

Asia: VN/7823/2019

Lausuntopyyntö merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Yleiset huomiot alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyvistä ehdotuksista

Tähän voitte kirjoittaa yleiset huomionne alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyvistä ehdotuksista

SV toivoo että lausunto järjestelmä olisi mahdollistanut kirjallisen lausunnon lähettämistä ennemmin kun kirjoittaa asiat näiden väliotsikoiden alle.

SV lähettää mielellään jälkikäteen kopion kirjallisesta lausunnosta.

Määritelmät ja soveltamisala (MYSL 1 luvun 2 ja 3 §)

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 ja 3 §:iin ehdotetuista muutoksista

1 luku Yleiset säännökset 2§ och 3 §

2 § pykälät 1 – 24, ja 25, SV:lla ei kommentoitavaa

2 § pykälä 23, SV peräänkuuluttaa että kiinteäjätteiden määritelmästä puuttuu vielä täysin tavalliset jätteet, jotka syntyvät aluksen normaalista operoinnista kuten esimerkiksi. ”lasi”, ”kartoinki”, ”paperi”, ”pienimetalli romu”, ”patterit”, ”akut”, ”vanhat ja käytetyt maa-lipurkit” jotka kaikki kiertotalouden näkökulmasta olisi hyvä kerätä talteen satamien vastaanottolaitteistoissa.

2 § pykälä 26, SV peräänkuuluttaa pientä tarkennusta mitä tarkoitetaan sanalla ”muuta jätevesiä” käymäläjätevesi määritelmän puitteissa. Mikäli sanalla tarkoitetaan aluksien ”harmaita vesiä” (”gray water”) tämä olisi hyvä selventää. SV itse tulkitsee että tällä sanalla tarkoitetaan nimenomaan laivan ”harmaita vesiä” koska emme keksi ”muuta jätevesiä” joita voisi sekoittaa aluksen käymäläjätevetteen. Mikäli lakiin kirjoitetulla kirjallisella sanalla ”muuta jätevesiä” nimenomaan tarkoitetaan ”harmaita vesiä” niin tämä on positiivinen asia ja syytä selkeyttää että kaikki ymmärtävät määritelmän samalla tavalla. Tällä hetkellä kansainvälisen Marpol – yleissopimuksen puitteissa aluksien ”harmaa vesiin”, ei kohdistu pakollista sääntelyä tai määräyksiä joten alukset, jotka tänään purkavat ”harmaita vesiä” vastaanottolaitteistoihin satamissa, suorittavat tämä vapaaehtoisesti. SV pitää tällä hetkellä vapaaehtoisuuteen perustuvaa toimintatapaa hyvänä ja kannustaa kaikkia Itämerellä liikkuvia aluksia, jotka saapuvat Suomeen satamiin toimimaan samalla

tavalla Itämeren suojelemiseksi. Aluksen harmaita vesiä, jotka tulevat lähinnä lattiakaivoista, suihkuista, kylpyammeista, pesukoneista, keittiöistä jne ei aina varastoida samassa varastotankissa käsiteltyjen käymäläjätevesien tai käsittelemättömät käymäläjätevesien kanssa, mutta näitäkin aluksia on olemassa. Kun harmaita vesiä sekoitetaan ”käymäläjäteveeseen”, itse sekoituksesta muuttuu teknisesti käymäläjätevedeksi. Aluksista peräisin olevat käymäläjätevedet kuuluvat lain mukaan ”ei erityismaksun piiriin” mutta johtuen määritelmästä ”muuta jätevesiä” voi syntyä väärinymmärrys jos satamapitäjä tulkitsee aluksen ”harmaita vesiä” joksikin muuksi jätteeksi paitsi käymäläjätevedeksi mikäli eivät ole sekoitettu laivassa vaan puretaan maihin eri tahtiin koska tulevat aluksen erillisistä varastotankeista. Tietyiltä aluksista em jätevedet tulevat samasta, mutta ei kaikista. Tämä voi johtaa ei toivottuun tilanteeseen, jolloin satamapitäjä pyytää lisäkorvausta aluksen ”harmaita vesistä” joka saattaa vaikuttaa aluksien käyttäytymiseen missä ”harmaita vesiä” tänä päivänä puretaan vastaanottolaitteistoihin, vapaaehtoisesti. Kansanvälisesti aluksen ”harmaita vesiä” nimitellään yleisesti nimikkeellä ”gray water” ja näin myös aluksissa puhutellaan kyseistä ”jäteveettä”.

2 § pykälät 27 – 64, SV ei kommentoitavaa

3 § 1 momentti teksti ”Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovelletaan myös Suomen vesi-alueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella”.

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamissa (MYSL 9 luvun 1-4 §)

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne jätteiden vastaanottojärjestelyitä koskevista ehdotuksista

9 luku jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

2 § - 5 § , 8 § sekä 10 §, SV ei kommentoitavaa

1 § SV on hieman epävarma jos uusi momentti tuo tullessaan toivotun parannuksen että tulevaisuudessa löytyy aluksista peräisin olevista, kaikista tavallisimmista jätteistä vastaanottolaitteet satamissa myös jätelajittelulla. Toivottavasti parannusta tulee ja kaikki sidosryhmämaiset lukevat, ymmärtävät ja soveltavat lakia samalla tavalla tämän jälkeen. SV näkee hyvänä asiana että laissa selvästi on kirjoitettu että sataman pitäjän on huolehdittava että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätteille

1) öljypitoiset jätteet

2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet

3) käymäläjätevedet;

4) kiinteät jätteet; ja

5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Kohdan 5 jätteen osalta, ei ole odotettavissa että alukset jättävät suuria määriä jätteitä. Jätteet voivat olla kuivatussa tai liete/neste muodossa, näiden vastaanottaminen saattaa vaatia erilaisia vastaanottolaitteistoja huomioiden loppu käsittely järjestelyitä, esim ”Ekokem” .

Satamien jätehuoltosuunnitelmat, niiden hyväksyminen ja niistä kuuleminen (9 luvun 5-7 §)

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne satamien jätehuoltosuunnitelmia koskevista ehdotuksista

9 luku jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

2 § - 5 § , 8 § sekä 10 §, SV ei kommentoitavaa

6 § SV pitää hyvänä asiana että kieli asia nostetaan esiin jätehuoltosuunnitelmien ja tärkeimpien tietojen kääntäminen kaikille tarpeellisille kielille ja toivomme että ELY keskus- set valvovat että tämä toteutuu lain mukaisessa hengessä

7 § SV on kiitollinen mahdollisuudesta saada tulla kuulleeksi ja ilmaista mielipiteensä satamien jätehuoltosuunnitelmista.

9 § SV pitää tärkeänä että pykälän ” Satamien vastaanottolaitteista olevista puutteista ilmoittaminen” yhteydessä viitataan myös IMO GISIS (Global Integrated Shipping Information System) sekä moduuliin joka koskee Port Reception Facilities (vastaanottolaitteistot) <https://gisis.imo.org/Public/PRF/Default.aspx> , asia voi auttaa kaikkia sidosryhmiä ymmärtämään minkälaisia puutteita ilmoitetaan muissa jäsenmaissa.

Jättöpakko, jätteiden ennakkoilmoitukset ja maksut sekä niitä koskevat vapautukset (10 luvun 1, 2, 4 ja 5 §)

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne jättöpakkoa, jätteiden ennakkoilmoituksia ja maksuja sekä niitä koskevia vapautuksia koskevista ehdotuksista

10 luku Jätteiden jättäminen satamaan

1 § SV pitää tärkeänä että laki tarkennetaan kirjauksella ”aluksesta peräisin olevat jätteet MARPOL- yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti” . Alukset ovat jo vuosikaudet lajitellut jätteensä moneen eri ryhmiiin ja kansanvälisten määräyksien johdosta pakotettu lajittelemaan jätteensä yleissopimuksen vaaditulla tavalla. MYSL 3 § kohdassa lain soveltamisala löytyy seuraava

kirjaus ”Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia (646/2011)” . SV ymmärtää että aluksissa ja satamissa sovelletaan eri lakeja ja määräyksiä johon myös paikallismääräykset saattaa vaikuttaa. SV pitää tärkeänä että vastuu eri jätelajien lajittelusta satamien vastaanottolaitteistoissa kuuluu satamapi-täjälle ja SV pitää suotuisena että siltä osin missä aluksen jätelaittelu eroaa sataman omasta jätelajittelusta niin satamaoperaattori tulee ohjeistaa alusta että jätteiden toimitaminen tapahtuu toivotulla tavalla. Vastuu jätteiden oikeasta lajittelusta toimitus-ajankohdalla satamassa ei voi olla aluksella tai sen miehistöllä, joka vastaa ainoastaan aluksella tapahtuvasta laittelusta.

2 § SV ei kommentoitavaa

3 § SV on epävarma jos jätteen toimittamasta koskeva tosite toimitetaan paperi – tai elektronisessa formaatissa. SV kanta on että elektroninen formaatti voi olla vapaaehtoinen mutta jätteen toimittamasta koskeva tosite tulee toimittaa aluksen päällikölle paperi formaatissa, tai elektronisesti lähetetyssä muodossa, joka mahdollistaa tosittien tulos-tamista paperi formaattiin aluksella.

4 § Kuten SV aikaisemmassa kommentissa kohdassa 1 luku 2 § pykälä 26, näemme tarpeellisesti että käymäläjäteveden määritelmä tarkennetaan kuten SV ehdottaa, tai kohdetaan 10 luku 4 § lisätään ”harmaavedet” heti sanan ”käymäläjätevedet” jälkeen. SV pitää erityisen hyvänä että alukset jättävät vapaaehtoisesti aluksien ”harmaavedet” vastaanottolaitteisiin sen sijaan että purkavat laillisesti niitä Itämereen. Uskomme että tämä olisi myös MYSL hengen mukaista ja siksi kannatettavaa.

SV pyytää tarkennusta ”hyvälaatuista polttoainetta” jolle emme lain kohdassa määritelmät, löydä asialle mitään tarkempaa selvennystä. Jos ”hyvälaatuista polttoainetta” tarkoitetaan aluksia jotka käyttävät esim maakaasua, metanolia ja vastaavia polttoaineita alhaisella leimahduspisteellä jotka käytetään meri polttoaineena mutta näiden käytöstä aiheutuu keskimäärin paljon vähemmän öljypitoista jätettä kun aluksista jotka käyttävät nestemäisiä öljypitoisia polttoaineita (kuten määritelty standardissa ISO 817), olisi syytä tarkentaa asiaa laissa. Emme halua tilannetta missä yhden mielestä polttoaine on hyvä-laatuista kun toisen mielestä ei, varsinkin kun tämän määritelmän perusteella myönnetään alennuksia.

5 § SV kuuluttaa tarkennusta seuraavaan, ”pätevä jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa”. Kuka määrittää mikä on ”riittävän pätevä”? eikö sana ”pätevä” voisi poistaa? Laki-teksti lyhenee yhdellä sanalla ja eikö kukaan tarvitse murehtia jos jonkun toisen mielestä jätehuoltoyritys tai satama on pätevä tai ei, tähän riittää asianomaisten oma mielipide ja harkintakyky.

Muut MYSL 9 ja 10 lukuihin sekä 12 lukuun ehdotetut muutokset

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne muista merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukuihin sekä 12 lukuun tehdyistä ehdotuksista

9 luku jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

2 § - 5 § , 8 § sekä 10 §, SV ei kommentoitavaa

1 § SV on hieman epävarma jos uusi momentti tuo tullessaan toivotun parannuksen että tulevaisuudessa löytyy aluksista peräisin olevista, kaikista tavallisimmista jätteistä vastaanottolaitteet satamissa myös jätelajittelulla. Toivottavasti parannusta tulee ja kaikki sidosryhmäiset lukevat, ymmärtävät ja soveltavat lakia samalla tavalla tämän jälkeen. SV näkee hyvänä asiana että laissa selvästi on kirjoitettu että sataman pitäjän on huolehdittava että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet vähintään seuraaville jätteille

1) öljypitoiset jätteet

2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet

3) käymäläjätevedet;

4) kiinteät jätteet; ja

5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Kohdan 5 jätteen osalta, ei ole odotettavissa että alukset jättävät suuria määriä jätteitä. Jätteet voivat olla kuivatussa tai liete/neste muodossa, näiden vastaanottaminen saattaa vaatia erilaisia vastaanottolaitteistoja huomioiden loppu käsittely järjestelyitä, esim "Ekokem" .

6 § SV pitää hyvänä asiana että kieli asia nostetaan esiin jätehuoltosuunnitelmien ja tärkeimpien tietojen kääntäminen kaikille tarpeellisille kielille ja toivomme että ELY keskusset valvovat että tämä toteutuu lain mukaisessa hengessä

7 § SV on kiitollinen mahdollisuudesta saada tulla kuulleeksi ja ilmaista mielipiteensä satamien jätehuoltosuunnitelmista.

9 § SV pitää tärkeänä että pykälän " Satamien vastaanottolaitteista olevista puutteista ilmoittaminen" yhteydessä viitataan myös IMO GISIS (Global Integrated Shipping Information System) sekä moduuliin joka koskee Port Reception Facilities (vastaanottolaitteistot) <https://gisis.imo.org/Public/PRF/Default.aspx> , asia voi auttaa kaikkia sidosryhmiä ymmärtämään minkälaisia puutteita ilmoitetaan muissa jäsenmaissa.

10 luku Jätteiden jättäminen satamaan

1 § SV pitää tärkeänä että laki tarkennetaan kirjauksella ”aluksesta peräisin olevat jätteet MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti” . Alukset ovat jo vuosikaudet lajitellut jätteensä moneen eri ryhmään ja kansanvälisten määräyksien johdosta pakotettu lajittelemaan jätteensä yleissopimuksen vaaditulla tavalla. MYSL 3 § kohdassa lain soveltamisala löytyy seuraava kirjaus ”Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia (646/2011)” . SV ymmärtää että aluksissa ja satamissa sovelletaan eri lakeja ja määräyksiä johon myös paikallismääräykset saattaa vaikuttaa. SV pitää tärkeänä että vastuu eri jätelajien lajittelusta satamien vastaanottolaitteistoissa kuuluu satamapi-täjälle ja SV pitää suotuisena että siltä osin missä aluksen jätelaittelu eroaa sataman omasta jätelajittelusta niin satamaoperaattori tulee ohjeistaa alusta että jätteiden toimitaminen tapahtuu toivotulla tavalla. Vastuu jätteiden oikeasta lajittelusta toimitus-ajankohdalla satamassa ei voi olla aluksella tai sen miehistöllä, joka vastaa ainoastaan aluksella tapahtuvasta laittelusta.

2 § SV ei kommentoitavaa

3 § SV on epävarma jos jätteen toimittamasta koskeva tosite toimitetaan paperi – tai elektronisessa formaatissa. SV kanta on että elektroninen formaatti voi olla vapaaehtoinen mutta jätteen toimittamasta koskeva tosite tulee toimittaa aluksen päällikölle paperi formaatissa, tai elektronisesti lähetetyssä muodossa, joka mahdollistaa tosittien tulostamista paperi formaattiin aluksella.

4 § Kuten SV aikaisemmassa kommentissa kohdassa 1 luku 2 § pykälä 26, näemme tarpeellisesi että käymäläjäteveden määritelmä tarkennetaan kuten SV ehdottaa, tai kohtaan 10 luku 4 § lisätään ”harmaavedet” heti sanan ”käymäläjätevedet” jälkeen. SV pitää erityisen hyvänä että alukset jättävät vapaaehtoisesti aluksien ”harmaavedet” vastaanottolaitteisiin sen sijaan että purkavat laillisesti näitä Itämereen. Uskomme että tämä olisi myös MYSL hengen mukaista ja siksi kannatettavaa.

SV pyytää tarkennusta ”hyvälaatuista polttoainetta” jolle emme lain kohdassa määritelmät, löydä asialle mitään tarkempaa selvennystä. Jos ”hyvälaatuista polttoainetta” tarkoitetaan aluksia jotka käyttävät esim maakaasua, metanolia ja vastaavia polttoaineita alhaisella leimahduspisteellä jotka käytetään meri polttoaineena mutta näiden käytöstä aiheutuu keskimäärin paljon vähemmän öljypitoista jätettä kun aluksista jotka käyttävät nestemäisiä öljypitoisia polttoaineita (kuten määritelty standardissa ISO 817), olisi syytä tarkentaa asiaa laissa. Emme halua tilannetta missä yhden mielestä polttoaine on hyvä-laatuista kun toisen mielestä ei, varsinkin kun tämän määritelmän perusteella myönnetään alennuksia.

5 § SV kuuluttaa tarkennusta seuraavaan, ”pätevä jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa”. Kuka määrittää mikä on ”riittävän pätevä”? eikö sana ”pätevä” voisi poistaa? Laki-teksti lyhenee yhdellä sanalla ja eikö kukaan tarvitse murehtia jos jonkun toisen mielestä jätehuoltoyritys tai satama on pätevä tai ei, tähän riittää asianomaisten oma mielipide ja harkintakyky.

Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne öljyn päästökiellosta ja öljypäästömaksusta.

3 luku Öljypäästömaksu

1 § - 8 § , SV ei kommentoitavaa

4 luku Aluksista aiheutuvista haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

1 § - 8 § ja 10 §, SV ei kommentoitavaa

9 §, SV haluaa lähinnä yleisenä kommenttina sanoa että kyseinen pykälä on hyvä meren-suojelun kannalta mutta asialla on heikentäviä heijastevaikutuksia suoraan kemikaalisäilöaluksen operatiiviseen hiili-intensiteettiin ja varsinkin lähiliikenteessä oleviin kemikaali aluksiin missä satamakäynti tiheys on suurempaa. Kemikaalialukset viettävät muita aluksia keskimäärin pitempää aikaa satamassa puhdistuessa tankkeja ja putkistoja missä pesuvedet puretaan vastaanottolaitteisiin. Tämä on asia, joka on hyvä tiedostaa ja huomioida muissa lakiuudistuksissa ja kansanvälisessä merenkulun kasvihuonekaasu sääntelyssä (IMO/EU).

Rikkipäästömaksu (7 b luku)

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne rikkipäästömaksusta.

7 luku Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

1 § - 11 §, 13 § ja 15 § SV ei kommentoitavaa

11 a § SV haluaa yleisenä kommenttina todeta että on hyvä meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan on ilmoitettava Liikenne – ja viestintävirastolle harjoittavansa tällaista toimintaa. SV näkee että on merenkulun intresseissä että tulevaisuudessa toiminnalle asetetaan myös lisävaatimuksia kuten luvanvaraus vähimmäiskriteerejä, viranomaisvalvontaa, jotka pitäisi sisältää polttoaineille laatuvaatimuskriteereitä, turvallisuusvaatimuskriteereitä, ja vaihtoehtoisille polttoaineille myös valvontaa kuinka kestäväällä tavalla polttoaineet ovat valmistettu. Varustamot näkevät tulevaisuutta ajatellen tärkeänä että käytettyjen polttoaineiden todellista hiilipitoisuutta verifioidaan viranomaisvalvonnan toimesta, koska asialla on vaikutusta aluksien operatiivisiin päästöihin ja hiili-intensiteettiin, jolla on vaikutusta muihin asioihin, mahdollisesti päästömaksuihin sekä muihin maksuihin. Näin tärkeitä asioita ei voi tulevaisuudessa jättää ainoastaan meriliikenne polttoaineiden toimittajien varaan, jos toiminta ei ole luvanvarasta tai että liiketoimintaan ja meriliikenne polttoaineisiin ja energiakantajiin ei kohdenneta viranomaisvalvontaa

12 § Tullin valvoo polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta, jakeluasemilta ja polttoaineesta kun sitä ollaan toimittamassa alukselle sekä analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista liikenne- ja viestintävirastolle.

SV yleinen kysymys, kuinka julkisia nämä tiedot ovat ja voidaanko kerättyä tietoa jakaa sidosryhmäläisille ja asiasta kiinnostuneille?

12 § Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista.

SV yleinen kysymys sekä kommentti, löytyykö liikenne- ja viestintäviraston käyttämä edustavan näytteenottomenettelmäohjeet kirjallisena? ja millä tavalla varmistetaan että otettu näyte aluksen käyttämästä polttoaineesta on juuri edustava tankin sisällöstä? Edustavan näytteen ottaminen aluksen polttoainetankista on asia, joka on jakanut asian-tuntijoiden näkemyksiä ja myös käsitelty IMO:ssa (PPR).

Ottaen huomioon tarvittava aika mitä tarvitaan varmistaakseen edustavan polttoainenäytteen polttoaine, ja näytteen viemistä akreditoituun laboratorioon analysoitavaksi, kuinka kauan tuloksien odottaminen kestää?

14 § SV mielestä nyt olisi hyvä aika lisätä ns ”poikkeus pykälään” erillinen maininta tämä pykälä koskee myös kokeiluja vaihtoehtoisilla vähähiilillä polttoaineilla ja nolla hiili-polttoaineilla josta kokeiluvaiheessa ei vielä ole varmuutta polttoaineen laatuvaatimuksesta. Toimiala muuttuu ja polttoaineet kehittyvät ympäristö-ystävällisempään suuntaan. Hyvä teknologiakehitys ja/tai polttoaineratkaisu ja näiden kokeilu ei saa kaatua tai hidastua johtuen lakipykälästä ja tästä johtuvasta viranomaisten toimivaltarajoitteista.

7 b Rikkipäästömaksu

1 § - 4 §, 7 § - 16 §, SV ei kommentoitavaa

5§ SV toteaa että laissa on kirjaus että ”rikkipäästömaksun määrää liikenne – ja viestintä-viraston edistyksestä Rajavartiolaitos”

6 §, SV toteaa että laki on yksiselitteinen että ”Rajavartiolaitos voi pysäyttää aluksen 12 luvun 11 ja 12 §:ssa säädetyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi”. Laissa kirjoitetaan että ”pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä” ja että ”päätös aluksen pysäyttämisestä on voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien”. SV näkee laissa ongelmallisena sen että Rajavartiolaitokselle ei aseteta mitään aikarajoitusta, jonka sisällä Rajavartiolaitos tulisi suorittaa maksupäätöstä. Niin kauan kun

maksupäätöstä ei ole tehty, aluksella ei myöskään ole mahdollista suorittaa maksua ja/tai asettaa riittävän suuren rahavakuuden vaikka haluaisi ja olisi kykenevä. SV näkemyksen mukaan laki pitäisi edellyttää Raja-vartiolaistosta tekemään rikkipäästömaksupäätöstä mahdollisimman pian pysäyttämisen jälkeen ja ehdottomasti nopeammin kun 14 päivässä. SV näkemyksen mukaan rikkipäästömaksupäätöstä pitää pystyä tekemään muutamassa työpäivässä sisäviikonloput ja pyhät, muuten on riski että alus on pysäytettynä kohtuuttoman pitkän aikajakson.

Pahoittelemme mutta SV ei oikein ymmärrä miten ”yhtälö” toimii. MYSL 7 luku 12 § ”meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonta”, tämän pykälän mukaan liikenne – ja viestintävirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevia vaatimusten noudattamista. Siis polttoaineiden valvonta ei kuulu Rajavartiolaistokselle, vain rikkipäästömaksun määrääminen ja tämän osoittaminen rikkomusta syyllistyneelle taholle. Rajavartiolaistoksella voi tehdä pysäyttämispäätöstä, ennen maksupäätöksen tekemistä sekä maksupäätöksen ja rikkipäästömaksun määrän vahvistamista. Rikkipäästömaksun laskemiseksi tarvitaan kuitenkin tietoa aluksen polttoaineesta ja tämän rikkipitoisuudesta josta vastaa liikenne – ja viestintävirasto.

On täysin ymmärrettävää että ennen kun liikenne ja viestintävirasto edustaja on alukselta, jota vielä tässä vaiheessa mahdollisesti epäillään rikkoneen lakia, on saanut edustavansa polttoainenäytteen analysoitua ja tulokset polttoaineen rikkipitoisuudesta varmistettua akreditoitun tahon toimesta tähän saattaa kulua hetki. Ellei polttoainenäytteiden analysoiminen ja tuloksien saaminen pystytä tekemään alle 24 h hetkestä milloin näyte on otettu. Alus, joka on tässä vaiheessa vielä epäilty ja mahdollisesti saattanut rikkoa lakia on todennäköisesti lähtenyt satamasta. Rikkipäästömaksun toimittaminen sellaiselle alukselle jälkikäteen voi olla hankalaa eikä vaivan arvoista jos rikkomus on pieni. SV ei myöskään näe hyvänä että viranomaiset tällaisissa asioissa jakavat vastuuta päätöksistä toisilleen, vaan on parempi että lain toimivalta kaikessa ”kauneudessa” pysyy yhdellä viranomaisella, joka voi itse kehittää tarvittavia operatiivisia toimintaohjeita tarpeisiinsa. Pienistä rikkipitoisuus rajojen ylittämisestä edustavista polttoainenäytteistä viranomaisella pitäisi olla mahdollisuus jättää syyttämättä tai luopua rikkipäästömaksun määräämisestä, tämä myös helpottaa kaikkien arkea ja vähentää hallinnollista työtä.

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva sääntely

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevasta sääntelystä.

13 luku Erinäiset säännökset

1 § - 1 §, SV ei lausuttavaa

3 § SV pitää lisäykset kohtaan ”Rangaistussäännökset” varsinkin ”liittyen 9 luvun 1-4§:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta ja 7 luvun 11a §:ssa tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää tai polttoainenäytteet, jota ei ole otettu siten, kuin pykälässä säädetään” hyvänä. Mutta SV näkemys

että olisi kaikille osapuolille oikeudenmukaista mikäli edellä mainituista ”järjestämisvelvollisuuden jättämisestä” ja ”tahallaan tai huolimattomuudesta johtuvaa” liitettäisiin ”rangaistusmaksu” joka on kirjattu lakiin. SV ei esitä rangaistusmaksulle määrää mutta painottaa että tämä voi jollakin tavalla olla suhteutettuna aluksien ”rikkipäästömaksuun” ja suhteutettu aluksille mahdollisesti syntyneistä suorista ja epäsuorista vahingoista ja missä voidaan todistaa että polttoainetoimittaja on syyllistynyt rikkomukseen esimerkiksi johtuen polttoaineesta joka ei vastaa luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää, on syntynyt vahinkoa alukselle ja/tai tämän kuljettamalle rahdille.

Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntelystä.

2 luku määräys haitallisten ja vaarallisten lastien siirtäminen sekä polttoaineen toimit-taminen aluksesta toiseen

1 § - 10 § , SV ei kommentoitavaa

2 a luku määräys haitallisten ja vaarallisten lastien siirtäminen sekä polttoaineen toimit-taminen aluksesta toiseen

2 §: Yleisenä kommenttina haluamme sanoa että huomioiden Suomen pitkää rannikkolin-jaa ja laajaa merenkulun satamaverkostoa (n 50 kpl), SV painottaa että on tärkeitä että liikenne ja viestintävirasto nimeää riittävän määrä alueita idässä sekä pohjoisessa ja tä-män välistä missä alukset voi suorittaa bunkraus siirtoja ja/tai lastinsiirtoja turvallisesti ilman että alus joutuu tekemään merkittäviä poikkeuksia suunnitellusta ja laaditusta reittisuunnitelmasta

6 §: pykälässä ”vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista” on kirjat-tu että aluksen liikkeenharjoittaja tai omistaja vastaa Rajavartiolaitokselle ja alueen pelas-tustoimen pelastusviranomaiselle siirron tai toimituksen yhteydessä suoritettavista varaus-toimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista. Tätä kohtaa SV haluaisi kommentoida seu-raavalla tavalla:

MYSL 1 luvun 3 § ensimmäisessä momentissa sanotaan että ”Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovelletaan myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella”. SV mielestä ei ole perusteltua pyytää Suomalaisen aluksen liikkeenharjoittajaa tai omistajaa osallis-tumaan varaustoimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista kotimaassa, jos lastien STS siir-rot tai laivan bunkraukset tehdään Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella esim. Tanskan salmessa. Tässä tapauksessa varautumistoimeenpiteistä aiheutuvat kus-tannukset Suomalainen alus tulisi suorittaa lähimmälle rantavaltiolle, ei Suomeen.

Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne painolastivesisääntelyn soveltumisesta jäänmurtajiin.

Alusturvallisuuslakiin ehdotettavat muutokset

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne alusturvallisuuslakiin ehdotetuista muutoksista.

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Pykäliin 2 ja 17 esitetään lisäyksiä ja muutoksia, jotka päivittävät kansallisen lainsäädännön määritelmät ja viitaukset vastaamaan EU säädöksiä. SV pitää säädösten yhdenmu-kaistamista tarpeellisena toimenpiteenä.

SV:llä ei ole lausuttavaa vakavuusdirektiivistä tulevien säännöksiin, joista on pakottavaa säätää kansallisesti (luku 5a).

Edellä mainitun 5a luvussa olevan pykälän 34 b 1 ja 2 momenttien osalta SV haluaa kiinnittää huomiota siihen, että todistuskirjojen aluesidonnaisuuden takia syntyy varustamoille hallinnollinen lisäkustannus aluksen siirtyessä operoimaan kausiluonteisesti tai pysyvämmiin merialueelle, jolla korkeampi merkitsevä aallonkorkeusarvo. Hallinnollisten kustannusten hillitsemiseksi todistuskirjan hinnasta määrättäessä tulisi pyrkiä aitoon kustannusvastaavuuteen.

Alusrekisterilakiin ehdotettavat muutokset

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne alusrekisterilakiin ehdotetuista muutoksista.

Laki alusrekisterilain muuttamisesta

SV kannattaa esitettyä muutosta, joka mahdollistaisi sen, että alus rekisteröinnin hakija voisi toimittaa normaaliolojen häiriötilanteessa tai muissa yhteiskunnan poikkeuksellisisa tilanteissa oman saantonsa laillisuuden todistavan asiakirjan jäljennöksenä ja sähköisessä muodossa. Tämä muutos turvaisi omalta osaltaan merenkulun häiriöttömän jatku-misen poikkeuksellisisa aikoina ja sähköinen asiointi vähentäisi hallinnollista taakkaa.

Turvatoimilakiin ehdotettavat muutokset

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne turvatoimilakiin ehdotetuista muutoksista.

Laki eräiden alusten ja niiden palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta

SV kannattaa esitettyä muutosta, jonka mukaisesti nykyisin voimassa olevasta väliaikaisesta lain kirjauksesta tulisi pysyvä ja näin ollen Liikenne- ja viestintävirastolla olisi jatkosakin mahdollisuus delegoida aluksen turvatarkastuksien tekeminen hyväksymälleen luokituskilvoille.

Koronapandemia on osoittanut, että tämänkaltaiselle valtuutukselle on tarvetta.

Varustamoelinkeino on toivonut tämänkaltaista säädöstä aiemminkin, sillä se tuo tarvittavaa joustavuutta myös normaalioloihin.

Laivavarustelakiin ehdotettavat muutokset

Tähän voitte kirjoittaa lausuntonne laivavarustelakiin ehdotetuista muutoksista.

Laki laivavarustelain muuttamisesta

Lakiin esitetään muutosta, joka selkeyttää lain soveltamisalaa (mihin varusteisiin sovelletaan). Lisäksi esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle laajempia mahdollisuuksia ruori-merkinnöillä varustamattomien laivavarusteiden hyväksyttävyyden arviointiin. SV kannattaa esitettyjä muutoksia.

Björkendahl Mats
Suomen Varustamot ry