Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO 25.09.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 32/2023 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin (2009/21/EY) muuttamisesta ja satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin (2009/16/EY) muuttamisesta

Suomen varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan. SV suhtautuu myönteisesti komission ehdotuksiin satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY ja lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY muuttamisesta. Tuemme tarkistusta ja katsotaan että se on tarpeellinen askel eteenpäin.

SV tukee valtioneuvoston kantaa, vaikka varustamoelinkeino on tunnistanut muutaman asiakohdan, joka kaipaa tarkennusta.

Lippuvaltiodirektiivi

SV Kannattaa ehdotusta tarkastustietokannan käyttöönotosta siltä osin kuin sillä edistetään tietojen jakamista asianomaisten viranomaisten, komission ja EMSAn välillä. Vaikka tietojenvaihtoa tuetaan täytäntöönpanon ja noudattamisen valvonnan helpottamiseksi, aluskohtaisten tietojen ja raporttien käyttöoikeus olisi myönnettävä ainoastaan asianomaisille viranomaisille.

Satamavaltiodirektiivi

SV kannattaa direktiivin tavoitteita joustavoittaa suorittamatta jääneiden tarkastusten osalta jäsenvaltioiden tarkastusvelvoitetta sekä ottaa huomioon ylivoimaiset esteet (force majeure) jatkossa.
Esitämme kuitenkin, että lainsäätäjä määrittelee tarkasti, milloin satamavaltioiden valvontaviranomaiset voivat vedota ylivoimaiseen esteeseen. Jos tarkastusta ei voida tehdä ylivoimaisen esteen vuoksi, siitä olisi myös ilmoitettava EMSAlle tasapuolisten toimintaedellytysten säilymisen varmistamiseksi.

SV suhtautuu myönteisesti sähköisten todistuskirjojen käytön lisääntymiseen. Päätös sähköisten todistuskirjojen käytöstä kuuluu kuitenkin lippuvaltiolle eikä alusten omistajille. Alus, jolla on tavanomaiset todistuskirjat, täyttää velvoitteensa, minkä vuoksi sille ei pitäisi tehdä tehostettuja tarkastuksia. Riskiprofiilin sijasta sopivampi väline kannustamaan lippuvaltion hallintoa käyttämään sähköisiä todistuksia olisi lippuvaltiodirektiivin 2009/21/EY muuttamisessa.

SV tukee komission ehdotusta ympäristöparametrien sisällyttämisestä alusten riskiprofiiliin satamavaltioiden suorittamaa valvontaa varten edellyttäen, että niitä voidaan valvoa tehokkaasti ja että niillä edistetään tasapuolisten toimintaedellytysten luomista kaikille aluksille. Olisi luotava yhteys kaikkiin uusiin kansainvälisen ja EU:n tason ympäristösäännöksiin, erityisesti 55-valmiuspakettiin.

SV pitää lähtökohtaisesti ympäristöasioiden huomioimista tärkeänä. Satamavaltioiden suorittaman valvonnan ensisijaisena tavoitteena olisi edelleen oltava alikuntoisten alusten tunnistaminen yhdenmukaistetun järjestelmän avulla. SV katsoo erityisesti, että aluksen hiili-intensiteetti-indikaattoria (CII) ei pitäisi käyttää, koska se ei ole riittävä ympäristöparametri. CII ei ole parametri, joka koskee aluksen teknistä tai toiminnallista kuntoa. CII on mitta siitä, kuinka tehokkaasti alus kuljettaa rahtia, laskettuna grammoina CO2-päästöjä lastin kantokykyä ja meripeninkulmaa kohti. Esimerkiksi kahdella identtisellä

sisaraluksella, joilla on samat tekniset ominaisuudet ja toimintaolosuhteet ja jotka toimivat eri kauppa-alueilla, tulee mitä todennäköisemmin olemaan erilaiset CII-luokitukset erilaisten sääolosuhteiden, satamassa oleskelun, odotusaikojen jne. vuoksi. Lisäksi muistutamme, että CII-kelpuutus "D" tai "E" on täysin IMO:n sääntöjen mukainen, kunhan CII:n parantamiseksi toteutetaan vastaavat korjaavat toimenpiteet tietyn ajan kuluessa. Huomautamme myös, että CII-sääntöjä tarkistetaan IMO:n tasolla ja prosessi on määrä saada päätökseen 1. tammikuuta 2026 mennessä.

Carolus Ramsay
Merenkulun johtava asiantuntija
Suomen Varustamot ry