joista määrätään perustamissopimuksen 5 artiklassa. Alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien kansainvälisten normien saattaminen osaksi yhteisön lainsäädäntöä ja seuraamusten, joihin saattaa kuulua rikosoikeudellisia tai hallinnollisia seuraamuksia, määrääminen näiden normien rikkomisesta on tarpeellinen toimenpide, jotta turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso voidaan saavuttaa merenkulun alalla. Yhteisö voi saavuttaa tämän tavoitteen tehokkaasti ainoastaan yhdenmukaistettujen sääntöjen avulla. Tässä direktiivissä säädetään ainoastaan vähimmäistoimista tämän tavoitteen saavuttamiseksi eikä ylitetä sitä, mikä on tätä varten tarpeen. Direktiivi ei estä jäsenvaltioita toteuttamasta tiukempia kansainvälisen oikeuden mukaisia toimenpiteitä alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista vastaan.

(13) Tämä direktiivi on täysin Euroopan unionin perusoikeuskirjan mukainen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden parantamiseksi ja meriympäristön suojelun tehostamiseksi alusten aiheuttamalta pilaantumiselta varmistaa, että alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta vastuussa oleville henkilöille määrätään asianmukaisia seuraamuksia.

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 on ajantasaistettuna;

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 talous- tai muulla vastaavalla vyöhykkeellä; ja

e) aavalla merellä.

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 rikkominen

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että aluksista peräisin olevia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä mille tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulle alueelle pidetään säännösten rikkomisena, jos päästöt on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudesta tai törkeästä tuottamuksesta.

5 artikla

Poikkeukset

1. Säännösten rikkomisena ei pidetä ympäristöä pilaavien aineiden päästöä mille tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille alueille, jos se täyttää Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevassa 11 säännön a tai c kohdassa tai liitteessä II olevassa 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–e alakohdassa tarkoitetuille alueille, jos se täyttää Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevassa 11 säännön b kohdassa tai liitteessä II olevassa 6 säännön b kohdassa asetetut edellytykset.

3. Säännösten rikkomisena ei pidetä ympäristöä pilaavien aineiden päästöä mille tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille alueille, jos se täyttää Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevassa 9 tai 10 säännössä tai liitteessä II olevassa 5 säännössä 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 mihin tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista alueista, 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 hallinnollisista 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, ilmoitetaan 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 tarkoitetusta säännösten rikkomisesta 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 asianosaisille valtioille tämän direktiivin mukaisesti toteutetuista toimenpiteistä.

10 artikla

Liitännäistoimenpiteet

Tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhdessä, tarvittaessa läheisessä yhteistyössä Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa ja tarvittaessa päätöksellä N:o 2850/2000/EY ([1]) perustetun onnettomuuksista tai tahallisista päästöistä aiheutuvan meren pilaantumisen alan toimintaohjelman puitteissa,

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,

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

— tämän direktiivin tehokas täytäntöönpano.

11 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.

12 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 2099/2002 ([2]) 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).

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

13 artikla

Muutosmenettely

Edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutokset voidaan jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan mukaisesti.

14 artikla

Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään … ([3]). Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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

15 artikla

Voimaantulo

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

16 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä …

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

([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).

([2]) 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).

([3]) 18 kuukauden kuluttua sen voimaantulopäivästä.

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 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 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) 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.

4) 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.

5) 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 [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, ellei poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta ole enintään 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.

[…]

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:

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 Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen II 3 säännön 2–4 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 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 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 asianmukaisen 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

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.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Neuvosto pääsi 11. kesäkuuta 2004 yhteispäätösmenettelyn puitteissa (EY:n perustamissopimuksen 251 artikla) poliittiseen yhteisymmärrykseen ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista. ([1]) Neuvosto vahvisti oikeudellisen ja kielellisen tarkastuksen jälkeen yhteisen kantansa 7. lokakuuta 2004.

Neuvosto otti kantaa muodostettaessa huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä 13. tammikuuta 2004 antaman lausunnon ([2]) ja talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([3]) ([4]).

Direktiivin tarkoituksena on saattaa MARPOL-yleissopimuksen kansainväliset määräykset alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta osaksi yhteisön lainsäädäntöä säätämällä, että päästösääntöjen rikkomiset ovat rikoksia, ja laatia yhdenmukaistetut säännöt kyseisten määräysten täytäntöönpanosta. Ehdotuksen tarkoituksena on myös ulottaa säännöt koskemaan öljypäästöjä, jos ne ovat seurausta tahallisesta teosta, piittaamattomuudesta tai vakavasta laiminlyönnistä, sekä varmistaa Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen mahdollisimman laaja täytäntöönpano.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvosto korosti Prestige-öljytankkerin onnettomuuden jälkiselvittelyssä paitsi meriturvallisuuspolitiikan merkitystä myös sitä, että on varmistettava, että henkilölle, joka törkeällä huolimattomuudellaan on aiheuttanut ympäristövahingon tai myötävaikuttanut sen aiheutumiseen, langetetaan asianmukaiset seuraamukset. Neuvoston näkemys komission maaliskuussa 2003 esittämään ehdotukseen, jota tuettiin samassa kuussa Eurooppa-neuvoston päätelmissä, joissa korostettiin asianmukaisen oikeusperustan valintaa, perustuu periaatteeseen, että yhteisö käyttää täysimääräisesti Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen mukaisia oikeuksiaan ja että samalla on täytettävä jäsenvaltioiden MARPOL-yleissopimuksen (meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva kansainvälinen yleissopimus) mukaiset velvoitteet.

Neuvosto katsoo, että ottamalla MARPOL-yleissopimuksen määräykset osaksi yhteisön lainsäädäntöä varmistetaan yleissopimuksen tiukempi ja yhdenmukaisempi soveltaminen ja täytäntöönpano jäsenvaltioissa. Se on yhtä mieltä siitä, että on säädettävä, että kaikkia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä pidetään säännösten rikkomisena, jos ne ovat tahallisen teon, piittaamattomuuden tai vakavan laiminlyönnin seurausta.

Sen periaatteen mukaisesti, että noudatetaan MARPOL-yleissopimuksen määräyksiä, poikkeuksia myönnetään, jos päästöt on tehty ihmishenkien tai itse aluksen pelastamiseksi. MARPOL-yleissopimuksen mukaista poikkeusta, joka koskee omistajaa ja päällikköä onnettomuudesta johtuvien ympäristöä pilaavien aineiden päästöjen yhteydessä, sovelletaan kansainvälisillä merialueilla ja jäsenvaltion talousvyöhykkeellä tai vastaavalla vyöhykkeellä. Näissä tapauksissa johdonmukaisena seurauksena MARPOL-yleissopimuksen määräyksistä miehistö on suojattu sen toimiessa päällikön vastuulla. Toisaalta neuvosto katsoo, että jäsenvaltioiden sisäisillä aluevesillä tai aluemerellä on asianmukaista rannikon suojelun tehostamiseksi käyttää Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 4 kohdan mukaisia yhteisön oikeuksia ja kumota poikkeus, joka koskee onnettomuuksista johtuvia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä.

Neuvosto katsoo, että säännösten rikkomisesta johtuvien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia ja että ne voivat olla rikosoikeudellisia tai hallinnollisia. Se on myös yhtä mieltä siitä, että seuraamusten on kohdistuttava kaikkiin henkilöihin, joiden on todettu olevan vastuussa meren pilaantumisesta, toisin sanoen koko vastuuketjuun. Säännösten rikkomiset määritellään direktiivissä, mutta neuvosto katsoo, että komission ehdottamassa ja neuvostossa (oikeus- ja sisäasiat) käsiteltävässä rinnakkaisessa puitepäätöksessä olisi sen lisäksi määriteltävä rikosoikeudellisia rangaistuksia, vastuuta ja lainkäyttövaltaa koskevat sitovat vähimmäissäännöt.

([1]) Komissio esitti 7.3.2003 ehdotuksensa (EUVL C 76, 25.3.2004, s. 5), jonka otsikkona oli "Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista".

([2]) Asiak. 5181/04 CODEC 24 MAR 2 ENV 8 DROIPEN 1 (ei vielä julkaistu EUVL:ssä).

([3]) EUVL C 220, 16.9.2003, s. 72.

([4]) Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.

Neuvosto on tyytyväinen siihen, että missä tahansa jäsenvaltioiden satamissa käyviin aluksiin kohdistuvia tiukkoja täytäntöönpanotoimenpiteitä yhdenmukaistetaan asiaa koskevien kansainvälisten suuntaviivojen mukaisesti. Se tukee epäilyttäviä päästöjä koskevien tietojen jakamisen tehostamista satama- tai lippuvaltioina toimivien jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä asiaankuuluvien toimenpiteiden täytäntöönpanon helpottamiseksi.

Lisäksi neuvosto katsoo, että rannikoiden ja niiden luonnonvarojen suojelemiseksi olisi käytettävä kaikkia YK:n merioikeusyleissopimuksen mukaisia mahdollisuuksia, myös rannikkovaltioiden toteuttamia täytäntöönpanotoimenpiteitä, jotka kohdistuvat merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kohdan mukaisesti aluemeren tai talousalueen tai vastaavan alueen kautta purjehtiviin aluksiin, kun on selviä objektiivisia todisteita päästöstä, joka aiheuttaa tai uhkaa aiheuttaa huomattavaa vahinkoa rannikolle tai aluemeren luonnonvaroille tai talous- ja vastaavalle alueelle. Tässä tapauksessa kyseinen jäsenvaltio esittää asian toimivaltaisille viranomaisilleen kansallisen lainsäädäntönsä mukaisten oikeudellisten menettelyjen aloittamiseksi, aluksen pidättäminen mukaan luettuna.

III **TARKISTUKSET**

Koska neuvoston noudattama näkemys tästä direktiiviehdotuksesta eroaa huomattavasti verrattuna alun perin ehdotettuun tekstiin, kuten edellä todettiin, suurinta osaa Euroopan parlamentin yhteisen kannan ensimmäisessä käsittelyssä ehdottamista tarkastuksista ei voitu ottaa huomioon yhteisessä kannassa.

— Ajatus Eurooppalaisen rannikkovartioston perustamisesta (tarkistukset 6 ja 22) ei sisältynyt komission alkuperäiseen ehdotukseen. Vaikka neuvosto katsoo, että on tärkeää käsitellä keinoja Euroopan rannikon suojelemiseksi, se ei halua ennakoida asiaa koskevaa, mahdollisesti erilliseen säädökseen johtavaa komission ehdotusta, jota neuvosto tarkastelisi kiinnostuneena.

— Vaikka neuvosto jakaa Euroopan parlamentin huolen meriturvallisuutta koskevan yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanosta (tarkistukset 3, 19, 20 ja 31), se katsoo, että olemassa olevien säädösten, kuten satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin 2000/59/EY, täytäntöönpano kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan ja että sen seuranta on perustamissopimuksen mukaan yksi komission tehtävistä.

— Koska tämän direktiivin tavoitteena on määritellä alusten aiheuttamat ympäristöä pilaavien aineiden päästöt selvästi rikoksiksi yhteisön lainsäädännön mukaan, neuvosto katsoo, että muut tekniset säännökset, kuten aluksilla olevat valvontalaitteet tai öljypäiväkirjat (tarkistukset 30 ja 32) eivät kuulu tämän ehdotuksen soveltamisalaan.

— Edellä esitetyn neuvoston näkemyksen perusperiaatteen mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen määräyksiä päästöistä, myös omistajaa ja päällikköä onnettomuudesta johtuvien ympäristöä pilaavien aineiden päästön yhteydessä koskevaa poikkeusta (tarkistus 10), sovelletaan kansainvälisillä merialueilla ja jäsenvaltioiden talousvyöhykkeillä tai vastaavilla vyöhykkeillä. Näissä tapauksissa poikkeus koskee yksiselitteisesti myös miehistöä sen toimiessa päällikön vastuulla. Jäsenvaltioiden sisäisillä aluevesillä tai aluemerellä sen sijaan tätä poikkeusta ei YK:n meriyleissopimuksen 211 artiklan 4 kohdassa annetun mahdollisuuden mukaisesti myönnetä.

— Direktiivin soveltamisalan osalta neuvosto katsoo, että kaikkia aluksia riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, on määrätyllä merialueella kohdeltava samanarvoisina, jotta vältettäisiin jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten joutuminen heikompaan asemaan (tarkistukset 11 ja 13).

— Vaikka yhteisessä kannassa ei ole yksityiskohtaisia säännöksiä seuraamusten luonteesta (ks. 8 artiklan 4—6 kohdan poisto, tarkistukset 17 ja 18), koska rikosoikeudellisten seuraamusten yhdenmukaistamista koskevia vähimmäissääntöjä käsitellään rinnakkaisessa puitepäätöksessä, 7 artiklan 2 kohdassa viitataan YK:n merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kohdan mukaisiin rannikkovaltioiden toteuttamiin täytäntöönpanotoimiin, joihin kuuluu aluksen pidättäminen samassa artiklassa mainituissa erityistapauksissa.

Yhteisessä kannassa on joitakin muita vähäisempiä muutoksia ja selvennyksiä komission ehdotukseen. Muutamissa kohdissa tekstiin on lisätty osittain tai kokonaan Euroopan parlamentin ehdottamat tarkistukset tarkoituksena varmistaa lainsäädäntötekstin johdonmukaisuus.