HE 122/2015 vp
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lolan Eriksson

Hallitusneuvos

040 744 8118

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Laivojen painolastivesien riskit

- Painolastivettä käytetään laivoissa niiden kulun vakavoittamiseksi.
- Lisääntynyt liikenne, laivakoon kasvu ja nopeammat laivat lisäävät riskiä haitallisten vieraslajien siirtymisestä, joka voi aiheuttaa merkittävää vahinkoa meriympäristölle, ihmisten terveydelle ja elinkeinotoiminnalle.
- Invaasioiden todennäköisyyden odotetaan tulevaisuudessa kasvavan entisestään myös Itämerellä johtuen mm. ilmaston lämpenemisestä ja Venäjän öljyviennistä, joka tuo Itämerelle suuria öljytankkereita täynnä painolastivettä maailmalta.
- Venäjän jokia pitkin kulkeva liikenne Mustalta mereltä ja Kaspianmereltä voi myös aiheuttaa riskiä lajien leviämisestä Itämerelle.

Yleissopimuksen voimaatulo

- IMO:n 10.2.2016 antaman ilmoituksen mukaan 47 valtiota on ratifioinut yleissopimuksen ja näiden valtioiden tonniston yhteenlaskettu prosenttiosuus maailman tonnistosta on 34,35 %. Voimaantuloedellytyksestä puuttuu näin ollen 0,65 %.
- Pohjois-Euroopan maista Ruotsi, Saksa, Tanska, Norja, Hollanti ja Venäjä ovat ratifioineet.
- Suomen tonniston osuus on viime vuonna ollut 0,15%.
- Belgia on lähellä ratifiointia. Tonnisto on noin 0,44 %.
- Suomen ja Belgian ratifioinnit eivät vielä riitä voimaantuloedellytysten täyttymiseen (0,59 %).
- Viro ja Puola arvioivat ratifioivansa vuoden 2016 aikana.
- Tässä vaiheessa ei ole varmaa tietoa siitä, mitkä muut maat ovat lähellä ratifiointia. Merenkulkupiireissä on esitetty arvio, että 35 %:n raja voisi täyttyä keväällä 2016. Yleissopimus tulisi voimaan 12 kk tämän jälkeen.

Yleissopimuksen keskeinen sisältö

- Koskee kaikkia laivoja kansainvälisessä liikenteessä,
  - eroja ei tehdä eri alueiden välillä
  - aluksen lipulla ei ole merkitystä
  - valtamerilaivojen tulee myös käsitellä painolastivedet
    - painolastiveden vaihto vain siirtymäkauden ratkaisu, enintään 5 vuotta sopimuksen voimaantulosta
- Painolastivesiä tulee käsitellä määräysten mukaisesti ennen päästämistä veteen (mm. käsittelylaitteistot)
- Soveltamisen ulkopuolelle jäävät:
  - alukset, jotka eivät ole suunniteltu tai rakennettu käyttämään painolastivettä
  - kotimaanliikenteen alukset
  - sota-alukset, hallinnon ei-kaupallisessa käytössä olevat alukset
  - pysyvää painolastia sinetöidyissä tankeissa käyttävät alukset

IMO:n päätöslauselma käsittelylaitteiston asentamisesta (A.1088(28)2013)

- Sidotaan viiden vuoden välein alukselle tehtävään uusinta-katsastukseen, jolloin alus telakoidaan (sidottu MARPOL-yleissopimuksen öljytodistuskirjaan)
- Laskenta alkaa yleissopimuksen voimaantulon jälkeen
- Jos yleissopimus tulee voimaan 2017:

IOPP –todistuskirjan viimeinen voimassaolopäivä	**Käsittelylaitteisto asennettava viimeistään**
2017	2017 tai 2022
2018	2018
2019	2019
2020	2020

Käsittelylaitteistojen toimivuus

- Käsittelylaitteistojen tyyppihyväksyntäohjeistuksen (G8) muutostyö vireillä IMO:ssa; Suomi aktiivisesti mukana.
- IMO yhteinen tahtotila (IMO/MEPC 253(67)):
  - ensimmäisen sukupolven käsittelylaitteistoja asentaneita varustajia ei tulisi rangaista; edellytyksenä on, että on toimittu ohjeiden mukaisesti
  - satamavaltiotarkastuksen tulisi pidättäytyä sanktioiden asettamisesta.
- Alkuperäisen IMO:n ohjeistuksen mukaan laitteisiin tulee merkitä niiden mahdolliset rajoitukset.
- Yleissopimus ei vielä voimassa, joten käsittelylaitteistojen suorituskyvystä on käytännössä hyvin vähän tietoa näytteiden oton perusteella.

Haasteita ensimmäisen sukupolven laitteissa

- Laitteissa todettuja ongelmia: veden lämpötila, suolapitoisuus, sameus, käsittelyaika, hapen poisto.
- IMOssa vireillä olevan tyyppihyväksyntäohjeistuksen kehittäminen sai alkunsa suurten lippuvaltioiden huolesta siitä, miten valtamerialuksille asennettavat laitteistot kykenevät käsittelemään painolastivettä hyvin erilaisissa olosuhteissa ympäri maailmaa.
- Alhainen suolapitoisuus ja sameus ovat yleisiä tekijöitä eri puolilla maailmaa, erityisesti satamissa, jotka sijaitsevat jokisuistoissa.
- Itämeren haasteina lähinnä kylmyys talvella, joka saattaa vaikuttaa esim. aktiivisia ainesosia käyttäviin laitteistoihin. Myös lyhyet merimatkat asettavat rajoituksia tiettyjen käsittelylaitteistojen käyttämiselle.
- Laitevalmistajilta saatujen tietojen mukaan laitteita on myös onnistuneesti testattu Itämerellä.

”Saman riskin alue”

- Yleissopimuksen mukaan **sopimusvaltion viranomainen** voi tiettyjen edellytysten perusteella myöntää aluksille vapautuksia sopimuksen määräyksistä (Sääntö A-4).
- IMOssa käsitellään parhaillaan kysymystä ”saman riskin alueesta” tavoitteena saavuttaa yhteisymmärrys yleissopimuksen tulkinnasta tältä osin.
- Yhtenäinen tulkinta voisi helpottaa vapautushakemusten käsittelyä.
- ”Saman riskin alue” voisi esim. olla lyhyen merimatkan kansainvälinen liikenne, kuten Tallinnan ja Helsingin välillä tai Tanskan salmissa Ruotsin ja Tanskan välillä.
- HELCOM-OSPAR riskinarviointityökalu on suuntaa-antava. Työkalu ottaa huomioon vain lajien esiintymisen ja suolapitoisuuden. Harkintavalta on vapautuksen myöntävällä viranomaisella, joka ottaa myös muita tekijöitä huomioon.

Yleissopimuksen voimaantulon vaikutuksia (1)

- Haitallisten vieraslajien leviämisen ennalta ehkäisy on huomattavasti taloudellisempaa kuin niiden torjunta. Suuri merkitys myös Itämerellä.
- Yleissopimuksen kansainvälinen voimaantulo vaikuttaa ulkomaanliikennettä harjoittaviin suomalaisiin varustamoihin ja Suomen ulkomaaliikenteen rahtikustannuksiin riippumatta siitä, onko Suomi yleissopimuksen osapuoli tai ei.
- Suomalaisiin ulkomaanliikenteen aluksiin on pääsääntöisesti asennettava käsittelylaitteet, koska suurin osa liikenteestä suuntautuu sopimusvaltioihin.
- IMOssa hyväksytty asennusaikataulu mahdollistaa viiden vuoden siirtymän yleissopimuksen voimaantulosta lukien, jopa vuoteen 2022, jos sopimus tulee voimaan 2017.

Yleissopimuksen voimaantulon vaikutuksia (2)

- On arvioitu että suomalaisten varustamojen kustannus olisi viiden vuoden aikajaksolla yhteensä 58 – 64 miljoonaa euroa.
- Suomalaisten ja ulkomaisten Suomen ulkomaanliikennettä hoitavien alusten osalta laitteiston hankintahinta olisi arvion mukaan yhteensä 150 milj. euroa viiden vuoden aikana.
- On aikaisemmin arvioitu, että investointikustannus ja käyttö olisi viiden vuoden aikana sopimuksen voimaantulosta Suomeen suuntautuvan liikenteen osalta 25 milj. euroa/vuosi, jonka jälkeen se laskee huomattavasti (Selvitys merenkulun ympäristösääntelyn kustannuksista; Trafin julkaisu 24/2013).
- Ulkomaanliikenteen alukset käyvät myös muissa maissa, joten kustannus ei tule kokonaisuudessaan Suomen kannettavaksi, vaan se jakautuu rahtihintojen yleisen nousun myötä kaikkien maksettavaksi.
- Rahtitason yleinen kehittyminen vaikuttaa mm. siihen, miten varustamot voivat siirtää käsittelylaitteistoista aiheutuvia kustannuksia merirahteihin.
- Sopimusvaltio voi myöntää vapautuksia käsittelylaitteita koskevista vaatimuksista.
- Sopimuksella on myönteisiä vaikutuksia meriteknologiateollisuudelle.

Yleissopimuksen muutokset

- Yleissopimuksen voimaatulo on edellytyksenä muutosten tekemiselle sopimukseen.
- Yleissopimuksen mukaan sopimusvaltio voi ehdottaa muutoksia (19 artikla).
- Muutokset hyväksytään komiteassa läsnä olevien äänioikeutettujen sopimuspuolten kahden kolmasosan enemmistöllä.
- Muutosten voimaantuloa koskevat määräykset mahdollistavat uusien määräysten voimaantulon kohtalaisen nopeasti (artiklat, liitteet).