



Liikenne- ja viestintäministeriö

18.03.2016

Pohjoismaiden neuvosto
Elinkeinovaliokunta

Vastaus kirjalliseen kysymykseen E 2/2016

Islannin, Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan vastausluonnos *Lena Asplundin (M), Mikko Kärnän (kesk.) ja Ruth Mari Grungin (A)* kirjalliseen kysymykseen:

Ovatko Pohjoismaat tutkineet, voidaanko meridieselin ja tavallisen dieselin säännöt yhtenäistää leimahduspisteen osalta siten, etteivät meriliikenteen paloturvallisuusriskit nouse? Ovatko hallitukset ai-keissa tehdä tällaista ehdotusta tai tukea ehdotusta Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO)?

Islannin, Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan merenkuluviranomaiset ovat tarkastelleet Pohjoismaiden neuvoston laatimaa meridieselin leimahduspistettä koskevaa suositusta Pohjoismaiden hallituksille. Lisäksi he ovat tarkastelleet Pohjoismaiden neuvoston kolmen energiaryhmän jäsenen – Lena Asplund (Ruotsi, M), Mikko Kärnä (Suomi, kesk.) ja Ruth Mari Grung (Norja, A) – laatimaa kirjallista kysymystä samasta asiasta. Yhteenvedona voidaan todeta, että suosituksen voidaan katsoa toteutuneen. Koska Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) on vuodesta 2014 lähtien keskusteltu alhaisen leimahduspisteen omaavien polttoaineiden paloturvallisuudesta, ei Pohjoismaiden myöskään tarvitse tehdä asiasta uusia ehdotuksia IMOssa.

Taustaa

MARPOL-yleissopimuksen liite VI, jossa rajoitetaan laivoista aiheutuvia haitallisia päästöjä ilmakehään, sisältää aikataulun polttoöljyn rikkipäästöjen merkittäväälle alentamiselle. Vuonna 2015 rikkirajaa alennettiin 0,10 %:iin Itämeren ja Pohjanmeren päästöjen valvonta-alueilla sekä pohjois-amerikkalaisilla ja karibialaisilla tarkkailualueilla. Tarkoituksena on laskea polttoaineiden maailmanlaajuinen rikkipäästöraja 0,50 %:iin vuonna 2020 tai viimeistään vuonna 2025.

Näiden muutosten myötä suurin osa laivoista siirtyy lähitulevaisuudessa käyttämään voimanlähteenä tislepolttoaineita nykyään yleensä käytettävän raskaan polttoöljyn sijaan. Vielä parisen vuotta sitten tislepolttoaineiden ja raskaan polttoöljyn välillä oli merkittävä hintaero, jonka uskottiin markkina-reaktiona kasvavan huomattavasti tislepolttoaineiden kysynnän kasvaessa. Siinä tilanteessa oli hyvin toivottavaa maksimoida meripolttoaineiden saatavuus välttämällä tarpeettomia eroja meriteollisuuteen ja muuhun teollisuuteen käytettävien polttoöljyjen erittelyissä.

Muun muassa Lloyds' Register FOBAS (2012) on tutkinut, mitä ongelmia ja seuraamuksia voisi aiheutua siitä, että harmonisoitaisiin meriliikenteessä käytettävän kevyen polttoöljyn alhaisimman leimahduspisteen vaatimus ajoneuvodieselin alhaisimman leimahduspisteen vaatimuksen kanssa. Tutkimuksessa otettiin huomioon meriturvallisuus, seuraukset muulle merenkulun sääntelylle sekä muutoksen toteuttaminen käytännössä.

Leimahduspiste on yleisesti hyväksytty parametri, jonka perusteella luokitellaan polttoöljyyn ja vastaaviin tuotteisiin liittyvää välitöntä syttymisvaaraa. Analyysiin perustuva leimahduspiste edustaa kuitenkin sitä lämpötilaa, jossa muodostuu riittävä määrä syttyvää höyryä niissä olosuhteissa, jotka kyseisessä testissä vallitsevat. Näin ollen leimahduspistelämpötila ei edusta siirtymäkohtaa turvallisesta vaaralliseen. Todellisuudessa potentiaalisesti syttyvä höyrypitoisuus voisi muodostua tankkien ilmatilassa, jossa polttoöljyn lämpötila on määriteltyä leimahduspistettä alhaisempi.

Polttoaineita, joilla on alhainen leimahduspiste, ja niiden paloturvallisuutta koskevaa kysymystä on käsitelty Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) vuodesta 2014 (Kanada ja USA, MSC 94/18/5).

IMOssa valmistellaan asiakirjaa, jonka nimi on "Amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels". Sen odotetaan valmistuvan vuonna 2016 riippuen siitä, hyväksytäänkö IGF-koodi MSC 95 -kokouksessa. IMO:n alakomitea CCC on perustanut ryhmän, joka laatii muutokset IGF-koodiin ja suuntaviivat polttoaineille, joilla on alhainen leimahduspiste. Kaikki Pohjoismaat ovat osallistuneet aktiivisesti tämän ryhmän toimintaan.

Päätelmät

Ottaen huomioon IMOssa tehdyt tutkimukset polttoaineista, joilla on alhainen leimahduspiste, ja niiden paloturvallisuudesta, Islannin, Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan merenkulkuviranomaiset katsovat, ettei ole syytä ottaa asiaa käsittelyyn IMOssa.

Islannin, Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan hallitukset katsovat kirjallisen kysymyksen toteutuneeksi.

Anne Berner
liikenne- ja viestintäministeri