

Jätteet laivoilta vähenevät

TEKSTI: Pekka Karppanen KUVAT: Pekka Karppanen, MEPAn arkisto

Merenkulkijoiden asenteet ympäristöasioihin ovat kehittyneet positiiviseen suuntaan. Kun ennen kaikki ylimääräinen heitettiin ”isoon varastoon”, lajitellaan nykyään kaikki tarkasti kierrätykseen. Meriaura Group on edelläkävijä.

Baltic Sea Action Group ja Suomen Laivameklariliiton jäsenyritykset tekevät kyselytutkimusta Suomen satamissa asioiville aluksille. Kyselyn alustavia tuloksia julkaistiin lokakuussa. Kaksi kolmesta Suomessa asioineesta rahtilaivasta ilmoitti purkaneensa mereen hienonnettua ruokajätettä, harmaita vesiä tai käsiteltyjä mustia vesiä.

Meriaura Groupin alukset eivät laske harmaita eivätkä mustia vesiä mereen, vaikka se olisi vielä sallittua avomerellä. M/S Meri -kansilastilaivan päällikkö **Jari-Pekka Mäkinen** kertoi yhtiön jätteenvähennysprojektista, kun alus kävi ottamassa erikoislastia Porvoon öljysatamasta.

- Konserniin kuuluvan VG-Shippingin projektipäällikkö **Thomas Friis** johtaa hanketta, jolla pyritään aikanaan lopettamaan kaikki päästöt aluksista Itämereen. Homma etenee hyvällä vauhdilla, J-P Mäkinen vahvisti.

Hän kertoi, että laivan porukka pyrkii vähentämään jätteiden määrää systemaattisesti. Digitaalitekniikka on jo vähentänyt esimerkiksi paperin määrää.

Luokituslaitoksen kehittämä ohjelma vähentää tulostusten tarvetta.

- Kassa ja tuntikirjanpito, tarkistuslistat ja monet muut asiat hoituvat jo sähköisesti. Paperia tulee nykyään erittäin vähän, paitsi silloin kun MEPAn mies poikkeaa laivalla, naurahti J-P viitaten tuomaani lehtinippuun.

VG-Shippingin politiikka on mennä MARPOLin asettamaa minimivelvoitetta pidemmälle. Laivarutiineita ohjataan kulutuksen vähentämiseen sekä kierrätyksen ja uusiokäytön tehostamiseen.

Satamat avainasemassa

Monet, varsinkaan ulkomaiset laivat eivät tiedä HELCOM -suosituksen ”No special fee” -järjestelmästä, jossa Itämeren satamat ottavat tiettyjä jätteitä vastaan maksutta.

- Muilla alueilla homma voi olla kallista. Vähän etelämpänä harmaan veden vastaanotosta piti pulittaa 3.000 euroa. Moni varustamo varmaan säästäisi tuossa, Mäkinen mietti.

J-P:n mukaan ympäristöasioissa on laivoilla ja satamissa menty eteenpäin muutamana vuosikymmenen aikana. Kehitet-

tävää on kuitenkin edelleen sekä satamavaltioilla ja yksittäisillä satamilla. Usein laiturilla olevat jäteastiat sijaitsevat kaukana laivasta ja kansimiehillä on kova urakka raahata jätteet niihin.

M/S Merillä jätteet lajitellaan huolellisesti, mutta jossain satamissa kaikki pitää lempata samaan suureen astiaan.

- Kautta aikojen laivoja on syytetty saastuttamisesta. Valvonta on tiukkaa. Esimerkiksi Hollannissa on erikseen MARPOL -kontrolli, joka helposti tilaa Port State Control - tarkastuksen, Mäkinen kertoi.

Satamavaltiodirektiivi velvoittaa tekemään tarkastuksia, jos aluksen epäillään olevaan vaaraksi ympäristölle.

Ruokahävikkiä vähemmäksi

M/S Merin keittiössä työskenteli normaalisti MTA Arandalla seilaava kokki **Kai Piippo**. Myös hän on sitoutunut varustamon ympäristöystävälliseen politiikkaan.

- Kaikki lajitellaan ja astiat tyhjenetään ulkona oleviin suurempiin jäteastioihin, joihin mahtuu noin kahden viikon jätteet, Piippo kertoi.

Muovijäte alkaa vähentyä, sillä laivalle saatiin äskettäin juomavesiautomaatit.



Kokki Kai Piipon mukaan ulkona oleviin jäte-astioihin mahtuvat noin kahden viikon jätteet. Astioita tyhjennetään keskimäärin joka toisella satamakäynnillä.

Laivan kymmenhenkinen miehistö on tähän asti käyttänyt pullovesiä.

Kai Piippo pyrkii varustamon muiden kokkien tapaan suunnittelemaan miehistön ruokahuollon tarkasti.

- Jos ruokaa jää yli, menevät tähteet hukkaan samoin kuin ylimääräisen ruuan valmistukseen tehty työ, Kai Piippo tähdensi.

Toki keittiössä syntyy jätettä myös esimerkiksi perunankuorista ja kahvisuodatimista.

- Varustamon Polaris VG - alukselle on hankittu biokompostori. Varmaan niitä tulee muillekin laivoille, jos käyttökokemukset ovat hyviä, Piippo mietti.

VG - Shippingin käynnissä oleva MERI - jätteen vähennysprojekti selvittää myös laivamuonituksen kehittämistä ympäristön kannalta kestävämpään suuntaan. Ympäristöystävällinen dieetti on usein myös terveellinen. Laivaruuan tasoa ei missään tapauksessa alenneta.

Kaksi kolmesta Suomessa asioineesta rahtilaivasta ilmoitti purkaneensa mereen hienonnettua ruokajätettä, harmaita vesiä tai käsiteltyjä mustia vesiä.

BSAG:n laivakyselyyn on saatu vastauksia 12 satamasta. Kyselyn loppuraportti julkaistaan vuoden 2021 alussa. Alustavat tulokset kertovat seuraavaa:

- aluksista puolet kuivarahtialuksia, kolmasosa tankkialuksia
- 71% aluksista EU-lipun alla, 3% Suomen lipun alla
- 68% aluksista saapui Suomeen toisesta Itämeren satamasta
- 19% aluksista varustettu vain jätevesisäiliöllä, ei käsittelylaitteistoa
- mereen puretaan eniten harmaiden vesien ja käsiteltyjen mustien vesien sekoitusta
- 28% aluksista ei ollut tietoinen No Special Fee -järjestelmästä.

BSAG, Baltic Sea Action Group, viralliselta nimeltään Elävä Itämeri säätiö, on vuonna 2008 perustettu itsenäinen voittoa tuottamaton säätiö, jonka tavoitteena on Itämeren ekologisen tasapainon palauttaminen. Toiminnan pääteemat ovat Itämeren rehevöitymisen ja ilmastonmuutoksen hillintä, ympäristöriskien hallinta merellä ja meriluonnon monimuotoisuuden turvaaminen.

Avfallen från fartygen minskar

Sjöfararnas attityder till miljöfrågor har utvecklats i en positiv riktning. Tidigare kastades allt överflöd i "det stora förrådet", nu sorteras allt noga för återvinning. Meriaura Group är en föregångare.



J-P. Mäkinen: besättningens attityder till miljöfrågor hade förändrats med åren. VG-Shippings sjöfarare är mycket engagerade i att skydda havet och naturen.

Baltic Sea Action Group och Finlands Skeppsmäklareförbunds medlemsföretag genomför en enkätundersökning bland fartygen som besöker Finlands hamnar. De preliminära resultaten av undersökningen publicerades i oktober. Två av tre fraktfartyg som besökt Finland uppgav att de släppt ut finfördelat matavfall, gråvatten eller behandlat svartvatten.

Meriaura Groups fartyg släpper inte ut vare sig gråvatten eller svartvatten i havet, trots att det fortfarande är tillåtet på öppet hav. Däcklastfartyget M/S Meris befälhavare **Jari-Pekka Mäkinen** berättade om bolagets projekt för att minska avfallet när fartyget var i Borgå oljehamn för att lasta på speciallast.

- Projektchef **Thomas Friis** på VG-Shipping, som ingår i koncernen, leder projektet som i slutändan syftar till att fartygen ska upphöra med alla utsläpp i Östersjön. Projektet går framåt i bra takt, bekräftar J-P Mäkinen.

Han berättar att fartygspersonalen systematiskt försöker minska avfallsmängderna. Den digitala tekniken har redan minskat till exempel pappersmängderna. Programmet som klassningssällskapet har utvecklat minskar behovet av utskrifter.

- Kassa- och tidredovisningen, kontrollistorna och mycket annat sköts redan elektroniskt. Numera blir det mycket lite papper, förutom när SSB:s man kommer till fartyget, skrattar J-P och syftar på tidsningsbunten jag har med mig.

VG-Shippings policy är att gå längre än de minimikrav som faststälts enligt MARPOL. Man ger instruktioner om rutiner ombord för att minska förbrukningen samt effektivisera återvinningen och återanvändningen.

Hamnarna i en nyckelposition

Många fartyg, särskilt utländska, är ovetande om "No special fee"-systemet i HELCOM-rekommendationen, som innebär att Östersjöhamnarna tar emot vissa typer av avfall avgiftsfritt.

- I andra områden kan detta vara dyrt. Lite längre söderut får man hosta upp 3 000 euro för att lämna gråvatten. Många

rederier skulle säkert kunna göra besparingar här, tror Mäkinen.

Enligt J-P har man kommit framåt med miljöfrågorna på fartygen och i hamnarna de senaste decennierna. Det finns dock fortfarande mycket som både hamnstationerna och de enskilda hamnarna kan förbättra. Vid kajen är avfallsbehållarna oftast placerade långt från fartyget och det är ett stort bestyr för däcksmanskapet att släpa dit avfallet.

På M/S Meri sorteras avfallet noga, men i vissa hamnar ska allt slängas i samma stora behållare.

- Genom alla tider har fartygen anklagats för förorening. Övervakningen är strikt. Till exempel i Holland finns det en särskild MARPOL-kontroll, som enkelt kan beställa en Port State Control, berättar Mäkinen.

Hamnstatsdirektivet förpliktar till inspektioner om ett fartyg misstänks utgöra en fara för miljön.

Mindre matsvinn

I M/S Meris kök jobbar kocken **Kai Piippo**, som vanligtvis seglar med MTA Aranda. Även han har förbundit sig till rederiets miljövänliga policy.

- Allt sorteras och kärnen töms i större avfallsbehållare som finns utomhus. De rymmer ungefär två veckors avfall, berättar Piippo.

Plastavfallet börjar minska, eftersom fartyget nyligen fick dricksvattenautomater. Fartygets tiomannabesättning har hittills använt flaskvatten.

Kai Piippo försöker precis som rederiets övriga kockar att planera besättningens bespising noga.

- Om det blir mat över går resterna till spillo, precis som arbetet som lagts ner på att laga den överflödiga maten, förklarar Kai Piippo.

I köket uppstår det dock avfall även i form av exempelvis potatisskal och kaffefilter.

- På rederiets fartyg Polaris VG finns det en biokompost. Sådana kommer säkert till de andra fartygen också om erfarenheterna är goda, tror Piippo.

Inom VG-Shippings pågående projekt för minskat avfall undersöker man också hur skeppshandeln kan bli mer miljövänlig. En miljövänlig kost är oftast också hälsosam. Kvaliteten på maten ombord kommer hur som helst inte att försämrats. ✦

Två av tre fraktfartyg som besökt Finland uppgav att de släppt ut finfördelat matavfall, gråvatten eller behandlat svartvatten.

BSAG:s fartygsenkät har besvarats i 12 hamnar. Slutrapporten från enkäten publiceras i början av 2021. Några av de preliminära resultaten:

- hälften av fartygen var torrlastfartyg, en tredjedel tankfartyg
- 71 % av fartygen seglade under EU-flagg, 3 % under finsk flagg
- 68 % av fartygen kom till Finland från en annan Östersjöhamn
- 19 % av fartygen var endast försedda med en spillvattentank, ingen behandlingsanläggning
- fartygen släpper främst ut en blandning av gråvatten och behandlat svartvatten i havet
- 28 % av fartygen kände inte till No Special Fee-systemet.



Befälhavare J-P Mäkinen berättar att förr kastades avfallet överbord. I hamnarna samlades matresterna i en "socka" i aktern, som efter avgången tömdes i havet.