

RAHTILAIVOJEN JÄTEVEDET ON SAATAVA SATAMIIN ITÄMEREN SUOJELEMIKSI JA KIERTOTALOUDEN VAUHDITTAMISEKSI

Merenkulku on suomalaisen teollisuuden, kaupan ja matkailun ytimessä, ja ympäristöratkaisujen tuottajana suomalainen meriteollisuus on maailman kärkeä. Rahtilaivojen jätevesien ja ruokajätteiden kestävä hyötykäyttö edistäisi meriliikenteen vastuullisuutta, lisäisi omavaraisuutta ravinteista ja energiasta sekä parantaisi Itämeren ja meriluonnon tilaa.

Vaikka merikuljetus on ympäristöystävällisin tapa kuljettaa rahtia, merenkulusta aiheutuu monenlaista räsitusta meriympäristölle. Laivaperäisten jätteiden sisältämät ravinteet ja kiintoaineet lisäävät rehevöitymistä, joka on Itämeren suurin ongelma. Rahtilaivat voivat päästää mereen laillisesti käymäläjätevetensä, harmaat vetensä sekä hienonnetun ruokajätteen.

Itämerellä seilaa joka hetki noin 2 000 rahtilaivaa, joilla työskentelee yhteensä arviolta 25 000 merenkulkijaa eli pienen kaupungin verran. Itämeren rehevöitymisen hillitsemiseksi toimia laivaperäisten päästöjen vähentämiseksi täytyy jatkaa.

Kansallista lainsäädäntöä lisättävä

Meriliikennettä koskee kattava kansainvälinen ja kansallinen säännöstö, ja Itämerellä on voimassa tiukempaa sääntelyä kuin monella muulla merialueella. Suomi on edistänyt ympäristösäädösten tiukennusta kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja Helsinki-komissiossa (HELCOM). Asiat etenevät kansainvälisillä areenoilla varsin hitaasti, erityisesti nyt, kun Venäjän hyökkäyssota on pysäyttänyt HELCOM-työryhmien virallisen toiminnan.

Säädöstyön hitauden vuoksi Suomen tulisi edistää kansallisia toimia Itämeren hyväksi. Aluevesillämme sijaitsevat lajistoltaan erityisen rikkaat ja ympäristönä arvokkaat rantavedet, joten niihin kohdistuvat toimet olisivat erityisen vaikuttavia. Toimia etenkin herkällä Saaristomerellä tarvittaisiin pikaisesti. Suomen pitäisi kieltää omilla aluevesillään esimerkiksi rikkipesurivesien, käymäläjätevesien ja ruokajätteen purkamisen mereen.

Kansallinen päästökielto hyödyttäisi monimuotoisuuden kannalta tärkeitä ja herkkiä rannikkoalueita, joille laivat eivät vastaisuudessa saisi päästää rehevöitymistä ja happamoitumista kiihdyttäviä jätelajeja.

Seuraavan hallituksen tulisi käynnistää aluevesiämme koskevan kansallisen päästökielion valmistelu ja edistää vastaavia toimia yhteistyössä naapurivaltioiden kanssa. Samalla on jatkettava käynnissä olevaa sinnikasta säädöstyötä kansainvälisillä areenoilla.

Resurssit vapaaehtoisiiin toimiin varmistettava

Vapaaehtoisia toimia pitää tehdä samalla kun vaikutetaan kansalliseen ja kansainväliseen lainsäädäntöön. BSAG:n käynnistämän [Ship Waste Action -aloitteen](#) myötä jo kahdessa vuodessa on saatu useat varustamot, satamat, kunnalliset vesilaitokset sekä muut arvoketjun toimijat vapaaehtoisesti toimittamaan käymäläjätevedet hyötykäyttöön eli mm. biokaasun ja kierrätysravinteiden tuotantoon.

Seuraavan hallituksen onkin varmistettava [No Special Fee -periaatteen](#) ja muiden yhteisten säädösten täytäntöönpanoon kaikissa kauppamerenkulun satamissa ja edistettävä toimia yhdessä Itämeren rantavaltioiden, kaupunkien ja satamien kanssa.

Jotta laivaperäistäisten jätteiden purkaminen sataminen saadaan tehtyä mahdollisimman helpoksi, satamien on pystyttävä kehittämään jätehuoltojärjestelyjään. Siksi valtion on tuettava satamia jätehuoltoinvestoinneissa ja tehtävä ympäristölupien hakemisesta tarpeeksi selkeää ja nopeaa.

Satamassa tapahtuvan laivaperäisen jätteen vastaanottoa ja käsittelyä on seurattava ja ELY-keskuksilla on oltava siihen riittävät resurssit. ELY-keskukset hyväksyvät ja valvovat myös satamien jätehuoltosuunnitelmiä, miksi vuoksi niiden resurssien turvaaminen on tärkeää. Vain seurannalla saadaan tietoon, miten No Special Fee -periaate toimii käytännössä ja mitkä ovat satamien valmiudet ja puutteet sen toteutumisen kannalta. Seurantatieto auttaisi näkemään laivaperäisten jätteiden kierrätyspotentiaalin ja helpottaisi vapaaehtoisten toimien suunnittelua.