Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO 20.09.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

ASIA: U33/2023 direktiivin 2005/35/EY ns alusjäterikosdirektiivin muuttamisesta

Suomen varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan.

Yleisesti, komission meriliikennepaketti on tervetullut esitys. EU:lla tulee olla tarvittavat välineet, jolla voidaan edistää puhdasta ja modernia merenkulkua, suojella meriympäristöä ja siihen liittyy myös aluksista aiheutuvien päästöjen ehkäisemistä koskevien EU:n sääntöjen nykyaikaistamista.

Eurooppalaisten varustamoiden kattojärjestö (”ECSA”) johon SV kuuluu, tukee alusjäterikosdirektiivin tavoitteita **sisällyttämällä IMO:ssa hyväksytyn** aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn **Marpol yleissopimuksen standardeja ja sen täytäntöönpanoa EU jäsenvaltioissa**, suojellakseen meriympäristöä ja varmistaakseen, että laittomista päästöistä määrätään varoittavia, tehokkaita ja oikeasuhteisia seuraamuksia.

Varustamoelinkeino on kuitenkin tunnistanut muutama asiakohta, jotka kaipaavat tarkennusta, että komission alusjäterikosdirektiivin muutosesitys olisi täytäntöönpanovalmis.

Ensimmäinen kohta: komission muutosesityksessä, kohdassa **Artikla 2** ”**määritelmät**” ja ***’pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämillä’***, komissio on lisännyt tekstiä itse määritelmään joka, **muutoksen jälkeen ei ole yhdenmukainen Marpol yleissopimuksessa kirjatun määritelmän kanssa**. Marpol yleissopimuksessa ’pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät’ on määritelty IMO:n MEPC.340(77) päätöslauselmassa seuraavasti: ’*pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämillä’ mitä tahansa ainetta, joka on poistettu pesuvedestä tai tyhjennysvedestä käsittelyjärjestelmällä, tai poistovettä, joka ei täytä päästön määritelmää*’. Päätöslauselman kohta 10.5 edellyttää myös että pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät tulisi jättää satamien asianmukaisiin vastaanottolaitoksiin, jäämiä ei saa purkaa mereen tai polttaa laivassa. Myös pakokaasu puhdistusjärjestelmien pesuvesien päästökriteerit on määritelty MEPC.340(77) päätöslauselmassa. **Alusjäterikosdirektiivi muutosesityksessä komissio on kuitenkin lisännyt määritelmän tekstiin, ’***taikka muita pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämiä, jotka on tyhjennetty yli laidan sellaisen Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 4 säännössä määritellyn päästönvähentämis-menetelmän seurauksena, jota käytetään vaihtoehtoisena päästönvähentämismenetelmänä Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14 säännössä vahvistetuille normeille, ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet*’. **Tekstilisäys** ’*taikka muita pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämiä, jotka on tyhjennetty yli laidan*’ **on hämmentävä.** Käsittääksemme Marpol päätöslauselmassa kirjattu määritelmä ”*pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämillä*” tarkoitetaan suljetussa kierrossa käytetyn pesuveden käsittelyjärjestelmän tuottamia jäämiä tai avoimessa kierrossa tuotettua pesuvettä, jos tämä ei täytä pesuvedelle asetettuja kriteereitä.

Alusjäterikosdirektiivin muutosesityksessä oleva määritelmää on mahdollista tulkita väärin, siten että tämä kieltää kaikkien pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien purkua mereen tai siten että alusjäterikosdirektiivi asettaa lisäsääntelyä rikkipesureiden purkuvesille, jotka johdetaan mereen, tämä huolestuttaa laivayhtiöitä. Käsityksemme mukaan **tämä tulkinta ei vastaa alusjäterikosdirektiivin tavoitetta**, **kieltää laittomia päästöjä mereen, eli sellaisia pesuvesiä jotka eivät täytä IMO ohjeen päästökriteereitä, vaihtoehtoisista päästövähennysjärjestelmistä.** Komission tekstilisäys saattaa johtaa oikeudellisesti epävarmoihin tilanteisiin, mikäli jäsenmaissa tulkitaan direktiiviä väärin. Voimassa olevan EU

Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO 20.09.2023

2016/802 ”rikkidirektiivin” mukaan pakokaasujen puhdistusjärjestelmät ovat hyväksyttyjä vaihtoehtoisia päästövähennysmenetelmiä, joiden pesuvesien purku mereen on laillista, edellyttäen, että pesuvedet täyttävät Marpol liite VI:ssa sovitut päästökriteerit.

Varmistaakseen harmonisoituja käytäntöjä kaikkialla unionissa, varustamoelinkeino esittää, että määritelmä *'pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämillä'* alusjäterikosdirektiivissä, yhdenmukaistaan Marpol määritelmän kanssa.

Toinen kohta, varustamoelinkeino pitää tärkeänä, että alusjäterikosdirektiivin **artikla 4** *'Säännösten rikkomiset'* kohdassa ”f” viitataan Marpol yleissopimuksen liite VI määräyksiin. **Esitämme**, että kohtaan ”f” **lisättäisiin viittaus sääntöön 4 Marpol liitteessä VI** (”*vaihtoehtoiset päästövähennysmenetelmät*”) **sekä asiankuuluviin IMO ohjesääntöihin mukaan lukien IMO päätöslauselma MEPC.340(77) jossa määritellään ns ”rikkipesureiden” päästökriteerit**. Tekstilisäyksellä varmistetaan, että kansanvälisesti sovitut määräykset ja standardit noudatetaan kaikkialla samalla tavalla ja varmistetaan että rikki direktiivissä hyväksytyt vaihtoehtoiset päästövähennysmenetelmät kuten pakokaasupesurijärjestelmien käyttö on sallittua myös jatkossa.

Ilman mainittuja tarkennuksia komission alusjäterikosdirektiivi muutosesitykseen, jää pieni juridinen epävarmuus laivayhtiöille oikeudesta käyttää pakokaasu puhdistusjärjestelmiä vaihtoehtoisena päästövähennysmenetelmänä myös tulevaisuudessa. Yrityksille ja laivayhtiöille on erittäin tärkeää, että lainsäädäntö on linjakasta ja ennakoitavissa.

Kolmas kohta: alusjäterikosdirektiivin rikkomuksista, artikla 10 c kohta 'tietojen julkistaminen' sekä II liitteen mukaisia tietoja. Direktiivissä on sovittu, että jäsenvaltioiden todentamista ja vahvistamista pilaantumistapahtumista, julkaistaan aina alustunniste tietoja unionin laajuisessa yleiskatsauksessa, riippumatta syyllisestä (laivayhtiö, aluksen päällikkö tai laivaväelle kuuluva jäsen). Varustamoelinkeinon näkemys on että alustunnistetietoja ei tulisi saattaa julkiseksi, mikäli jäsenvaltion tarkastus ja tutkinta osoittaa laivayhtiön olevan syytön ympäristön pilaantumiseen. Alustunniste tietojen julkistaminen tilanteissa missä laivayhtiö on syytön alusjäterikosdirektiivin rikkomuksiin, aiheuttaa aina laivayhtiölle huonon julkisuuskuvan. Laivayhtiölle kohdistunut negatiivinen julkisuus ja tästä aiheutuvat taloudelliset haittavaikutukset olisivat käytännössä aina alusjäterikosdirektiivin seuraamusmaksua suuremmat. Oikeusperiaatteellisista syistä valitusprosessi tulisi saattaa loppuun ja laivayhtiöille tulisi antaa valitusmahdollisuus ennen aluksen tunnistetietojen julkistamista

Mats Björkendahl
Erityisasiantuntija
Suomen Varustamot ry