16.3.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijapyyntö koskien hallituksen esitystä eduskunnalle alusten painolastivesien käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, merenkulun ympäristönsuojelulain sekä alusturvallisuuslain muuttamisesta (HE 122/2015 vp)

Kuultava Lappeenrannan Laivat Oy, toimitusjohtaja Juha Willberg

Lausunnon antajasta

Lappeenrannan Laivat Oy on v. 1982 perustettu laivayhtiö, jonka kotipaikka on Lappeenranta ja joka kuuluu Lappeenrannan kaupunkikonserniin eli osakekanta on kokonaan Lappeenrannan kaupungin määräysvallassa. Yhtiö omistaa tällä hetkellä kolme alusta:

- M/S Carelia (OIVJ), joka liikennöi Saimaan kanavan kautta Lappeenrannasta Viipuriin (liikennealue I), liikennöintiaika yleensä toukokuun puoliväli- syyskuun alku, matkustajamäärä nyt n. 20 000 matkustajaa/kausi. Matkustajapaikkoja 200. Alus on rakennettu Saksasta v. 1969 ja ostettu Lappeenrantaan v. 1986.
- M/S Camilla (OJCO), joka liikennöi avoveden aikana Lappeenrannasta Saimaalle ja Saimaan kanavaan Suomen puolella. Matkustajamäärä v. 20 000/v. Matkustajapaikkoja 300. Alus on rakennettu Ranskassa v. 1987 ja ostettu Lappeenrantaan v. 1990.
- S/S Suvi-Saimaa, kaksikantinen perinteinen Saimaan höyrylaiva, joka toimii nyt ravintolalaivana Lappeenrannan matkustajasatamassa, rakennettu v.1907 Varkaudessa. Alus on entisöity ulkoisesti, mm. perinteinen ootrauskäsittely seinissä.

VT Juha Willberg, Lappeenrannan Laivat Oy:n toimitusjohtaja vuodesta 1984 lukien oman viran ohella, päävirka kaupunginsihteeri. Olen toiminut myös 15 vuotta Lappeenrannan satamajohtajana, kaksi kautta Saimaan satamien neuvottelukunnan puheenjohtajana ja varapuheenjohtajana, useita vuosia European Federation Of Inland Ports (EFIP)- yhteisössä hallituksen jäsenenä ja varajäsenenä Saimaan edustajana sekä Suomen Satamaliitto ry:n hallituksen jäsenenä 4 vuotta.

Lausunto Lappeenrannan Laivat Oy:n osalta yleissopimus koskisi M/S Careliaa. Matkustaja-aluksena siinä ei käytetä painolastivesiä. Aluksen vesitankki täytetään Lappeenrannan matkustajasatamassa suoraan vesijohtoverkostosta puhtaalla juomavedellä. Aluksessa käytettävät taikka myytävät elintarvikkeet hankitaan paikalliselta huolintaliikkeeltä ja lastataan alukseen Lappeenrannan matkustajasatamassa. Aluksen wc- ym. jätevedet johdetaan aluksen omaan jätevesitankkiin, joka tyhjennetään vain ja ainoastaan Lappeenrannan matkustajasatamassa kaupungin viemäriverkostoon. Kaikki matkan aikana syntyvät jätteet toimitetaan lajitteluun Lappeenrannan matkustajasatamassa ympäristölupaehtojen mukaisesti. Viipurista ei siis oteta alukseen vettä, elintarvikkeita, polttoainetta taikka muutakaan aineistoa eikä sinne jätetä mitään aineita.

Postiosoite	Katuosoite	Puhelin	Y-tunnus	Kaupparek.nro
PL 11 53101 LAPPEENRANTA	Villimiehenkatu 1 53100 LAPPEENRANTA	(05) 6161	0161909-1	211.370

Yhteenvetona totean, että esitys ei vaikuta mitään Lappeenrannan Laivat Oy:n toimintaan taikka yhtiön aluskalustoon.

Lappeenrannan kaupungin ja Saimaan satamien ja laivaliikenteen osalta esitän lisäksi seuraavaa, joka toivottavasti voidaan ottaa myös huomioon, vaikka meiltä ei sen osalta lausuntoa ole pyydettykään.

Asiaa on valmisteltu useiden vuosien ajan ja aiemmin esityksestä on kuultu erikseen Saimaan alueen toimijoita vuonna 2012. Saimaan alueen toimijoiden mukaan painolastiveden käsittelylaitteistojen asentaminen aluksille merkitsisi niiden toiminnan laajuuteen ja kaluston ikään nähden erittäin merkittäviä investointeja. Hallituksen esityksen valmistelun aikana selvitettiin tämän vuoksi mahdollisuutta ja tarvetta tehdä yleissopimukseen varauma, jonka mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi Suomen kotimaan liikenteeseen. Varaumassa kotimaan liikenteellä olisi tarkoitettu liikennettä suomalaisten satamien välillä sekä liikennettä suomalaisista satamista Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihrevojn ja Viipurin välillä.

Varauman tekemistä harkittiin, koska painolastivesiyleissopimusta sovellettaisiin periaatteessa sellaisiin aluksiin, jotka sinällään ovat kotimaan liikenteessä, mutta jotka matkallaan kahden suomalaisen sataman välillä vierailevat myös toisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä. Varaumaa ei kuitenkaan tehty, mikä poisjättö nykyisen vähäisen suomalaisen kaluston perusteella oli lyhytnäköinen ratkaisu. Tarkastelun lähtökohtana olisi pitänyt käyttää Saimaalla liikennöivää aluskantaa, ei suomalaisessa rekisterissä olevaa aluskantaa. Kyse on alusten lastikapasiteetin optimoinnista ja alusten käyttökustannuksista suhteessa lastikapasiteettiin. Koska varaumaa ei tehty, yleissopimuksen vaatimusten täyttämiseksi kaikkiin ammatti-liikenteessä oleviin aluksiin tulee siis pääsääntöisesti asentaa painolastiveden käsittelylaitteisto.

Huolenaihe vakavasta vieraslajien leviämisen riskistä Suomenlahdelta Saimaan kanavan kautta Saimaalle tapahtuvassa liikenteessä on ymmärrettävä. Suomenlahdelle voisi Venäjän sisävesiliikenteen kautta tai itsestäänkin kulkeutua makeassa vedessä selviäviä lajeja jopa Kaspianmereltä asti. Tällaiset lajit voisivat kulkeutua alusten painolastivesien mukana Saimaalle ja asettua pysyväksi osaksi Saimaan vesistön ekosysteemiä. Kuitenkin talviaikainen kylmyys ja jääkansi voi aiheuttaa sen, että vieraslajit eivät selviydy talvesta. Nykymuotoinen Saimaan kanava on toiminut vuodesta 1968 eikä painolastivesiä ole käsitelty tähän mennessä. Onko näiden n. 50 vuoden aikana tullut Saimaalle haitallisia vieraslajeja? Ovatko haitat laiva-liikenteelle oletettua vaaraa suuremmat?

Jos aluksen puhdistuslaitteet eivät toimi, joudutaan satamassa pumppaamaan merivesi pois ja säiliöt pestään sedimenteistä, jolloin vieraseliöt pääsevät satamassa veteen. Järjestelmästä ei siis tule aukotonta.

Yleissopimuksen vaatimuksista voisi poiketa muun muassa painolastiveden jättämisellä satamaan. Painolastivesien jättäminen satamaan tarkoittaisi sitä, että satamassa pitää olla käsittelylaitteet taikka painolastivesi johdetaan viemäriverkostoon. Lappeenrannan Energiaverkot Oy, ent. Lappeenrannan Vesi Oy, on ilmoittanut, että viemäriverkostoon ei voida ottaa vastaan suolaisia painolastivesiä, koska se ylittää selvästi asetetut raja-arvot ja aiheuttaa korroosiota. Putkiston koko ja pumppaukseen menevä aika ovat esteenä (max virtaama 50 l eli 180 m^3/h). Pumppausmatkat ovat pitkiä ja suuri määrä painolastivettä (Saimax-laivasta ehkä n. 1 000 m^3) laimentaa prosessia eli heikentää puhdistamon toimintaa. Lappeenrannan Mustolan satama tai muukaan kunnallinen satama Saimaalla ei siis pysty ottamaan vastaan painolastivesiä tai sedimenttiä.

Aluksen olisi painolastivesiyleissopimuksen A-4 säännön mukaisesti mahdollista saada määräaikainen vapautus painolastiveden vaihto- ja käsittelyvaatimuksesta, jos riski lajien leviämiselle painolastiveden mukana aluksen reitillä on alhainen. Esityksen mukaan hakemuksen liitteenä tulisi toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle aluksen reittiä koskeva riskiarviointi- yms. selvitykset. Vapautusprosessi ja vaadittavat selvitykset ovat mittavat. Vapautuksen hakeminen on varmasti hankala ja suuritöinen toimenpide.

Painolastivesien käsittelylaitteistot tulevat ulkomaisiin aluksiin aikaa myöten. Investoinnin ja käsittelykustannusten lisäksi aluksille koituu hallinnollisia kustannuksia todistuskirjojen ja painolastivesisuunnitelmien hyväksynnöistä sekä painolastivesipäiväkirjan pitämisestä. Painolastivesiyleissopimuksen voimaantulo aiheuttaa siis selkeästi merenkulkuelinkeinolle kustannuksia. Konkreettisena uhkana Saimaan alueella nähdään Saimaa-kokoluokan alusten määrän väheneminen kansainvälisessä liikenteessä ja sitä kautta Saimaan liikenteen edellytysten heikentyminen.

Yhteenveto:

- **Onko vieraslajien leviäminen Saimaalla todellinen, tutkimustietoon perustuva uhka, vrt. tähänastinen 50 v. toiminta ilman ao. vesien käsittelyä?**
- **Satamia ei tule velvoittaa ottamaan vastaan painolastivesiä.**
- **Yleissopimus aiheuttaa Saimaan liikenteen aluskannan kokoon nähden merkittäviä kustannuksia, mikä heikentää liikenne-edellytyksiä jatkossa**
- **Saimaan osalta lähialueliikenteessä olevat alukset tulevat hakemaan vapautusta koska uhka on vähäinen, mutta myös sen vuoksi, että vanhaan kalustoon investoiminen on kallista ja voi viedä loputkin kannattavuudesta.**
- **Jos aluksilla on joka tapauksessa vapautukset, onko tässä sopimuksessa enää mitään tarkoitusta tai tarvetta?**

Lappeenrannassa maaliskuun 16. päivänä 2016

LAPPEENRANNAN LAIVAT OY

Juha Willberg
toimitusjohtaja
Villimiehenkatu 1
53100 Lappeenranta