



28.10.2016

Pohjoismaiden neuvosto

Kirjallinen kysymys E 18/2016

Dnro 16-00163-2

Tanskan, Suomen ja Ruotsin vastausluonnos *Inegi Kielsenin (S), Irene Johansenin (A), Karin Gaardstedin (S), Knut Storbergetin (A) ja Suzanne Svenssonin (S)* kirjalliseen kysymykseen E 18/2016 matkustaja-alusten käymäläjätteiden kiellosta Itämeren laivaliikenteessä

”Matkustaja-alukset ja risteilijät ovat vuosikausia tyhjentäneet käymäläjätteensä ja muut jätevetensä suoraan Itämereen. Tämä vaikuttaa luontoon ja ihmisiin rannoilla ja rannoilla, mutta myös Itämeren ekologiin ja biologisiin olosuhteisiin kohonneina fosfori- ja typpitasoina. YK:n kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) päätti huhtikuussa, että jo liikenteessä olevat ja uudet matkustaja-alukset eivät saa enää laskea käymäläjätteitään Itämereen. Vanhojen alusten osalta kiello astuu voimaan vuonna 2021 ja uusien alusten osalta vuonna 2019.

Jo ennen uuden säännön hyväksymistä kaikki HELCOM-yhteistyön piiriin kuuluvat Itämeren maat – Venäjää lukuun ottamatta – olivat sopineet täyskiellosta, joka koskee Itämereen päästettäviä käymäläjätteitä.

Siksi mielestämme on ajankohtaista kysyä seuraavaa Ruotsin, Suomen ja Tanskan hallituksilta:”

Miten hallitukset aikovat täytäntöönpanna IMO:n nyt hyväksymän kiellon?

- o Määräysten valvonta tapahtuu ulkomaisen lipun alla purjehtivien alusten osalta tavallisesti niin kutsutun satamavaltion tarkastuksen yhteydessä ja maan oman lipun alla purjehtivien alusten osalta lippuvaltion valvonnan yhteydessä.
- o Tanskassa laki meriympäristön suojasta sisältää määräyksiä alusten päästöistä (havmiljøloven - lovbekendtgørelse nr. 1616, 10. joulukuuta 2015). Määräykset pannaan täytäntöön tiiviissä yhteistyössä Tanskan vesi- ja luonnonhallituksen (aiemmin Tanskan luontohallitus), Ympäristöhallituksen ja Merenkulkuhallituksen kanssa. Yhteistyön piiriin kuuluu myös merivoimien esikunta muun muassa onnettomuuksien valmiustoimissa, meren saastumisen torjunnassa ja lentokoneiden suorittamassa alusvalvonnassa.

IMO:n ja MARPOL-yleissopimusten määräysten täytäntöönpanossa Tanskassa sovelletaan pääosin meriympäristölakia. Tuleva kiello, jonka mukaan alukset saavat päästää käymälä- ja talousvetensä käsittelemättöminä mereen korkeintaan 12 merimailin (22 kilometrin) päässä lähimmästä rannasta, tullaan sisällyttämään meriympä-

päristölain keskeisiin määräyksiin. Määräysten odotetaan seuraavan YK:n merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean 69. istunnossa (MEPC69) huhtikuussa 2016 hyväksymää Itämeren-sopimusta.

Arvioiden mukaan matkustaja-alusten käymäläpäästöjen tarkastaminen on kiellon voimaantulon jälkeen yksinkertaisempaa, kun säännöt ovat samat sekä 12 merimailin sisä- että ulkopuolella tapahtuville päästöille. Lisäksi voidaan harkita sitä, voisiko MEPC (IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitea) velvoittaa matkustaja-alukset kirjaamaan niiden mereen laskemat käymälä- ja talousvedet.

- o Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) mukaan se viranomaisena, joka valvoo lain säännösten noudattamista. Myös muut viranomaiset osallistuvat valvontaan, esimerkiksi rajavartiolaitos, joka valvoo lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Lain mukaan Trafi sekä rajavartiolaitos ja poliisi saavat pysäyttää aluksen myös silloin, kun se on satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella, mikäli lain vastaisesti veteen päästettyjen jätevesien selvittäminen sitä vaatii tai mikäli on olemassa perusteltu syy olettaa, että aluksen kulku muusta syystä on sellainen, että se liittyy aluksen rakenteeseen, varusteluun, laitteistoihin, rutiineihin tai että järjestelyt aluksessa ovat sellaiset, että ne voivat välittömästi saastuttaa ympäristöä. Laissa on myös määräyksiä viranomaisten valtuuksista mitä tulee ulkomaisiin aluksiin Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä, ja siinä huomioidaan merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) määräykset.

Laissa säädetään myös yhteistyöstä muiden maiden valvontaviranomaisten kanssa. Jos on olemassa selkeitä todisteita siitä, että alus ei ole täyttänyt veloitettaan tyhjentää alus- tai lastijätteensä satamaan, Trafin tulee pysäyttää alus, tai jos aluksen seuraava käyntisatama on toisessa valtiossa, Trafin tulee tehdä ilmoitus toimivaltaiselle viranomaiselle alusjätedirektiivin mukaisesti.

Jos aluksen on havaittu päästäneen Suomen vesialueelle, talousvyöhykkeelle tai avomerelle öljyä tai muita haitallisia nestemäisiä aineita, Suomen ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen tai Trafin tulee tehdä päästöstä ilmoitus aluksen seuraavaan käyntisatamaan ja siihen valtioon, jonka lipun alle alus on rekisteröity. Samassa yhteydessä tulee esittää pyyntö toimenpiteiden käynnistämisestä päästön johdosta Euroopan parlamentin ja neuvoston säätämän alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin 2005/35/EY ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten mukaisesti.

- o Ruotsissa liikennehallitus (Transportstyrelsen) on se viranomaisena, joka saa antaa määräyksiä öljyn tai muiden vahingollisten aineiden aiheuttamien päästöjen kiellosta. Näihin kuuluu myös IMO:n matkustaja-alusten aiheuttamien käymäläjätepäästöjen kiello, mikä on huomioitu Ruotsin liikennehallituksen määräyksissä (TSFS 2010:96) toimista matkustaja-alusten aiheuttamien päästöjen ehkäisemiseksi.

Liikennehallitus on samalla myös valvontaviranomaisena ja sen tulee suorittaa tarkastuksia sen varmistamiseksi, että alus ja sen laitteet ovat kunnossa ja että käyttöolosuhteet ovat sellaiset, että niiden avulla voidaan ennaltaehkäistä päästöjä. Lisäksi viranomaisena valvoo mahdollisia päästökiellon rikkeitä kaikkien kiellettyjen jätetyyppien osalta Ruotsin lain mukaisesti (1980:424). Jos aluksen rakenteessa, laitteissa tai käytössä havaitaan merkittäviä puutteita, liikennehallitus saa muun muassa kieltää

aluksen etenemisen (detention) tai määrätä, että puutteet pitää korjata. Jos liikennehallituksella on syytä olettaa rikosta, asiasta tulee ilmoittaa poliisiviranomaiselle tai syyttäjälle, ja jos epäily liittyy kiellettyyn päästöön, asiasta on ilmoitettava rannikkovartiostolle.

Millaisia rangaistusseuraamuksia kiellon rikkomisesta koituu?

- Rangaistusseuraamuksista päätetään kansallisesti ja ne liittyvät yleiseen kansalliseen rikosoikeudelliseen lainsäädäntöön.
- Tanskassa säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta on tärkeää sekä maan viranomaisille että merenkululle (Tanskan varustamoyhdistys). Siksi muun muassa tekniikan kehittämiseksi tehdään yhteistyötä, jotta IMO:n määräykset voidaan paremmin panna täytäntöön. Toinen tärkeä ala on kansainvälinen yhteistyö esimerkiksi satamakaupunkeihin tehtävissä tarkastuksissa, joissa tarkastetaan aluksen laitteet ja luvat, mukaan lukien jäteveden puhdistamiseksi asennetut järjestelmät.

Laittomista päästöistä voidaan lisäksi tehdä ilmoitus Tanskan poliisille. Meriympäristölain asetusten rikkominen voi johtaa sakkoihin tai joissakin tapauksissa vankilatuomioon. Mikäli käymälä- ja talousvesien laitonta laskua veteen tapahtuu, tullaan lain asetuksia noudattamaan, vaikka voikin olla vaikeaa osoittaa, mikä alus on syyllistynyt rikkeeseen. Siksi Tanska haluaa yhdessä muiden kanssa keskustella siitä, tulisiko MEPC (IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitea) velvoittaa kirjaamaan, miten matkustaja-alukset käsittelevät jätevetensä.

- Suomessa merenkulun ympäristönsuojelulakiin sisältyy yleinen kieltö käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästämistä aluksesta veteen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Laissa on määräyksiä päästökiellon rikkomisesta aiheutuvista seuraamuksista. Rikoksen luonteesta riippuen sovellettava laki on joko ympäristönsuojelulaki tai rikoslaki. Laki sisältää, merioikeussopimuksen mukaisesti, myös tiettyjä määräyksiä ulkomaalaisille aluksille asetettavista seuraamuksista.

Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan edellä mainitut alukset ovat ennen poistumistaan satamasta veloitettuja jättämään käymäläjätteensä satamissa sijaitseviin vastaanottolaitteisiin. Tämä ei kuitenkaan koske käymäläjätteen jättämistä siinä tapauksessa, että aluksen tankki on riittävän suuri niin, että alus voi tyhjentää jätteen vasta seuraavassa satamassa. Saman lain nojalla sataman pitäjän tulee periä maksu, jolla katetaan kaikkien satamaan saapuvien alusten jätteenkäsittelyn kustannukset riippumatta siitä, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei (nk. no-special-fee-järjestelmä). Myös käymäläjätteen käsittelyn kustannusten tulee sisältyä maksuihin.

- Ruotsissa liikennehallituksen määräyksissä TSFS 2016:9 on tarkempia ohjeita käymäläjätteen päästökiellosta. Ne puolestaan perustuvat alusten jätteitä koskevaan lakiin (1980:424). Lain vastuumääräysten mukaan se, joka tahallisesti tai varomattomuudesta rikkoo lain nojalla annettua määräystä, tulee määrätä sakkoihin tai enintään kahden vuoden vankeusrangaistukseen, mikäli tekoon ei rikoskaaren tai ympäristökaaren nojalla sovelleta tiukempaa rangaistusta. Jos haitallista ainetta pääsee

vesistöön, laivanvarustaja tai omistaja voidaan joissakin tapauksissa tuomita ikään kuin hän olisi itse suorittanut teon. Lisäksi aluksen päällikkö voidaan tuomita sakkoihin tai vankeuteen, jos hän on tahallisesti tai varomattomuudesta laiminlyönyt tarvittavan valvonnan niin, ettei päästöjä tapahdu.

Miten hallitukset suhtautuvat siihen tosiseikkaan, että Venäjä vasta nyt tulee mukaan huhtikuussa 2016 hyväksytyyn täyskieltoon ja että venäläisalukset voivat edelleen tulevana vuosina päästää käymäläjätevetensä Itämereen?

- IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitea (MEPC) hyväksyi huhtikuussa 2016 alusten käymäläjätevesien Itämeren jätökiellon aikataulun. Päätöksen mukaan kieltö astuu voimaan uusien aluksien osalta kesäkuussa 2019 ja jo liikenteessä olevien alusten osalta kesäkuussa 2021. Venäjää koskeva poikkeus koskee kaikkia niitä aluksia, jotka kulkevat Vuosaaresta venäläiseen satamaan, ja se on voimassa vuoteen 2023 saakka. Itse kieltö ei sen sijaan sisällä poikkeuksia venäläisalusten osalta.

Anne Berner
liikenne- ja viestintäministeri