

Asia: VN/22626/2023

Hallituksen esitys merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista

Aluspäästökiellot Suomen aluevesillä

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Suomen varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan. Lausuntopyynnössä on kahdeksan (8) lausuntoa, johon SV kommentoi seuraavasti:

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

SV kannattaa käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa Suomen aluevesillä.

Jotta kansallinen päästökielto olisi MARPOL yleissopimuksen ja tämän IV liitteen kaikkien sopimuspuolten tiedossa, SV ehdottaa että, Traficomien säädösinfojen ja laivameklarien lisäksi, Suomi lähettäisi informoisi MARPOL sopimuspuolia YK:n kansainvälisen merenkulkujärjestön ("IMO") kautta. SV suosittelee aktiivisesti tiedottamaan Suomeen saapuvia aluksia kansallisesta lisärajoituksesta. Tiedotteeseen olisi hyvä lisätä informaatiota Suomessa sovellettavasta "ei erityismaksujärjestelmästä". Liikenne ja viestintävirasto voisi lisäksi tiedottaa merenkulkijoita, että: kansallisen päästökielton tahallisuudesta tai huolimattomasta rikkomuksesta voidaan määrätä merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon, rikoslain (39/1899) 48 luvun 1-4 § mukaisesti ja että laivayhtiöillä on mahdollisuus muutoksenhakuun hallintotuomioistuimen kautta mikäli heidän näkemys on että alus on väärin perustein sakotettu.

Harmaan veden päästökielto

SV kannattaa harmaan veden päästökieltoa Suomen aluevesillä mutta haluamme tuoda esiin muutamia huolia ja haasteita mitä päästökieltoon mielestämme liittyy. Joissain kauppa-aluksissa

aluksen harmaita vesiä säilytetään erillisissä harmaavesitankeissa, toisissa harmaita vesiä säilytetään käymäläjätevesitankissa tai puhdistetun käymäläjäteveden seassa. Ei kovin yleistä, mutta löytyy myös kauppa-aluksia, missä aluksen harmaita vesiä käsitellään osittain tai kokonaan aluksen tyyppihyväksytyssä käymäläjätevesipuhdistusjärjestelmässä. On myös kauppa-aluksia missä harmaille vesille ei löydy säilytystilaa aluksessa, tällöin harmaita vesiä on pakko purkaa suoraan mereen. Vuorokaudessa harmaita jätevesiä kertyy huomattavasti enemmän, kun käymäläjätevesiä. Joka tapauksessa harmaavesien säilyttäminen pitkiä aikoja laivassa ei ole koskaan mahdollista. SV korostaa, että maailmalla satamien vastaanottolaitteistot ovat vielä hyvin puutteelliset ja valitettavan monessa Itämeren maissa (HELCOM – sopimusosapuoli) kauppa-alusten käymäläjätevedet ja harmaan jätevedet eivät ole sisälletty jätteiden ”ei erityismaksunpiiriin”.

SV korostaa, että kansallinen harmaan veden päästökielto tulee aiheuttamaan operatiivisia ongelmia joillekin kauppa-aluksille. SV:n ehdotus kansalliselle harmaaveden päästökielelle olisi, että tämä rajoitettaisiin kauppa-aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 400GT ja sertifioitu vähintään 15 hklö miehistölle kuten MARPOL yleissopimuksen IV liitteessä oleville käymäläjätevesille. Päästökielton täytäntöönpanoon tulisi antaa 10 vuoden siirtymäaika, laivayhtiöt ja satamat tarvitsevat siirtymäaika muutosjärjestelyitä varten. Päästökielton ansiosta aluksissa mutta myös satamissa syntyy investointitarpeita uusia vastaanottolaitteita. Erityisesti maapuolen maainfran rakentamiseen menevä aika tukee siirtymäajan asettamista. Huomautamme että linjaliikenteessä olevilla aluksilla, lähes kaikilla on jätepoikkeuslupa, mikä edellyttää, että ne ovat järjestäneet jätehuoltonsa itse. Jätevesien osalta se on tarkoittanut sopimuksen tekemistä sataman kanssa jätevesien purkamisesta ja investoimista omaan kalustoon eli letkuihin ja liittimiin. Vaikka SV ehdottaa kauppa-alusten harmaavedet sisällytettäväksi satamien jätehuollon ns ”ei erityismaksun” piiriin, jätepoikkeusluvalliset kauppa-aluksit eivät siitä hyödy vaan joutuvat kustantamaan vesien jättämisen itse, mikä aiheuttaa laivayhtiöille ylimääräisiä lisäkustannuksia. Kustannuksia tulee siitä, jos alus purkaa vetensä jätevesiverkkoon, mutta vielä enemmän siitä, jos jätevesiverkko ei ulotu laiturille asti vaan purkamisessa pitää käyttää loka-autoa. Loka-autojen käyttäminen tyhjennyksessä on hyvin aikaa vievää ja tehotonta, koska niiden kapasiteetti on usein 15m³ luokkaa, mikä voi yhden laivan osalta tarkoittaa sitä, että vedet eivät mahdu yhteen autokuormalliseen vaan ne pitää käydä välillä tyhjentämässä. Operatiivisesti tämä kuormittaa laivan rajallisia miehistöresursseja muutenkin hektisissä satamakäynneissä kohtuuttomasti ja, kuten aiemmin todettu, aiheuttaa kustannuksia. Siksi ehdotamme, että satamat velvoitetaan lain mukaan järjestämään kustannustehokas tapa jättää kauppa-alusten harmaavesi ja käymäläjätevesiä sataman kiinteään vastaanottolaitteistoon. Käytännössä ulottamaan jätevesilinja laituralueelle, jolloin vesien jättäminen olisi helpompaa kaikille aluksille ja kustannustehokkaampaa niille aluksille, joilla on jätepoikkeuslupa. SV kehottaa hallintoa ja Traficomia aktiivisesti tiedottamaan Suomeen saapuvia aluksia kansallisesta päästörajoituksesta, sekä muita MARPOL yleissopimuksen sopimuspuolia IMO:n kautta.

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto

SV kannattaa avoimen kierron periaatteeseen toimivien rikkipesureiden pesuvesipäästöjen päästökieltoa Suomen aluevesillä alkaen 1.1.2025. Suljetun kierron rikkipesurijärjestelmien käyttö tulee edelleen olla sallittua aluevesillämme.

Laivayhtiöille tulee antaa riittävästi aikaa muutosjärjestelyitä varten, 5 vuotta on mielestämme sopiva aika. Siirtymäajan kytkeminen aluksen seuraavaan väli- tai uusintakatsastukseen 1 päivä tammikuuta 2025 jälkeen, saattaa joillekin laivayhtiöille tulla vastaan nopeasti, jolloin muutosjärjestelyille jää hyvin vähän aikaa. Aluksiin, johon on asennettu ainoastaan avoimen kierron rikkipesuri, päästökiellon täytäntöönpanon porrastaminen väli- ja uusintakatsastuksiin asettaa alukset, eriarvoiseen asemaan. Jo käytössä oleville avoimen kierron periaatteella toimiville rikkipesureille, päästökiellon tulisi alkaa kaikille samaan aikaan 31.12.2029.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta täydentävä kansallinen sääntely

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

SV pitää hyvänä, että merenkulun ympäristösuojelulaissa ehdotetaan saaripoikkeuksen soveltamista uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun FuelEU Maritime asetuksen kansallisessa soveltamisessa.

Jakeluinfra-asetusta koskeva täydentävä kansallinen sääntely (satamien maasähkö)

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

SV:lla ei kommentoitavaa

Hongkongin yleissopimuksen hyväksyminen ja voimaansaattaminen

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

SV:lla ei kommentoitavaa

MARPOL-yleissopimuksen muutosten hyväksyminen ja voimaansaattaminen

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Päätöslauselma MEPC.328(76) uudistetun MARPOL – yleissopimuksen VI liitteen uudet määräykset

SV korostaa, että Suomi tulisi päästövähennysmääräyksen uudelleen tarkistustyön yhteydessä pyrkiä vaikuttamaan, että nykyiset poikkeukset IMO:n väliaikaisissa laskentaohjesäännöissä (Päätöslauselma MEPC.355(78), eli ohjesääntö ”G5”) jäävät pysyväksi niin kauan kun määräys on voimassa. Tällä tarkoitamme poikkeukset missä IAS ja IA jääluokitetuille aluksille sekä jääluokitettujen alusten matkat jäissä huomioidaan G5 ohjesäännön laskentakaavoilla CII määräyksessä.

Päätöslauselma MEPC.330(76) tehdyt MARPOL – yleissopimuksen I ja IV liitteiden muutokset

SV:lla ei kommentoitavaa

Päätöslauselma MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen V liitteen muutokset

SV:lla ei kommentoitavaa

Lontoon pöytäkirjan muutosten hyväksyminen ja voimaansaattaminen

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

SV:lla ei kommentoitavaa

Muut muutokset

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta

SV pitää hyvänä, että satamapitäjä / satamayhtiötä ehdotetaan vastuuhenkilöksi maasähkön syöttöä koskeviin velvoitteisiin. SV ehdottaa, että 1 luku 11 § kohtaan ”aluksen maasähkön käyttöön liittyvät satama pitäjän tehtävät” lisättäisiin että kauppa-alusten käyttämästä maasähköstä, satamapitäjän on toimitettava todistus ja kuitti, mistä käy ilmi aluksen kulutetun maasähkön kokonaismäärä kWh:ssa. Merenkulun ympäristösuojelulaissa ei suoraan ilmene kuka vastaa, maasähkön todistus ja kulutuskuitin toimittamisesta aluksen päälliköille Suomen satamissa.

SV:lla ei ole kommentoitavaa poliisin aluksille esitettävään mahdollisuuteen poiketa tietyistä merenkulun ympäristösuojelulain vaatimuksista.

SV:lla ei ole kommentoitavaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

SV:lla ei ole kommentoitavaa alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

SV:lla ei ole kommentoitavaa jätelain muuttamisesta paitsi, että olisimme kiitollisia jos Suomessa ei jaettaisi viranomaistehtäviä useamman viranomaistahon kesken (Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus sekä Liikenne- ja viestintävirasto). Näkisimme mieluummin, että kaikki aluskierrätykseen liittyvät viranomaisasiat keskitettäisiin yhdelle viranomaiselle, mieluiten liikenne ja viestintävirastolle. Emme vastusta, että Ympäristökeskus valvoo luvan saanutta laitosta.

SV:lla ei varsinaisesti ole kommentoitavaa ympäristösuojelulain muuttamisesta paitsi sama kommentti, kun edellisen lain kohdalla että näkisimme mieluiten että kaikki aluskierrätykseen liittyvät tarkastus onnettomuus-, haitta- ja rikkomustilanteissa keskitettäisiin yhdelle ja samalle viranomaiselle, mieluiten liikenne ja viestintävirastolle.

SV:lla ei kommentoitavaa sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

SV:lla kommentoitavaa

Björkendahl Mats
Suomen Varustamot ry - Mats Björkendahl