

Laura Rantanen & Mitja Hokkanen

Uudistuvan lain- säädännön vaikutus kauppamerenkulun satamien jätehuoltoon



European
Commission





Laura Rantanen

on kiertotalouteen, ympäristölainsäädäntöön ja kestävään kehitykseen erikoistunut Turun ammattikorkeakoulusta vuonna 2022 valmistuva energia- ja ympäristötekniikan insinööri. Tässä raportissa hän perehtyi erityisesti alusjätehuoltoon vaikuttaviin kansainvälisiin sopimuksiin ja määräyksiin sekä merenkulun ympäristönsuojelulakiin.



Mitja Hokkanen

työskentelee Turun ammattikorkeakoulussa kiertotalouden hankkeissa ja opetuksessa, erityisesti jätehuollon ja elinkaariarvioinnin parissa. Tässä raportissa hän tutki Suomen ja EU:n jätelainsäädäntöä ja siinä tapahtuneita muutoksia.

Turun ammattikorkeakoulun raportteja 286

Turun ammattikorkeakoulu

Turku 2022

Kuvat: Laura Rantanen.

Kannen kuva Leon Skibitzki/Unsplash

ISBN 978-952-216-809-2 (pdf)

ISSN 1457-7925 (elektroninen)

<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-216-809-2>

Turun AMK:n sarjajulkaisut:

turkuamk.fi/julkaisut

Sisältö

1 Johdanto	5
2 Uudistuva lainsäädäntö	6
2.1 MARPOL-yleissopimus	8
2.1.1 Käymäläjätevesijärjestelmät	10
2.2 Alusjätedirektiivi.....	16
2.3 Jätelaki, jäteasetus ja EU:n jätedirektiivit.....	20
2.4 Merenkulun ympäristönsuojelulaki	23
3 Lainsäädännön vaikutukset satamissa	29
3.1 Jätehuollon käytännöt satamissa	29
3.1.1 Satama.....	30
3.1.2 Alus	30
3.1.3 Viranomaiset	31
3.1.4 Jäteurakoitsija	31
3.2 Sataman jätehuoltosuunnitelma.....	36
3.2.1 Jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen ja päivitys.....	40
3.2.2 Kuuleminen ja tiedottaminen.....	41
3.3 Vastaanottojärjestelyt satamissa	42
3.4 Jätteen jättäminen satamaan.....	45
3.5 Jätteen toimittamista koskeva tosite	45
3.6 Maksujärjestelmät.....	46
3.6.1 No Special Fee -järjestelmä.....	48
3.6.2 Maksuihin myönnettävät alennukset	49
3.6.3 Vapautettujen alusten jätehuoltokäytännöt.....	52
3.7 Riittävän varastotilan laskeminen.....	56
3.8 Seuranta ja valvonta	57
4 Satamahaastattelut	63
4.1 Uudistuva jätelainsäädäntö esimerkkitatamissa.....	65
4.2 Jätehuoltosuunnitelma esimerkkitatamissa.....	65
4.3 Vastaanottojärjestelyt esimerkkitatamissa	66
4.4 Jätteen toimittamista koskeva tosite esimerkkitatamissa	68
4.5 Muita haastatteluissa ilmi tulleita asioita	69

5 Yhteenveto ja johtopäätökset	71
Lähteet	75
Liite	77

Johdanto

Selvityksen tavoitteena oli tutkia, miten uudistuva lainsäädäntö vaikuttaa kauppamerenkulun satamissa tapahtuvaan alusjätehuoltoon sekä kartoittaa uudistusten vaikutukset eri satamatoimijoihin. Selvitystyö tehtiin Turun ammattikorkeakoulun Kiertotalouden liiketoimintamallit -tutkimusryhmässä Elävä Itämeri säätiön eli Baltic Sea Action Groupin (BSAG) toimeksiannosta. Selvitys liittyy BSAG:n meriliikennehankkeeseen *Harmaiden vesien ja ruokajätteen vastuullinen käsittely Itämerellä*, joka saa rahoituksensa Euroopan meri- ja kalatalousrahaston Suomen toimenpideohjelmasta 2014–2020. Selvitystyö toteutettiin syksyllä 2021 ja alkuvuodesta 2022 tällöin saatavilla olleiden tietojen perusteella.

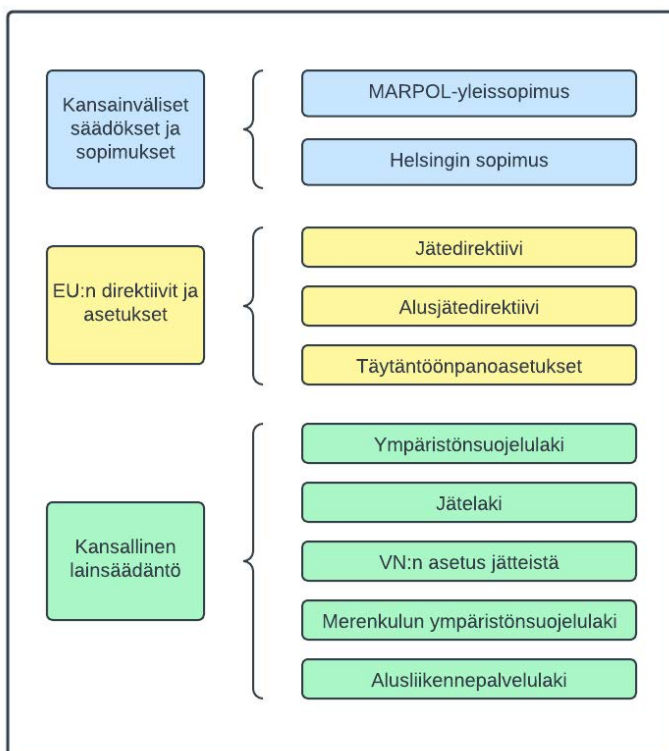
Selvitys kattaa ”satamissa tavallisesti käyvistä aluksista peräisin olevat jätteet” (tarkemmin sivulla 31 missä kuvataan jätehuoltosuunnitelman sisältö). Selvitys ei kata huvi-vene- eikä kalastussatamien jätehuoltoa, öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja eli STS-siirtoja, painolastivesiä eikä ruumien ja tankkien pesuvesiä. Alusjätehuollon osalta raportissa keskitytään satamassa vaadittaviin alusten jätehuollon toimenpiteisiin. Selvityksessä ei tarkastella vastaanotettujen jätteiden myöhempään käsittelyyn liittyviä vaatimuksia.

Selvityksessä on tarkasteltu MARPOL-yleissopimusta, EU:n alusjätedirektiiviä (EU) 2019/883 ja jätedirektiivejä, 1.7.2021 voimaantullutta uudistunutta merenkulun ympäristönsuojelulakia (MYSLI, 669/2021) sekä jätelain (646/2011) päivityksiä ja uutta jäteasetusta (978/2021). Ne kaikki vaikuttavat kauppamerenkulun satamissa tapahtuvaan alusjätehuoltoon.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki, josta tässä selvityksessä käytetään lyhennettä MYSLI, sekä jätelaki uudistuivat kesällä 2021. Uudistusten tavoitteina oli saattaa kansallisen lainsäädännön piiriin EU:n jätedirektiivin uudet tavoitteet ja IMO:n alusjätehuoltoa koskevat määräykset sekä yhdenmukaistaa satamien ja varustamoiden jätehuollon toimintatapoja EU:n alusjätedirektiivin mukaisesti.

Uudistuva lainsäädäntö

Suomalaista merenkulkua ohjaava ympäristölainsäädäntö muodostuu kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n määräyksistä (MARPOL 73/78 -yleissopimus), EU-direktiiveistä, Itämeren aluetta koskevista HELCOMin (Itämeren merellisen ympäristön suoje-
lukomissio) suosituksista ja Helsingin sopimuksesta sekä kansallisesta lainsäädännöstä.



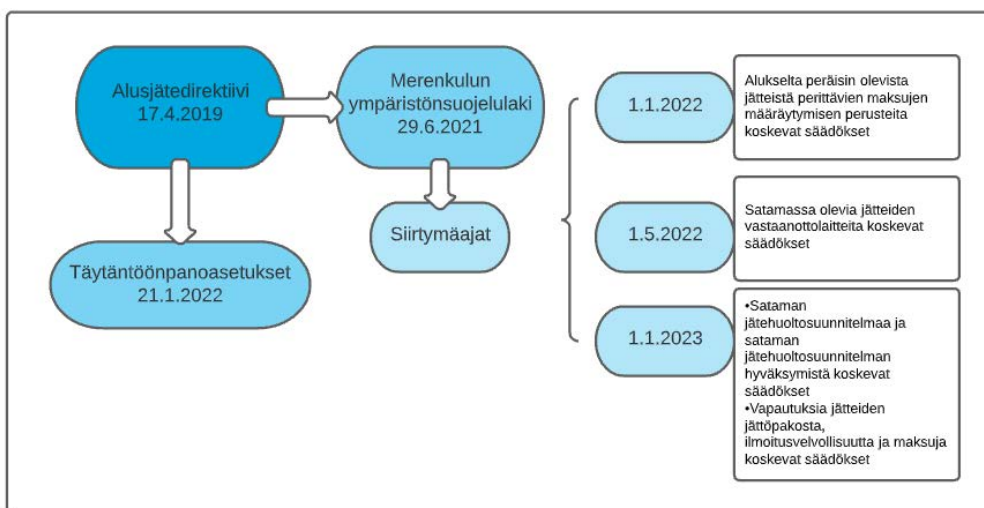
Kuva 1.

Alusjätehuoltoon vaikuttavat sopimukset ja lainsäädäntö. (Laura Rantanen)

Merenkulun ympäristönsuojelua koskevan lainsäädännön perustan muodostaa IMon MARPOL 73/78 -yleissopimus liitteineen. Itämeren alueen valtioita sitoo 1974 solmittu ja vuonna 2000 voimaan tullut uudistettu Helsingin sopimus. Euroopan unioni ohjaa jätehuoltoa jäte- ja alusjätedirektiivien sekä näistä jälkimmäiseen tammikuussa 2022 voimaan tulleiden täytäntöönpanoasetusten kautta. Suomen kansallisessa lainsäädännössä tärkein satamien ja alusten jätehuoltoa koskeva laki on merenkulun ympäristönsuojelulaki. Lisäksi alusjätehuollossa huomioonotettavia jätehuoltoa koskevia pykäläiä löytyy ympäristönsuojelu-, jäte-, sekä alusliikennepalvelulaeista. Alusjätehuoltoon vaikuttavaa lainsäädäntöä havainnollistetaan kuvassa 1 sivulla 6.

Tässä selvityksessä tarkastellaan MARPOL 73/78 -yleissopimusta, EU:n jäte- ja alusjätedirektiivejä, uudistettua merenkulun ympäristönsuojelulaki sekä jätelain muutoksia ja valtioneuvoston asetusta jätteistä. Ne kaikki vaikuttavat merkittävästi satamien ja niissä vierailevien alusten jätehuoltoon.

Jotta satamilla ja aluksilla sekä viranomaisilla olisi aikaa valmistautua uudistuvan lainsäädännön vaatimuksiin ennen niiden voimaantuloa, jätehuoltoa, jätehuoltosuunnitelmia, maksuja ja vapautuksia koskevat erinäiset siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännöksillä pyritään antamaan satamille aikaa järjestää alusjätehuolto säännösten edellyttämällä tavalla (HE 71/2021).



Kuva 2.

Alusjätedirektiivin ja merenkulun ympäristönsuojelulain voimaantulon aikataulu. (Laura Rantanen)

Kuvassa 2 sivulla 7 havainnollistetaan EU:n alusjätedirektiivin sekä merenkulun ympäristönsuojelulain voimaantulon aikataulua. 17.4.2019 tuli voimaan EU:n alusjätedirektiivi, joka täydentyi komission täytäntöönpanoasetuksilla 21.1.2022. Alusjätedirektiivi tuotiin kansalliseen lainsäädäntöön päivittämällä merenkulun ympäristönsuojelulakia 29.6.2021. Lakiin määriteltiin siirtymäaikoja joidenkin lainkohtien osalta kuvassa 2 esitetyn mukaisesti.

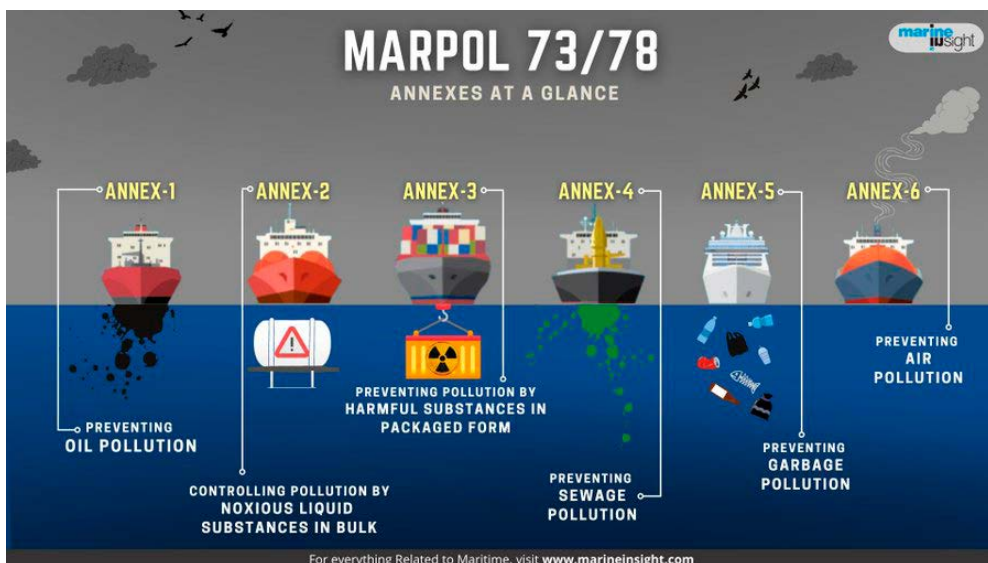
2.1 MARPOL-yleissopimus

MARPOL 73/78 on tärkein kansainvälinen yleissopimus pyrittäessä meriliikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisyyn sekä yhtenäistämään alan toimintatapoja. MARPOL-yleissopimus hyväksyttiin 2. marraskuuta 1973 IMOssa (International Maritime Organisation). Vuonna 1997 hyväksyttiin pöytäkirja yleissopimuksen muuttamiseksi ja siihen lisättiin liite VI, joka tuli voimaan 19. toukokuuta 2005.

MARPOL 73/78 -yleissopimus koostuu seuraavista liitteistä:

- Liite I Öljy- ja öljytuotteet
- Liite II Irtolastina kuljetettavat vaaralliset nestemäiset aineet
- Liite III Meriympäristölle vaaralliset pakatut aineet
- Liite IV Alusten käymäläjätevedet
- Liite V Kiinteät jätteet
- Liite VI Ilmansuojelu.

Kuvassa 3 esitellään alusliikenteen meriluonnolle aiheuttamat haittavaikutusliikenteen meriluonnolle aiheuttamat haittavaikutukset, joita liitteiden säädökset koskevat.



Kuva 3.

Alusliikenteen meriluonnolle aiheuttamat haittavaikutukset, joita liitteiden säädökset koskevat. (Lähde: marineinsight.com)

MARPOL 73/78 -yleissopimusta on päivitetty vuosien saatossa tehdyillä muutoksilla. Jätehuollon kannalta tärkeimmät muutokset on lisätty Suomen kansalliseen sopimusasiakirjaan vuosina 2006 ja 2017.

Vuonna 2004 sopimusasiakirjan IV liitteeseen tehdyt muutokset tulivat Suomessa voimaan elokuussa 2005. Muutokset koskivat käymäläjätevesijärjestelmiä sekä niihin liittyviä käytännön toimenpiteitä ja tarkastuksia. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteeseen IV tehdyt muutokset koskevat kansainvälisessä liikenteessä olevia aluksia, joiden bruttovetoisuus (GT) on vähintään 400, joiden rakentaminen on aloitettu vuoden 1983 jälkeen ja kaikkia kansainvälisessä liikenteessä olevia aluksia, jotka saavat kuljettaa vähintään 15 henkilöä.

Liitteeseen IV tehtyjen muutosten myötä liitteen 1. sääntö tarkoittaa käsitteitä ja määritelmiä muun muassa käymäläjäteveden, lähimmän maan ja aluksen iän osalta. 2. ja 3. sääntö määrittelevät, mitä aluksia säännöt koskevat ja millä perusteilla sääntöihin voidaan myöntää poikkeuksia. 4. sääntö koskee alusten katsastuksia sekä viranomaisten ja alusten toimintaa ja vastuita aluksen laitteistoissa ilmenneiden puutteiden tai ongelmatilanteiden varalta.

Säännöt 5–7 määrittelevät aluksille annettavan kansainväliseen todistuskirjaan liittyvät ehdot ja toimenpiteet. Todistuskirjalla alus todentaa, että sillä on käytössä viranomaisen katsastamat ja hyväksymät toimenpiteet käymäläjäteveden aiheuttaman meriluonnon pilaantumisen ehkäisemiseksi. Todistuskirjaa ei voida myöntää sellaisen valtionlipun alla purjehtivalle alukselle, joka ei ole ratifioinut MARPOL 73/78 -yleissopimusta.

Säännöt 9–12 käsittelevät käymäläjäteveden järjestelmiä ja vastaanottolaitteita. Säännöissä määritellään tarkasti alusten liitälaitteistojen mitat sekä poikkeustilanteet, joissa käymäläjäteveden tyhjentäminen mereen on sallittua.

2.1.1 Käymäläjätevesijärjestelmät

Jokaisessa aluksessa, jolta 2. säännön mukaisesti vaaditaan IV liitteen määräysten täyttämistä, on varustettava jollakin taulukossa 1. esitellyistä käymäläjätevesijärjestelmistä. Taulukkoon 1. on koostettu otteita käymäläjäteveden käsittelyjärjestelmiä ja -laitteistoja koskevista määräyksistä MARPOL-yleissopimuksen liitteestä IV. Taulukossa 2. tuodaan esiin liitteessä IV eritellyt poikkeustilanteet, jolloin käymäläjäteveden tyhjentäminen on sallittua.

Taulukko 1.

Käymäläjäteveden käsittelyjärjestelmät ja laitteistot. (Tasavallan presidentin asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, 30/2006)

”1. Käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on hallinnon hyväksymää tyyppiä; tyyppihyväksynnän yhteydessä otetaan huomioon IMon laatimat standardit ja testausmenetelmät.

2. Käymäläjäteveden hienonnuksen- ja desinfiointijärjestelmä, joka on hallinnon hyväksymä. Järjestelmässä on oltava hallintoa tyydyttävä mahdollisuus käymäläjäteveden väliaikaiseen varastointiin, kun alus on lähempänä kuin kolmen meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta.

3. Jätevesisäiliö, jolla on hallintoa tyydyttävä tilavuus, jotta kaikki käymäläjätevesi pystytään säilyttämään aluksella, ottaen huomioon aluksen liikenteen, sillä olevien henkilöiden lukumäärän ja muut vaikuttavat tekijät. Jätevesisäiliö on rakennettava hallintoa tyydyttävällä tavalla ja sen sisällön määrä tulee voida tarkistaa silmämääräisesti.”

Taulukko 2.

Poikkeustilanteet, jolloin käymäläjäteveden tyhjentäminen on sallittu. (Tasavallan presidentin asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, 30/2006)

"1. Alus tyhjentää, käyttäen IV liitteen 9 säännön 1 kappaleen 2 kohdan mukaisesti hyväksyttyä järjestelmää, hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevettä etäämpänä kuin kolmen meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, tai käymäläjätevettä, jota ei ole hienonnettu tai desinfioitu, etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta, sillä ehdolla, että missään tapauksessa käymäläjätevettä, jota on varastoitu jätevesisäiliössä, ei tyhjennetä hetkessä, vaan kohtuullisella nopeudella, kun alus on kulussa ja kulkee vähintään neljän solmun nopeudella. Tyhjennysnopeuden, jonka tulee perustua järjestön kehittämiin normeihin, tulee olla hallinnon hyväksymä.

2. Aluksella on toiminnassa hyväksytty käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, jonka hallinto on todennut täyttävän tämän liitteen 9 säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitetut toiminnalliset vaatimukset, ja

- laitteiston koetulokset on merkitty aluksen kansainväliseen todistuskirjaan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä*
- poistovesi ei muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita eikä aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä."*

Vuonna 2017 kansalliseen sopimukseen tehdyissä lisäyksissä tarkennetaan joitakin alusten jätevesiä, öljyisiä jätteitä sekä kiinteitä jätteitä koskevia kohtia. IV liitteen 5. sääntöön tehdyssä lisäyksessä määritellään "erityisalue"¹. Tällaisia erityisalueiksi luokiteltuja alueita koskevat tiukemmat määräykset jätteiden mereen laskemisen suhteen. Kokonaan uusi lisäys IV liitteeseen on matkustaja-aluksia sekä erityisalueen satamia koskevat jätevesimääräykset.

Liitteeseen IV on lisätty sääntö 12a *Vastaanottolaitteistot matkustaja-aluksille erityisalueilla*, joka velvoittaa sopimusosapuolia, joiden rantaviiva rajoittuu erityisalueeseen. Taulukkoon 3. on koottu erityisalueiden satamia koskevat käymäläjäteveden vastaanotto-laitteistoja koskevat vaatimukset.

¹ 5a Erityisalue tarkoittaa merialuetta jossa, tunnustetuista teknisistä syistä, liittyen sen oseanografiseen ja ekologiseen luonteeseen sekä liikenteen erikoiseen luonteeseen, erityisten pakollisten menetelmien käyttöönotto on tarpeen käymäläjäteveden aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Erityisalueet ovat Välimeren alue, Itämeren alue, Mustanmeren alue, Punaisenmeren alue, Persianlahden alue, Pohjanmeren alue, Antarktiksien alue ja Karibian laajempi alue (MARPOL 73/78 -yleissopimus).

Taulukko 3.

Satamia koskevat käymäläjäteveden käsittelylaitteistoja koskevat vaatimukset. (Valtioneuvoston asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, 60/2017)

- "1) Erityisalueella sijaitsevilla matkustaja-alusten käyttämissä satamissa ja terminaaleissa on oltava laitteistot käymäläjäteveden vastaanottoa varten:*
- 2) laitteistot ovat asianmukaiset ja täyttävät näiden matkustaja-alusten tarpeet*
- 3) laitteistoja käytetään siten, että näille matkustaja-aluksille ei aiheuteta tarpeetonta viivytystä."*

Käymäläjäteveden tyhjentäminen matkustaja-aluksesta on kielletty erityisalueella liitteen IV 3. säännössä eritellyin poikkeuksin². Tyhjentämiskielloissa on joitakin porrastuksia ja poikkeuksia, jotka esitellään taulukossa 4.

Taulukko 4.

Kiellot käymäläjäteveden tyhjentämisestä erityisalueilla. (Valtioneuvoston asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä 60/2017)

- "a) Uusien matkustaja-alusten osalta 1 tammikuuta 2016 ja sen jälkeen, ellei 12a säännön 2 kappaleessa toisin määrätä.*
- b) Olemassa olevien alusten osalta 1. tammikuuta 2018 ja sen jälkeen, ellei 12a säännön 2 kappaleessa toisin määrätä.*
- Paitsi milloin seuraavat ehdot täyttyvät:*
- Aluksella on toiminnassa hyväksytty käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, jonka hallinto on todennut täyttävän IV liitteen 9 säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitetut toiminnalliset vaatimukset, eikä poistovesi muodosta näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita tai aiheuta ympäröivän veden värjäytymistä."*

² Liitteen IV 3. säännössä eritellyt poikkeukset:

1) käymäläjäteveden tyhjentämistä aluksesta, jos se on tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä

2) käymäläjäteveden mereen tyhjentämistä, joka johtuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon sattumista ja sen jälkeen tyhjentämisen ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi. (MARPOL 73/78 -yleissopimus)

Itämerta koskevat tiukat määräykset jätteiden mereen laskemisesta.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liite käsittelee kiinteiden jätteiden käsittelyä aluksilla sekä niiden vastaanottoa satamissa. Kiinteiden jätteiden poistaminen mereen on kielletty joitakin liitteen V 4., 5., 6., ja 7. säännöissä määriteltyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Erityisalueiden ulkopuolella kiinteitä jätteitä voidaan poistaa mereen tapauksissa, jotka esitellään taulukossa 5. Taulukossa 6. tuodaan esiin vaatimukset, joiden mukaisesti toimittaessa kiinteiden jätteiden poistaminen on sallittua myös erityisalueilla.

Taulukko 5.

Kiinteiden jätteiden poistaminen erityisalueiden ulkopuolella. (Valtioneuvoston asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä 60/2017)

"1) 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta sellaisten ruokajätteiden tapauksessa, jotka on syötetty hienontimen tai rouhimen läpi. Tällaisten hienonnettujen tai rouhittujen ruokajätteiden on pystyttävä kulkemaan verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 mm suuruisia.

2) 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta sellaisten ruokajätteiden tapauksessa, joita ei ole käsitelty edellä tarkoitetulla tavalla.

3) 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta sellaisten lastijäämien tapauksessa, joita ei voida ottaa talteen yleisesti käytettävissä olevilla lastin purkumenetelmillä. Näihin lastijäämiin ei saa sisältyä meriympäristön kannalta haitallisiksi luokiteltuja aineita ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

4) Eläinten ruhojen poistaminen on suoritettava mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet."

Taulukko 6.

Kiinteän jätteen poistaminen erityisalueella. (Valtioneuvoston asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, 60/2017)

"1) Ruokajätteitä poistetaan mereen mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta, mutta vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä. Ruokajätteet on hienonnettava tai rouhittava, ja niiden on pystyttävä kulkemaan verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 mm suuruisia. Ruokajätteeseen ei saa olla sekoittunut muunlaista jätettä. Alueelle tuotuja lintutuotteita, mukaan lukien siipikarjanliha kokonaisena ja paloina, ei saa poistaa mereen Antarktiksien alueella, jollei niitä ole steriloitu.

*2) Lastijäämiä, joita ei voida ottaa talteen yleisesti käytettävissä olevilla purkumenetelmillä, poistetaan mereen ja **kaikki** seuraavat edellytykset täyttyvät:*

- 1) Lastijäämät, puhdistusaineet ja lisäaineet, jotka sisältyvät lastiruuman pesuveteen, eivät sisällä meriympäristön kannalta haitallisiksi luokiteltuja aineita ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.*
- 2) Sekä lähtösatama että seuraava määräsatama sijaitsevat erityisalueella ja alus ei näiden satamien välillä poikkeakaan erityisalueen ulkopuolella.*
- 3) Mainituissa satamissa ei ole saatavana riittäviä vastaanottolaitteistoja ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.*

4) Mikäli tämän kohdan 1, 2 ja 3 alakohdan edellytykset täyttyvät, jäämiä sisältävä lastiruuman pesuvesi on poistettava mereen mahdollisimman kaukana lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä ja vähintään 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta tai lähimmästä jäähyllystä."

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 8. sääntö vaatii, että sopimusosapuolena olevien valtioiden on varmistettava, että niiden satamissa ja terminaaleissa on niissä vierailevien alusten tarpeisiin riittävät vastaanottolaitteet kiinteän jätteen vastaanottamiseksi sekä ilmoitettava IMO:lle, mikäli vastaanottolaitteiden riittävyudessa on ilmennyt ongelmia.

Liitteen V 10. sääntö velvoittaa aluksia tekemään jätehuoltosuunnitelman³ sekä määrittelee aluksille yhteisen jätepäiväkirjan⁴ mallin sekä jätelajikkeet, joita siihen merkitään. Jätepäiväkirjaan tulee merkitä tarkasti jätteiden poistaminen tarkoituksella tai vahingossa sekä muu käsittely aluksella. Jätteen määrä tulee yleissopimuksen säännön mukaan arvioida kuutiometreinä. On kuitenkin huomioitava, että jätteen määrän arviointi täsmällisesti voi olla haastavaa riippuen sen tyypistä ja käsittelytavasta aluksella.

Jätepäiväkirjassa kiinteä jäte⁵ ryhmitellään aluksilla seuraavasti:

- Muovit
- Ruokajätteet
- Kotitalousjätteet
- Ruokaöljy
- Jätteenpoltouunin tuhka
- Aluksen toiminnasta aiheutuvat jätteet
- Lastijäämät
- Eläinten ruhot
- Kalastusvälineet.

IMOn vuonna 2018 julkaistussa ohjekoosteessa varustamoille ja satamatoimijoille (Consolidated guidance for port reception facility providers and users, MEPC.1/Circ.834/Rev.1), korostetaan, että yleissopimuksen lisäksi laivaoperaattoreiden tulee olla tietoisia ja ottaa huomioon satamavaltioiden kansalliset ja alueelliset säädökset ja ohjeistukset alusjätteiden käsittelystä satamissa. Laivaoperaattoreiden tulee varmistaa, että niillä on ajantasaiset tiedot aluksen reitillä olevien satamien alusjätteiden käsittelyn vaatimuksesta ja toimintatavoista.

3 Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on oltava jätehuoltosuunnitelma. (MARPOL 73/78-yleissopimus)

4 Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä aluksella, joka on rekisteröity sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä ja jolla tehdään matkoja yleissopimuksen muiden sopimuspuolten lainkäyttövallan piiriin kuuluiin satamiin tai offshore-terminaaleihin, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on pidettävä jätepäiväkirjaa. (MARPOL 73/78 -yleissopimus)

5 Kiinteä jäte tarkoittaa kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpoltouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta lukuun ottamatta tämän yleissopimuksen muissa liitteissä määriteltyjä tai lueteltuja aineita. (MARPOL 73/78 -yleissopimus)

IMOLla on käytössä GISIS-järjestelmä (Global Integrated Ship Information System) Port Reception Facilities Database (PRFD), johon satamavaltioiden viranomaisten tulee ilmoittaa tiedot satamien vastaanottolaitteista. Satamavaltioiden viranomaisten tulee säännöllisesti kerätä tiedot satamien vastaanottolaitteista ja satamatoimijoilla ja vastaanottolaitteista vastaavilla urakoitsijoilla on puolestaan vastuu toimittaa ajantasaista tietoa viranomaisille.

2.2 Alusjätedirektiivi

Euroopan unionin meripolitiikan tavoitteena on turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso. Alusliikenteen aiheuttamaa roskaantumista pyritään vähentämään unionin alusjätesääntelyllä. Unionin ensimmäinen alusjätedirektiivi 2000/59/EY hyväksyttiin vuonna 2000 ja se tuli voimaan vuonna 2002. Uudistettu alusjätedirektiivi tuli voimaan huhtikuussa 2019 ja se pantiin kansallisesti täytäntöön 1.7.2021 merenkulun ympäristönsuojelulain uudistuksen myötä.

Alusjätedirektiivin uudistuksen taustalla on 2018 voimaan tullut jätedirektiivin päivitys (EU) 2018/851, joka korostaa kestävästä materiaalien hallintaa, resurssitehokkuutta, jätteiden erilliskeräyksen tärkeyttä sekä pyrkii tukemaan unionin kierrätystavoitteiden toteutumista. EU:n jätedirektiiviä avataan tarkemmin kappaleessa 2.3.

Uudistuneen alusjätedirektiivin tärkeimmät tavoitteet ovat meriympäristön pilaantumisen ennaltaehkäiseminen, alusten ja satamien jätehuollon ja sen valvonnan yhdenmukaistaminen sekä tehostaminen. Uudistunut direktiivi kehottaa käyttämään sähköistä tiedonsiirtoa ja kaikille jäsenvaltioille yhteistä SafeSeaNet-järjestelmää viranomaisten väliseen tiedonsiirtoon. Komissio kehittää, pitää yllä ja päivittää tarkastustietokantaa, johon kaikkien jäsenvaltioiden on oltava liitettynä ja johon sisällytetään kaikki direktiivissä (EU) 2019/883 säädetyn tarkastusjärjestelmän täytäntöönpanon edellyttämät tiedot alusjätedirektiivin 14 artiklan mukaisesti.

Euroopan unioni tuki direktiivillä 2000/59/EY MARPOL-yleissopimuksen osien täytäntöönpanoa unionin alueella. Sopimukseen on vuonna 2002 voimaantulleen direktiivin jälkeen tullut useita muutoksia, jotka nyt on sisällytetty uusittuun alusjätedirektiiviin (EU) 2019/883.

IMO hyväksyi 1. päivänä maaliskuuta 2018 satamassa olevien vastaanottolaitteiden palveluntarjoajille ja käyttäjille tarkoitetun tarkistetun ohjekoosteen (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1), jäljempänä 'IMOn ohjekooste', joka sisältää jäteilmoituksen, jätetoimitustositteen ja sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista ilmoittamisen vakiomallit sekä

Uudistuneen alusjätedirektiivin tärkein tavoite on meriympäristön pilaantumisen ennaltaehkäiseminen.

jätteen vastaanottolaitteita koskevat raportointivaatimukset. Nämä yhtenäiset ilmoituslomakkeet tullaan ottamaan käyttöön uudistuneen direktiivin myötä kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

Kiinteä jäte erotellaan aluksilla kansainvälisten sääntöjen mukaisesti. Uudistunut alusjätedirektiivi yhdenmukaistaa aluksilla tapahtuvaa jätteiden lajittelua ja satamien vastaanottamia jätelajeja. Tällä yhdenmukaistamisella varmistetaan, ettei aluksilla tapahtuvaa jätteen erottelua tee turhaksi satamien puutteelliset tai vaihtelevat erilliskeräystä koskevat järjestelyt.

Direktiivistä 2000/59/EY tehdyn REFIT-arvioinnin⁶ mukaan alusten jouduttua vastaamaan jätehuollon kustannuksista riippumatta siitä, käyttävätkö ne sataman jätehuollon palveluita, satamaan jätetyn jätteen määrä kasvoi ja näin ollen mereen mahdollisesti päästetyn jätteen määrä väheni. Arvioinnissa kävi myös ilmi, että MARPOL-yleissopimuksen ja direktiivin ohjeistuksissa oli epä johdonmukaisuuksia mm. jätteiden lajittelun ja vastaanottolaitteiden osalta. Tämän lisäksi jäsenvaltiot ovat tulkinneet keskeisiä käsitteitä eri tavoin. Taulukossa 7. sivuilla 18-19 tuodaan esiin alusjätedirektiivin keskeisimmät uudistukset.

⁶ REFIT-ohjelma on osa Euroopan komission paremman sääntelyn ohjelmaa. Sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevalla REFIT-ohjelmalla pyritään varmistamaan, että EU:n lainsäädännön tavoitteet saavutetaan mahdollisimman pienin kustannuksin kansalaisten ja yritysten eduksi. Ohjelman tavoitteena on tehdä EU:n lainsäädännöstä yksinkertaisempaa ja kohdennetumpaa, jotta sitä olisi helpompi noudattaa. (Euroopan komissio)

Taulukko 7.

Alusjätedirektiivin uudistukset. (Alusjätedirektiivi, (EU) 2019/883)

Pääkohdat alusjätedirektiivin uudistuksista:

- Jätteiden vastaanottolaitteita käsittelevä 4 artikla korostaa jätteiden uudelleenkäytön ja kierrätyksen tehostamista. Direktiivissä (EU) 2019/883 lukeekin: *”Jäsenvaltioiden on jätteen uudelleenkäytön ja kierrätyksen helpottamiseksi varmistettava alukselta peräisin olevan jätteen erilliskeräys satamissa unionin jätelainsäädännön mukaisesti. Jätteidenkäsittelyn vastuullisuus tulee ottaa huomioon ympäristö- sekä työntekijänäkökulmista.”*
- Ympäristöystävällisesti toimivien alusten jätemaksujen alennus ja täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2022/91 määritellyt perusteet ja todentamiskeinot.
- Alusten valvontaa yhdenmukaistavat ilmoitusmenettelyt ja lomakkeet sekä alusten riskiperusteisen arvioinnin luokittelu komission täytäntöönpanoasetuksella. (EU) 2022/90
- Satamien jätehuoltosuunnitelmien sisältövaatimukset ovat tarkentuneet. Tämä tehostaa ja helpottaa nimenomaan alusten säännöstenmukaista toimintaa satamissa sekä lisää avoimuutta satamien välillä. Uudistunut direktiivi määrittelee tarkemmin perusteet jätehuoltosuunnitelman tarkistamiseksi, sekä muuttaa tarkastusvälin kolmesta viiteen vuoteen.
- Valvonnan helpottamiseksi ja tiedon saatavuuden parantamiseksi uudistunut direktiivi kehottaa toimittamaan ja säilyttämään aluksen jätteiden ennakoilmoituksen tiedot sähköisessä muodossa. Jätetositteen antamiseksi ja valvontavelvollisuuden täyttämiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että alusjätedirektiivin 6 artiklan nojalla ilmoitetut tiedot tarkastetaan ja jaetaan asiasta vastaaville valvontaviranomaisille viipymättä.
- Jätetyistä jätteistä aluksille annettava tosite on uudistuneen alusjätedirektiivin tuoma tehokas alusjätevirtojen seurannan ja valvonnan työkalu.
- Uudistunut alusjätedirektiivi luo kannustimen MARPOL-yleissopimuksen liitteen V mukaisen jätteen toimittamiselle, lastijäämiä lukuun ottamatta. Kyseisen jätteen osalta ei peritä satamissa minkäänlaista suoraa maksua.

(jatkuu)

Taulukko 7 (jatkuu).

- Maksujen määräytymisen perusteet muuttuvat uuden direktiivin myötä. Satamat voivat nyt periä lisämaksuja myös normaaliaikojen ulkopuolella annettavista palveluista sekä jätetyn jätteen vaarallisuuden mukaan.
- Aluksille myönnettävien vapautusten kriteerit ovat tarkentuneet. Tässäkin kohdassa unioni korostaa ympäristönäkökantaa ja seurannan ja valvonnan tärkeyttä ja asettaa yksityiskohtaisempia vaatimuksia vapautuksen myöntämisen perusteille.
- Jäsenvaltion satamissa vierailevista aluksista tulee tarkastaa vähintään 15 %.
- Uudistuneen alusjätedirektiivin täytäntöönpanoasetukset ovat merkittävässä roolissa EU:n ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi sekä yhdenmukaistettaessa toimintatapoja ja käytännön valvontatyötä.
 - **Ympäristöystävälliset toimintatavat:** Täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/91. Tämä täytäntöönpanoasetus määrittelee perusteet ja varmennuskeinot sen toteamiseksi, että alus tuottaa vähemmän jätettä ja huolehtii jätteestään kestäväällä ja ympäristöystävällisellä tavalla ja on siten oikeutettu alennuksiin jätemaksuista direktiivin (EU) 2019/883 mukaisesti. Tärkeimpinä perusteina ovat alusten asianmukainen jätteiden lajittelu ja jättäminen sataman vastaanottolaitteisiin sekä ympäristön kannalta kestävä hankintapolitiikka.
 - **Riskiperusteinen luokittelu:** Täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/90. Tämän täytäntöönpanoasetuksen parametrien avulla jäsenvaltioiden viranomaiset luokittelevat alukset yhdenmukaisesti eri riskitasoille (keltainen, oranssi ja punainen) sen perusteella, kuinka ne noudattavat alusjätehuollossa vaadittuja käytäntöjä. Tämä luokittelu luo yhdenmukaiset edellytykset tarkistettavien alusten valitsemiseksi.
 - **Jätteiden riittävä varastotila:** Täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/89. Tämä täytäntöönpanoasetus luo jäsenvaltioiden viranomaisille yhtenäisen laskentamenetelmän riittävän varastotilan todentamiseksi matkan aikana syntyvälle jätteelle. Riittävä varastotila on peruste vapautukselle jätteiden jättöpakosta satamassa.

2.3 Jätelaki, jäteasetus ja EU:n jätedirektiivit

EU-maiden kansallista jätelainsäädäntöä ohjaavat ensisijaisesti jätedirektiivi 2008/98/EY sekä siihen päivityksiä tuonut direktiivi 2018/851. Näissä annetaan yleisperiaatteita jätehuollon suunnitteluun ja toteuttamiseen, määritellään keskeiset termit sekä annetaan sitovia tavoitteita jätehuoltojärjestelmän kehittämiseksi. Alkuperäisellä jätedirektiivillä 2008/98/EY pyrittiin ”suojelemaan ympäristön ja ihmisten terveyttä” vähentämällä jätteiden haittavaikutuksia, kun taas uusi direktiivi 2018/851 toi vahvasti mukaan myös siirtymän kiertotalouteen.

EU:ssa sovellettavan jättehierarkian käsite tulee direktiivin 2008/98/EY 4. artiklasta: ensisijaisesti on ehkäistävä jätteen syntymistä, toissijaisesti valmistettava jäte uudelleenkäyttöön, kierrättää se, hyödyntää muilla tavoin kuten energiana ja vasta viimeisenä vaihtoehtona on jätteen loppukäsittely. Tämän toteutumiseksi direktiivissä 2018/851 on annettu todella kovia kierrätystavoitteita: esimerkiksi yhdyskuntajätteestä on valmistettava uudelleenkäyttöön tai kierrätettävä vähintään 55 painoprosenttia vuonna 2025, 60 p-% vuonna 2030 ja 65 p-% vuonna 2035. Myös kierrätysasteen laskentaa on tarkennettu mm. niin, että lajittelun rejektejä ei enää lasketa kierrätetyiksi. Kiristyvien tavoitteiden toteuttamiseksi jätehuoltoa ja -lainsäädäntöä on uudistettu monissa EU:n jäsenmaissa, myös Suomessa.

Suomessa kiinteitä jätteitä säädellään jätelaissa 646/2011. Yllä mainitut EU:n jätedirektiivin periaatteet on laissa huomioitu, ja osin säädökset ovat tiukempiakin. Käytännön tasolla laissa säädetään turvallisen ja kattavan jätehuoltojärjestelmän organisoinnista, eri toimijoiden vastuista ja tehokkaasta erilliskeräyksestä. Jätteen etusijajärjestystä edistetään laissa mm. tuottajavastuun kautta. Useita jätelain kohtia on voimaantulon jälkeen päivitetty, ja vuonna 2021 lakia täydennettiin valtioneuvoston asetuksella jätteistä 978/2021. Merkittävänä muutoksena asetuksessa on entistä tarkemmat erilliskeräysvelvoitteet, jotka osaltaan mahdollistavat kunnianhimoisiin kierrätystavoitteisiin pääsyn.

Jätelain yleisperiaatteena on järjestää jätehuolto niin, ettei siitä aiheudu vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle. Jätteiden keräys ei saa aiheuttaa ympäristön pilaantumisen vaaraa, roskaantumista, yleisen turvallisuuden heikentymistä tai muuta yleisen tai yksityisen edun loukkausta. Jätehuollossa on käytettävä parasta käyttökelpoista tekniikkaa ja noudatettava ympäristön kannalta parhaita käytäntöjä. (Jätelaki 646/2011, 13 §)

Entistä tarkemmat erilliskeräysvelvoitteet mahdollistavat kierrätystavoitteisiin pääsyn.

Satamat on mainittu jätelaissa (646/2011) vain kahdesti:

- Roskaantumisen ehkäisemiseksi riittävä jätteen keräys ja muut jätehuollon palvelut sataman alueella (76 §)
- Toissijainen velvollisuus siivota roskaantunut satama-alue, mikäli roskaajaa ei saada selville (74 §).

Satamissa jätehuollon tärkein tavoite on siis ympäristön siistinä pitäminen. Yleisesti voidaan kuitenkin tulkita, että satamat rinnastuvat jätelaissa mihin tahansa toiminnanharjoittajaan, jonka tulee huolehtia toimintansa jätehuollosta. Jätelain (646/2011) 118 § listaa kirjanpito- ja tiedonantovelvollisia jätehuollon toimijoita, joihin satamienkin voidaan katsoa kuuluvan. 120 §:n mukaan näiden toiminnanharjoittajien on seurattava ja tarkkailtava järjestämäänsä jätehuoltoa säännöllisesti ja suunnitelmallisesti sen varmistamiseksi, että toiminta täyttää sille jätelaissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt vaatimukset, ja että valvontaviranomaiselle voidaan antaa toiminnan valvomiseksi tarpeelliset tiedot. Toiminnanharjoittajan on myös huolehdittava siitä, että jätehuollosta vastaavat henkilöt perehdytetään toiminnan seurantaan ja tarkkailuun ja että heille annetaan siitä riittävät tiedot. Toiminnanharjoittajan on viivytyksettä ryhdyttävä toimiin seurannan ja tarkkailun perusteella havaittujen toiminnan puutteiden poistamiseksi. (Jätelaki 646/2011, 120 §)

Taulukkoon 8. on nostettu niitä Suomen jätelainsäädännön merkittävimpiä muutoksia, jotka oletettavasti vaikuttavat myös satamien toimintaan. Jätevesilietteiden vaatimukset on rajattu listauksen ulkopuolelle.

Taulukko 8.

Poimintoja jätelaista ja jäteasetuksesta. (Jätelaki 714/2021, jäteasetus 978/2021)

Jätelain 646/2011 päivitettyissä kohdissa sekä jäteasetuksessa 978/2021, on monia uusia jätteen kerääjiin vaikuttavia säädöksiä. Nämä olisi syytä huomioida myös satamissa.

- Uudelleenkäytön valmistelua edistetään tarjoamalla sitä harjoittaville toimijoille mahdollisuus saada tähän soveltuvia jätteitä käyttöönsä. Jätteen vastaanotto ja keräys eivät saa heikentää uudelleenkäytön mahdollisuuksia. (Jätelaki 646/2011, 11 a §, päivitys 15.7.2021/714)
- Velvoite kerätä lajiltaan ja laadultaan erilaiset jätteet toisistaan erillään, ja kiello sekoittaa näitä muihin materiaaleihin, muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. (Jätelaki 646/2011, 15 §, päivitys 15.7.2021/714)
- Lisäys aiheuttamisperiaatteeseen: jätteen alkuperäinen tuottaja tai haltija vastaa jätehuollon kustannuksista, *mukaan lukien tarvittavasta infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset*. (Jätelaki 646/2011, 20 §, päivitys 15.7.2021/714)
- Jätteen haltija voi hyödyntää kunnan toissijaisen vastuun jätehuoltoa vain, jos sitä pyydetään palveluntarjonnan puutteen vuoksi. Ennen tätä on tehtävä tarjouspyyntö jätteiden ja sivuvirtojen tietoalustaan, vähintään 14 vuorokauden määräajaksi. Sopimus kunnan toissijaisesta jätehuoltopalvelusta tehdään maksimissaan kolmeksi vuodeksi kerrallaan.
- (Jätelaki 646/2011, 33 §, päivitys 29.3.2019/438). Tarjouspyynnössä on oltava jäteasetuksen (978/2021) 52 §:ssä määritellyt tiedot, ja sopimuksesta on toimitettava jätteiden ja sivuvirtojen tietoalustaan saman asetuksen 53 §:ssä määritellyt tiedot. Tietoalustaa ylläpitää Motiva Oy. (Jätelaki 646/2011, 143 a §, päivitys 29.3.2019/438)
- *”Jäte on tarpeen mukaan pakattava, merkittävä ja siitä on annettava tiedot siten, että jätteen säilyttämisestä ja kuljettamisesta ei aiheudu vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle ja että jätteelle voidaan järjestää sen laadun mukainen käsittely.”* (Jäteasetus 978/2021, 7 §)
- Vaarallisen jätteen pakkaamisen ja merkitsemisen säädökset (Jäteasetus 978/2021, 8–9 §)

(jatkuu)

Taulukko 8 (jatkuu).

- Tarkentuneita vaatimuksia jätteen keräyksen järjestelyistä (Jäteasetus 978/2021, 10 §)
- Erilliskeräys muussa kuin asumisessa syntyville yhdyskuntajätteille, vähintään: biojäte, muovipakkaus-, kartonki- ja paperipakkausjätteet, lasipakkausjäte, pienmetalli (Jäteasetus 978/2021, 21 §). Nämä on toimitettava mahdollisimman korkealaatuiseen uudelleen käytön valmisteluun tai kierrätykseen. (Jäteasetus 978/2021, 22 §).
- Öljyjätteiden tarkempi erilliskeräys (Jäteasetus 978/2021, 30 §)
- Tarkentunut kirjanpitovelvollisuus jätteen kuljettajille, välittäjille ja kerääjille (Jäteasetus 978/2021, 38 §)

Edellä mainitun voimassa olevan lainsäädännön lisäksi satamia ja muita jätealan toiminnanharjoittajia sitovat tapauskohtaisesti ympäristöluvut sekä muualla tässä raportissa esitellyt lait.

2.4 Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Merenkulun ympäristönsuojelulain (MYSLI) uudistus 29.6.2021 tuo kansallisen lainsäädännön piiriin vuonna 2019 uudistetun alusjätedirektiivin säädökset sekä vastuuttaa aluksia ja satamia toimimaan tavalla, jotka edesauttavat EU:n kestävän merenkulun sekä kierrätystavoitteiden saavuttamista. Merenkulun ympäristönsuojelulain muutosten taustalla on vuonna 2019 uudistettu alusjätedirektiivi sekä MARPOL 73/78 -yleissopimukseen viimeisten 20 vuoden aikana tulleet täydennykset.

MYSLIn tavoitteena on estää alusten toiminnasta aiheutuvaa meriympäristön pilaantumista ja roskaantumista. Lain tarkoituksena on myös tehostaa alusjätehuollon valvontaa sekä sujuvoittaa ja parantaa satamien ja alusten yhteisiä alusjätehuollon toimintatapoja.

Laki on uudistunut niin öljyisten jätteiden, lastinsiirtojen kuin käymäläjätevesiäkin koskevien lukujen osalta. Tärkeimmät alusjätehuoltoa koskevat pykälät löytyvät merenkulun ympäristönsuojelulain 9. ja 10. luvuista.

Taulukkoon 9. on koostettu merkittävimpiä alusjätehuoltoa koskevia uudistuksia, joita tarkastelemme syvemmin luvussa 3, *Lainsäädännön vaikutukset satamissa*.

Taulukko 9.

Merenkulun ympäristönsuojelulain merkittävimmät uudistukset. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021)

Aluksia koskevia muutoksia:

- *"Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tai aluksen käymäläjäteveden hienonnus- ja desinfiointijärjestelmän edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset."* (MYSLI, 5 luku, 3 §)
- *"Aluksen jätehuoltosuunnitelma tulle aiemman 400 sijaan olla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, ja kiinteillä tai kelluvilla alustoilla, on oltava MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden vähentämiseksi ja käsittelemiseksi."* (MYSLI, 6 luku, 4 §)

(jatkuu)

Taulukko 9 (jatkuu).

Sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskevia muutoksia, MYSLI, 9 luku, 5, 6 ja 7 §:

- ”Sataman jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen sekä muu jätehuolto. Jätehuoltosuunnitelmassa on lisäksi kuvattava aluksilta perittävien maksujen suuruus ja laskentaperusteet.”
- ”Satama voi tehdä toisen samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevan sataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, jossa määritetään vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus kunkin sataman osalta erikseen.”
- ”Sataman pitäjän on päivitettävä ja esitettävä jätehuoltosuunnitelma 1 momentin mukaan toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi vähintään viiden vuoden välein.”
- ”Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville seuraavat sataman jätehuoltojärjestelyitä koskevat ajantasaiset tiedot sähköisesti ja siten, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon:
 - satamassa olevien jätteiden vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta ja niiden mahdolliset aukioloajat
 - luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama vastaa
 - luettelo yhteyspisteistä, satamassa olevista jätteiden vastaanottolaitteista vastaavista toimijoista ja tarjolla olevista palveluista
 - kuvaus jätteenhoito- ja siirto- ja käsittelymenettelyistä
 - kuvaus maksujärjestelmästä mukaan lukien maksujen määräytymisen periaatteet ja hinnat.”
- ”Sataman, joka on merkitty alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, pitäjän on lisäksi ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetut tiedot seurantadirektiivissä tarkoitettuun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään.”

(jatkuu)

Taulukko 9 (jatkuu).

Viranomaisia koskevia muutoksia:

- *”Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava suomalaisen sataman väitetyistä puutteista Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään, kun on kyse toisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltion ilmoittamasta suomalaisen sataman jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Suomen ulkopuolella sijaitsevien satamien jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista satamavaltion viranomaisille ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.” (MYSLI, 9 luku, 9 §)*

Jätteiden jättäminen satamaan, MYSLI, 10 luku,

- *”Alus voi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos:*
 - *aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista kertyvälle jätteelle.*
(Täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/89 määritellään menetelmät riittävän varastotilan laskemiseksi.)
 - *alus käy vain sataman ankkurointialueella ja on siellä alle 24 tuntia; tai*
 - *alus käy vain sataman ankkurointialueella ja sääolosuhteet ovat epäsuotuisat.*
- *Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle alukselta peräisin olevia jätteitä koskeva alusjätedirektiivin liitteen 2 mukainen jätteiden ennakoilmoitus käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia.*

(jatkuu)

Taulukko 9 (jatkuu).

Jos aluksen lopullinen tulosatama selviää alle 24 tuntia ennen kyseiseen satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella sähköisessä muodossa vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä Euroopan unionin jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

- *Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava aluksen päällikölle ilman aiheetonta viivytystä jätteen toimittamista koskeva tosite. Tositteeseen on sisällytettävä alusjätedirektiivin liitteessä 3 luetellut tiedot.”*

Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut, MYSLI, 10 luku, 4 §

- *”Maksuista on myönnettävä alennusta, jos kyseessä on lähimerenkulussa toimiva alus tai aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, jonka ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai jäte on hyödynnettävissä.”*
(Täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/91 määritellään perusteet ja varmennuskeinot kestäville ja ympäristöystävällisille toimintatavoille).
- *”Jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella peritään maksu:*
 - *jos toimitettu jätemäärä ylittää 6 §:n nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitetun erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin*
 - *pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevasta jätteestä.”*
- *”Maksut voivat vaihdella:*
 - *alustyypin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan*
 - *jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella*
 - *jätteen vaarallisuuden mukaan.”*

(jatkuu)

Vapautus jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista, MYSLI 10 luku, 5 §

- Uudistunut lainsäädäntö korostaa vastuullisia toimintatapoja.
”Vapautuksella ei saa olla kielteisiä vaikutuksia meriympäristölle, meriturvallisuudelle, terveydelle eikä asumis- tai työoloille aluksilla.”
- *”Vaikka alukselle olisi myönnetty vapautus, se ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.”*
- *”Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava 1 momentin mukaisesti vapautetulle alukselle alusjätedirektiivin liitteen 5 mukainen vapautustodistus. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava myönnetystä vapautuksesta aluksen reitillä oleville satamille ja muille satamille, joita päätös koskee. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot myös käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää.”*



**Satamissa
vastaan-
otettavien
jätelajien
määrä yli
kaksin-
kertaistuu.**

Lainsäädännön vaikutukset satamissa

Merkittävimmät uuden lainsäädännön tuomat muutokset kauppamerenkulun satamissa koskevat jätteen vastaanottojärjestelyitä, jätehuoltosuunnitelmia koskevia vaatimuksia, maksujärjestelmiä sekä jätehuollon valvontaa. Merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä sovelletaan satamissa alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon. Sen jälkeen, kun aluksen jätteet on siirretty maihin, niihin sovelletaan jätelakia.

3.1 Jätehuollon käytännöt satamissa

Satamien jätehuolto rakentuu monen toimijan yhteistyönä jätehuoltosuunnitelman pohjalta. Satamien on tarjottava siellä vieraileville aluksille kaikki tarvittavat alusjätehuollon palvelut niin, että jätteiden jättäminen ja lajittelu ei aiheuta aluksille viivästyksiä. Alusjätteiden vastaanotto ja jatkokäsittely on yleisesti järjestetty sataman ja jäteurakoitsijoiden yhteistyönä. Satamameklarit toimivat viestinviejinä ja käytännön asioiden järjestelijöinä satamien ja alusten välillä. Alusten tulee tehdä satamille jäteilmoitus ja toimia satamissa annettujen ohjeiden mukaisesti.

Sataman jätehuoltoa valvoo pääasiassa kaksi viranomaistahoa: ELY-keskukset ja Traficom. Karkeasti rajattuna ELY:t valvovat satamien toimintaa ja maksujärjestelmiä, Traficom aluksiin kohdistuvia vaatimuksia ja ilmoitusmenettelyjä.

Uudistunut merenkulun ympäristönsuojelulaki sekä jätelaki tuovat näihin toimintoihin jonkin verran uusia vaatimuksia. Lisäksi kansallista lainsäädäntöä täydentävät alusjäte-direktiiviin tulleet täytäntöönpanoasetukset.

3.1.1 Satama

Satama tekee ja tarpeen mukaan päivittää jätehuoltosuunnitelman ja toimii ympäristöluvan mukaisesti. Satama tarjoaa siellä vieraileville aluksille kaikki niiden tarvitsemat alusjätehuollon palvelut. Jokaisella satamalla tulee olla oma, sähköisesti saatavilla oleva jäteohje. Satama vastaanottaa EI-vapautettujen alusten alusjäteilmoitukset ja toimittaa tiedot edelleen aluksia valvovalle viranomaiselle (Traficom). Satama tarkastaa alusjäteilmoituksen tiedot ja antaa jätetyistä jätteistä tositteen EI-vapautetuille aluksille sekä toimittaa annetun tositteen tiedot asiasta vastaaville valvontaviranomaisille (Traficom) viipymättä. Satama toimittaa EI-vapautettujen alusten jätetiedot vuosittain valvovalle viranomaiselle (ELY-keskus). Satama päivittää tiedot jätteiden vastaanottolaitteista valvovalle viranomaiselle, joka päivittää ne EU:n yhteiseen SafeSeaNet-järjestelmään.

Satama päivittää tiedot jätteiden vastaanottolaitteista valvovalle viranomaiselle, joka päivittää ne EU:n yhteiseen SafeSeaNet-järjestelmään. Satamameklarit toimivat tiedonvälittäjinä satamien ja alusten/varustamoiden välillä ja hoitavat alusten viranomaisilmoitukset ja käytännön asiat satamissa.

3.1.2 Alus

Alus lajittelee alusjätteet ensisijaisesti MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden mukaisesti ja toimii satamassa sataman antamien ohjeiden mukaisesti.

EI-vapautettu alus toimittaa satamalle sähköisesti alusjäteilmoituksen alusjätedirektiivin 6. artiklan mukaisesti ja säilyttää sitä sähköisessä muodossa vähintään seuraavaan satamaan asti. Alusjäteilmoitus toimii jätteiden palveluiden ”tilauksena”, ja sen voi ottaa vastaan joko satama tai satamameklari, joka syöttää tiedot alusliikenteen ilmoitusjärjestelmään (Portnet)⁷. Jätteiden ennakoilmoituksen sisältämät tiedot on direktiivien 2002/59/EY ja 2010/65/EU mukaisesti ilmoitettava sähköisesti EU:n SafeSeaNet-järjestelmään.

Alus vastaanottaa jätteen toimittamista koskevan tositteen, ja päällikön tai hänen tehtävään valtuuttamansa henkilön on ennen satamasta lähtöä tai heti jätteiden toimittamista koskevan tositteen saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät tiedot alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen.

⁷ EU-asetus 2019/1239 kuvaa EU:ssa käyttöönotettavan merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön (EMSWe-ympäristön). EMSWe-ympäristö muodostuu komission ja EMSAn tarjoamista keskusjärjestelmistä sekä kansallisista merenkulkualan keskitetyistä palvelupisteistä (MNSW). NEMO on Suomen MNSW. Asetusta sovelletaan 15.8.2025 lähtien eli NEMO otetaan käyttöön tuolloin. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMO korvaa nykyisen alusselvitysjärjestelmän Portnetin. (Fintraffic)

Jätteen toimittamista koskevan tositteen sisältämien tietojen on oltava tarvittaessa saatavilla aluksella vähintään kahden vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätapäiväkirjan tai jätehuoltosuunnitelman kanssa, ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden viranomaisille.

3.1.3 Viranomaiset

Viranomaiset valvovat satamia (ELY-keskukset) ja niissä vierailevia aluksia (Traficom). Viranomaiset tiedottavat satamille vapautetuista aluksista. Viranomaisten vastuulla on siirtää vastaanottamansa raportit ja ilmoitukset SafeSeaNet-järjestelmään ja EU:n tarkastustietokantaan.

3.1.4 Jäteurakoitsija

Jäteurakoitsijat vastaavat sopimustensa mukaisesti jätteiden vastaanottolaitteista satamissa. Jäteurakoitsijat toimittavat satamille tiedot jätteiden määristä jätelajeittain. Jäteurakoitsijat, joka toimivat vapautettujen alusten sopimuskumppaneina, vastaavat jätetositteen antamisesta sopimuksen toiselle osapuolelle.

Seuraavissa taulukoissa (Taulukot 10–15) satamatoimijoiden roolit ja vastuut on jaoteltu eri osa-alueittain.

Taulukko 10.

Jätehuollon käytännöt: suunnittelu. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021)

Suunnittelu	
<i>Satama</i>	Jätehuoltosuunnitelma MYSLIn 9 luvun 5, 6 ja 7 § mukaisesti.
<i>Alus/Varustamo</i>	Jätehuoltosuunnitelma MYSLIn 6 luvun 4 § mukaisesti
Viranomainen	Sen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, jonka toimialueella satama sijaitsee, on arvioitava ja hyväksyttävä sataman jätehuoltosuunnitelma.
<i>Jäteurakoitsija</i>	Sopimuksesta riippuen suunnittelee tarvittavat ja kapasiteetiltaan riittävät vastaanottolaitteet ja alusjätehuollon palvelut.
<i>Satamameklarit</i>	Antavat tarvittavia tietoja viranomaisille.

Taulukko 11.

Jätehuollon käytännöt: tiedottaminen. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021)

Tiedottaminen	
<i>Satama</i>	Sähköinen viestintä / tiedottaminen MYSLIn 9 luvun 7 § mukaisesti.
<i>Alus/Varustamo</i>	Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti on laadittava aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.
Viranomainen	-
<i>Jäteurakoitsija</i>	Toimittaa satamalle tiedot tarjottavista palveluista.
<i>Satamameklarit</i>	-

Taulukko 12.

Jätehuollon käytännöt: ilmoittaminen. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021, Consolidated guidance for port reception facility MEPC.1/Circ.834/Rev.1)

Ilmoittaminen	
<i>Satama</i>	1) Ilmoittaa tarvittaessa muutoksista sidosryhmille. 2) Ilmoittaa alusjätetiedot viranomaisille vuosiraportoinnin yhteydessä.
<i>Alus/Varustamo</i>	1) Alusjäteilmoitus direktiivin (EU) 2019/883 6. artiklan mukaisesti. Alusten/varustamoiden on oltava selvillä vastaanottavan sataman ilmoituskäytännöistä. 2) Aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ennen lähtöä tai heti jätetositteen saatuaan ilmoitettava sen tiedot SafeSeaNet seuranta- ja valvontajärjestelmässä direktiivien 2002/59/EY ja 2010/65/EU mukaisesti.
<i>Viranomainen</i>	1) Tarkastustietojen ilmoittaminen EU:n järjestelmiin. 2) MARPOL-yleissopimus velvoittaa sopimuspuolia pitämään satamissaan olevia vastaanottolaitteita koskevat tiedot ajan tasalla ja ilmoittamaan kyseiset tiedot IMO:lle. 3) Vastaanottolaitteissa ilmenneistä puutteista ilmoittaminen EU:n järjestelmiin. 4) Alusjäteilmoitusten tiedot EU:n järjestelmiin.
<i>Jäteurakoitsija</i>	1) Sopimuksesta riippuen alusjäteilmoitukseen liittyvien käytäntöjen hoitaminen..
<i>Satamameklarit</i>	1) Sopimuksesta riippuen alusjäteilmoitukseen liittyvien käytäntöjen hoitaminen.

Taulukko 13.

Jätehuollon käytännöt: laitteistot. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021, alusjätedirektiivi 2019/883)

Laitteistot ja jätteiden käsittelyyn liittyvät toimenpiteet	
<i>Satama</i>	1) Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet MYSLI 9 luvun 1 § mukaisesti. 2) Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan tai viranomaisen on täytettävä liitteessä 3 oleva 'jätteen toimittamista koskeva tosite', ja annettava ja toimitettava se aluksen päällikölle ilman aiheutonta viivytystä. (EU) 2019/883
<i>Alus/Varustamo</i>	1) Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, ja jokaisen matkustaja-aluksen tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen käymäläjäteveden käsittelyä koskevat vaatimukset.
<i>Viranomainen</i>	1) Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa määräyksiä tarvittavista vastaanottolaitteista. (MYSLI 9 luku, 6 §) 2) Asianosaisten satamaviranomaisten tai muussa tapauksessa muiden asiaankuuluvien viranomaisten on varmistettava, että jätteen toimitus ja vastaanotto toteutetaan riittäviä turvallisuustoimenpiteitä noudattaen. (EU) 2019/883 3) Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä alusten kiinteän jätteen hienonnuslaitteistoja. (MYSLI 6 luku, 1 §) 4) Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tai aluksen käymäläjäteveden hienonnus- ja desinfiointijärjestelmän. (MYSLI, 5 luku, 3 §)
<i>Jäteurakoitsija</i>	Sopimuksesta riippuen vastaa sataman vastaanottolaitteiden mitoituksista.
<i>Satamameklarit</i>	-

Taulukko 14.

Jätehuollon käytännöt: ongelmatilanteet. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021)

Ongelmatilanteet	
<i>Satama</i>	Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.
<i>Alus/Varustamo</i>	Alusten on ilmoitettava sataman jätteiden vastaanottolaitteissa ilmenevistä puutteista ja ongelmista lippuvaltion viranomaisille, jotka puolestaan ilmoittavat asiasta IMO:lle ja satamavaltiolle, jossa puutteita on havaittu.
Viranomainen	1) Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava suomalaisen sataman väitetyistä puutteista Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä (EU) 2019/883 säädetään, kun on kyse toisen kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltion ilmoittamasta suomalaisen sataman jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. 2) Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Suomen ulkopuolella sijaitsevien satamien jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista satamavaltion viranomaisille ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä (EU) 2019/883 säädetään.
<i>Jäteurakoitsija</i>	Tiedottaa satamalle vastaanottolaitteissa tai jätteiden lajittelussa ilmenneistä ongelmista.
<i>Satamameklarit</i>	-

Taulukko 15.

Jätehuollon käytännöt: koulutus. (Alusjätedirektiivi 2019/883)

Suunnittelu	
<i>Satama</i>	Henkilöstön perus- ja jatkokoulutus on olennaisen tärkeää, jotta varmistetaan palvelujen laatu ja työntekijöiden suojele. (EU) 2019/883
<i>Alus/Varustamo</i>	Varustamon tulee varmistaa, että laivan henkilökunnalla on riittävät tiedot ja taidot.
Viranomainen	Satamaviranomaisten ja satamissa olevista vastaanottolaitteista vastaavien viranomaisten olisi varmistettava, että kaikki henkilöstön jäsenet saavat tarvittavan koulutuksen painottaen erityisesti vaarallisten aineiden käsittelyyn liittyviä terveys- ja turvallisuuskäytäntöjä ja että koulutusvaatimukset saatetaan säännöllisesti ajan tasalle. (EU) 2019/883
<i>Jäteurakoitsija</i>	-
<i>Satamameklarit</i>	-

3.2 Sataman jätehuoltosuunnitelma

Uudistuneessa merenkulun ympäristönsuojelulaissa vaatimukset sataman jätehuoltosuunnitelman sisällöstä ovat tarkentuneet. Jätehuoltosuunnitelmaan on sisällytettävä:

- sataman nimi, osoite, sijainti koordinaatteina, sekä muut tarvittavat yhteystiedot
- sataman yhteyshenkilön yhteystiedot
- sataman jätehuollosta vastaavien tahojen yhteystiedot.

Sataman pitäjän on kuvattava sataman jätehuoltojärjestelmä perusteellisesti. Lisäksi jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava maksujen suuruus ja niiden laskentaperusteet. Sataman jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksista peräisin olevien jätteiden

- vastaanotto
- keräys
- aluksilta perittävien maksujen suuruus ja laskentaperusteet
- varastointi
- käsittely
- hyödyntäminen sekä muu jätehuolto

- tieto koskeeko satamaa merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 3 §:n mukainen velvoite antaa alukselle jätteen toimittamista koskeva tosite.

Jätteiden vastaanottojärjestelyjen kuvauksen on sisällettävä vastaanotettavien jätteiden jakeet ja määrät, vastaanottolaitteiden tyypit, kuten kiinteä laite tai erikseen tilattava palvelu, vastaanottolaitteiden kapasiteetit ja laitteiden sijainti satamassa ja saavutettavuus, mukaan lukien laitteiden aukioloajat. Käytettäessä erikseen tilattavia vastaanottopalveluita, jätehuoltosuunnitelmassa tulee olla kuvaus niiden tilaamisesta ja saavutettavuudesta mukaan lukien tilaus- ja noutoajankohdat.

Lisäksi jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava satamassa käyvien alusten alustyyppit ja -koot, satamakäyntien määrä, sataman kautta kulkeva lasti ja kaiken tyyppiset kyseisessä satamassa tavallisesti käyvistä aluksista peräisin olevat jätteet (Valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta, 674/2021, 7 luku, 2 §).

Jätehuoltosuunnitelmassa on lisäksi kuvattava jätehuollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet, ellei niitä ole kuvattu muussa sataman toimintaa koskevassa toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä suunnitelmassa. Sataman jätehuoltosuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyyppit. (MYSLI, 669/2021, 9 luku, 5 §).

Näiden lisäksi jätehuoltosuunnitelma voi sisältää:

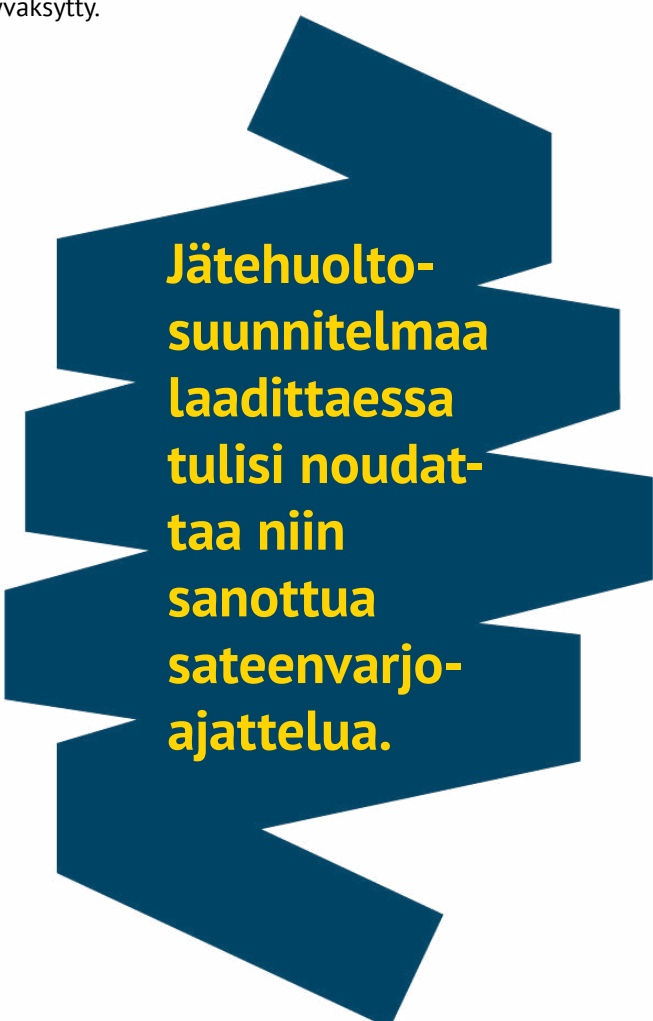
- yhteenveto alusjätehuoltoon liittyvästä lainsäädännöstä sekä jätteiden toimittamiseen liittyvistä muodollisuuksista
- kuvaus menetelmistä, joilla eri jätevirtojen jätehuolto on järjestetty satamassa, satamassa mahdollisesti olevista jätteen esikäsittelylaitteista ja -prosesseista sekä jätteen jatkokäsittelystä
- kuvaus vastaanottolaitteiden käytön seurannasta
- kuvaus jätemäärien seurantamenetelmistä
- karttakuva vastaanottolaitteiden sijainnista
- jätemaksuhinnasto
- tilastotietoja.

Merenkulun ympäristönsuojelulakia valmisteltaessa Liikenne- ja viestintävirasto toteasi, että jätehuoltosuunnitelmaa laadittaessa tulisi noudattaa niin sanottua sateenvarjoajattelua. Tämä tarkoittaa sitä, että jätehuoltosuunnitelmassa on huomioitava kaikki mahdolliset jätelajit, vaikka satamanpitäjä ei itse välttämättä vastaisi kyseisen jätelajin keräämisestä aluksilta (Lausuntoyhteenveto, VN/7823/2019, s. 18).

EU:n alusjätedirektiivin 2019/883 liitteestä 1 löytyy kansallista lainsäädäntöä kattavampi luettelo jätehuoltosuunnitelmia koskevista sisältövaatimuksista.

Satama voi tehdä jätehuoltosuunnitelman myös yhdessä toisen, samalla alueella sijaitsevan sataman kanssa. Tällöin kunkin sataman vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus on määriteltävä erikseen.

Sataman on seurattava jätehuollon toimivuutta, vastaanottolaitteiden riittävyyttä ja kuntoa sekä kirjattava ja korjattava mahdollisesti ilmenevät puutteet. Jätehuoltosuunnitelmassa on esitettävä vastaanottolaitteiden puutteellisuudesta ilmoittamista ja ilmoituksen käsittelyä koskeva menettelytapa. (Valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta, 674/2021, 7 luku 2 §). Sataman on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa, kun se on hyväksytty.



**Jätehuolto-
suunnitelmaa
laadittaessa
tulisi noudat-
taa niin
sanottua
sateenvarjo-
ajattelua.**

Taulukossa 16. verrataan uutta ja vanhaa jätehuoltosuunnitelman laatimista ja sisältöä koskevaa lainsäädäntöä sekä arvioidaan uudistusten vaikutuksia.

Taulukko 16.

Uudistunut lainsäädäntö: jätehuoltosuunnitelma. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021)

Toimenpide	Vanha laki	Uudistettu lainsäädäntö	Vaikutukset	Voimaantulo
Jätehuoltosuunnitelman laatiminen	Jokainen kauppamerenkulun satama laatii oman jätehuoltosuunnitelman.	Satamat voivat tehdä toisen samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevan sataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman.	Yhtenäistää alueellista suunnittelua satamien välillä.	1.1.2023
Jätehuoltosuunnitelmassa kuvattavat asiat	Jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen.	Jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen sekä muu jätehuolto. Lisäksi on kuvattava aluksilta perittävien maksujen suuruus ja laskentaperusteet sekä aluksilta peräisin olevien jätteiden jätehuollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet.	Toimii tietolähteenä varustamoille ja aluksille. Parantaa tiedon saavutettavuutta.	1.1.2023
Jätetositteen antovelvollisuus	Ei ole.	Tieto siitä, koskeeko satamaa merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 3 §:n mukainen velvoite antaa alukselle jätteen toimittamista koskeva tosite	-	1.1.2023

3.2.1 Jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen ja päivitys

Sataman jätehuoltosuunnitelma on esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Hyväksyessään suunnitelman viranomainen voi antaa lisämääräyksiä tarvittavista vastaanottolaitteista ja kielistä, joilla sataman on annettava tiedot satamatoimijoille. Hyväksyvä viranomainen merkitsee suunnitelman ympäristönsuojelun tietojärjestelmään ja lähettää tiedon rekisterimerkinnästä satamalle.

Jätehuoltosuunnitelma on lähetettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi vähintään viiden vuoden välein, tai jos sataman toiminta, vierailevat alustyyppit tai sataman jätehuolto muuttuu merkittävästi satamaan jätettävien jätteiden laadun, määrän tai muun osalta. (MYSLI, 669 / 2021, 6 §)

Taulukossa 17. verrataan uutta ja vanhaa jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä ja päivitystä koskevaa lainsäädäntöä sekä arvioidaan uudistusten vaikutuksia.

Taulukko 17.

Uudistunut lainsäädäntö: jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen ja päivitys.

Toimenpide	Vanha laki	Uudistettu lainsäädäntö	Vaikutukset	Voimaantulo
Hyväksyminen	Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi sille ELY-keskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee.	Sataman jätehuoltosuunnitelma on esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille ELY-keskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee.	Jätehuoltosuunnitelman arviointi vaatii erityistä asiantuntemusta ja osaamista. Uusi kaksivaiheinen arviointi- ja hyväksymisprosessi tuottaa lisätyötä ELY-keskuksille. Tämä tulisi huomioida resurssoinnissa sekä viranomaisten koulutuksessa.	1.1.2023 (jatkuu)

Taulukko 17 (jatkuu).

Tarkastus	Jätehuoltosuunnitelma on tarkastettava 3 vuoden välein , mikäli satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa.	Jätehuoltosuunnitelma on tarkastettava 5 vuoden välein . Suunnitelma on päivitettävä ja esitettävä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, jos sataman toiminta tai satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi.	Tarkastusväli pitenee kolmesta vuodesta viiteen. Sataman tulee arvioida entistä tarkemmin merkittävistä muutoksista sataman toiminnassa aiheutuvaa ilmoitustarvetta.	1.1.2023
Viranomaisen toimet	Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.	Viranomainen voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa määräyksiä tarvittavista vastaanottolaitteista ja siitä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollstavastaaville ja heidän edustajilleen, sekä muista suunnitelman toteuttamisen kannalta tarpeellisista seikoista.	Viranomaisilla tulee olla riittävästi tietoa ja asiantuntemusta. Kieliasioiden huomiointi lisää tiedon saavutettavuutta ja vähentää väärinymmärryksiä satamatoimijoiden välillä.	1.1.2023

3.2.2 Kuuleminen ja tiedottaminen

Uudistuneen merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisesti sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten, jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville seuraavat ajantasaiset tiedot sähköisesti ja siten, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon:

- vastaanottolaitteiden sijainti ja aukioloajat kunkin laituri paikan osalta
- luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama vastaa

- luettelo yhteyspisteistä, satamassa olevista jätteiden vastaanottolaitteista vastaavista toimijoista ja tarjolla olevista palveluista
- kuvaus jätteenottoimenetelmistä
- kuvaus maksujärjestelmästä, mukaan lukien maksujen määräytymisen perusteet ja hinnat.

Ennen jätehuoltosuunnitelman toimittamista viranomaiselle arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava toimivaltaisille viranomaisille sekä erityisesti sataman käyttäjille tai sataman käyttäjien edustajille ja satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaaville toimijoille ja laajennetun tuottajavastuun velvoitteita täytäntöönpaneville organisaatioille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta ja sen tarkistamisesta. (Alusjätedirektiivi, (EU) 2019/883)

Luonnos jätehuoltosuunnitelmasta on pidettävä nähtävillä 14 vuorokauden ajan sataman toiminta-aikana. Satamanpitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä ilmoitus- taulullaan, sähköisen kanavan, esimerkiksi sataman verkkosivujen kautta, tai muulla sopivaksi katsomallaan tavalla. (MYSLI, 669/2021, 7 §)

3.3 Vastaanottojärjestelyt satamissa

Kauppamerenkulun satamissa pitää nykylainsäädännön mukaisesti olla valmius vastaanottaa öljyiset jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet, käymäläjätevedet, kiinteät jätteet, pakokaasujen puhdistusjätteet sekä öljypitoisia aineita, haitallisia nestemäisiä aineita ja kiinteitä aineita sisältävät lastijäät eli pesuvedet.

Uudistunut jätelaki tarkentaa erilliskeräysvelvollisuutta; lajiltaan ja laadultaan erilaiset jätteet on etusijajärjestyksen toteuttamiseksi kerättävä toisistaan erillään, eikä niitä saa sekoittaa muihin jätteisiin tai materiaaleihin (Jätelaki 646/2011, 15 §). Satamien uusi erilliskeräysvelvollisuus yhdenmukaistaa satamien ja varustamoiden jätehuoltoa ja vähentää syntyvän sekajätteen määrää. Uudistuneen merenkulun ympäristönsuojelulain myötä satamissa tulee järjestää vastaanotto käytetyille paristoille ja akuille ja sähkö- ja elektroniikkajätteelle sekä jätelainsäädännön mukaisille yhdyskuntajätejakeille: biojätteelle, kuitupakkausjätteelle, muovipakkausjätteelle, lasipakkausjätteelle, metallipakkausjätteelle sekä muulle pienikokoiselle metallijätteelle.

Sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa olevien vastaanottolaitteiden käyttöön liittyvät muodollisuudet ja käytännön järjestelyt ovat yksinkertaisia ja nopeita, jottei aluksille aiheudu tarpeettomia viivästyksiä. (Alusjätedirektiivi 883/2019, EU)

Uuden merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja tai muu jätteen jättämiseen tai vastaanottoon osallistunut on oikeutettu korvaukseen tarpeettomasta viivytyksestä sille aiheutuneesta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään. (MYSLI, 669/2021, 9 luku, 8 §)

Satamassa on oltava sitä tavanomaisesti käyttävien alusten tarpeisiin riittävät vastaanottolaitteet ottaen huomioon jätelajit ja -määrät. Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.

Uusi merenkulun ympäristönsuojelulaki ohjeistaa satamia ottamaan huomioon vastaanottojärjestelyitä suunniteltaessa seuraavat asiat:

- sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet
- sataman koko ja maantieteellinen sijainti
- satamassa vierailevat alustyytit
- erilaisten vapautusten piiriin kuuluvat alukset.

Siirtymäajan jälkeen satama on velvollinen järjestämään erilliset vastaanottolaitteet seuraaville jätteille:

- öljypitoiset jätteet
- haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet
- käymäläjätevedet
- käytetyt paristot ja akut
- sähkö- ja elektroniikkaromu
- biojäte
- kuitupakkausjäte
- muovipakkausjäte
- lasipakkausjäte
- metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte
- muu, kuin edellä mainittu kiinteä jäte
- pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Edellä mainittujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteen ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä. (MYSLI 669/2021, 1 §)

Taulukossa 18. verrataan vanhan ja uudistuneen lainsäädännön alusjätteiden vastaanotolaitteita koskevia vaatimuksia sekä arvioidaan muutosten vaikutuksia.

Taulukko 18.

Uudistunut lainsäädäntö: vastaanottojärjestelyt satamissa. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021)

Toimen- pide	Vanha laki	Uudistettu lainsäädäntö	Vaikutukset	Voimaan- tulo
Vastaan- otettavat jätelajik- keet	1) Öljypitoiset jätteet 2) Haitallisia nestemäi- siä aineita sisältävät jätteet 3) Käymäläjätevedet 4) Kiinteät jätteet 5) Pakokaasujen puhdis- tusjätteet, joiden pääs- täminen ympäristöön on MARPOL 73/78-yleis- sopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä 6) Lastijätteet.	1) Öljypitoiset jätteet 2) Haitallisia neste- mäisiä aineita sisältä- vät jätteet 3) Käymäläjätevedet 4) Käytetyt paristot ja akut 5) Sähkö- ja elektro- niikkaromu 6) Biojäte 7) Kuitupakkausjäte 8) Muovipakkausjäte 9) Lasipakkausjäte 10) Metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte 11) Muu, kuin edellä mainittu kiinteä jäte 12) Pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MAR- POL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.	Erilliskerättävien jätela- jien määrä kasvaa huo- mattavasti. Huomioon on otettava: - sopimukset jäte- huoltourakoitsijoi- den kanssa - keräyspisteiden uudelleenjärjestelyt. Tämä yhdessä jätetystä jätteestä annettavan val- vontaa vaativan tositteen kanssa tulee paranta- maan vastaanotettavan jätteen kierrätys- ja uusiokäyttömahdolli- suuksia.	1.5.2022

3.4 Jätteiden jättäminen satamaan

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan unionin alueella olevaan satamaan, ja muun kuin suomalaisen aluksen, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan, on ennen kuin alus lähtee satamasta jätettävä satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin kaikki alukselta peräisin olevat jätteet MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti. (MYSLI 669/2021, 1 §)

Alus voi poiketa jätteidenjättövelvollisuudesta seuraavissa tilanteissa:

- aluksella on riittävät varastointitilat kaikelle ennen seuraavaan satamaan saapumista kertyvälle jätteelle
- alus vierailee alle 24 h vain sataman ankkurointialueella
- alus vierailee vain sataman ankkurointialueella ja sääolosuhteet ovat huonot.

Mikäli aluksen seuraava käyntisatama ei ole tiedossa, tai todetaan ettei seuraavassa käyntisatamassa ole riittäviä jätteiden vastaanottolaitteita, alus ei voi poiketa jätteidenjättövelvollisuudesta. Aluksen päällikkö vastaa siitä, että alus noudattaa näitä velvollisuuksia.

3.5 Jätteen toimittamista koskeva tosite

Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava aluksen päällikölle ilman aiheutonta viivytystä jätteen toimittamista koskeva tosite. Tositteeseen on sisällytettävä alusjätedirektiivin (Alusjätedirektiivi 883/2019 EU) liitteessä 3 luetellut tiedot:

- satamassa olevien vastaanottolaitteiden ja sataman tiedot
- aluksen tiedot
- vastaanotetun jätteen laji ja määrä.

Vaativuudesta ei sovelleta satamiin, jotka voivat vastaanottaa ainoastaan kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksia ja joissa on miehittämättömät vastaanottolaitteet. Sataman on jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä ilmoitettava, jos se täyttää poikkeuksen edellytykset. Tällöin sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on ilmoitettava sataman nimi ja sijainti seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun SafeSeaNet-tiedonvaihtojärjestelmää käyttäen. Tiedot on ilmoitettava vain niiden satamien osalta, joissa käy seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia. (MYSLI 669/2021, 3 §)

3.6 Maksujärjestelmät

Jätteiden jättämistä satamaan koskevien maksujen sääntely säilyy pääperiaatteiltaan ennallaan. Uudistunut merenkulun ympäristönsuojelulaki antaa satamille oikeuden hinnoitella jätteen vastaanotto sen vaarallisuuden mukaan tai jos jätettä vastaanotetaan sataman normaalien aukioloaikojen ulkopuolella. Satamilla on uuden lainsäädännön myötä myös oikeus periä aluksilta lisämaksuja tietyissä tilanteissa. Sataman pitäjän on ilmoitettava alukselta perittävän maksun määrä ja laskentaperusteet (MYSLI 669/2021, 4 §).

Sataman pitäjän tulee periä jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksu jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksujen tulee olla kohtuullisia ja perustua sataman tarjoaman jätehuoltopalvelun kustannuksiin. Maksun tulee kattaa välilliset hallintokustannukset, huomattavan osan suorista toimintakustannuksista, sekä seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

- öljypitoiset jätteet, pois lukien lastijäämät
- käymäläjätevedet
- kiinteät jätteet.

Maksut voivat vaihdella

- alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan
- jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella
- jätteen vaarallisuuden mukaan.

Maksujen vaihtelu jätteen vaarallisuuden mukaan voi riippua jätteen vaaraominaisuuksista ja jätteen käsittelystä syntyvistä kustannuksista. Vaarallisen jätteen määrä ei kuitenkaan saa vaikuttaa jätteen jättämisestä perittäviin maksuihin. (Valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta, 674/2021, 8 luku 2 §)

Vanhasta lainsäädännöstä poiketen uudistunut merenkulun ympäristönsuojelulaki antaa satamanpitäjälle oikeuden periä lisämaksun:

- jätteen lajin ja määrän perusteella, mikäli jätetyn jätteen määrä ylittää erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin
- pakokaasun puhdistusjärjestelmästä peräisin olevasta jätteestä.

Taulukossa 19. eritellään alusjätehuollon maksujärjestelmiä koskevan lainsäädännön uudistukset ja niiden muutosvaikutukset.

Taulukko 19.

Uudistunut lainsäädäntö: maksujärjestelmät. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021, alusjätedirektiivi 2019/883)

Toimenpide	Vanha laki	Uudistettu lainsäädäntö	Vaikutukset	Voimaantulo
Maksujen tulee kattaa	Jätehuollon kustannukset sekä seuraavien jätelajien kustannukset: 1) öljypitoiset jätteet 2) käymäläjätevedet 3) kiinteä jäte lastijätettä lukuun ottamatta.	Jätehuollon kustannukset, välilliset hallinnolliset kustannukset, sekä seuraavien jätelajien kustannukset: 1) öljypitoiset jätteet lastijäämiä lukuun ottamatta 2) käymäläjätevedet 3) kiinteät jätteet mukaan lukien kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvä jäte lastijäämiä lukuun ottamatta.	Välillisiin hallinnollisiin kustannuksiin voidaan lukea: 1) jätehuoltosuunnitelman laatimiseen ja päivittämiseen liittyvät toimenpiteet ja maksut 2) jätehuoltoon liittyvien sähköisten järjestelmien hallinnointi 3) kaikki kansallisen lainsäädännön ja komission täytäntöpanoasetusten vaatimat raportointi- ja seuranta-järjestelmien kustannukset 4) kaikki sataman jätehuollosta tiedottamiseen liittyvät kustannukset. (Alusjätedirektiivi, (EU) 2019/883, liite 4)	1.1.2022
Jättemaksujen porrastaminen	1) alustyyppin 2) alusluokan 3) aluksen kokoluokan mukaan.	1) alustyyppin 2) alusluokan 3) aluksen kokoluokan mukaan 4) jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella 5) jätteen vaarallisuuden mukaan.	Lisämaksu tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella tarjottavista palveluista tuo satamille lisätuloja. Maksun määrästä riippuen saattaa kannustaa aluksia toimimaan normaaleiden palveluaikojen puitteissa. Vaarallisen jätteen erillinen hinnoittelu kannustaa tarkempaan lajitteluun.	1.1.2022

(jatkuu)

Uudistuvan lainsäädännön vaikutus kauppamerenkulun satamien jätehuoltoon

Taulukko 19 (jatkuu).

Jätteen tyypin ja määrän perusteella perittävät lisämaksut	Ei erityismainintaa.	1) öljypitoisten jätteen jättämisestä aiheutuneista kustannuksista, jos toimitettu jätemäärä ylittää 6 5:n nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitetun erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin 2) pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevasta jätteestä.	Siirtää jätekustannuksia jätteen vastaanottajalta jätteen tuottajan vastuulle. Kannustaa aluksia käyttämään erillisiä puhdistusjärjestelmiä ja laitteistoja kyseisten jätelajien vähentämiseksi.	1.1.2022
---	----------------------	--	---	----------

3.6.1 No Special Fee -järjestelmä

Vuonna 2007 Itämeren merellisen ympäristön suojelukomissio HELCOM julkaisi suosituksen (HELCOM Recommendation 28/1) No Special Fee -järjestelmän perustamiseksi Itämeren alueelle. Suosituksen taustalla on pyrkimys vähentää mereen joutuvan jätteen määrää.

No Special Fee -järjestelmä (NSF-järjestelmä) on maksujärjestelmä, jossa aluksen normaalista operoinnista syntyvän jätteen⁸ vastaanotto-, käsittely- ja loppusijoituskustannukset voidaan sisällyttää satamamaksuun riippumatta siitä käyttääkö alus sataman jätehuoltopalveluja tai jätteiden vastaanottolaitteita. NSF-järjestelmä ei rajoitu mihinkään tiettyihin alusperäisiin jätetyyppeihin.

Kaikilla aluksilla, jotka vierailevat NSF-järjestelmän piiriin kuuluvissa satamissa⁹, on velvollisuus maksaa jätemaksu. Maksu voidaan sisällyttää satamamaksuun tai veloittaa erikseen. Maksu kattaa kaikki aluksen normaalissa käytössä syntyneiden jätteiden jättämisen kustannukset.

Maksun suuruuden määrittämisen perusteina satama voi käyttää laivan nettovetoisuutta, alustyyppiä sekä miehistön sekä matkustajien määrää. Maksu ei saa kuitenkaan olla riippuvainen jätetyn jätteen määrästä.

⁸ Aluksen toiminnasta aiheutuvat jätteet: kaikkia muiden liitteiden soveltamisalaan kuulumattomia kiinteitä jätteitä (lietteet mukaan luettuina), joita aluksella kerätään aluksen tavanomaisen huollon tai toiminnan aikana tai joita käytetään lastin ahtaamiseen ja käsittelymiseen. Aluksen toiminnasta aiheutuviin jätteisiin kuuluvat myös puhdistusaineet ja lisäaineet, jotka sisältyvät lastiruuman ja ulkopintojen pesuveteen. Aluksen toiminnasta aiheutuviin jätteisiin eivät kuulu talousjätevesi, pilssivesi eivätkä muut vastaavat aluksen käytön kannalta välttämättömät päästöt ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. (MARPOL 73/78 -yleissopimus)

⁹ HELCOM:illa on kymmenen sopimusosapuolta: Euroopan unioni, Suomi, Ruotsi, Viro, Latvia, Liettua, Tanska, Saksa, Puola ja Venäjä.

Satama voi myöntää alukselle alennusta jätemaksusta, jos aluksen jätehuolto on järjestetty korkealuokkaisesti ja tehokkaasti. Suomalaiset alukset, jotka on merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla vapautettu maksuista, eivät kuulu NSF-järjestelmän piiriin. Tämän lisäksi HELCOM määrittelee oikeuden maksuvapautukseen, jos alus täyttää seuraavat kriteerit:

- Alus purjehtii säännöllisesti julkisen ja suunnitellun aikataulun mukaisesti tiettyjen satamien tai terminaalien välillä.
- Aikataulun mukaiset ja säännölliset satamavierailut toistuvat vähintään kahden viikon välein.

Vapautuksen myöntämiseksi satamavaltion tulee saada todisteet aluksen aikataulusta ja jätehuoltokäytännöistä sisältäen mm. jätehuoltosopimuksen, kopion jätepäiväkirjasta, sekä jätetystä jätteestä saadut kuitit. Tieto vapautuksesta tulee toimittaa kaikille kyseisen aluksen reitillä oleville satamille. Vapautuksen myöntäneen viranomaisen tulee toimittaa tieto vapautuksesta HELCOMille.

Baltic Sea Action Groupin (BSAG:n) ja Laivameklariliiton toteuttaman kyselytutkimuksen mukaan joka kolmas rahtialus ei ollut tietoinen No Special Fee -järjestelmästä. NSF-järjestelmän vaikuttavuuden lisäämiseksi BSAG on koostanut yhteistyössä Suomen meriklusterin eri tahojen kanssa Baltic Sea Waste Fee -tietopaketin, jota jaetaan Suomen satamiin suuntaaville aluksille. Tietopaketti sisältää tietoa vallitsevista määräyksistä, satamien hinnoittelusta ja käytännöistä sekä liiallisen ravinnekuormituksen vaikutuksista meriympäristölle. Tulevaisuudessa Pohjoismaiden ympäristörahoitusyhtiön NEFCOn rahoittama MILD-hanke antaa BSAG:lle mahdollisuuden skaalata laivojen tietopaketti koko Itämeren alueelle.

3.6.2 Maksuihin myönnettävät alennukset

Uudistuva merenkulun ympäristönsuojelulaki velvoittaa satamia myöntämään maksuihin alennusta, jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, jonka ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai jäte on hyödynnettävissä.

Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 4 §:n 4 momentin mukaisena lähimerenkulkuun¹⁰ perustuvana alennusperusteena on, että alus osoittaa jättäneensä maksun kohteena olevan jätelajin mukaiset jätteensä mihin tahansa satamaan enintään 48

10 Lähimerenkulku on rahdin ja matkustajien kuljettamista vesiteitse joko meritse tai sisävesiliikenteessä osana logistista kuljetusketjua Euroopassa ja Eurooppaan liittyvillä alueilla. (Euroopan komissio)

tuntia aiemmin. (Valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta, 674/2021, 8 luku, 3 §)

Tätä selvitystä tehdessä, 21.1.2022, tuli voimaan komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/91, jolla määritellään perusteet ja varmennuskeinot sen toteamiseksi, että alus tuottaa vähemmän jätettä ja huolehtii jätteestään kestäväällä ja ympäristöystävällisellä tavalla. Perusteiden täyttyessä aluksella on oikeus jätemaksun alennukseen alusjätedirektiivin (EU) 2019/883 8 artiklan 5 kohdassa säädetyn mukaisesti.

Täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/91 on jaoteltu kahteen erilliseen jaksoon. Ensimmäisessä jaksossa määritellään kaikille pakolliset, jätteiden vähentämisen kannalta keskeiset toimet, ja jaksossa 2 määritellään vapaaehtoisia keinoja luoda kannustimia ja toimintatapoja, joita voidaan hyödyntää jätteiden vähentämiseksi. Nämä esitellään tarkemmin taulukoissa 20. ja 21.

Jakso 1

Kaikille pakolliset ja jätteiden vähentämisen kannalta keskeiset toimet, joiden toteutuessa alukselle voidaan myöntää alennusta jätemaksuista satamassa.

Taulukko 20.

Keskeiset perusteet ympäristöystävällisyyden toteamiseksi. (Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/91)

Perusteet	MARPOL-yleissopimuksen liite	Mahdolliset varmennuskeinot
Aluksella tapahtuva erottelu päätöslauselman MEPC.295(71) mukaisesti ja varmistettu toimitus asianmukaisiin satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin, jotka ovat direktiivin (EU) 2019/883 4 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisia.	Liite V	Green Award, ISO 21070, Blue Angel, Green Marine, jätetoimitustodistus, aluksen luokituslaitoksen hyväksymä aluskohtainen jätehuoltosuunnitelma, ISO 14001 -sertifioitu ympäristöasioiden hallintajärjestelmä.
Ympäristön kannalta kestävä hankintapolitiikka (irtopakkausten kaltaisten pakkausmateriaalien vähentäminen ja kertakäyttömuovin välttäminen)	Liite V	Green Award, ISO 21070, Blue Angel, Green Marine, aluksen luokituslaitoksen hyväksymä aluskohtainen jätehuoltosuunnitelma, ISO 14001 -sertifioitu ympäristöasioiden hallintajärjestelmä.

Jakso 2

Vapaaehtoisia keinoja luoda kannustimia ja toimintatapoja, joita aluksilla voidaan hyödyntää jätteen vähentämiseksi.

Taulukko 21.

Vapaaehtoiset kannustimet ympäristöystävällisyyteen. (Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/91)

Perusteet	MARPOL-yleissopimuksen liite	Mahdolliset varmennuskeinot
Vaihtoehtoisten polttoaineiden (3) ja muiden energialähteiden käyttö matkalla käyntisatamaan tai satamassa kiinnittyneenä (esim. maasähkö, tuuli, aurinkoenergia).	Liite I	Green Award, polttoaineen luovutustodistukset, öljypäiväkirja, luokitustodistus tai lakisääteinen todistuskirja, aluksen energiatehokkuussuunnitelma (SEEMP)..
White box -järjestelmä < 5 ppm (aluksen pilssiveden tyhjentämisen valvomiseksi ja seuraamiseksi)	Liite I	Luokitustodistus, tyyppihyväksyntä-asiakirjat.
Öljynerotin < 5 ppm	Liite I	Luokitustodistus, tyyppihyväksyntä-asiakirjat, Green Award, Clean Shipping Index -luokitus, Green Marine, Blue Angel.
Öljynerotin < 5 ppm + hälytysjärjestelmä ja automaattinen pysäytys, jos aluksen bruttovetoisuus < 10 000 GT.	Liite I	Luokitustodistus, tyyppihyväksyntä-asiakirjat, Green Award, Clean Shipping Index -luokitus, Green Marine, Blue Angel.
Alus ei käytä tyhjennyksessä öljynsuodatuslaitteita, vaan erottelee kaikki pilssivedet ja lietteen ja tyhjentää ne satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin.	Liite I	Öljypäiväkirja, jätetositteet.
Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselman MEPC.227(64) mukainen käymäläjäteveden käsittelyjärjestelmä kaikille aluksille lukuun ottamatta matkustaja-aluksia, kun ne liikennöivät MARPOL-yleissopimuksen liitteen IV soveltamisalaan kuuluvilla erityisalueilla.	Liite IV	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU (4) mukainen EU-vaatimustenmukaisuusvakuutus tai luokitustodistus. Lisäksi säännöllinen riippumattoman todentajan käyttötarkastus.

(jatkuu)

Taulukko 21 (jatkuu).

Alus ei tyhjennä käymäläjätevettä mereen ja toimittaa kaiken käsittelemättömän ja/tai käsitellyn jäteveden ja/tai puhdistamolietteen satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin.	Liite IV	Jätetositteet.
Aluksella toteutettava uudelleenkäyttö ja kierrätys.	Liite V	ISO 21070, Green Marine, ISO 14001 -sertifioitu ympäristöasioiden hallintajärjestelmä.

3.6.3 Vapautettujen alusten jätehuoltokäytännöt

Liikenne- ja viestintäministeriö voi myöntää määräajaksi, kuitenkin enintään 5 vuodeksi, kirjallisesta hakemuksesta vapautuksen alukselta peräisin olevan jätteen jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta sekä jätemaksusta sen reitillä oleviin suomalaisiin satamiin. Vapautuksen myöntäminen edellyttää että:

- Alus on liikenteessä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiaikoihin, jotka muodostavat aikataulun.
- Alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia samanlaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa.
- Aluksella on pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa jätehuoltosopimus, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet.

Vapautettu alus ei ole velvollinen tekemään satamaan alusjäteilmoitusta. Nykylainsäädännön tulkinnan mukaan alukselle jätetystä jätteestä toimitettavista tositteista vastaa sataman sijaan jätehuoltourakoitsija (Satamaliitto). Vapautettujen alusten jätteet eivät sisälly vuosiraportteihin, jotka satamat toimittavat vuosittain ELY-keskuksille, vaan vapautettujen alusten jätteistä raportointi kuuluu sopimusosapuolena toimivan jätehuoltourakoitsijan vastuulle.

Uudistuneessa ympäristönsuojelulaissa tarkennetaan ehtoja, joilla alukselle voidaan myöntää vapautus jätteiden jättöpakosta. Uusi laki korostaa, että järjestelyllä ei saa olla kielteisiä vaikutuksia meriympäristölle, meriturvallisuudelle, terveydelle eikä asumis- tai työoloille aluksilla.

Vapautuksen saaneella aluksella tulee olla riittävät varastointitilat matkan aikana syntyvälle jätteelle. Mikäli näin ei ole, alus ei saa jatkaa matkaa seuraavaan käyntisatamaan

jättämättä jätteitä. Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/89 määritellään menetelmät ja periaatteet riittävän varastotilan laskemiseksi.

Jos jätteiden jättöpakosta ja näin ollen myös maksuista vapautettu alus haluaa jättää jätteitä sataman vastaanottolaitteisiin, veloitetaan syntyneet kustannukset todellisten kustannusten mukaisesti.

Varustamoilla saattaa olla satama-alueella oman jätehuollon sopimuskumppanin vastaanottolaitteita. Näiden jäteastioiden osalta tulee noudattaa yleisesti voimassa olevia käytäntöjä ja sataman ohjeistuksia. Kaikkiin jäteastioihin tulee merkitä käytetyn jätehuoltoyrityksen yhteystiedot, jotta satama pystyy reagoimaan asianmukaisesti mahdollisesti esiintyviin ongelmiin tai puutteisiin.

Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaa satamia vapautuksen saaneista aluksista, toimittaa alukselle vapautuksensaantitodistuksen sekä päivittää tiedot SafeSeaNet-järjestelmään (MYSLI, 669 / 2021, 5 §).

Viranomaisvastuita:

- Jos vapautus myönnetään, jäsenvaltio, jossa satama sijaitsee, antaa vapautustodistuksen, jossa vahvistetaan, että alus täyttää vapautuksen soveltamisen kannalta välttämättömät edellytykset ja vaatimukset, sekä ilmoitetaan vapautuksen kesto. Jäsenvaltion viranomaisen on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot SafeSeaNet-järjestelmään.
- SafeSeaNet-järjestelmään tallennettujen tietojen pohjalta voidaan vahvistaa, että jätösatamissa on saatavilla asianmukaiset laitteet.
- Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimitus- ja maksujärjestelyjä, jotka on otettu käyttöön niiden satamissa käyvien vapautuksen saaneiden alusten osalta, seurataan ja valvotaan tehokkaasti.
- Vaikka alukselle olisi myönnetty vapautus, se ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.

Varustamon vastuulla:

- Käytössä on järjestely sen varmistamiseksi, että jäte toimitetaan ja maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan, josta on todisteena sataman tai jäteurakoitsijan kanssa allekirjoitettu sopimus ja jätteen toimittamista koskevat tositteet, joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille.

Vapautuksia ja maksujen alennuksia koskevat uudistukset sekä niiden vaikutukset eritellään tarkemmin taulukossa 22.

Taulukko 22.

Vapautukset ja maksujen alennukset. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021, Valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta 2010/76)

Toimenpide	Vanha laki	Uudistettu lainsäädäntö	Vaikutukset	Voimaantulo
Perusteet maksuihin myönnettäville alennuksille	Maksuista voidaan myöntää alennuksia, jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä..	1) maksuista on myönnettävä alennusta, jos kyseessä on lähimerenkulussa toimiva alus 2) aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, jonka ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai jäte on hyödynnettävissä 3) alus osoittaa jättäneensä maksun kohteena olevan jätelajin mukaiset jätteensä mihin tahansa satamaan enintään 48 tuntia aiemmin.	Lähimerenkulun alukset ovat oikeutettuja alennuksiin jätemaksuista. Velvoittaa satamia myöntämään alennuksia jätteitään aktiivisesti vähentämään pyrkiville aluksille. Perusteet määritellään Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/91. Kannustaa aluksia vähentämään syntyvää jätettä. Varustamoiden tulee huolehtia tarvittavista toimenpiteistä todentaa käytettävät menetelmät alennusten saamiseksi. Viranomaisten seuranta- ja valvontavastuu lisääntyy.	1.1.2023
Maksuvapaus	Maksua ei peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on vapauttanut alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakosta.	Maksua ei peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on 5 §:n nojalla vapauttanut alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta.		1.1.2023

(jatkuu)

Taulukko 22 (jatkuu).

Vapautus jätteiden jättö-pakosta	1) Alukselle, joka on säännöllisessä liikenteessä siten, että se liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa 2) alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. 3) edelliset ehdot täytävälle alukselle, jolla on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa..	1) Alus on liikenteessä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiai- koihin, jotka muodostavat aikataulun 2) alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia samanlaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa 3) aluksella on pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa jätehuoltosopimus, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet 4) järjestelyllä ei ole kielteisiä vaikutuksia meriympäristölle, meriturvallisuudelle, terveydelle eikä asumis- tai työoloille aluksilla. 5) Alus ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan jättämättä jätteitä, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.	Aluksen hyväksytty jätehuoltosopimus sataman tai jätehuoltoyrityksen kanssa tulee olla ilmoitettuna kaikille aluksen reitillä oleville satamille. Aluksella tulee olla näyttää jätteen toimittamista todentavat tositteet. Aluksella tulee olla riittävät varastointitilat matkan aikana syntyvälle jätteelle, jotta kohdan 4 toteutuminen voidaan varmistaa. Laskentaperusteet riittävän varastotilan laskemiselle on määriteltä Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/89.	1.1.2023
--	---	--	--	-----------------

(jatkuu)

Taulukko 22 (jatkuu).

Vapautuksiin liittyvät viranomaisvastuut	1) Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee 2) Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan yhteisöjen komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.	1) Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava myönnetystä vapautuksesta aluksen reitillä oleville satamille ja muille satamille, joita päätös koskee 2) Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava 1 momentin mukaisesti vapautetulle alukselle alusjätedirektiivin liitteen 5 mukainen vapautustodistus. 3) Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot myös käyttäen alusliikennepalvelulain mukaista EU:n yhteistä SafeSeaNet- järjestelmää.	Alusten reittien ja vierailusatamien tulee olla ilmoitusvastuussa olevan viranomaisen tiedossa. Satamille annettavan todistuksen muoto yhdenmukaistuu direktiivin (EU) 2019/883 mukaisesti. Laki tarkoittaa vapautuksien ilmoittamisessa käytettävää järjestelmää.	1.1.2023
---	--	--	---	----------

3.7 Riittävän varastotilan laskeminen

Riittävän varastotilan laskemiseksi julkaistiin 21.1.2022 komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/89, jonka mukaiset laskentamenetelmät ovat pakollisia kaikille jäsenvaltioille. Asetuksessa todetaan, että soveltamalla tässä asetuksessa määriteltyä laskentamenetelmää, jäsenvaltiot voivat panna yhdenmukaisesti täytäntöön poikkeukset yleisestä velvoitteesta toimittaa kaikki aluksella oleva jäte riittävän varastotilan saatavuuden osalta yhdenmukaisella tavalla.

Laskentamenetelmää ei sovelleta MARPOL-yleissopimuksen liitteen II mukaisiin vaarallisiin aineisiin, eikä passiivisesti kalastettuun jätteeseen, vaan näiden jätetyyppien jätöpakko pysyy ennallaan.

Menetelmä on aritmeettinen ja perustuu aluksella säilytettävän jätteen arvioituihin määriin suhteessa erillisen varastotilan enimmäiskapasiteettiin. Käytetty jätekapasiteetti (UWC), joka on arvioitu lähetettäessä jätettä koskevaa ennakkoilmoitusta käyntisatamaan ja ilmaistu prosenttiosuutena erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetista, ei saalliittää ennalta määritettyä kynnyksarvoa.

UWC lasketaan seuraavalla kaavalla:

$$\text{UWC (\%)} = \frac{A \cdot 100}{M}$$

Kaava 1.

Riittävän varastotilan laskeminen.

(Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/89)

A on aluksella käyntisatamasta lähdettäessä säilytettävän jätelajin arvioitu määrä (ilmaistuna kuutiometreinä).

M on erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetti (ilmaistuna kuutiometreinä).

Matkan aikana syntyvän jätteen määrän arvioimiseksi täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/89 on määritelty matkan aikana syntyvän jätteen määrä eri jätetyypeittäin. Lisäksi syntyvän jätteen määrän arvioimisen apuna voidaan käyttää aluksen aiemmista jäteilmoituslomakkeista ja jätetoimitustodistuksista saatavia tietoja.

Valittujen muiden satamien ryhmään kuuluvat kaikki Islannissa, Norjassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevat satamat (mukaan lukien Mansaari, Kanaalisaaret ja Gibraltar) sekä Itämerellä sijaitsevat Venäjän satamat.

3.8 Seuranta ja valvonta

Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelman mukaan aluksen toiminnan valvonta ja näiden tietojen kirjaaminen kuuluu liikennehallinnolle (Traficom) ja sataman jätehuollon valvonta ympäristöhallinnolle (ELY-keskukset). Tulli valvoo alusjäteilmoituksen antamisveloitteen täyttymistä ja Rajavartiolaitos päästöjä merellä. Suomen ympäristökeskus (SYKE) valvoo vaarallisten jätteiden siirtoja ja aluskierrätystä ja Ruokaviraston valvonnan piiriin kuuluu EU:n sivutuoteasetuksen (1774/2002/EY) mukainen kansainvälinen ruokajäte.

Raportoinnin ja tietojenvaihdon on perustuttava unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään (SafeSeaNet-järjestelmä). ((EU) 2019/883, 13 artikla)

Kaikkien Euroopan unionin jäsenvaltioiden on oltava liitettyinä komission kehittämään ja ylläpitämään tarkastustietokantaan. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että seuraavat

tiedot ilmoitetaan sähköisesti ja kohtuullisessa ajassa direktiivin 2010/65/EU mukaisesti:

- tiedot jokaisen sellaisen aluksen tosiasiallisesta saapumis- ja lähtöajasta, joka kuuluu direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan ja käy unionin satamassa, sekä asianomaisen sataman tunniste
- tiedot jätteiden ennakoilmoituksesta direktiivin (EU) 2019/883 liitteen 2 mukaisesti
- tiedot jätteen toimittamista koskevasta tositteesta direktiivin (EU) 2019/883 liitteen 3 mukaisesti
- tiedot vapautustodistuksesta direktiivin (EU) 2019/883 liitteen 5 mukaisesti
- jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan 2 kohdassa luetellut tiedot saatetaan sähköisesti saataville SafeSeaNet-järjestelmän kautta.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että direktiivin mukaisiin tarkastuksiin liittyvät tiedot, mukaan lukien tiedot noudattamatta jättämisistä ja asetetuista liikkeellelähdekielloista, siirretään EU:n tarkastustietokantaan viipymättä heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi, lähdekielto peruutettu tai vapautus on myönnetty ((EU) 2019/883, 14 artikla).

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että unionin säädöksessä säädettyjen ilmoitusmuodollisuuksien mukaisesti saadut tiedot ovat saatavilla niiden kansallisissa SafeSeaNet-järjestelmissä ja asetettava tiedot asiaankuuluvilta osiltaan muiden jäsenvaltioiden saataville SafeSeaNet-järjestelmän välityksellä. ((EU) 2010/65). Sataman, joka on merkitty alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään¹¹, pitääjän on lisäksi ilmoitettava 2 momentissa tarkoitettut tiedot unionin SafeSeaNet-tiedonvaihtojärjestelmään.

Sataman pitäjällä on erilaisia seurantaan liittyviä velvoitteita. Toiminnanharjoittajan on pidettävä kirjaa jätteistä, jos kysymyksessä on toiminta, joka on ympäristönsuojelulain mukaan luvanvaraista. Kirjanpitoon on toiminnan luonteen mukaan sisällytettävä tiedot syntyneen, kerätyn, kuljetetun, välitetyn tai käsitellyn jätteen lajista, laadusta, määrästä, alkuperästä ja toimituspaikasta sekä jätteen kuljetuksesta ja käsittelystä. Kirjanpitoliedot on säilytettävä paperisena tai sähköisesti kuusi vuotta (Jätelaki 646/2011, 118 ja 119 §, päiv. 15.7.2021).

11 *Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä: Alusliikennepalvelulain mukainen kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä (NEMO), johon ilmoitetaan EMSW-asetuksen mukaisten tietojen lisäksi seurantadirektiivin mukaiset tiedot, alusliikennepalvelulain 22 a § mukainen saapumisilmoitus, 22 b §:n mukainen lähtöilmoitus, 22 c §:n mukainen vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävistä lastista tehtävät saapumis- ja lähtöilmoitukset sekä 22 d §:n mukaiset tilastointia koskevat tiedot (EMSW) (vuodesta 2025 lähtien NEMO).*

Kunkin jäsenvaltion on tarkastettava aluksista määrä, joka on vähintään 15 % sen satamissa vuosittain käyvien yksittäisten alusten kokonaismäärästä ((EU) 2019/883, 11. artikla).

Alusjätehuoltoon liittyvät seurannan ja valvonnan toimenpiteet, sekä niistä vastaavat viranomaiset eritellään tarkemmin taulukossa 23.

Taulukko 23.

Seurannan ja valvonnan vastuut. (Merenkulun ympäristönsuojelulaki 669/2021, alusjätedirektiivi 2019/883, viranomaishaastattelu)

Toimenpide	Vastuu	Valvonta
Ympäristölupa	Satama toteuttaa kaikki ympäristö-luvassa määritellyt toimenpiteet ja velvollisuudet	ELY-keskus: valvonta käsittää määräaikaistarkas-tukset, vuosiraporttien tarkastukset, jätehuoltosuunnitelmien käsittelyn, sekä yleisö- ja häiriöilmoitusten käsittelyn.
Alusjäteilmoitus	Alus toimittaa tarkasti täytetyn ilmoituksen satamalle, jotka satama ilmoittaa vuosittain ELYlle YLVA-järjes-telmän ¹² kautta. Valvova viranomaisen on direktiivien 2002/59/EY ja 2010/65/EU mukaisesti ilmoitettava sähköisesti EU:n SafeSea-Net-järjestelmään jätteiden ennakoil-moituksen sisältämät tiedot.	ELY Traficom Tulli
Jätetyistä jätteistä annettava tosite	Vastaanottolaitteista vastaava toimija antaa tositteen. Aluksen päällikkö tai hänen valtuutta-maansa henkilö siirtää tositteen tiedot EU:n SafeSeaNet-järjestelmään.	Traficom
Jätteiden vuosiraportointi	Satama toimittaa EI-vapautettujen alusten jätetiedot ELY-keskukselle YLVA-järjestelmän kautta. Vapautettujen alusten jäteurakoitsija toimittaa jätetiedot vuosiraporttien yhteydessä ELY-keskukselle.	ELY-keskus

(jatkuu)

¹² Järjestelmään tallennetaan sekä kuntien että ELY-keskusten valvomien laitosten tiedot. Jos jätteen kuljettajalta tai välittäjältä edellytetään raportointia, myös niiden tiedot tallennetaan YLVA-tietojärjestelmään (Ely-keskus.fi)

Taulukko 25 (jatkuu).

Aluksen ympäristö-ystävällisyyden todentaminen	Alus todentaa määriteltyjen parametrien mukaan ympäristöystävälliset toimintatavat.	Traficom
Riittävän varastotilan laskeminen.	Valvova viranomainen määrittelee aluksen matkan aikana syntyvän jätteen määrän ja varastotilan riittävän kapasiteetin.	Traficom
Alusten riskiluokittelu	Valvova viranomainen seuraa aluksen jätehuoltomenettelyjä ja vaadittavien toimenpiteiden toteutumista.	Traficom

Euroopan komissio julkaisi 21.1.2022 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/90, joka yhdenmukaistaa jäsenmaissa suoritettavaa alusten jätehuoltoon liittyvien menettelyiden valvontaa satamissa. Asetus antaa jäsenvaltioille työkaluja arvioida aluksia erilaisten parametrien avulla ja tukee jäsenmaiden valvontavelvoitteen täyttymistä.

Jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki alukset, jotka käyvät tai harjoittavat toimintaa jonkin jäsenvaltion satamassa. Aluksista on valittava tarkastettavaksi vuosittain vähintään 1 % kuitenkin niin, että korkean riskitason alusten tarkastukset asetetaan etusijalle. Tarkastusvelvoite ei koske satamapalveluissa käytettäviä aluksia, sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita aluksia, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Tarkastuksia varten alukset jaetaan riskitasoluokkiin:

Taulukoissa 24. ja 25. esitellään komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/90 eritellyt riskitasoja koskevat perusteet sekä niiden muuntokertoimet. Taulukossa 26. esitellään riskiparametrien määräytymisperusteet sekä niihin liittyvät toimenpiteet.

Taulukko 24.

Riskitasoja koskevat perusteet. (Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/90)

Riskitaso 1 (suuri riski)	Yksi tai useampi punainen hälytys
Riskitaso 2 (keskisuuri riski)	Yksi tai useampi (1) oranssi hälytys
Riskitaso 3 (vähäinen riski)	Yksi tai useampi (1) keltainen hälytys
Riskitaso 4 (minimiriski)	Ei aktiivisia hälytyksiä

Taulukko 25.

Riskitasojen muutokertoimet. (Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/90)

Kolme keltaista hälytystä	Yksi oranssi hälytys
Kolme oranssia hälytystä	Yksi punainen hälytys

Taulukko 26.

Riskiparametrit. (Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/90)

Riskitaso (värikoodi)	Riskiparametrin kuvaus	Riskiparametria koskevan hälytyksen aktivointiperusteet	Riskiparametria koskevan hälytyksen lakkaamista koskevat kriteerit
Oranssi	Direktiivin (EU) 2019/883 6 artiklassa säädettyjen jätteiden ennakkoilmoitusta koskevien vaatimusten noudattamatta jättäminen.	Hälytys aktivoidaan, jos jätteiden ennakkoilmoitusta ei ole toimitettu tai se ei ole sisältänyt pakollisia tietoja.	Satamaa A koskeva hälytys määritetään satamalle A lähetetyn jätteen ennakkoilmoituksen perusteella. Hälytys on arvioitava uudelleen jokaisessa satamassa.
Oranssi	Liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön direktiivin (EU) 2019/883 6 artiklan mukaisesti toimittamat tiedot.	Hälytys aktivoidaan, jos jätteen ennakkoilmoituksen sisällön paikkansapitävyyttä koskevasta tarkistuksesta käy ilmi, että alus ei ehkä noudata direktiiviä.	Satamaa A koskeva hälytys määritetään satamalle A lähetetyn jätteen ennakkoilmoituksen perusteella. Hälytys on arvioitava uudelleen jokaisessa satamassa.
Oranssi	Direktiivin (EU) 2019/883 10 artiklan mukaisesti tehtyjen aiempien tarkastusten päivämäärä.	Hälytys aktivoidaan, jos alusta ei ole tarkastettu direktiivin (EU) 2019/883 10 artiklan mukaisesti edeltävien 12 kuukauden aikana. Huomautus: Tämän hälytyksen olisi oltava käytössä vasta 28. kesäkuuta 2022 jälkeen.	Hälytys lakkaa sen jälkeen, kun tarkastus on kirjattu direktiivin (EU) 2019/883 14 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti.
Punainen	Satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavien viranomaisten, satamaviranomaisten tai muiden toimivaltaisten elinten olemassa olevat raportit, joista käy ilmi, että alus ei ole noudattanut direktiivin (EU) 2019/883 7 artiklaa.	Satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavien viranomaisten tarkastajat aktivoivat hälytyksen manuaalisesti THETIS-EU-tietokannassa.	Hälytys lakkaa sen jälkeen, kun tarkastus on saatu päätökseen (tila "Tarkastettu") eikä vaatimusten noudattamatta jättämistä ole havaittu.

(jatkuu)

Taulukko 26 (jatkuu).

Oranssi	Hälytys satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin liittyvien vaatimusten täyttämättä jättämisestä.	Hälytys aktivoituu, jos kuukauden viime kuukauden aikana on havaittu, ettei alus ole täyttänyt satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin liittyviä vaatimuksia, ja THETIS-EU-järjestelmässä on asiaan liittyvä ilmoitus.	Hälytys lakkaa sen jälkeen, kun tarkastus on saatu päätökseen (tila "Tarkastettu") eikä ole havaittu vaatimusten noudattamatta jättämistä.
Oranssi	Riittävä erillinen varastotila.	Hälytys aktivoituu, jos aluksella olevaa erillistä varastotilaa ei pidetä riittävänä 8 artiklan 4 kohdan b alakohdan soveltamiseksi käytettyjen perusteiden mukaisesti.	Satamaa A koskeva hälytys määritetään satamalle A lähetetyn jätteen ennakkoilmoituksen perusteella. Hälytys on arvioitava uudelleen jokaisessa satamassa.
Keltainen	Seuraava käyntisatama.	Katsotaan korottavan riskitasoa, jos satama ole EU:ssa tai jos se ei ole tiedossa, tai kuulu muiden valittujen satamien ryhmään. ¹³	Satamaa A koskeva hälytys määritetään satamalle A lähetetyn jätteen ennakkoilmoituksen perusteella. Hälytys on arvioitava uudelleen jokaisessa satamassa.
Keltainen	Edeltävä käyntisatama.	Katsotaan korottavan riskitasoa, jos satama ole EU:ssa tai kuulu muiden valittujen satamien ryhmään.	Satamaa A koskeva hälytys lasketaan satamalle A lähetetyn jätteen ennakkoilmoituksen perusteella. Hälytys on arvioitava uudelleen jokaisessa satamassa.
Keltainen	Poikkeushälytys.	Hälytys aktivoidaan, jos alukseen sovelletaan poikkeusta eikä sitä ole tarkastettu 12 kuukauteen, jotta voidaan varmistaa, että kyseiset alukset sisällytetään tarkastuksiin.	Hälytys on arvioitava uudelleen jokaisessa satamassa.
Punainen	Jätteisiin liittyvä poikkeustilannehälytys.	Hälytys aktivoituu, jos kyseisestä aluksesta on aiemmassa satamassa tehty jätteisiin liittyvä poikkeustilanneraportti SafeSeaNet-tietokantaan.	Hälytys lakkaa sen jälkeen, kun tarkastus on saatu päätökseen (tila "Tarkastettu") eikä siinä ole todettu vaatimustenvastaisuuksia, tai kun poikkeustilanne ei enää ole aktiivinen SafeSeaNet-järjestelmässä.

¹³ Tätä hälytystä määritettäessä Islannissa, Norjassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa (mukaan lukien Mansaari, Kanaalisaaret ja Gibraltar) sijaitsevat satamat ja Itämerellä sijaitsevat Venäjän satamat katsotaan EU:n satamia vastaaviksi.

Satama- haastattelut

Osana selvitystyötä toteutimme loppuvuodesta 2021 haastatteluja kolmessa suomalaisessa satamassa. Haastatteluun valmistautumista varten lähetimme kullekin satamalle materiaalipaketin, jossa oli tiivistettynä lakimuutokset sekä kysymyksiä pohdittavaksi. Satamille lähetetyt kysymykset löytyvät tämän raportin liitteestä 1.

On huomattava, että jotkin haastatteluissa esille nousseet asiat ovat tarkentuneet tammiukuussa 2022 julkaistujen EU:n komission täytäntöönpanoasetusten myötä.

Valitsimme selvitykseen haastateltaviksi kolme erityyppistä satamaa; Oulun, Rauman sekä HaminaKotkan satamat. Satamat eroavat toisistaan liikennemäärän, -tyypin sekä sijainnin mukaan.

Oulun satama

Oulun satamassa käy vuosittain noin 550 alusta. Sataman merkittävimmät tavararyhmät ovat metsäteollisuustuotteet, nestemäiset polttoaineet ja metsäteollisuuden raaka-aineet. Satamassa asioivista aluksista noin kolmannes on RoRo-aluksia ja kolmannes kuivarahtialuksia. Lisäksi satamassa käy säiliöaluksia (22 % satamakäynneistä) ja konttialuksia (9 %). Sataman liikennemäärään vaikuttavat toimintaympäristön muutokset, esimerkiksi isojen teollisuusyritysten tuotantovaihtelut.

Rauman satama

Rauman sataman aluskäyntien vuosittainen määrä on noin 1 000, ja se on Suomen neljänneksi suurin yleissatama. Kuivarahdin (paperi, sellu, sahatavara) ja kappaletavaran osuus aluskäynneistä on noin puolet. Kontti- ja ro-ro-aluksia käy Raumalla noin 200/vuosi. Sataman kautta kulkee myös nestemäistä irtotavaraa, ja säiliöalusten osuus satamakäynneistä on noin 10 %. Alusvierailujen määrää on vähentänyt jonkin verran laivaväylän syvennystyöt, jonka johdosta aluskoot ovat kasvaneet. Matkustajaliikenteen aluksia satamassa vierailee satunnaisesti pääasiassa kesäkaudella.



Kuva 4.

Rauman satama.(Laura Rantanen)

HaminaKotkan satama

HaminaKotkan satama on Suomen suurin yleissatama. Se palvelee sekä vientiteollisuutta että kauttakulkuliikennettä. Liikenteestä yli 40 % on kuivarahtialuksia, ja säiliö-, kontti- ja ro-ro-alusten osuus laivakäynneistä on kullakin alustyyppillä vähän yli 15 %. Sataman liikennemäärien vaihteluun vaikuttavat alueen teollisuusyritysten projektikuljetukset. Koronan vaikutus satamassa näkyy lastien määrissä ja suuntautumisessa, ei alusmäärissä.

4.1 Uudistuva jätelainsäädäntö esimerkkisatamissa

Aloitimme haastattelun kysymällä satamien muutosvalmiudesta uudistuvan jätelainsäädännön vaatimuksiin. Kysymykset käsittelivät satamien saamaa tiedotusta uudistuvasta lainsäädännöstä sekä satamien tapaa seurata muuttuvaa toimintaympäristöä.

Satamilla on erilaisia toimintatapoja seurata ja jakaa tietoa muuttuvasta toimintaympäristöstä. Yhdellä haastatelluista satamista oli toiminnassa säännöllisesti kokoontuva ympäristötyöryhmä. Joissakin satamissa oli selkeästi vastuutettu ympäristöön liittyviä tehtäviä eri henkilöille.

Satamat saavat Satamaliitolta tiedotteita ajankohtaisista asioista. Kaikilla haastatelluilla satamilla oli käytössä Edilex-palvelu, jonka kautta he saavat tietoja satamatoimintoihin liittyvistä lakimuutoksista. Tämän lisäksi yksi satama on sopinut lakitoimiston kanssa puolivuositain toimitettavasta kattavasta lakikatsauksesta.

Eräissä haastatelluista satamista todettiin, että tietoa saadaan riittävästi, mutta haastavana koetaan tiedon sisäistäminen ja oleellisiin kohtiin reagointi. Satama koki myös, että tämän selvitystyön johdosta tieto on lisääntynyt ja tarkentunut.

Kävi myös ilmi, että aktiivinen osallistuminen Satamaliiton ympäristötyöryhmään on ollut tärkeää tiedonsaannin kannalta. Ympäristötyöryhmässä satamilla on ollut mahdollista osallistua lainsäädännön valmistelutyöhön ja näin saada ennakkoon tietoja lakimuutoksesta ja sen tuomista muutosvaikutuksista satamien jätehuoltoon liittyviin vaatimuksiin ja toimintamalleihin.

Haastattelujen perusteella selkeä työnjako, sisäinen ja ulkoinen viestintä sekä säännöllinen ja avoin keskustelu auttoivat ajantasaisen tiedon sisäistämisessä ja oikea-aikaisessa reagoinnissa.

4.2 Jätehuoltosuunnitelma esimerkkisatamissa

Uudistunut merenkulun ympäristönsuojelulaki asettaa uusia sisällöllisiä vaatimuksia satamien jätehuoltosuunnitelmiin. Kysyimme satamilta minkälaisia haasteita uudet vaatimukset tuovat, sekä satamien näkemyksiä viranomaisyhteistyöstä.

Satamat ovat kehittäneet ja päivittäneet jätehuoltosuunnitelmiaan pitkäjänteisesti. Tässä on ollut suureksi avuksi avoin ja joustava yhteistyö valvovan viranomaisen kanssa. Jätehuoltosuunnitelmat on päivitetty vanhan lain vaatimien kolmen vuoden välein tehtyjen ympäristölupatarkastusten yhteydessä. Yksi haastatelluista satamista on ollut mukana kehittämässä jätehuoltosuunnitelman perusmallia yhteistyössä Satamaliiton kanssa.

Jätehuoltosuunnitelmat vaativat jonkin verran täydennystä ja tarkennusta, mutta mitään suuria haasteita uudistuvan lainsäädännön sisällöllisten vaatimusten ei koettu aiheuttavan.

Viranomaisyhteistyön sujuvuudesta haastatellut satamat olivat yksimielisiä. Viranomaisyhteistyö on ollut joustavaa ja sujuvaa. Neuvoja ja opastusta erilaisissa asioissa voi pyytää matalalla kynnyksellä ja mahdollisesti tarvittaviin muutoksiin on annettu riittävästi aikaa. Hyvänä kehityksenä koettiin myös se, että viranomaisvaatimukset eri alueilla ovat viime vuosien aikana yhdenmukaistuneet ja näin selkeyttäneet satamien ja eri sidosryhmien välistä yhteistyötä. Viranomaisten vaatimusten yhdenmukaistuminen on selkeyttänyt jätteiden lajittelua. Aiemmin satamissa saattoi alueesta riippuen olla samalle jätteelle ohjeistettu vaikkapa eri värinen keräilyastia.

4.3 Vastaanottojärjestelyt esimerkkisatamissa

Sataman liikennemäärät, vierailevat alustyyppit, sijainti sekä sopimukset yhteistyökumppaneiden eli jätehuoltoyritysten kanssa vaikuttavat käytännön jätehuoltojärjestelyihin satamissa. Vastaanottojärjestelyihin vaikutti myös satamanpitäjien aktiivisuus ja kiinnostus jätehuollon kehittämisessä. Kysyimme satamilta jätehuoltojärjestelyistä, niissä ilmi tulleista haasteista sekä satamissa vierailevien alusten jätevirroista.

Satamat kehittävät jätehuoltoa ja vastaanottolaitteita tiiviissä yhteistyössä palveluntarjoajien kanssa. Jäteastiat tyhjennetään vähintään viikoittain, joissakin satamissa päivittäin, sijainnista ja tarpeesta riippuen. Jäteurakoitsijat ja joissakin satamissa myös vartiointiliikkeet seuraavat säännöllisesti vastaanottolaitteiden täyttöasteita ja jätepisteiden siisteyttä. He raportoivat jätepisteiden tilanteesta satamille ja epäkohtiin pyritään puuttamaan ripeästi.

Vastaanottojärjestelyt vaihtelevat satamissa jonkin verran. Joissakin tapauksissa jätteen vastaanotto on järjestetty niin, ettei laiturialueella ole lainkaan kevyitä vastaanottolaitteita, vaan vastaanottopisteet on järjestetty suuriin keskitettyihin jätepisteisiin, joissa on etulastaussellit ja teräksiset keräysastiat. Toisinaan kevyempiä vastaanottolaitteita on sijoitettu myös laiturialueelle niiden saavutettavuuden varmistamiseksi ja jätteen jättämisen helpottamiseksi. Yhdellä haastatelluista satamista oli jo valmius ottaa vastaan kaikki uuden lainsäädännön vaatimat erilliskerättävät jätelajikkeet. Kahdessa muussakin satamassa ollaan valmistautumassa uusien jätelajien vastaanottamiseen lähitulevaisuudessa.

Satamat kokevat, että jätemääriä on vaikea ennakoida, ja ne voivat vaihdella vuositason la suurestikin. Tämän vuoksi vastaanottolaitteiden koko on pyritty mitoittamaan mahdollisimman riittäväksi ja muutostarpeisiin reagoidaan herkästi. Ympäristöhaittojen ehkäisy ja vastaanottolaitteiden asianmukaisuuden varmistaminen sekä uusien erilliskerättävien jätelajien vastaanottolaitteiden mitoitus on satamissa pääsääntöisesti jätetuoltourakoitsijoiden vastuulla.

Alukset tekevät vaihtelevasti alusjäteilmoituksia ja ilmoittavat melko huonosti suurista tai poikkeuksellisista jäte-eristä. Aina jäteilmoitus ei tule sataman tietoon, tai satamassa ei aktiivisesti seurata jäteilmoituksia jokaisen aluksen kohdalla. Satamissa on myös huomattu, että alukset eivät päivitä jäteilmoitusta, vaan siinä saattaa olla samat luvut kerasta toiseen huolimatta jätteen oikeasta määrästä. Ilmoitetut jätemäärät ovat siis arvioita, eivätkä kerro todellista jätetyn jätteen määrää. Pääasiassa nämä ovat kuitenkin yksittäistapauksia ja arviolta noin 90 % satamissa vierailevista aluksista hoitaa hyvin jätteen jättämiseen liittyvät muodollisuudet ja velvollisuudet. Satamien kokemusten mukaan alusjätteen lajitteluun vaikuttavat aluksen alkuperä ja liikennetyyppi.

Öljyisten jätteen kohdalla ilmi tullut ongelma on suomalaisten satamien valmius ottaa jätteitä vastaan. Tämä johtuu satamien mukaan erityyppisistä jätteen vastaanottolaitteista ja aikataulullisista haasteista. Tämä johtaa siihen, että alukset tuovat säännösten vastaisesti öljyiset jätteensä vasta seuraavaan satamaan.

Jätetuoltuon merkittävimmät haasteet satamissa liittyvät huolimattomasti lajiteltuun tai jätettyyn jätteeneseen, alusten ja satamien erilaiseen tapaan lajitella jätteet sekä jätemäärien vaihteluun ja niiden ennakoimiseen. Astioiden ulkopuolelle jätetyt jätteet ovat yleensä olleet joko liian suuria tai vääryyppisiä vastaanottolaitteisiin nähden. Yhdessä haastatelluista satamista todettiin, että alusten jättämä jäte on niin huonosti lajiteltua, ettei sen tarkemmasta erilliskeräyksestä olisi merkittävää hyötyä tai ainakin vaatii paljon työtä, jotta aluksilta tuleva jäte olisi oikein lajiteltu ja hyödynnettävissä muutenkin kuin energiantuotannossa.

Väärinlajittelun jätteen alkuperää on vaikea saada selville siellä, missä jätteet laitetaan yhteisiin jäteastioihin, joita ei tyhjennetä joka vierailun jälkeen. Jos väärinlajittelun jätteen alkuperä on tiedossa, satamat pyrkivät puuttumaan asiaan. Tilanne voisi olla korjattavissa jatkuvalla valvonnalla, mutta satamat kokevat, että jätelajittelun valvonta joka aluskäynnin yhteydessä on käytännössä mahdotonta toteuttaa. Väärin lajittelulle jätteen on satamien hinnastoissa määritelty korkeampi hinta, mutta käytännössä tällaista ei ole aluksilta peritty. Satamissa on huomattu, että suurimmat lajitteluongelmat esiintyvät laiturialueilla, joissa vierailee kaukoliikenteeseen aluksia tai jos kyseessä on alus, joka vierailee satama-alueella harvoin tai ensimmäistä kertaa.

Uuden lain velvoite alennuksen myöntämiselle on satamilla tiedossa ja sen toimeenpanoa on mietitty. Ympäristöystävällisyyden todentaminen, alennusjärjestelmän tasapuolisuus ja ympäristöystävällisten toimintatapojen arvottaminen on koettu satamissa haastavaksi. Asian tiimoilta on tehty laskelmia, mutta mitään päätöksiä tai perusteita alennuksen myöntämiseksi ei kuitenkaan ole vielä tehty. Yksi haastatelluista satamista myöntää tällä hetkellä alennusta öljyisten jätteiden osalta, mikäli aluksella on käytössä ISO 14000 -järjestelmä. Alukset eivät ole mittavasti hyödyntäneet alennusta. Epäselvää on, tiedostavatko alukset mahdollisuuden hinnanalennukseen.

Satamat kokevat tärkeäksi, että alukset jättävät kaikki jätteensä satamaan ja myöntävät mielellään alennusta ympäristöystävällisyyden perusteella. Tämä vaatii kuitenkin järjestelmää, jossa alus pystyy todentamaan ympäristöystävälliset toimintatavat, ja että toimintaa valvotaan.

Satamat saavat säännöllisesti jäteurakoitsijoilta raportit kertyvistä jätemääristä. Jätteiden koostumustieto on kuitenkin jossakin määrin virheellistä lajittelun huonon tason vuoksi. Sekajätteen seassa saattaa olla esimerkiksi metallia tai muuta erilliskeräykseen kuuluvaa jätettä.

Yhdessä haastatelluista satamista aluspalveluista vastaavat satamavalvojat saavat jätehuoltoasioista koulutusta. Lisäksi sataman henkilökunnan perehdytyskoulutukseen on aiempina vuosina kuulunut ympäristöturvallisuuskortti. Yleinen käytäntö kuitenkin on, että jätehuollosta vastaavat jäteurakoitsijat, jolloin satamahenkilökunnan kosketus jätehuoltoon liittyviin asioihin jää pieneksi, eikä heidän koeta tarvitsevan tähän liittyvää koulutusta.

Jätehinnoittelua suunnitellessaan satamat ottavat huomioon oman työpanoksen kulut, jätemaksut ja kuljetusmaksut. Uutena mukaan ovat tulleet myös jätehuoltoasioihin liittyvät hallinnolliset kulut. Jätehinnoittelu pyritään määrittelemään niin, että kulut kattavat menot ja katetta syntyy kohtuullisesti.

4.4 Jätteen toimittamista koskeva tosite esimerkkisatamissa

Uudistuneen merenkulun ympäristönsuojelulain tultua voimaan 1.7.2021 sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava aluksen päällikölle ilman aiheutonta viivytystä jätteen toimittamista koskeva tosite (Merenkulun ympäristönsuojelulaki, 10 luku, 3 §). Kysyimme satamilta, miten ne ovat valmistautuneet tositteen antamiseen.

Satamilla oli vaihtelevat tiedot ja valmiudet uudesta tositteenantamiskäytännöstä. Soveltuviksi käytännöiksi katsottiin Oulun satamassa valmisteluvaiheessa oleva sovellus, HaminaKotkassa risteilyaluksilla käytössä oleva vastaavanlainen tositekaavake tai tulevaisuudessa valmistuvan Portnet-järjestelmän käyttö. Hyvänä pidettiin alusjäteilmoituksen perusteella annettavaa tositetta, mutta sen antamiseksi tulisi olla yhtenäinen valvontakäytäntö.

Jatkuvan valvonnan haastavuuden vuoksi alusjäteilmoituksen todenmukaisuus ja toimijoiden välinen luottamus on tärkeää. Tällä hetkellä satamissa ei tiedetä tarkkaan yksittäisten alusten jättämien jätteiden määriä tai tyyppejä. Satama-alueiden koko ja liikennemäärät vaihtelevat suuresti eri satamien välillä. Suurissa, vilkasliikenteisissä satamissa valvonta jätemäärien todentamiseksi vaatii runsasta henkilöstöresurssien lisäystä.

Velvoite tositteen antamisesta aluksille on ollut voimassa 1.7.2021 alkaen. Haastatteluissa satamissa pidettiin järkevänä Portnet-järjestelmään valmistuvan tositepohjan sekä käytäntöjen sekä yhtenäisten ohjeistusten odottamista. Portnet-järjestelmän yhtenäisten toimintatapojen avulla voidaan välttää erilaiset käytännöt eri satamien välillä.

4.5 Muita haastatteluissa ilmi tulleita asioita

Lain henki ja tavoitteet koetaan hyviksi. EU-direktiivin pyrkimystä yhdenmukaistaa IMOn ja EU-alueen alusjäteikäytännöt pidetään todella tärkeänä ja tarpeellisena.

Satamat kokevat, että tositteen antamiselle olisi ollut tarpeen määrittää pidempi siirtymäaika. Tällä hetkellä jokainen satama toteuttaa tositteen omalla tavallaan ja vasta syksyllä 2022 valmistuu yhtenäinen järjestelmä. Tositteesta keskusteltaessa nousi voimakkaasti esiin jätetyn jätteen todentaminen ja tämän vaatima valvonta. Tulisiko kaikki jätepisteet lukita, jotta pystytään seuraamaan kunkin aluksen jättämien jätteiden lajittelua ja määrää? Tulisiko jätekatoksen avaamisen olla maksullista aluksille? Satamissa arvioitiin, että tositteen antamisvelvollisuus heikentää jätehuollon sujuvuutta satamissa. Tämä saattaa laivoilla lisätä kiusausta olla jättämättä jätteitä satamaan. Jätehuollon tulisi olla toimivaa ja mahdollisimman sujuvaa kaikille osapuolille.

Ympäristöystävällisen aluksen ja toimintatapojen määritelmät ja arviointikriteerit sekä todentamistavat tarkentuvat vasta lakiuudistuksen voimaantulon jälkeen. Tämänkin lainkohdan koetaan vaatineen parempaa ennakoivalmistelua tai pidempää siirtymäaika.

Jätehuollon valvonta ja väärin lajittelusta jätteestä perittävä korkeampi maksu parantaisi jätetyn jätteen kierrätysmahdollisuuksia ja ryhdistäisi alusten lajittelutoimintaa. Toisaalta haastatteluissa todettiin myös, että perittävien jätemaksujen pienuudesta joutuen alennuksilla ei odoteta olevan varustamoissa suurta taloudellista, eikä näin ollen siis myöskään toiminnallista vaikutusta.

Jätehuollon hinnoittelusta, kustannuksista ja erityisesti taloudellisesta kannattavuudesta keskusteltaessa kävi ilmi, että satamien tulisi tarkastella hinnoitteluperiaatteitaan taloudellisen tasapainon löytymiseksi.

Satamille on aiemmin järjestetty ympäristöpäiviä. Nämä ovat nyt pandemian vuoksi olleet tauolla, eikä vastaavia tapaamisia ole järjestetty virtuaalisestikaan. Satamat kokivat, että tällaisille yhteisille tiedotus- ja keskustelutilaisuuksille olisi suuri tarve.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Selvityksen tavoitteena oli tutkia miten uudistuva lainsäädäntö vaikuttaa suomalaisissa kauppamerenkulun satamissa tapahtuvaan alusjätteiden jätehuoltoon sekä kartoittaa uudistusten vaikutukset eri satamatoimijoihin. Kävimme kattavasti läpi sekä vanhan että uudistetun lainsäädännön. Tarkastelun alla olivat kansainväliset IMO:n MARPOL 73/78 -yleissopimus liitteineen, IMO:n ohjeet alusjätehuollon toimijoille sekä Euroopan unionin jätedirektiivi ja alusjätedirektiivi täytäntöönpanoasetuksineen. Kansallisen lainsäädännön osalta perehdyimme merenkulun ympäristönsuojelulakiin, alusliikennepalvelulakiin, jätelakiin sekä valtioneuvoston asetukseen jätteistä.

Selvityksessä vertailimme vanhaa ja uutta lainsäädäntöä ja toimimme esiin uudistuksen vaikutukset alusjätehuollon eri osa-alueilla. Selvityksessä ei ole tulkittu lakia, vaan muutokset on esitelty niin kuin ne on lakitekstissä kirjoitettu. Uudistunut lainsäädäntö korostaa ympäristönäkökantoja ja vastuullisia toimintatapoja. Muutosvaikutuksissa korostuivat toimintatapojen yhtenäistyminen ja tiedon saatavuuden paraneminen. Vastaanotetun alusjätteen kierrätysaste tulee kasvamaan. Uusien valvontavelvoitteiden sekä sähköisten järjestelmien laajempi hyödyntäminen valvontatyössä vaativat lisäresursseja sekä koulutusta.

Uudistuvan lainsäädännön muutokset vaikuttavat suomalaisissa kauppamerenkulun satamissa merkittävästi jätteen vastaanottojärjestelyihin ja jätehuoltosuunnitelman laatimiseen ja siihen liittyviin viranomaisvelvoitteisiin. Vastaanotettavien jätetyyppien määrä kaksinkertaistuu. Uudistuneen merenkulun ympäristönsuojelulain myötä satamissa tulee järjestää aiemmin vastaanotettujen jätetyyppien lisäksi vastaanotto käytetyille paristoille ja akuille, sähkö- ja elektroniikkajätteelle sekä jätelainsäädännön mukaisille yhdyskuntajätejakeille: biojätteelle, kuitu-, muovi-, lasi- ja metallipakkausjätteelle sekä muulle pienikokoiselle metallijätteelle.

Jättemaksuihin tulee uusia porrastuksia. Jättemaksun suuruuteen voi jatkossa vaikuttaa jätteen vaarallisuus tai jos jätehuollon palveluja tarjotaan sataman normaaliaukiolo-aikojen ulkopuolella. Uusien jätetyyppien vastaanottamiseksi satamien tulee järjestää niille sopivat vastaanottolaitteet sekä tiedottaa varustamoita uusista maksu- ja vastaanottojärjestelyistä. Tiedotuksessa tulee kiinnittää erityishuomiota EU:n ulkopuolisiin varustamoihin, joilla saattaa olla heikommat tiedot unionin alueen uusista alusjätehuollon käytännöistä.

Jatkossa valvovan viranomaisen, ELY-keskuksen, pitää arvioida jätehuoltosuunnitelma ennen sen hyväksymistä. Viranomaisen tulee olla perehtynyt kyseisen sataman toimintaan perusteellisesti, jotta se voi arvioida esimerkiksi vastaanottolaitteiden riittävyyttä suhteessa satamassa vierailevien alustyyppien tarpeisiin tai jätehuoltosuunnitelman saavutettavuuteen vaikuttavia kielivaatimuksia. Sataman osalta uudenlainen jätehuoltosuunnitelma vaatii kattavampaa kuvausta sataman järjestämästä alusjätehuollosta. Satamat saavat myös mahdollisuuden laatia jätehuoltosuunnitelman yhdessä toisen sataman kanssa. Jätehuoltosuunnitelmaan on lakiuudistuksen jälkeen sisällytettävä hinnoitteluperiaatteet sekä alusjätehuoltoon liittyvät turvallisuustoimenpiteet. Jätehuoltosuunnitelma tulee tarkastaa aiemman kolmen vuoden sijasta viiden vuoden välein.

Satamat ovat kehittäneet ja päivittäneet jätehuoltosuunnitelmiaan pitkäjänteisesti. Tässä on ollut suureksi avuksi avoin ja joustava yhteistyö valvovan viranomaisen kanssa. Hyvänä kehityksenä koettiin myös se, että viranomaisvaatimukset eri alueilla ovat viime vuosien aikana yhdenmukaistuneet ja näin selkeyttäneet satamien ja eri sidosryhmien välistä yhteistyötä.

Yksi merkittävimmistä uudistuksista on jätetyistä jätteistä aluksille annettava tosite. Vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on tarkastettava jätteitä jättävän aluksen jäteilmoitus, todennettava se ja annettava jätetyistä jätteistä tosite. Satamaliitolta saatujen tietojen mukaan käytännöt tositteen osalta varmistuvat syksyn 2022 aikana. Tarkoitus on, että tosite annetaan sähköisenä Portnetin kautta ja sen pohjana tulee toimimaan aluksen tekemä alusjäteilmoitus. Tätä selvitystä tehdessä ei vielä ollut varmuutta siitä, mikä taho vastaa alusjäteilmoitusten tarkistamisesta ja tositteen antamisesta. Oman haasteen tositteen antamiselle tuo vapautettujen ja EI-vapautettujen alusten erilaiset jätehuoltokäytännöt. Varmaa kuitenkin on, että jätetyistä jätteistä aluksille annettava tosite tulee olemaan tehokas alusjätevirtojen seurannan ja valvonnan työkalu.

Viranomaisten valvonta ja seurantavastuut lisääntyvät ja samalla yhdenmukaistuvat EU-alueella. Yhdenmukaisten lomakkeiden sekä sähköisten seuranta- ja ilmoitusjärjestelmien käyttöönotto tulee helpottamaan toimijoiden välistä tiedonkulkua sekä tehostamaan alusjätehuollon valvontaa. Uudet valvontavelvoitteet sekä niihin liittyvät järjestelmät tulevat aluksi vaatimaan totuttelua. Sähköisten järjestelmien käyttöönotto voi

lisätä työtä, mutta samalla selkiyttää alusjätteiden tilastointia ja valvontaa. Euroopan yhteisiä järjestelmiä ovat SafeSeaNet sekä EU:n uusi THETIS-tarkastustietokanta. Näiden lisäksi käytössä on IMO:n GISIS-järjestelmä (Global Integrated Ship Information System). Kansallisiin järjestelmiin on myös tulossa uudistuksia. Portnet tullaan korvaamaan uudella NEMO-järjestelmällä vuoden 2025 aikana.

Täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/91 ”perusteiden määrittämisestä sen toteamiseksi, että alus tuottaa vähemmän jätettä ja huolehtii jätteestään kestävällä ja ympäristöystävällisellä tavalla” yhdenmukaistaa arviointi- ja todentamismenetelmiä sekä tukee satamien velvoitetta antaa jätemaksuista alennusta ympäristöystävällisesti toimiville aluksille. Ympäristöystävällisyyden arviointi tuottaa merkittävästi lisätyötä valvoville viranomaisille ja tulee vaatimaan lisäresursseja niin työmäärän kuin koulutuksenkin saralle. Satamille tämä täytäntöönpanoasetus tuo vastauksen haastatteluissakin esiin tulleen huoleen ympäristöystävällisyyden yhdenmukaisista määrittely- ja todentamismenetelmistä.

Selvitystä varten haastattelimme kolmea suomalaista satamaa uudistuneen lainsäädännön käytännön tason muutosvaikutusten selvittämiseksi. Haastateltavia satamia valitessamme pyrimme saamaan kattavan kuvan erityyppisten ja -kokoisten satamien alusjätehuoltoon liittyvästä toiminnasta. Halusimme myös selvittää, ilmeneekö alusjätehuollossa maantieteellisestä sijainnista johtuvia eroja. Haastateltaviksi satamiksi valikoituivat Oulun, Rauman sekä HaminaKotkan satamat. Haastattelukysymykset löytyvät tämän raportin liitteestä 1.

Haastatteluissa kävi ilmi, että toimintaympäristön muutoksissa selkeä työnjako, sisäinen ja ulkoinen viestintä sekä säännöllinen ja avoin keskustelu auttavat ajantasaisen tiedon sisäistämisessä ja oikea-aikaisessa reagoinnissa. Tärkeää on myös sataman aktiivinen osallistuminen eri sidosryhmien välisiin yhteisiin tilaisuuksiin ja työryhmiin, esimerkiksi Satamaliiton ympäristötyöryhmän toimintaan. Satamat ovat pitäneet hyödyllisinä alan yhteisiä koulutustilaisuuksia, jotka ovat nyt koronapandemian aikana jääneet pois.

Lakimuutokset vievät oikeaan suuntaan merenkulun kestävyyskannalta: alusjätteiden vastaanottolaitteet ja lajitteluvaatimukset aluksia kohtaan yhdenmukaistuvat koko EU:n alueella. Näin ollen myös jätteiden kierrätysmahdollisuudet paranevat. Käymäläjätevesien jättämiseen ja vastaanottoon tulee paremmat mahdollisuudet, joka on merkittävä muutos Itämeren rehevöitymisen kannalta. Alusjätehuollon valvonta tehostuu ja yhdenmukaistuu. Lakiuudistusten myötä alusten jätteiden jättämistä tullaan valvomaan tarkemmin ja aluksia kannustetaan hinnoittelulla jätteen määrän vähentämiseen sekä

parempaan lajitteluun. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/90 ”tarkastettavien alusten valintaa koskevan unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin” myötä alusten velvoitteiden täyttyminen alusjätehuollon eri vaiheissa tulee tarkemman valvonnan alaisuuteen. Näin myös kustannukset mahdollisista väärinkäytöksistä ohjautuvat jätteen vastaanottajan tai käsittelijän sijaan jätteen tuottajalle.

Satamien jätehuollon rooli on muuttumassa oman alueensa puhtaanapidosta kiertotalouden ja kestävän logistiikan edistäjäksi. Jotta tavoitteet toteutuisivat, tarvitaan jatkuvaa tiedotusta, aktiivista toimintaympäristön seuraamista ja yhteistyötä.

Lähteet

Alusjätedirektiivi (EU) 2019/883. Saatavilla: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32019L0883>

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/89, soveltamissäännöistä riittävän erillisen varastotilan laskemisessa käytettävän menetelmän osalta. Saatavilla: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R0089&from=EN>

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/91, perusteiden määrittämisestä sen toteamiseksi, että alus tuottaa vähemmän jätettä ja huolehtii jätteestään kestäväällä ja ympäristöystävällisellä tavalla. Saatavilla: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R0091&from=EN>

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/90, soveltamissäännöistä tarkastettavien alusten valintaa koskevan unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin yksityiskohtaisten osatekijöiden osalta. Saatavilla: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2022.015.01.0007.01.FIN&toc=OJ%3AL%3A2022%3A015%3AFULL

Merenkulun ympäristönsuojelulaki 29.12.2009/1672. Saatavilla: <https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091672>

Alusliikennepalvelulaki 5.8.2005/623. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050623>
Jätelaki 646/2011. Saatavilla: <https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110646>

Valtioneuvoston asetus jätteistä 978/2021. Saatavilla: <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2021/20210978>

Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelma vuosille 2022–2027. Ympäristöministeriön julkaisu- ja 2021:30. Saatavilla: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163704>

Euroopan komissio: REFIT – EU-lainsäädännön keventäminen (komission verkkosivuilla). Viitattu 31.1.2022. Saatavilla: https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/refit-making-eu-law-simpler-less-costly-and-future-proof_fi#refit-ohjelman-kytnnn-toteutus

Fintraffic: Meriliikenteen ilmoituspalvelun rakenne ja käyttäjät (Finntrafficin verkkosivuilla). Viitattu 22.3.2022. Saatavilla: <https://www.fintraffic.fi/fi/vts/meriliikenteen-ilmoituspalvelun-rakenne-ja-kayttajat>

HELCOM: No Special Fee-järjestelmä, suositus 28/1. Viitattu 20.3.2022. Saatavilla: <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/Rec-28-1.pdf>

Baltic Sea Action Group (BSAG). NEFCO myönsi rahoitusta BSAG:n uudelle hankkeelle. Uutinen 29.06.2021. Viitattu 22.3.2022. Saatavilla: <https://www.bsag.fi/fi/nefco-rahoittaa-bsag-hanketta/>

Tasavallan presidentin asetus 30/2006, alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2006/20060030>

Valtioneuvoston asetus 60/2017, alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2017/20170060>

International Maritime Organization (IMO). 2018. Consolidated guidance for port reception facility providers and users. Viitattu 1.3.2022. Saatavilla: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/MEPC.1-Circ.834-Rev.1.pdf>

Meriliikenteen ilmoituspalveluun liittyviä termejä, EMSW. Viitattu 29.3.2022. <https://www.emsw.fi/fi/meriliikenteen-ilmoituspalvelu/meriliikenteen-ilmoituspalveluun-liittyvia-termeja>

Valtioneuvoston asetus 2010/76, merenkulun ympäristönsuojelusta. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20100076>

Haastattelut:

Oulun satama: liikenne- ja turvapäällikkö Sampo Kananen ja vastuullisuuspäällikkö Päivi Vähänikkilä-Kuronen. Haastattelu 17.12.2021.

Rauman satama: tekninen johtaja Timo Metsäkallas. Haastattelu 21.12.2021.

HaminaKotkan satama: operatiivinen päällikkö Tapani Pasanen ja kehityspäällikkö Suvi-Tuuli Lappalainen. Haastattelu 21.12.2021.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus: johtava ympäristöasiantuntija Jaakko Vesivalo. Haastattelu 1.3.2022.

Liite

Liite 1: Satamahaastattelujen kysymykset

Sataman perustiedot

- Liikenne
 - Vierailevien alusten määrä / vuosi
 - Kotimaiset ja ulkomaiset alukset
 - Vierailevat alustyytit
 - Vapautettujen alusten % -osuus
- Jätteet
 - Kertyvän jätteen määrä / jätetyyppi
 - Jättemäärien kehitys

Uudistuva lainsäädäntö

- Miten satama on saanut tiedon lakiuudistuksesta?
 - Onko tiedotus ollut riittävää? Kehitysideoita?
 - Millä tavalla satama seuraa muuttuvaa toimintaympäristöä ja säädöksiä? Onko tehtävään nimetty esimerkiksi vastuhenkilö?
- Millä tavalla satamassa on valmistauduttu uudistuvan lainsäädännön vaatimuksiin?

Jätehuoltosuunnitelma

- Miten sataman nykyinen jätehuoltosuunnitelma vastaa uuden lain asettamia vaatimuksia?
- Aiheuttaako uudenlainen jätehuoltosuunnitelma joitakin erityisiä haasteita?
- Miten yhteistyö valvovan viranomaisen kanssa toimii käytännössä?
- Muita kommentteja uudesta jätehuoltosuunnitelmasta?

Vastaanottojärjestelyt satamissa

- Miten sataman jätehuolto on järjestetty alihankkijoiden kanssa, merkittävimmät haasteet?
- Kuinka satama seuraa jätehuollon toimivuutta ja alusten tarpeiden täyttymistä?
- Kuinka satama reagoi, mikäli sataman jätehuoltomenettelyissä havaitaan puutteita? Millä tavalla satama kokoaa näitä tietoja ja ilmoittaa niistä eteenpäin?
- Millä tavalla satama viestii muutoksista satamaa käyttävien laivojen/varustamoiden kanssa?
- Mitkä ovat sataman näkökulmasta alusjätehuollon merkittävimmät haasteet?
 - Toimiiko nykyinen järjestelmä
 - Kuinka satama varmistaa, ettei siitä aiheudu vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle?
- Onko satamassa sovellettu vanhan lain mahdollistamaa alennusta jätemaksuista ympäristöystävällisille aluksille?
 - Uusi laki *velvoittaa* myöntämään alennuksen. Kuinka tämä toteutetaan käytännössä?
- Mitä jätevirtoja laivoista syntyy?
 - Sataman näkökulma lajittelun toimivuudesta tällä hetkellä?
 - Keraäkö satama tai alihankkija näitä tietoja, jotta muutostarpeisiin voidaan reagoida
 - Kuinka satama mitoittaa vastaanottolaitteet uusia kerättäviä jätelajeja varten?
- Vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on annettava tosite jätetyistä jätteistä. Miten satama toteuttaa tämän käytännössä?
- Millä tavalla sataman henkilökuntaa koulutetaan jätehuoltoasioissa?
- Minkälaisia kululajeja satama seuraa suunnitellessaan jätehinnoittelua?
- Muita kommentteja uudistuvasta jätehinnoittelusta?