

## Tavoitteena nollapäästöinen laiva

Mirja Ikonen  
Yksikönpäällikkö  
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi



Kuva: Raimo Rosholm/Vastavalo

Meriliikenteen ympäristövaikutusten osalta on viime vuosina enimmäkseen keskitytty tarpeeseen tiukentaa ilmanlaatua heikentävien savukaasupäästöjen kansainvälistä sääntelyä. Tässä onkin onnistuttu ja muun muassa Itämeri on nimetty sekä rikkioksidipäästöjen erityisalueeksi kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n toimesta. Tällä hetkellä merkittävin haaste on ilmastomuutokseen liittyvien hiilidioksidipäästöjen saaminen kansainvälisen sääntelyn piiriin.

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen seuranta on alkamassa alueellisesti EU:ssa ja globaalisti IMO:ssa sovittu järjestelmän mukaisesti. Aluksen energiatehokkuutta koskevasta suunnitteluindeksistä (EEDI) on jo sovittu ja sen kehittäminen jatkuu IMO:ssa. Aluksen normaalista toiminnasta aiheutuvat jätteet ja aluksen jätehuolto satamissa ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Meriliikenteestä syntyy lukuisia jätevirtoja, joista osa toimitetaan sataman vastaanottolaitteisiin ja osa päättyy mereen. Itämerellä, joka on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä meristä (15% maailman rahtiliikenteestä), operatiiviset jättepäästöt ovat merkittävä rasitus meriympäristölle.

Itämeri on luokiteltu erityisen herkäksi merialueeksi MARPOL-yleissopimuksen öljypäästöjä, matkustaja-alusten käymäläjätevesipäästöjä, kiinteitä jätteitä ja ilmaan tapahtuvia haitallisia päästöjä koskeissa liitteissä. Kuitenkin Itämerellä on edelleen laillista poistaa mereen ruokajätteitä ja käsittelemätöntä käymäläjättevettä (musta vesi) 12 merimailin (noin 22 km) etäisyydellä lähimmästä maasta. Myös tiettyjen haitallisten nestemäisten aineiden (kemikaalit) lastijäämiä sisältäviä tankin pesuvesiä saa sovituin ehdoin poistaa Itämereen. Harmaa vesi (suihkutilat, keittiö) ei kuulu sääntelyn piiriin.

MARPOL-yleissopimuksessa ei erikseen vaadita aluksia käyttämään sataman vastaanottolaitteita. Siksi Itämeren alueen merellistä suojelua koskevaan Helsingin sopimukseen hyväksyttiin jo vuonna 1998 ns. jättöpakko: aluksen on ennen lähtöään jätettävä sataman vastaanottolaitteisiin kaikki aluksesta peräisin olevat jätteet ja lastijätteet, joita ei saa päästää mereen Itämeren alueella.

Itämerellä on myös käytössä HELCOMin suosituksen mukainen No Special Fee -järjestelmä, joka ohjaa jättämään jätteet satamaan. Jättemaksu kattaa kaikki alusperäiset jätteet (öljyinen jäte, kiinteä jäte ja käymäläjätevesi) ja se veloitetaan riippumatta siitä, jättääkö alus jätteensä vai ei.

Jättöpakon ja kannustavan jättemaksun periaatteet on sisällytetty myös EU:n alusjätedirektiiviin (2000/59/EY). Direktiivin tavoitteena on vähentää aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien päästämistä ja erityisesti laitonta päästämistä mereen aluksista, edistämällä vastaanottolaitteiden saatavuutta ja käyttöä satamissa. Koska jättöpakko ja No Special Fee -maksu on havaittu toimivaksi järjestelmäksi Itämerellä (esim. laittomien öljypäästöjen määrä on vähentynyt huomattavasti), tulee näitä elementtejä vahvistaa alusjätedirektiivissä. Komissio julkaisee muutosehdotuksen joulukuussa 2017.

Direktiivin muutostarpeen taustalla vaikuttaa muun muassa merten roskaantuminen. Mereltä peräisin olevia roskaantumisen lähteitä ovat esimerkiksi laivaliikenne, kalastus ja huviveneily. Haitallisten aineiden ja muovin vaikutuksista meriympäristöön ja ihmisten terveyteen saadaan jatkuvasti uutta tutkimustietoa, joka on herättänyt kansalaiset ja päättäjät EU:ssa. Olennaista olisi saada kaikki jäte aluksilta maihin käsiteltäväksi. Aluksella on mahdollisuus vähentää jätteen määrää ja haitallisuutta, mutta yleisesti ottaen jäte on parasta käsitellä maissa, jossa voidaan hyödyntää viimeisintä teknologiaa ja noudattaa EU:n jätehierarkiaa (materiaalin hyötykäyttö, kierrätys, hyödyntäminen energiana).

Euroopan komissio on linjannut EU:n meriliikennepoliittikkaa koskevassa tiedonannossaan, että pitkän aikavälin tavoitteena tulisi olla jätteen ja päästöjen merenkulku. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää kuitenkin päätöksiä IMO:ssa. Jotta MARPOL-yleissopimuksen päästömääräyksiä voidaan muuttaa siten, että jätepäästöt mereen kiellettäisiin Itämerellä kokonaan, tulisi Itämeren rantavaltioiden yhdessä valmistella esitys IMO:lle. Tämä vaatii ylimmän poliittisen tason sitoutumista ja virkamieskunnan pitkäjänteistä yhteistyötä sidosryhmien ja kaikkien Itämeren valtioiden kanssa.

Suomen aloitteesta on aikaisemminkin saatu aikaan lukuisia onnistumisia IMO:ssa, hyvänä esimerkkinä on Itämeren nimeäminen käymäläjätevesipäästöjen osalta erityisalueeksi. Matkustaja-alusten jätevesipäästöjä koskeva tiukentuva sääntely tulee voimaan 2019–2021. Eräät alukset ovat ryhtyneet vapaaehtoisesti toimittamaan kaikki alusperäiset jätteensä satamaan. Merikuljetuspalveluja käyttävien asiakkaiden eli matkustajien ja rahdinantajien (vientij- ja tuontiteollisuus) mahdollisuus vaikuttaa varustamoiden ympäristökulttuuriin on huomattava.

Sataman järjestämä jätteiden vastaanotto on oleellinen osa sataman kokonaispalveluissa, siksi vastaanottolaitteiden riittävyys ja niiden käyttäjävälisyys on varmistettava. Varustamoiden ja satamien välinen yhteistyö on myös tärkeää. Suomen kansallisena tavoitteena tulisi olla meriliikenteen jätepäästöjen täyskielto Itämerellä. Itämeren suojelun kannalta tämä on ainoa kestävä tavoite.

Aiemmin sarjassa julkaistut kirjoitukset löydät [täältä](#).