

**Satamien vastaanottolaitteita  
koskevan direktiivin kansallinen  
soveltaminen ja direktiivin  
muutosprosessiin valmistautuminen  
Loppuraportti**

**Sito Oy**

**Satamien vastaanottolaitteita  
koskevan direktiivin kansallinen  
soveltaminen ja direktiivin muutos-  
prosessiin valmistautuminen  
Loppuraportti**

Sito Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi  
Trafiksäkerhetsverket Trafi  
Helsinki Helsingfors 2014

ISBN 978-952-311-065-6  
ISSN 2342-0294 (verkkojulkaisu)

## ALKUSANAT

Tämä selvitys on toteutettu Trafin ja ympäristöministeriön tilauksesta. Hankkeen tavoitteena on valmistaa viranomaisia tulevaa satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin 2000/59/EY muutos ehdotuksen käsittelyä varten. Tätä varten tarvitaan selvitys nykytilanteesta Suomessa.

Raportin ovat koonneet Erkki Ikäheimo, Elina Reiman ja Raisa Valli (Sito Oy) sekä Petra Erkkola (freelance konsultti), Jukka-Pekka Kiuru (T:mi Skylark Consulting) ja Tiina Venäläinen (Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto).

Tutkimuksen ohjausryhmä kokoontui hankkeen aikana kolme kertaa. Ohjausryhmään kuuluivat Trafista Anita Mäkinen, Mirja Ikonen ja Ville-Veikko Intovuori sekä ympäristöministeriöstä Kristiina Isokallio ja Ari Seppänen.

Tämän raportin päätelmät ja suositukset perustuvat konsultin näkemyksiin eikä niitä voida pitää Trafin tai ympäristöministeriön tai muun selvityksessä haastatellun tahon virallisena kannanottona.

Helsingissä, 31. marraskuuta 2014

Anita Mäkinen, johtava asiantuntija, Trafi

Kristiina Isokallio, kansainvälisten asiain neuvos, ympäristöministeriö

## FÖRORD

Denna studie har genomförts på beställning av Trafi och miljöministeriet. Syftet med projektet är att förbereda myndigheterna på behandlingen av det kommande ändringsförslaget för direktiv 2000/59/EG som gäller hamnarnas avfallsmottagningsanläggningar. Därför behövs en studie över nuläget i Finland.

Rapporten har sammanställts av Erkki Ikäheimo, Elina Reiman och Raisa Valli (Sito Oy) samt Petra Erkkola (frilanskonsult), Jukka-Pekka Kiuru (T:mi Skylark Consulting) och Tina Venäläinen (Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto).

Styrgruppen för studien sammanträdde tre gånger under projektets gång. I styrgruppen ingick Anita Mäkinen, Mirja Ikonen och Ville-Veikko Intovuori från Trafi samt Kristiina Isokallio och Ari Seppänen från miljöministeriet.

Slutsatserna och rekommendationerna i denna rapport grundar sig på konsultens synpunkter och kan inte betraktas som ett officiellt ställningstagande av Trafi eller miljöministeriet eller någon annan part som har intervjuats under studien.

Helsingfors, den 31 november 2014

Anita Mäkinen, ledande sakkunnig, Trafiksäkerhetsverket Trafi  
Kristiina Isokallio, råd för internationella ärenden, miljöministeriet

## FOREWORD

This report was commissioned by Trafi and the Ministry of the Environment. The objective of this project is to prepare the authorities for the processing of the proposed amendment of Directive 2000/59/EC on port reception facilities. This requires an assessment of the current status in Finland.

The report was compiled by Erkki Ikäheimo, Elina Reiman and Raisa Valli (Sito Oy), Petra Erkkola (freelance consultant), Jukka-Pekka Kiuru (Skylark Consulting) and Tiina Venäläinen (Etelä-Kymenlaakso Vocational College).

The study steering group convened three times during the project. The steering group comprised Anita Mäkinen, Mirja Ikonen and Ville-Veikko Intovuori from Trafi, as well as Kristiina Isokallio and Ari Seppänen from the Ministry of the Environment.

The conclusions and recommendations included in this report are based on the consultant's views, and cannot be considered to represent official opinions of Trafi, the Ministry of the Environment or any other party interviewed for the report.

Helsinki, 31 November 2014

Anita Mäkinen, Chief Adviser, Finnish Transport Safety Agency Trafi  
Kristiina Isokallio, Councillor, Ministry of the Environment

# Sisällysluettelo

## Index

**Tiivistelmä**

**Sammanfattning**

**Abstract**

<b>1</b>	<b>Tutkimuksen tavoite .....</b>	<b>1</b>
1.1	Yleistä .....	1
1.2	Selvityksen taustaa .....	1
1.3	Hankkeen tavoite .....	1
1.4	Jätteiden vastaanottojärjestelmän yleiskuvaus .....	2
<b>2</b>	<b>Tutkimuksen rajaus ja menetelmät .....</b>	<b>4</b>
2.1	Hankkeen metodologia .....	5
<b>3</b>	<b>Kokemukset jätteen vastaanottolaitteista ja niiden riittävydestä .</b>	<b>7</b>
3.1	Lainsäädännön velvoitteet .....	7
3.2	Satamien kokemuksia.....	9
3.2.1	Kauppamerenkulun satamat .....	10
3.2.2	Huvivenesatamat .....	15
3.3	Alusten kokemuksia .....	17
3.3.1	Kansainvälisen liikenteen alukset.....	17
3.3.2	Muut alukset .....	18
3.3.3	Kalastusalukset ja -satamat .....	19
3.4	Varustamoiden kokemuksia .....	19
3.4.1	Yleinen tyytyväisyys jätepalvelun riittävyyteen ja vaikutus satamavalintaan .....	20
3.4.2	Mustan ja harmaan veden jätö .....	21
3.4.3	Rikkipesurin jätteiden vastaanotto .....	22
3.4.4	Jättemaksut .....	22
3.4.5	Alusjätevapautukset .....	23
3.5	Jätehuoltoyritysten kokemuksia .....	23
3.6	Viranomaisten kokemuksia .....	25
<b>4</b>	<b>Kokemukset jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmista .....</b>	<b>26</b>
4.1	Lainsäädännön velvoitteet .....	26
4.2	Satamien kokemuksia.....	28
4.2.1	Kauppamerenkulun satamat .....	28
4.2.2	Huvivenesatamat .....	28
4.3	Alusten kokemuksia .....	29
4.3.1	Kansainvälisen liikenteen alukset.....	29
4.4	Varustamoiden kokemuksia .....	29
4.5	Jätehuoltoyritysten kokemuksia .....	30
4.6	Viranomaisten kokemuksia .....	30
<b>5</b>	<b>Kokemukset ilmoittamisesta.....</b>	<b>31</b>
5.1	Lainsäädännön velvoitteet .....	31
5.2	Satamien kokemuksia.....	31
5.2.1	Kauppamerenkulun satamat .....	31
5.3	Alusten kokemuksia .....	32
5.3.1	Kansainvälisen liikenteen alukset.....	32
5.3.2	Muut alukset .....	33
5.4	Varustamoiden kokemuksia .....	33
5.5	Jätehuoltoyritysten kokemuksia .....	33

<b>6</b>	<b>Kokemukset valvonnasta, viranomaisten vastuista ja yhteistyöstä</b>	<b>35</b>
6.1	Lainsäädännön velvoitteet .....	35
6.2	Satamien kokemuksia.....	36
6.2.1	Kauppamerenkulun satamat .....	36
6.2.2	Huvivenesatamat .....	37
6.3	Alusten kokemuksia .....	37
6.3.1	Kansainvälisen liikenteen alukset.....	37
6.3.2	Muut alukset .....	37
6.4	Varustamoiden kokemuksia.....	38
6.5	Jätehuoltoyritysten kokemuksia .....	38
6.6	Viranomaisten kokemuksia.....	39
<b>7</b>	<b>Yhteenveto ja johtopäätökset.....</b>	<b>40</b>
7.1	Yleistä .....	40
7.2	Jätteiden vastaanotto .....	40
7.3	Jättemaksu .....	41
7.4	Ennakoilmoittaminen .....	42
7.5	Jätehuoltosuunnitelma ja -tilastointi .....	42
7.6	Huvivenesatamat .....	43
7.7	Kehittämissuhteita .....	43
<b>8</b>	<b>Lähdeluettelo.....</b>	<b>45</b>
	<b>LIITE 1 Haastattelukysymykset.....</b>	<b>48</b>

## TIIVISTELMÄ

Selvityksen tavoite on valmistaa viranomaisia tulevaa satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin 2000/59/EY muutoskäsittelyä varten. Selvityksessä keskitytään tarkastelemaan kansallisen lainsäädännön käytännön toteuttamista, nykyisen järjestelmän toimivuutta ja kokemuksia eri toimijoiden näkökulmasta. Tarkoituksena on tunnistaa, mitkä käytännöt ovat toimivia ja mitkä edellyttävät kehittämistä.

Selvitystyö koskee kansainvälisen liikenteen satamia Suomessa, sisävesi-, kalastus- ja huvivenesatamia, joissa jälkimmäisissä on vähintään 50 venepaikkaa, eri alustyyppisiä siten, että pääpaino on kansainvälisen liikenteen aluksissa (bruttovetoisuus on yli 500 GT), varustamoja, jätehuoltoyrityksiä sekä eri viranomaisten vastuita, rooleja ja yhteistyötä määräysten toimeenpanossa.

Selvitys pohjautuu haastatteluihin ja kirjallisiin kysymyksiin sekä satamien osalta myös kirjallisuuslähteisiin. Kaikkiaan työssä saatiin 97 vastausta eri toimijoilta. Otanta on kuitenkin joiltain osin riittämätön yleispätevien johtopäätösten tekemiseksi. Tämän raportin päätelmät ja suositukset perustuvat konsultin näkemyksiin eikä niitä voida pitää Trafín tai ympäristöministeriön tai muun selvityksessä haastatellun tahon virallisena kannanottona.

Alusten jätehuoltoasiat näyttäisivät olevan melko hyvässä kunnossa ja toimivan direktiivin puitteissa kohtuullisesti, mutta tilanne satamissa on huonompi. Silti satamienkin jätehuolto koettiin käytännössä pääosin hyvin toimivaksi.

Tämän hankkeen myötä kävi ilmi, että

- enemmistö kyselyyn vastanneista satamista rajoittaa vastaanottamansa jätteen määrää tai jättämisessä käytettävää aikaa sekä sitoo jätemaksun eri tavoin jätemäärään, siksi menettelyt eivät ELY-keskuksen mukaan ole kaikilta osin merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisia,
- jätemäärän rajoittamisen vuoksi luotettavia arviota vastaanottolaitteiden riittävydestä on vaikea tehdä, ELY-keskuksille ei kuitenkaan ole tullut valituksia riittävydestä, vaikka alukset valittavat laitteiden yksipuolisuutta,
- riittävyden arviointia vaikeuttaa lisäksi, että palautteen anto satamille on vaikeaa ja hankaloittaa näin lainsäädännössä satamilta edellytettyä havaittujen puutteiden korjaamista ja jätehuollon toimien kehittämistä,
- satamat eivät tiedä, mitä jätteitä ja kuinka paljon Trafín poikkeusluvalla satamaan jätetään, siksi ne eivät tiedä sataman kautta kulkevan jätteen todellista määrää, satamat eivät saa tietoa jätteen käsittelyn muutoksista eivätkä näin voi päivittää jätehuoltosuunnitelmiaan, vaikka sitä heiltä edellytetään,
- luotettavaa koottua tietoa alusten jätemääristä on vaikea saada, sillä ympäristöhallinnon tietokantaan kerätään tieto vain sataman keräämistä jätteistä ja osa niistä tulee muilta toimijoilta kuin aluksilta,
- satamat eivät ole ratkaisseet, miten ne ottavat vastaan lastijäämiä, lastiruumien pesuvesiä eikä rikkipesureiden jätteitä, aluksen on kuitenkin lain mukaan jätettävä satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin kaikki alusjätteensä ja lastijätteensä ennen kuin se lähtee satamasta,
- jätteiden keräys ei tue aluksissa tehtävää lajittelua, koska alusten lajittelu ja jätteen vastaanoton luokittelu eivät vastaa toisiaan,



- ennakoilmoittautumisen käytännöt satamissa vaihtelevat suuresti: ennakoilmoittautuminen voidaan antaa eri tavoilla ja siihen on käytettävissä erilaisia lomakkeita, satamien ohjeet on vaikeasti löydettävissä ja ne kirjataan erilailla,
- ennakoilmoittautumisen kirjavuuteen toivotaan pikaista ratkaisua sellaisen yhteisen ennakoilmoituskaavakkeen muodossa, joka kelpaisi jokaisessa maassa ja satamassa,
- jätemaksut vaihtelevat ja niiden määräytymisperiaatteiden lainmukaisuudessa olisi tarkistamisen varaa, jätteiden käsittelykustannuksia on vaikea arvioida ja huomioida mak- sussa, alusten on vaikea saada kuitteja jätetyistä jätteistä, mikä vaikeuttaa alusten toi- mintaa seuraavassa satamassa,
- alusjäteasioiden valvonta on muiden EU-maiden tasoa heikompaa, HELCOM suosituk- sia ei tunneta kaikissa satamissa eikä jätealan yrityksissä, viranomaisten roolit ja vas- tualueet ovat epäselviä, yhteistyössä on kehittämistä eivätkä viranomaiset tunne tois- tensa rooleja,
- huviveneiden jätehuollon taso, ohjeistus ja menettelyt vaihtelevat kuntien kesken.

Monet selvityksessä havaitut puutteet eivät edellytä lainsäädännön muutoksia vaan ovat poistettavissa kehittämällä toimintamalleja ja yhteistyötä. Kokonaisuuden paremmalla hal- linnalla voitaisiin osin vastata tarpeisiin, joita haetaan tulevassa direktiivin muutosehdotuk- sessa valvonnan tehostamisella. Kehitettäviä asioita tästä näkökulmasta olisivat:

- jätteiden luokittelu yhteistyössä varustamojen, satamien ja jätehuoltoyritysten kanssa niin, että alusten ja jätteen vastaanoton luokittelu vastaisivat paremmin toisiaan,
- lajittelun ja maksujärjestelmän kehittäminen niin, että jätteen hyötykäyttö/kierrätys on houkuttelevaa ja vertailu todellisiin kustannuksiin mahdollista,
- maksuperusteiden yhtenäistäminen satamien ja ELY-keskusten yhteistyöllä,
- satamien luonteeseen, käyntimääriin ja alustyyppeihin perustuva ohjeistus tai yhtenäi- nen viranomaisnäkemys siitä, mikä on riittävä vastaanottolaitteisto kussakin satamassa,
- ennakoilmoittautumismenettelyjen yhtenäistäminen sellaisen yhteisen ennakoilmoi- tuskaavakkeen muodossa, joka kelpaisi jokaisessa maassa ja satamassa, siksi sen val- mistelu tulisi tehdä mahdollisimman laajassa kansainvälisessä yhteistyössä
- ennakkotietojen yhtenäistäminen ja parantaminen satamien jätteenvastaanottojärjestel- mistä, esimerkiksi kehittämällä satamien yhteistyötä
- IMOn GISIS-järjestelmään tulevien vastaanottolaitteiden riittävyttä koskevien huo- mautusten välittäminen ELY-keskuksille
- luovutetusta jätteestä annettavien kuittien saannin varmistaminen, jolla estetään vaikeu- det seuraavissa satamissa
- jätehuolto-ohjeiden yhtenäistäminen ja ohjeiden helppo saatavuus sekä
- viranomaisyhteistyön parantaminen ja viranomaistahojen sisäisen tiedonkulun varmis- taminen.

Selvityksen perusteella tulee erityisesti kiinnittää huomiota satamien jätehuoltoratkaisujen ja jätemaksujen kehittämiseen sekä jätetilastoinnin kehittämiseen tiedontarpeiden näkökul- masta. Nykyisellään tiedot eivät anna oikeaa kuvaa tilanteesta.

Huvivenesatamien jätehuollon käytäntöjen parantamisessa keskeistä on yhteistyö viran- omaisten, yhdistysten sekä pursi- ja veneseurojen kanssa. Viranomaisten ohjeistusta vene- satamille voitaisiin lisätä.

## SAMMANFATTNING

Syftet med studien är att förbereda myndigheterna på den kommande ändringsbehandlingen för direktiv 2000/59/EG som gäller hamnarnas avfallsmottagningsanläggningar. Studien fokuserar på att kontrollera hur den nationella lagstiftningen förverkligas i praktiken, hur det nuvarande systemet fungerar och vilka erfarenheter olika aktörer har. Syftet är att identifiera vilka kutymer som fungerar och vilka som behöver utvecklas.

Studien omfattar hamnarna för internationell fart i Finland, insjö-, fiske- och fritidsbåtshamnar, där de sistnämnda har minst 50 båtplatser, olika fartygstyper så, att huvudfokus ligger på fartyg i internationell fart (bruttodräktighet över 500 GT), rederier, avfallshandlingsföretag samt olika myndigheters ansvar, roller och samarbete i verkställandet av förordningarna.

Studien bygger på intervjuer och skriftliga frågor samt för hamnarnas del även på källor inom litteraturen. Totalt 97 svar kom in från olika aktörer. Urvalet är dock i viss utsträckning otillräckligt för att dra allmängiltiga slutsatser. Slutsatserna och rekommendationerna i denna rapport grundar sig på konsultens synpunkter och kan inte betraktas som ett officiellt ställningstagande av Trafi eller miljöministeriet eller någon annan part som har intervjuats under studien.

Vad gäller fartygen verkar avfallsfrågan vara ganska väl skött och fungera rimligt inom ramen för direktivet, men läget i hamnarna är sämre. Trots det upplevde man att även hamnarnas avfallshantering fungerade i huvudsak bra.

Detta projekt visade att

- majoriteten av de hamnar som besvarade enkäten begränsar mängden avfall som tas emot eller tiden för inlämning samt binder avfallsavgiften till mängden avfall på olika sätt, varför praxis enligt NTM-centralen inte till alla delar följer miljöskyddslagen för sjöfarten
- på grund av begränsningen av mängden avfall är det vanskligt att tillförlitligt bedöma om mottagningsanläggningarna är tillräckliga, NTM-centralerna har ändå inte tagit emot klagomål om kapaciteten, även om det från fartygshåll klagas över anläggningarnas ensidighet
- bedömningen av tillräckligheten försvåras ytterligare av att det är svårt att ge respons till hamnarna, vilket komplicerar en korrigerande upptäckta brister och utveckling av avfallshandlingsåtgärderna såsom förutsätts av hamnarna i lagstiftning
- hamnarna inte vet vilket avfall och hur mycket avfall som får lämnas in med Trafis dispens, därför känner de inte till den verkliga mängden avfall som går via hamnen, hamnarna får inte information om ändringar i avfallshandlingen och kan således inte uppdatera sina avfallshandlingsplaner, trots att detta förutsätts av hamnarna
- tillförlitlig samlad information om fartygens avfallsmängder är svår att få, eftersom man i miljöförvaltningens databas samlar in information endast om det avfall som hamnen tagit emot totalt och en del av detta kommer från andra aktörer än fartygen
- hamnarna inte har löst frågan hur man tar emot lastavfall, tvättvatten från lastrum eller avfall från svaveltvättare, men enligt lagen ska fartyg före sin avgång lämna allt avfall som härrör från fartyget och lastavfall i hamnens avfallsmottagningsanläggning
- avfallsinsamlingen inte stöder sorteringen på fartygen, eftersom klassificeringarna för sortering på fartygen och mottagningen av avfall inte motsvarar varandra

- praxis för förhandsanmälan i hamnarna varierar stort: förhandsanmälan kan lämnas på olika sätt och det finns olika blanketter, hamnarnas anvisningar är svåra att hitta och de anges på olika sätt
- brokigheten vad gäller förhandsanmälan borde lösas snabbt och ett gemensamt förhandsanmälningsformulär för alla länder och hamnar borde tas fram
- avfallsavgifterna varierar och att det finns utrymme för preciseringar vad gäller lagenligheten i avgifternas fastställningsprinciper, hanteringskostnaderna är svåra att bedöma och beakta i avgiften, fartygen har svårt att få kvitton på inlämnat avfall, vilket komplicerar läget för fartyget i följande hamn
- övervakningen av fartygsavfallsärendena är sämre än i de övriga EU-länderna, man känner inte till HELCOMs rekommendationer i alla hamnar och avfallshanteringsföretag, myndigheternas roller och ansvarsområden är oklara, samarbetet borde utvecklas och myndigheterna känner inte till varandras roller
- nivån, anvisningarna och praxis vad gäller fritidsbåtarnas avfallshantering varierar mellan kommunerna.

Många brister som observerades under studien kräver inga legislativa ändringar, utan kan elimineras genom att utveckla verksamhetsmodellerna och samarbetet. Genom bättre kontroll över helheterna kunde man delvis svara mot behoven vilket söks genom en effektiviserad övervakning i det kommande förslaget till ändring av direktivet. Med tanke på detta borde följande omständigheter utvecklas:

- en klassificering av avfallet i samarbete med rederierna, hamnarna och avfallshanteringsföretagen så att fartygens och avfallsmottagningens klassificeringar bättre svarar mot varandra,
- utveckling av sorteringen och avgiftssystemet så att återanvändningen/återvinningen av avfallet blir intressant och en jämförelse med de verkliga kostnaderna kan göras,
- förenhetligande av avgiftsgrunderna i samarbete mellan hamnarna och NTM-centralerna,
- instruktioner som grundar sig på hamnarnas karaktär, besöksantal och fartygstyper eller en enhetlig myndighetsåsiikt om vad som kan anses vara tillräckliga mottagningsanläggningar i varje hamn,
- förenhetligande av förfarandena i anslutning till förhandsanmälningarna i en form för förhandsanmälningsblanketten som duger i alla länder och hamnar, därför borde beredningen av denna genomföras i ett så omfattande internationellt samarbete som möjligt,
- förenhetligande och förbättring av förhandsavgifterna om hamnarnas system för avfallsmottagning, till exempel genom utveckling av hamnarnas samarbete,
- förmedling av anmärkningar gällande tillräckligheten av mottagningsanläggningarna som inkluderas i IMOs GISIS-system till NTM-centralerna,
- säkerställande av att kvitton på dumpat avfall lämnas så att svårigheter i följande hamn kan undvikas,
- förenhetligande av instruktionerna om avfallshanteringen och lättillgängliga instruktioner samt
- förbättring av myndighetssamarbetet och säkerställande av myndighetsparternas interna informationsgång.

Enligt studien ska särskild uppmärksamhet fästas vid hamnarnas avfallshanteringslösningar och utveckling av avfallsavgifterna samt utveckling av avfallsstatistiken med tanke på informationsbehovet. I dag ger informationen inte en korrekt bild av situationen.

Det centrala då det gäller att förbättra praxisen i anslutning till avfallshanteringen i fritidsbåthamnarna är samarbetet med myndigheterna, föreningarna samt segel- och båtsällskapen. Myndigheterna kunde utvidga instruktionerna för båthamnarna.

## ABSTRACT

The objective of this inquiry is to prepare the authorities for the processing of the proposed amendment of Directive 2000/59/EC on port reception facilities. The report focuses on studying the practical implementation of national legislation, the feasibility of the current system, and the experiences of a range of operators, and is based on a survey carried out to identify effective practices and areas that require further development.

The report covers Finnish ports with international shipping traffic, inland water ports, fishing ports, marinas for recreational craft with no less than 50 berths, a range of vessel types with a focus on international shipping vessels (gross tonnage of over 500 GT), shipping companies, waste management companies, and the responsibilities, roles and cooperation of authorities implementing the regulations.

The survey was conducted with the help of interviews and written questions and, with regard to the ports, literary sources. In all, 97 responses were received from a range of operators. However, the sample was in some regards inadequate for making generalised conclusions. The conclusions and recommendations included in this report are based on the consultant's views, and cannot be considered to represent official opinions of Trafi, the Ministry of the Environment or any other party interviewed for the report.

Vessel waste management appears to be in fairly good order and operating at a reasonable level under the directive. While the situation in ports is less positive, for the most part their waste management practices were nevertheless considered to be effective.

The project identified the following issues:

- Most of the ports that responded to the survey restrict either the quantity of waste they receive or the time when the waste can be delivered. They also employ a number of methods to tie their waste management fee to the amount of waste. According to the Centre for Economic Development, Transport and the Environment, their practices do not, therefore, fully comply with the Act on Environmental Protection in Maritime Transport.
- Since the amount of waste is restricted, a reliable assessment of reception facility capacity is difficult to carry out. However, the Centres for Economic Development, Transport and the Environment have received no complaints about the lack of capacity, even though vessels do complain about the limited technical features of the equipment.
- An assessment of adequate waste reception capacity is further hindered by the complicated methods of giving feedback to the ports, making it difficult for the ports to comply with the regulations that require them to remedy any reported inadequacies and to develop waste management measures.
- Ports do not know what types of waste are left in their premises under the special licences granted by the Finnish Transport Safety Agency. Consequently, they cannot detect the actual quantity of delivered waste. Ports are not informed of the changes in waste management practices and therefore cannot update their waste management plans, even when they are required to do so.
- Reliably compiled data on the quantity of ship-generated waste is difficult to obtain. The environmental administration database only includes data on the waste collected by the port, and some of such data is generated not by the vessels but by other operators.
- Ports have not resolved the issue of receiving cargo residues, cargo hold wash water or exhaust gas scrubber effluent. However, vessels are required by law to deliver all ship-generated and cargo waste to the port reception facilities before leaving port.

- The waste collection system does not support on-board waste sorting and recycling because the types of waste used in vessels and in waste reception do not match.
- Notification practices vary greatly from one port to the next: a number of prior notification methods are in use, with a range of forms. Port instructions are difficult to obtain, and are recorded differently depending on the port.
- A request was made for the problem of disparate notification methods to be resolved by introducing a joint notification form that could be used in every country and port.
- Waste management fees collected by ports vary, and the legality of how the fees are determined should be checked. Waste management costs are difficult to assess and to include in the fee. Vessels find it problematic to obtain receipts of the waste they have already delivered, which hinders their operations in the next port.
- In Finland, enforcement of the regulations concerning ship-generated waste is lacking in comparison to the other EU Member States. The HELCOM recommendations are not known by all ports or waste management companies. The roles and responsibilities of the authorities remain unclear, there is room for improvement in cooperation, and the authorities do not know each other's roles.
- With regard to recreational craft, the level of waste management, the practices and the guidance provided depend on the municipality in question.

Many of the inadequacies detected in the inquiry do not necessitate legislative amendments; these can instead be corrected by developing operating models and cooperation. Better management of the entire system could go some way towards meeting the needs sought in the upcoming proposed amendment to the Directive by means of enhanced supervision. From this perspective, matters to be developed would include:

- Waste classification in cooperation with shipping companies, ports and waste management companies in such a manner that the classification of vessel and waste reception matches better.
- Development of sorting and the payment system to make waste recycling/utilisation more appealing and enable comparisons with real costs.
- Standardisation of the criteria for charges by means of cooperation between ports and the Centres for Economic Development, Transport and the Environment.
- Instructions or a unified official opinion on what constitutes adequate reception facilities at each port, based on the amount of visits, the nature of these ports and vessel types.
- Standardisation of prior notification procedures by the introduction of a shared prior notification form that would be applicable in all countries and ports. Due to these criteria, the form should be prepared in extensive international cooperation.
- Standardisation and enhancement of advance data provided by ports' waste reception systems by developing cooperation between ports, for instance.
- Conveyance to Centres for Economic Development, Transport and the Environment of notices pertaining to the adequacy of the reception facilities related to IMO's GISIS system.
- Confirmation of the acquisition of receipts on transferred waste, preventing problems at subsequent ports.
- Standardisation of waste management instructions and easy access to these instructions.

- Development of cooperation with the authorities, and ensuring of internal information flow within their organisations.

Based on the report, special attention should be paid to the development of ports' waste management solution and fees, and to the development of waste statistics, from the perspective of information requirements. The current information does not provide an accurate depiction of the situation.

The key to the development of waste management at marinas for recreational craft is cooperation with the authorities, associations, and yacht and boat clubs. The authorities could provide more instructions for marinas.

## 1 Tutkimuksen tavoite

### 1.1 Yleistä

Kansainvälisen MARPOL-yleissopimuksen ja EU:n aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa koskevan direktiivin (2000/59/EY) mukaan satamalla on velvollisuus ottaa vastaan aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä ja lastijäämiä.

Euroopan Unionissa ollaan valmistautumassa direktiivin muuttamiseen. Muutuskäsittelyä varten tarvitaan tietoa nykyisen järjestelmän toimivuudesta.

### 1.2 Selvityksen taustaa

MARPOL-yleissopimus ja EU:n direktiivi on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain ja -asetuksen (MYSL 1672/2009) säännöksillä. Direktiivin perusteella MARPOL-yleissopimuksen eri liitteiden (I, II, IV, V) satamien vastaanottolaitteita koskevat määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan.

Alusjätteen keräystä ja käsittelyä säädellään merenkulun ympäristönsuojelulain ja -asetuksen lisäksi myös ympäristönsuojelulain ja jätelain (646/2011) säädöksillä. Jätteiden vastaanottoon ja jätehuollon kokonaisuuteen vaikuttaa lisäksi lainsäädännössä annettu mahdollisuus myöntää aluksille satamakohtaisia poikkeuslupia koskien aluksesta peräisin olevien jätteiden ja lastijätteiden jättöpakkoa sekä jätteiden ilmoitusvelvollisuutta.

Direktiivin määräykset ovat olleet Suomessa voimassa jo kymmenen vuotta. Ennen direktiivin hyväksymistä Suomi oli saattanut kansallisesti voimaan satamien vastaanottolaitteita käsittelevän Helcomin Itämeren toimintaohjelman suositukset (HELCOM Rec. 28E/10) ja Helsingin sopimuksen muutoksen, jotka ovat samansuuntaisia direktiivin kanssa. HELCOM suositus 28E/10 käsittelee ”ei erillistä maksua” – järjestelmän soveltamista alusjätteisiin. Sen yhtenä keskeisenä ajatuksena on motivoida aluksia jättämään kaikki jätteensä reitillensä olevaan seuraavaan mahdolliseen satamaan.

Tulevassa muutoksessa direktiivin soveltamisalaan lisätään MARPOL- yleissopimuksen liite VI (ilmansuojelu) sekä tehdään tarkentavat muutokset johtuen liitteen V kokonaisuudistuksesta. Direktiivin muutosehdotus sisältäne myös ehdotuksen valvonnan tehostamiseksi sekä alusten että satamien osalta. EU:n tiedonhallinta- ja monitorointijärjestelmä (SafeSeaNet) ilmoitusvelvollisuuksineen tulee tarjoamaan uusia mahdollisuuksia jäljittää sellaisia kaupallisia aluksia, jotka eivät noudata sääntöjä.

Muutosehdotuksen tarkoituksena on myös huomioida uudistuneen EU-jätelainsäädännön painotukset ja ohjeistaa aluksia jätteiden määrän vähentämiseksi sekä lajittelun edistämiseksi, jotta jätteen hyötykäyttö/kierrätys olisi mahdollista.

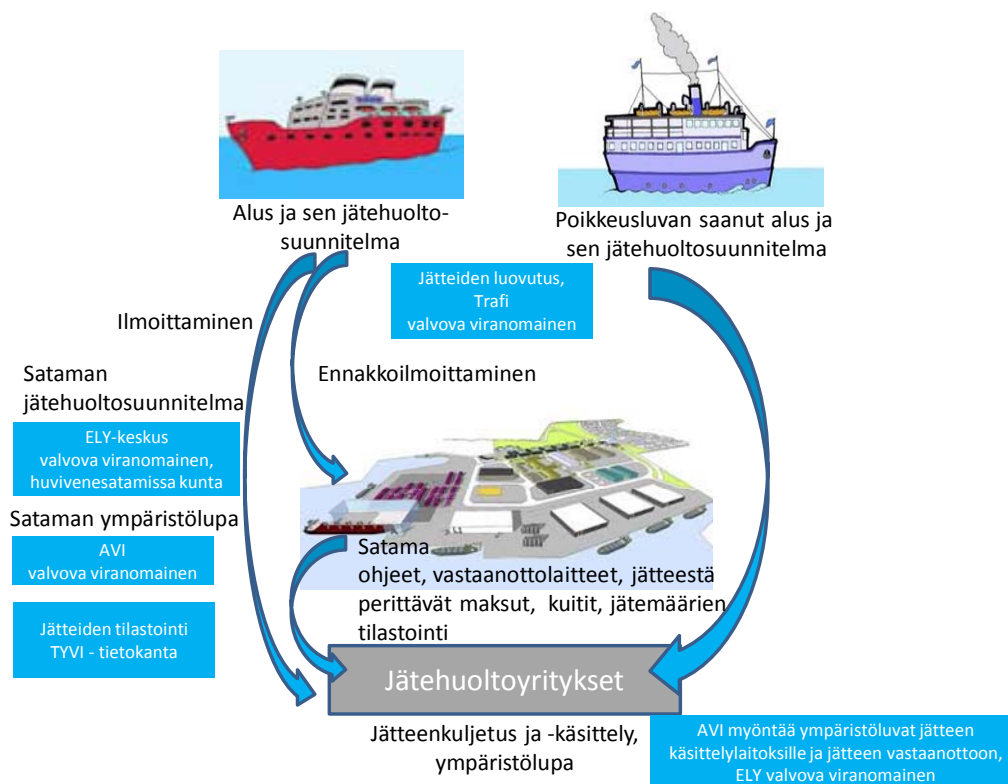
### 1.3 Hankkeen tavoite

Tämän selvityksen tavoite on valmistaa viranomaisia tulevaa satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin 2000/59/EY muutuskäsittelyä varten. Jotta viranomaiset voisivat tehokkaasti valmistautua direktiivin muutuskäsittelyyn, on tarpeellista selvittää alusjätteiden vastaanoton nykytilanne ja toimijoiden kokemukset kansallisesti.



Selvityksessä kuvataan nykyjärjestelmät, eri viranomaisten roolit ja vastuut sekä yhteistyö ja niissä esiintyvät mahdolliset puutteet.

## 1.4 Jätteen vastaanottojärjestelmän yleiskuvaus



Kuva 1. Alusjätteen hallinta satamassa sekä eri toimijoiden roolit.<sup>1</sup>

Alusjätteen hallinta perustuu eri toimijoiden jätehuoltosuunnitelmien ja ympäristölupien kokonaisuuteen. Alus huolehtii jätteidensä asianmukaisesta lajittelusta ja jätehuoltosuunnitelmansa toteuttamisesta. Se huolehtii jätteen ennakoilmoittamisesta ennen satamaan saapumista. Mikäli aluksella on Trafín antama poikkeus jätteen jättöpakosta ja ilmoittamisesta, se huolehtii itse jätteen asianmukaisesta jatkotoimitamisesta. Satama puolestaan huolehtii asianmukaisista ja riittävästä vastaanottolaitteista, riittävästä ohjeistuksesta ja jätteestä perittävän maksun määräämisestä. Se huolehtii jätehuoltosopimusten ja ympäristölupien mukaisesti jätehuollon järjestämisestä ja luovutetusta jätteestä annettavasta kuitista yhdessä jätehuoltoyritysten kanssa. Satama tilastoi ennakoilmoituksen ja jättöpakon perusteella jätetyt jätteet. Tiedot sataman vastaanottamista alusjätteistä tallennetaan ympäristöhallinnon TYVI -palveluun.

Tarkemmin järjestelmän yksityiskohtia kuvataan seuraavissa luvuissa. Niissä esitetään kutakin asiakohtaa koskevat lainsäädännön velvoitteet lyhyesti sekä eri toimijoiden kokemukset järjestelmästä. Näitä toimijoita ovat satamat, alukset, varustamot, jätehuoltoyritykset ja viranomaiset.

Koska Euroopan Unionissa ollaan valmistautumassa direktiivin muuttamiseen, on Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) on tuottanut tausta-aineistoa direktiivin muutosprosessiin ja komission pyynnöstä arvioinut direktiivin käytännön implementointia

<sup>1</sup> TYVI (tietovirrat yritysten ja viranomaisten välillä) -järjestelmä tarjoaa yhdenmukaisen tavan ilmoittaa tietoja sähköisesti viranomaisille ja viranomaistehtäviä hoitaville tahoille.

EU:n jäsenvaltioissa vuosina 2007- 2010 ja laatinut tästä raportin komissiolle. Tämän selvityksen tulosten ja toimijoilta saatujen vastausten avulla on seuraavassa vertailtu, miten Suomessa saadut kokemukset vastaavat yleisiä eurooppalaisia kokemuksia.

Luvussa 2 esitetään selityksen toteutus ja metodologia. Luvussa 3 tarkastellaan kokemuksia jätteiden vastaanottolaitteista ja niiden riittävydestä sekä satamien jätehuolto-ohjeita ja jätteistä perimiä maksuja, joilla on vaikutusta siihen, miten paljon ja mitä jätteitä satamaan voidaan jättää. Lisäksi luvussa tarkastellaan, miten on järjestetty palautteenantomahdollisuus vastaanottolaitteiden riittävydestä. Luvussa 3 tarkastellaan lisäksi kokemuksia jätteen ja lastijäämien toimittamisesta: kuinka erityyppisten jätteiden toimittaminen onnistuu ja saadaanko toimittamisesta asianmukaiset kuitit sekä miten jätehuolto toimii sataman ja jätehuoltoyritysten välillä?

Vastaanottolaitteiden riittävyyteen vaikuttavat satamassa käyvien alusten luovuttaman jätteen laatu ja määrä sekä satamien jätteen vastaanoton ja jätehuollon ratkaisut. Kokonaispuitteet jätteiden vastaanottamiselle ja jätehuollolle luodaan satamien vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmissa. Niitä käsitellään luvussa 4. Riittävyyteen vaikuttaa lisäksi alusten velvollisuus ilmoittaa tulostaan ja luovutettavasta jätteestä ennakkoon, mikä lisää sataman mahdollisuuksia etukäteen varautua jätteen vastaanottoon. Kokeuksia ilmoittautumisesta tarkastellaan luvussa 5. Luvussa 6 tarkastellaan kokemuksia valvonnasta, viranomaisten vastuista ja yhteistyöstä. Luvussa 7 esitetään yhteenveto, johtopäätökset ja kehittämissuhteita.

Kussakin luvussa käsitellään käsiteltävää aihetta koskevia lainsäädännön velvoitteita, haastattelussa ja kyselyissä esitettyjä aihepiiriin kysymyksiä, eri toimijoiden vastauksia sekä Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) selvityksen tuloksia.

## 2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

Selvityksessä keskitytään tarkastelemaan kansallisen lainsäädännön käytännön toteuttamista, nykyisen järjestelmän toimivuutta ja kokemuksia eri toimijoiden näkökulmasta. Tarkoituksena on tunnistaa, mitkä käytännöt ovat toimivia ja mitkä edellyttävät kehittämistä. Selvityksessä ei tarkastella direktiivin ja kansallisen lainsäädännön vastaavuutta, vaikka seuraavassa käytännön toteuttamista käsitellään direktiivin artiklojen mukaisesti. Selvitys ei myöskään arvioi toimien lainmukaisuutta.

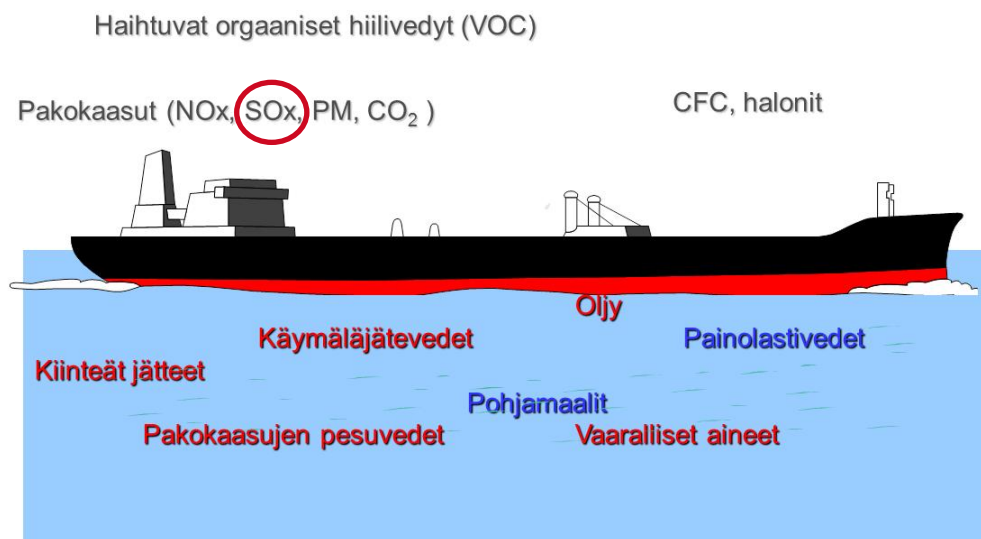
Selvitystyö koskee:

- kansainvälisen liikenteen satamia Suomessa, sisävesi-, kalastus- ja huvivenesatamia, joissa jälkimmäisissä on vähintään 50 venepaikkaa
- eri alustyyppisiä siten, että pääpaino on kansainvälisen liikenteen aluksissa, joiden bruttovetoisuus on yli 500 GT
- varustamoja
- jätehuoltoyrityksiä sekä
- eri viranomaisten vastuita, rooleja ja yhteistyötä määräysten toimeenpanossa.

Työssä selvitetään aluksen toiminnasta aiheutuvien jätteiden ja lastijäämien vastaanottoa, vastaanottolaitteistoja ja niiden riittävyyttä, jätehuoltosuunnitelmia, jätemaksuja sekä vastaanotetun jätteen käsittelyä.

Aluksilla syntyy monenlaisia päästöjä esimerkiksi päästöjä ilmaan (kuva 2). Selvityksen piiriin näistä kuuluvat kiinteiden jätteiden, käymäläjätevesien, öljyn, vaarallisten aineiden (vaaralliset jätteet) ja pakokaasujen pesureiden pesuvesien vastaanotto ja käsittely.

### Laivoista aiheutuvia päästöjä



Kuva 2. Laivoista aiheutuvia päästöjä (tässä selvityksessä käsiteltävät päästöt merkitty punaisella värillä) Laivojen rikkipäästöjä ei selvityksessä käsitellä, mutta kylläkin rikkipesureiden pesuvesien keräämistä.

## 2.1 Hankkeen metodologia

Selvitys pohjautuu haastatteluihin ja kirjallisiin kysymyksiin sekä satamien osalta myös kirjallisuuslähteisiin.

- Tarkasteltavat kysymykset laadittiin tehtävänannon perusteella ja käsiteltiin tilaa-  
jan kanssa.
- Selvityskohteet valittiin niin, että saatiin mahdollisimman kattava otos erityyppi-  
siä satamia ja aluksia.
- Kysely lähetettiin Suomen Satamaliiton kautta kaikkiin satamiin ja Suomen va-  
rustamoyhdistyksen kautta kaikkiin varustamoihin. Alus- ja varustamokyselykaa-  
vakkeet käännettiin sekä englanniksi että ruotsiksi.
- Jätehuoltoyritykset valittiin niin, että saatiin otokseen eri satamatyyppejä ja eri jä-  
tejakeita hoitavia yrityksiä.
- Huvivenesatamien kokemukset perustuvat Pidä saaristo siistinä ry:n ja yhden hu-  
vivenesataman vastauksiin.
- Kalastusaluksista ja -satamista ei saatu vastauksia. Niitä koskevat tulokset perus-  
tuvat elinkeino-, ympäristö- ja liikennekeskusten (ELY -keskusten) vastauksiin.
- Viranomaishaastatteluissa pyrittiin kattamaan kaikki eri rooleissa toimivat viran-  
omaiset.
- Selvityksessä käytetyt kysymykset ovat liitteessä 1.
- Taulukossa 1 on esitetty haastatellut tahot, lähetettyjen kyselyjen määrä ja saadut  
vastaukset.

**Taulukko 1.** Selvityskohteiden luokittelut, selvityksessä käytetty otos, edustavuuden arviointi ja vastausten määrä.

Selvityskohteet	Haastattelun ja kyselyn edustavuus
<b>Satamat</b> kappaletavarasatamat matkustajasatamat irtolastisatamat tankkerisatamat	Kaikille satamille lähetettiin Satamaliiton kaut- ta (noin 50 kpl) kysely. Kaikista satamatyypeis- tä saatiin vastauksia pienistä suuriin satamiin ja koko rannikkoalueelta. Kyselyyn saatiin vasta- us 10 satamalta.  Haastatteluja tehtiin yhteensä 9, joista matkus- tajasatamista 2.
<b>Huvivenesatamat</b>  merenrannalla 242 vierasvenesata- tamaa  järviolueilla 162 vierasvenesata- tamaa	Haastatteluja pyydettiin ja kyselyjä lähetettiin 4 kappaletta. Yhtään vastausta kyselyyn ei saatu. Haastatteluja tehtiin 2 kpl, jonka yhteydessä täytettiin kyselykaavake.
<b>Kalastussatamat ja -alukset</b> <b>(noin 50)</b>  keskuskalasatamat (6 kpl) aluesatamat	Haastatteluja pyydettiin ja kyselyjä lähetettiin 4 kappaletta ja vastaus saatiin 1 taholta. Kalas- tussatamilta tai -aluksilta ei tullut lainkaan vas- tauksia.

<p>paikalliset rannikkokalastussatamat muut kalasatamat</p>	
<p><b>Kansainvälisen liikenteen alukset</b> (703 kpl)<sup>2</sup> Matkustaja-alukset (211 kpl) RoRo-matkustaja- alukset (47 kpl) RoRo-lastialukset (44 kpl) Irtolastialukset (5 kpl) Muut kuivalastilaivat (79 kpl) Säiliöalukset (15 kpl) Muut alukset (302 kpl)</p>	<p>Kirjallinen kysely toimitettiin varustamojen kautta aluksille yli 500 GT.</p> <p>Kyselyyn saatiin vastauksia 34 kpl,</p> <p>Erillisiä haastatteluita tehtiin erityyppisille aluksille 8 kpl.</p>
<p><b>Muut alukset</b> (301 kpl) jäänmurtajat hinaajat vesibussit sisävesialukset</p>	<p>Kirjallinen kysely toimitettiin muille aluksille suoraan kyseisen alustyyppin varustamon kautta.</p> <p>Kyselyyn saatiin vastauksia 9 kpl.</p> <p>Erillisiä haastatteluita tehtiin 4 kpl.</p>
<p><b>Varustamot</b></p> <p>erityyppisiä varustamoja, joilla seuraavia aluksia: matkustaja-aluksia, Ropax, konttialuksia, hinaajia, jäänmurtajia, Bulk-aluksia, sisävesiliikenteen matkustaja ja lastialuksia</p>	<p>Kysely lähetettiin Suomen Varustamot ry:n kautta kaikkiin 26 jäsenvarustamoon, jotka harjoittavat kansainvälistä liikennettä yli 500 GT:n aluksilla sekä sisävesimatkustaja- ja -lastialusvarustamolle ja jäänmurtoa harjoittavalle varustamolle.</p> <p>Kyselyyn vastasi 13 varustamo.</p> <p>Erillisiä haastatteluja tehtiin erityyppisiin varustamoihin yhteensä 7 kpl.</p>
<p><b>Jätehuoltoyritykset</b>, jotka toimivat eri satamissa seuraavasti:</p> <p>teollisuussatamat 3 kpl kappaletavarasatamat 4 kpl irtolastisatamat 5 kpl</p>	<p>Jätehuoltoyrityksiä haastateltiin kaikkiaan 5 kpl. Ne toimivat kaikkiaan 17 satamassa.</p> <p>Yritykset käsittelevät:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• öljyisiä jätteitä 9 satamassa</li> <li>• lastiruumien pesuvesiä 3 satamassa</li> <li>• vaarallisia jätteitä 3 satamassa</li> <li>• EU:n ulkopuolisia ruokajätteitä 7 satamassa</li> <li>• kiinteää jätettä, lasia, metallia, paperia, pahvia sekä mustia ja harmaita jätevesiä 4 satamassa</li> </ul>
<p><b>Viranomaiset</b></p>	<p>Selvityksessä haastateltiin: ympäristöministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten sekä Aluehallintoviraston (AVI) edustajia</p>

<sup>2</sup> Trafi 14/2013

### 3 Kokemukset jätteen vastaanottolaitteista ja niiden riittävydestä

#### 3.1 Lainsäädännön velvoitteet

Satamissa on oltava käytettävissä asianmukaiset jätteen vastaanottolaitteet satamassa käyvien alusten tarpeen mukaan. Vastaanottolaitteet ovat riittävät, jos niiden avulla voidaan ottaa jäte vastaan ja kapasiteetti riittää satamiin normaalisti jätettävien jätteiden ja lastijäämien vastaanottamiseen. Riittävyyttä arvioitaessa otetaan huomioon sataman koko, maantieteellinen sijainti sekä satamassa käyvien alusten tyyppi. (MYSL 1672/2009 luku 9 1§). Esimerkiksi öljysatamassa on oltava laitteet, jotka ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet.

ELY-keskus valvoo toimialueellaan sataman jätehuoltosuunnittelua, aluksesta peräisin olevien jätteiden vastaanottolaitteita satamassa ja sataman jätehuoltoa koskevia maksuja. Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

Aluksen on, ennen kuin alus lähtee satamasta, jätettävä kaikki alusjätteensä ja lastijätteensä (MYSL 1672/2009 luku 10 1 §). Velvollisuus jättää jätteet ei kuitenkaan koske, jos jätteitä on vähäisiä määriä, tai tapauksia, joissa jätteiden jättäminen satamaan aluksesta riippumattomasta syystä aiheuttaa alukselle tarpeetonta viivytystä. Lisäksi edellytetään, että aluksella on riittävät erilliset säilytystilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana kertyvälle alusjätteelle ja lastijätteelle.

Trafi voi tarvittaessa edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen, ja on perusteltua aiheita olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita, tai ei ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa.

Trafi voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakosta sekä alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamisesta poikkeuksen alukselle. Poikkeuksen voi saada alus, 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. Poikkeus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Huvivenesatamissa käyviä aluksia ei edellä esitetty vapautus koske.

Trafile on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrättyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Poikkeus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Trafilla on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee sekä Euroopan yhteisöjen komissiolle myönnetyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

Direktiivin perusteella jäsenvaltioiden on varmistettava, että aluksella syntyvän jätteen satamassa olevien vastaanottolaitteiden aiheuttamat, myös jätteen käsittelystä ja hävittämisestä syntyvät kustannukset, katetaan aluksilta kerättävillä maksuilla. Samoin satamassa olevien vastaanottolaitteiden käytöstä aiheutuvien kustannusten kat-

tamiseen käytettävällä järjestelmällä ei saa rohkaista aluksia päästämään jätteitään mereen. Jäsenvaltioiden on vahvistettava Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) sopimien menettelyjen mukaiset menettelyt, jotta satamavaltiolle voidaan ilmoittaa sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteellisuudesta. Puutteellisuudet kirjataan IMO:n GISIS- järjestelmään (Global Integrated Shipping Information System).

Merenkulun ympäristönsuojelulain perusteella sataman pitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä sataman vastaanottolaitteisiin vai ei. Maksun tulee kattaa seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset: öljypitoiset jätteet, kiinteä jäte, lastijätettä lukuun ottamatta ja käymäläjätevesi.

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun. Maksun määrä ja sen perusteet tulee ilmoittaa. Maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan, mutta maksujen suuruus ei saa riippua siitä, kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksuista voidaan myöntää alennusta, jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä.

Maksua ei kuitenkaan peritä kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa. Poikkeusluvan saaneet alukset vapautuvat myös *ei erillistä maksua* – järjestelmään liittyvistä alusjätemaksuista. Jo ennen direktiiviä annettu HELCOM suositus 28E/10 käsittelee ”ei erillistä maksua” – järjestelmän soveltamista alusjätteisiin. Sen yhtenä keskeisenä ajatuksena on motivoida aluksia jättämään kaikki jätteensä reitillensä olevaan seuraavaan mahdolliseen satamaan.

Ei erillistä maksua - järjestelmää satamat voivat soveltaa niin, että jätemaksu on osa satamamaksua perustuen aluksen bruttovetoisuuteen tai risteilyaluksen matkustajamäärään. Tällöin sataman jätemaksu on riippumaton aluksen jättämän jätteen määrästä ja laadusta. Satamat voivat myös soveltaa järjestelmää siten, että tiettyyn jätemäärään asti on sama maksu kaikille aluksille ja rajan ylittävästä jätemäärästä menee maksu.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki listaa ne jätteet, joiden vastaanottamiseen sataman on varauduttava.

**Alusjätteiden jättöpakko koskee mm. seuraavia jätelajeja:**

- Aluksen konehuoneesta ja lastitiloista peräisin olevat öljyiset jätteet
- Pilssivesi, jos aluksella ei ole pilssiveden separointilaitteistoa tai jos alus liikennöi yksinomaan alueella, jolla separointilaitteistoa ei saa käyttää
- Kemikaalisäiliöalusten lastijätteet, jotka on luokiteltu X- tai Y-luokkiin ja joilta vaaditaan säiliöiden esipesu
- Kiinteät jätteet, ruoantähteitä lukuun ottamatta
- Pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä
- Käsittelemätön käymäläjätevesi, jos alus liikennöi ainoastaan Suomen vesialueella.

**Alusjätteiden jättöpakko ei sen sijaan koske mm. seuraavia jätelajeja:**

- Pilssiveden säilytystankissa oleva pilssivesi, jos aluksella on pilssiveden separointilaitteisto
- Kemikaalisäiliöalusten lastijätteet, jotka on luokiteltu Y- tai Z-luokkaan ja joilta ei vaadita säiliöiden esipesua
- Käsittelemätön käymäläjätevesi, jos alus liikennöi Suomen vesialueen ulkopuolella
- Ruoantähteet, jos alus liikennöi Suomen vesialueen ulkopuolella.

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa (MYSL 1672/2009) tarkoitettua aluksen tavannomaisesta toiminnasta peräisin olevaan alukselta maihin toimitettuun jätteeseen sovelletaan Suomessa jätelakia (646/2011). Jätelain toisen luvun 15 pykälän mukaan jätteitä tulee pitää erillään: *Lajiltaan ja laadultaan erilaiset jätteet on kerättävä ja pidettävä jätehuollossa toisistaan erillään siinä laajuudessa kuin se on terveydelle tai ympäristölle aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi, 8 §:n 1 momentissa säädetyn etusijajärjestyksen noudattamiseksi taikka jätehuollon asianmukaiseksi järjestämiseksi tarpeellista sekä teknisesti ja taloudellisesti mahdollista.*

Satamien jätehuollon yksityiskohtia määrää myös paikallinen kunnallinen jätehuolto ja sen määräykset sekä satamien jätehuoltosuunnitelmat.

Ympäristönsuojelulain nojalla on annettu lisäksi useita säädöksiä, jotka on otettava huomioon jätehuoltoja järjestettäessä. Tällaisia ovat kuntien jätehuoltomääräykset ja satamien ympäristöluvat. Lupa koskee satama-aluetta ja sen toimijoita. Ympäristöluvan noudattamista valvoo ELY-keskus. Pääkaupunkiseudun jätehuoltoja ohjaavat Helsingin Seudun Ympäristöpalvelujen (HSY) jätehuolto-määräykset.

Seuraavassa on esitetty jätteen vastaanottolaitteista ja niiden riittävydestä saatuja eri toimijoiden esittämiä kokemuksia.

### 3.2 Satamien kokemuksia

Satamilta kysyttiin vastaanottolaitteiden riittävydestä ja siitä, miten satama tulkitsee direktiivin 2000 – 59 ohjeen “adequate reception facilities” seuraavin kysymyksin.

- Jättemäärät ja lajit vuonna 2013 (MARPOL I, IV & V) sekä muut lajitellut jätteet
- Tiedätkö, millä perusteella alukset valitsevat, missä satamassa ne jättävät jätteensä?
- Miten jätehuoltoyritys/-yritykset toimivat satamassa? Tarkistatteko niiden luvat ennen toiminnan aloittamista? Käyttääkö satamanne kunnallisia jätehuoltoyhtiötä?
- Millä tavalla mielestänne HELCOMin väliaikaista teknistä ja operatiivista ohjeistusta matkustaja-alusten jätteiden vastaanotosta olisi tarkoituksen mukaista kehittää?
- Satamien tulkinta direktiivin 2000 – 59 ohjeesta “adequate reception facilities” Ottaako satamanne vastaan rajoittamattoman määrän MARPOL I, IV ja V jätteitä “no-special-fee” järjestelmän puitteissa?
- Jos olette rajoittaneet vastaanotettavien jätteiden määriä, selventäkää tässä miten



### 3.2.1 Kauppamerenkulun satamat

Satamat ottavat vastaan MARPOL I, II ja V jätteitä direktiivin 2000/59 ohjeistuksen mukaisesti. Satamat kuitenkin rajoittavat jätteen määrää ohjeilla tai jätemaksulla. Satamien jätehuolto-ohjeissa tavallisesti määritellään, kuinka paljon jätettä alus voi jättää jätemaksun puitteissa tai jätteen maksimimäärästä on annettu kuutiomäärä. Esimerkiksi Turussa vastaanotettava maksimimäärä öljyistä jätettä on 15 m<sup>3</sup>. Naantalissa, kuten eräissä muissakin satamissa, vaaralliset jätteet sisältyvät kiinteän jätteen jätemaksuun, kun taas toisissa satamissa vaaralliset jätteet eivät ole osa jätemaksua (esimerkiksi Helsinki).

Kunkin sataman jätteiden vastaanottolaitteet mitoitetaan kunnan, sataman toiminnan ja jätelain mukaan. Laitteisto saattaa olla pieni jätepiiste tai suuressa satamassa kiinteät jäteastiat ja jätevesiputkistot. Jätteenkeräyslaitteistot (kuvat 3 ja 4) voivat olla satamittain hyvinkin erilaista toimintaa varten mitoitettuja.



Kuva 3. Jätteen keräysastiat Inkoo shippingin satamassa (lähde: <http://www.inkooshipping.fi/palvelut/ympearistoe-ja-jaetehuolto.aspx>)

Jäteöljyä useimmiten kerätään tankkiautoon, joka on luokitettu tätä jätettä varten (kuva 4).



Kuva 4. Jäteöljyn pumppausta laivasta jätehuoltoyritykselle.

EMSA:n selvityksen mukaan kaikki satamat tarjoavat vastaanottopalveluja öljyisille vesille, jotka ovat peräisin konehuoneesta (MARPOL liite I) sekä seka- että kiinteälle jätteelle (MARPOL liite V). Suurin osa satamista eli yli 80 % kyselyyn vastanneista ottaa vastaan jätevesiä. Kaikki satamat vakuuttivat, että keräys-, käsittely- ja loppusijoituspalvelut toimivat. Palvelut ovat joko sataman sisäisiä tai ulkopuolisia tai ne voivat olla julkisen tai yksityisen operaattorin palveluja.

Suomessa satamat ovat ohjeissaan luoneet menettelyt, joilla alukset voivat ilmoittaa vastaanottolaitteiden puutteellisuuksista. Menettelyt ovat kirjavia. Satamien ohjeituksen mukaan ilmoitukset voidaan tehdä joko vapaamuotoisesti puhelimitse tai kirjallisesti tai valmiille kaavakkeille, jotka satamat ovat osoittaneet www-sivuillaan. Turun satamassa esimerkiksi kehoitetaan ottamaan puhelimitse yhteys satamavalvojaan. Oulun satamalla on www-sivuillaan lomake, jonka voi täyttää ja palauttaa joko satamavalvojalle tai postiosoitteeseen. Aina ohjetta palautteen annolle ei löydy. Esimerkiksi Loviisan sataman www -sivujen jätehuolto-ohjeista ei löydy neuvoa palautteen antamiselle.

Satamat tai haastateltu ELY- keskus eivät ole saaneet palautetta riittämättömästä vastaanottokapasiteetista. ELY -keskus on tietoinen satamien asettamista jättemäärien rajoituksista.

### **Vapautukset vaikuttavat sataman jätehuoltoon**

Kun alusliikenne hoitaa poikkeusluvan puitteissa jätteensä itse, ei satama saa tietoa jätteistä tai niiden määristä. Satamat eivät myöskään ole tietoisia, miten alukset jätteensä hoitavat.

Vapautusten määrissä on satamakohtaisesti suuria eroja. Joissakin satamissa jopa yli 80 % aluksista hoitaa jätteensä itse Trafin myöntämän poikkeusluvan turvin. Neste Oilin satamassa Porvoossa 100 % liikenteestä jätti jätteensä direktiivin 2000/59 velvoitusten mukaisesti. Loviisan satamassa vierailevista aluksista ei myöskään yhdelläkään ole Trafin poikkeuslupaa.

EMSA:n selvityksessä ei saatu riittävää informaatiota vapautuksista eikä lain täytäntöönpanosta. Yksi syy vähäiseen palautteeseen lienee, että satamat eivät ole useinkaan osallisia lain täytäntöönpanossa tai vapautuksissa ja tästä johtuen niiden kiinnostus näihin asioihin on vähäinen. Joissakin tapauksissa todettiin, että kommunikointi satamavaltiotarkastuksen (PSC) kanssa on liian vähäistä. Toisissa tapauksissa taas todettiin, että käytössä oleva alusten vapautussysteemi on yleisesti ottaen direktiivin 9. artiklan mukainen.

### **Lastijäämien ja lastiruuman pesuvesien vastaanotto**

Satamilta kysyttiin lastijäämistä ja lastiruumanpesusta seuraavat kysymykset.

- Onko aluksia, jotka ovat jättäneet lastijäämiä? Jos on, mitä lastijäämiä on jätetty?
- Onko aluksia, jotka ovat jättäneet lastiruumanpesujäämiä? Jos on, kuinka paljon lastiruumanpesujäämiä olette ottaneet vastaan?
- Onko satamanne harkinnut tai tehnyt investointeja koskien lastiruumanpesujäämien vastaanottoa aluksilta?
- Onko satamassanne luvallista päästää lastiruumanpesuvettä satamaltaaseen?

Lastijäämien ja pesuvesien vastaanotto vaihtelee satamittain. Pääsääntöisesti lastijäämiä ja pesuvesiä ei vastaanoteta. Ilmeisesti tätä tarkoitusta varten ei ole tehty investointeja, tai jos on, ne eivät tulleet ilmi tässä selvityksessä. Poikkeuksena lastijäämien ja pesuvesien vastaanotossa on Neste Oilin Porvoon satama. Se kuitenkin palvelee melkein pelkästään Nesteen omaa toimintaa. Neste Oil toimittaa lastijäämiä ja pesuvesiä omaan puhdistamoonsa Porvoon satamasta. Sataman on vaivatonta järjestää jätehuoltonsa, kun liikenne on käytännössä vain yhtä asiakasta palvelevaa.

Raahen satamassa satama itse ei ole vastaanottanut lastijäämiä. Tarvittaessa lastijäämiä varten tilataan imuauto. Turun satama pitää tarpeellisena lastijäämäasian ja lastiruumanpesuvesien vastaanottovelvoitteiden pohdintaa. Lastijäämät ja pesuvedet voivat olla määrältään suuria ja vaatia käsittelyä, esimerkiksi vaarallisen jätteen käsittelylaitoksella. Kiinteän vastaanottolaitteiston rakentaminen tätä tarkoitusta varten lie-nee teknistaloudellisesti vaikeaa jätteiden laadullisten ja määrällisten erojen vuoksi.

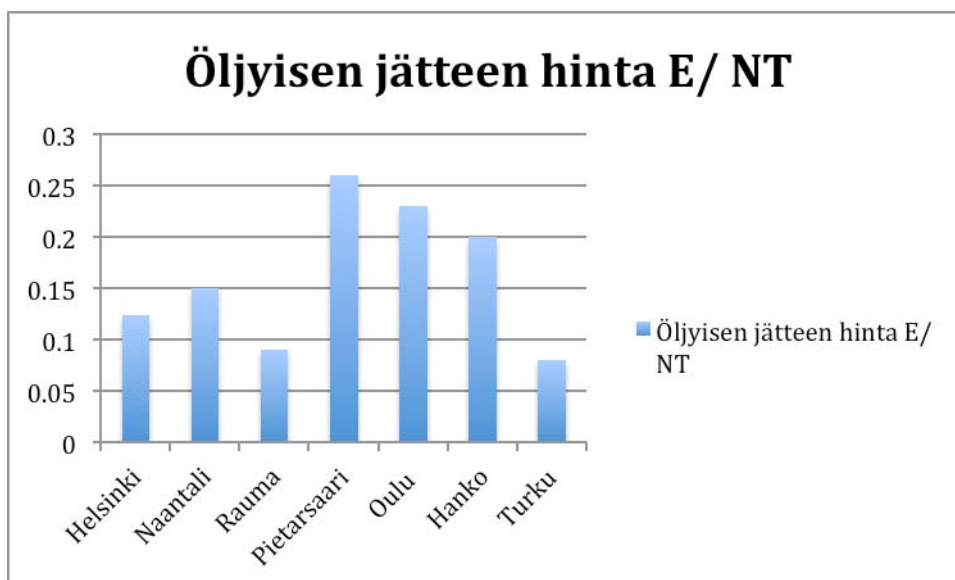
Loviisan satamassa ei ole pohdittu lastijäämien ja lastiruumanpesuvesien vastaanot- tamista. Loviisa on ottanut joskus vastaan viljaa lastijäämänä.

EMSA:n raportissa esitettyjen tulosten perusteella lastijäämien jättämiseen vaikutta- vat samat tekijät kuin aluksilla syntyvien muiden jätteiden jättämiseen. Lastijätteen satamiin jätetyistä määristä ei selvityksen perusteella pysty vetämään johtopäätöksiä, sillä vastaanoton ja käsittelyn hoitavat ulkopuoliset operaattorit ja terminaalit, jotka ovat sataman kontrollin ulkopuolella.

### Jättemaksun suuruus

Satamilta tiedusteltiin jättemaksun muodostumisperustetta ja sitä, miten satama on tulkinnut HELCOM:n suositusta 28/1 no-special-fee. Lisäksi tiedusteltiin, tarkistaako jokin viranomaisen maksujärjestelmän olevan linjassa direktiivin 2000 – 59 kanssa.

Jättemaksun suuruus ml. öljyisten jätteiden maksu vaihtelee erittäin paljon (kuva 5). Satamat muodostavat jättemaksun useimmiten aluksen vetoisuuden perusteella, jolloin aluksen jättemaksu määritetään aluksen tilavuuden kautta.



Kuva 5. Öljyisen jätteen jättemaksu satamissa euroa/ nettorekisteritonne.

Osa satamista on asettanut rajan vastaanottamansa jätteen määrälle tai jätteen jättämisessä käytettävälle ajalle, jonka jälkeen jätemaksu on suurempi. Yksi satama mainitsee maksun olevan riippuvainen jätetyn jätteen määrästä (Oulu).

Useissa satamissa on joidenkin jätejakeiden jätemaksu sidottu tiettyyn jätetilavuuteen ja sen ylittävältä tilavuudelta peritään lisämaksu. Satamat saattavat myös korottaa jätemaksua, jos lajittelu on puutteellista tai jos ennakoilmoitusta ei ole annettu. Myös lisämaksuja peritään. Maksua on vastaavasti pienennetty satamassa esimerkiksi ISO 14001 sertifioiduilta aluksilta. Seuraavassa on esitetty satamissa käytettyjä perusteita maksujen alennuksiin, korotuksiin ja lisämaksuihin.

#### **Maksuja on alennettu, jos**

- aluksella on ISO 14001 -sertifikaatti (esim. Rauma, Naantali)
- öljypitoiset jätteet on eroteltu (pilssivesi, separointijäte, käytetty voiteluöljy) (esim. Rauma)
- jätteet on eroteltu sataman ohjeiden mukaan (esimerkiksi Turku)
- aluksessa on käytössä jätteen määrää merkittävästi vähentävät laitteet, menetelmät tai polttoainelaadut (esim. Helsinki, Oulu). Oulu tosin ilmoitti, että heillä ei ole liikennettä, jolle tämän perusteella alennus olisi myönnetty. (Sähköposti 26.3.2014)

#### **Maksuja on korotettu, jos**

- jätteen jättäminen kestää pitkään (esimerkiksi: Loviisa, Hanko, Turku, Helsinki)
- öljyinen jäte pumpataan virka-ajan ulkopuolella (mm. Loviisa)
- jätteitä ei ole eroteltu (esim. Pietarsaari)
- jätemäärät ovat poikkeuksellisen suuria (esim. Naantali, Helsinki)

#### **Lisämaksuja on peritty seuraavasti**

- kaikilta peritään 10 % general fee (Pietarsaari)
- Jos jättöpakosta vapautettu alus haluaa jättää öljypitoista jätettä satamaan, veloitetaan syntyneet kustannukset todellisten kustannusten mukaan lisätynä sataman 20 % yleiskustannuksella (Hanko).
- Mikäli öljyisten jätteiden pumppausnopeus on laivasta johtuvasta syystä keskimäärin pienempi kuin 2 tonnia tunnissa, veloitetaan ylimääräinen pumppausaika todellisten kustannusten mukaan lisätynä sataman 15 % yleiskululla. Mikäli alus ei ole antanut jäteilmoitusta etukäteen ja se kuitenkin haluaa jättää öljypitoista jätettä, veloitetaan syntyneet kustannukset todellisten kustannusten mukaan lisätynä sataman 15 % yleiskustannuksella (Rauma).

Satamat kirjaavat maksun usein www-sivuilleen mainiten maksun perusteen sekä suurimman ja pienimmän perittävän maksun. Huomattavaa satamien käytännöissä on niiden erilaisuus. Suurimmassa osassa satamia jätemaksu on näkyvissä satamahinnoissa. On kuitenkin poikkeuksia. Esimerkiksi yhden sataman sivuilla todetaan öljyisen jätteen vastaanottamisesta: ”*Öljyisten jätteiden vastaanottamisesta peritään maksu sen mukaan, mitä satamatoimisto määrää. Maksun suuruus määritellään todellisten kustannusten mukaisesti ja veloitetaan aluksen nettorekisteritonniin perusteella*”. Tämä jättää avoimeksi, kuinka maksu muodostuu. Satamien mukaan ELY-keskus ei ole valvonut jätemaksun määräytymisperiaatteita.

EMSA:n raportin perusteella myös EU:n tasolla on paljon vaihtelua direktiivin 8. artiklan tulkinnassa koskien alusjätteistä perittävää maksua ja kustannusten kattamista. Vaihtelua on kansallisella, alueellisella ja joissain tapauksissa myös yksittäisten satamien kohdalla. Direktiivin antaa mahdollisuuden erilaisiin ratkaisuihin kansallisesa lainsäädännössä, joilla voidaan motivoida jätteiden jättämistä. Erilaisia käytettyjä tapoja ovat:

- satamassa jätetystä jätemäärästä täysin riippumaton maksu
- satamassa jätetystä jätemäärästä riippumaton maksu vain sekajätteelle tai öljyisille jätteille
- kiinteä maksu, joka maksetaan satamaviranomaisille (esim. aluksen koon perusteella), mutta palautetaan myöhemmin kokonaan tai osittain jätteiden luovutustositetta vastaan
- rangaistuslisämaksu, mikäli jätteitä ei jätetä satamassa.

Sen sijaan lastijäämien maksujärjestelmät ovat kaikissa EMSA:n selvitykseen osallistuneissa satamissa hyvin samankaltaisia. Maksu riippuu suoraan luovutetusta jätemäärästä. Sen alukset maksavat pyydetystä jätehuollosta. Satamien mielestä lastijäämien hakeminen on ulkopuolisen jäteoperaattorin tai terminaalin tehtäviä ja täten satamien vastuualueen ulkopuolella. Jätteiden käsittelystä ei näytä olevan selkeää ja systemaattista kommunikointia lastiterminaalien ja vastuullisten satamaviranomaisten välillä.

Alukset eivät saa useinkaan Suomen satamien vastaanottolaitteisiin jätetyistä jätteistä kuuttia. Asia muodostuu ongelmaksi, kun ulkomaan satamassa satamavaltiotarkastaja pyytää saada nähtäväksi kuitin Suomeen jätetyistä jätteistä, ja sellaista ei ole. Tästä saattaa seurata sanktio esim. sakko. Tällainen kuitittomuus on saanut aikaan sen, että alukset kirjoittavat itse itselleen kuitin, jotta heillä olisi edes jonkinlainen todiste siitä, että jätteet on asianmukaisesti toimitettu satamaan eikä heitetty mereen, kuten tarkastajat olettavat.

Kuitittomuudessa on yksinkertaisuudessaan kyse siitä, että sataman yhteyskeräysastioihin menevistä jätteistä saapuu kuitti vasta laskutuksen yhteydessä. Tällöinkin kuitti menee tavallisesti satamalle tai varustamolle (riippuen kenen kanssa jätehuoltosopimus on tehty). Käytännössä kuitti syntyy vasta, kun jäte punnitaan loppukäsittely- tai hyödyntämislaitoksella. Kaikesta jätteestä, mikä on otettu suoraan aluksesta jäteyrityksen autoon, alus saa kuitin tai kuittauksen päiväkirjaansa välittömästi.

Jätehuoltoyritykset ilmoittivat, että heidän palveluistaan asiakas saa aina kuitin, missä on jätemäärät toisin kuin yhteyskeräysastioihin jätetystä jätteestä. Yhteyskeräysastioiden tyhjennyksen yhteydessä kuitti menee satamalle tai varustamolle asiakkuudesta riippuen. Laskutuksen yhteydessä on aina merkitty vastaanotetut jätemäärät tai pesu-/imuauton palveluaika.

### **Seuraavassa on esitetty eräiden satamien jätemaksukäytäntöjä:**

**Helsingin satamassa** pienin jätemaksu on 212 € ja suurin 2650 €. Lisäksi Helsingin satama veloittaa alusta tai varustamoaluksen normaalikäyttöön tai liikenteeseen nähden poikkeuksellisen suurista jätemääristä syntyneiden kustannusten mukaan. Alusjätemaksu sisältää 4 tuntia jätteen jättämiseen kuluva arvioitua työaika. Helsingin satama kertoi laskuttaneensa vierailevia aluksia suurista jätemääristä. ([http://www.portofhelsinki.fi/helsingin\\_satama/hinnasto](http://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama/hinnasto))

Myös **Naantalın satamassa** jätemaksu perustuu aluksen nettovetoisuuteen. Vähimmäismaksu on 100 €, mutta enimmäismaksua Naantali ei mainitse. Aluksen normaaliikäyttöön tai liikenteeseen nähden poikkeuksellisen suurista jätemääristä maksu veloitetaan aiheutuneiden kustannusten mukaan. Öljypitoisen jätteen pumppaustehoa vaatimus on alukselle 3 m<sup>3</sup>/h. Tästä poikkeavasta pumppaustehosta maksu veloitetaan syntyneiden kustannusten mukaan.

([http://www.naantali.fi/satama/taksat/fi\\_FI/taksat/](http://www.naantali.fi/satama/taksat/fi_FI/taksat/))

**Turun satamassa** jätemaksut ovat erisuuruiset kiinteälle jätteelle, käymäläjätevedelle ja öljyisille jätteille. Turun satama rajoittaa öljyisen jätteen määrää. Määrä saa enimmillään olla 20 m<sup>3</sup>.

([http://www.portofurku.fi/files/attachments/maksut/maksut\\_fi/alusmaksu\\_\\_jatehuoltomaksu\\_ja\\_matkustajamaksu.pdf](http://www.portofurku.fi/files/attachments/maksut/maksut_fi/alusmaksu__jatehuoltomaksu_ja_matkustajamaksu.pdf)).

**Rauman satamassa** on erilaiset taksat lajitellulle ja lajittelemattomalle jätteelle.

Rauma määrittää lisähinnan öljyiselle jätteelle, jos sen pumppausnopeus aluksessa on pienempi kuin 2 m<sup>3</sup>/h. Perustaksa on 0.09 €/NT.

(<http://www.portofrauma.com/pdf.php?pdf=pdf%2FPalveluhinnasto%25202014.pdf&sKieli=suomi>).

**Loviisan satama** ottaa öljyistä jätettä vastaan vain virka-aikana ja maksimissaan 15 m<sup>3</sup>. Lisäksi Loviisa vaatii, että pilssivesi separoidaan ennen pumppausta sataman vastaanottolaitteisiin.

([http://www.loviisa.fi/files/download/Alusjateohje\\_Loviisansatama\\_23042012.pdf](http://www.loviisa.fi/files/download/Alusjateohje_Loviisansatama_23042012.pdf))

**Pietarsaaren sataman** jätemaksu on minimissä 50 € ja maksimissaan 160 €. Pietarsaaren satama ei peri jätemaksua, jos alus huolehtii omista jätteistään tai jos sillä on sopimus jonkin sataman kanssa jätehuollosta. Pietarsaari ei viittaa Trafin poikkeuslupaan tässä asiassa.

([http://www.portofpietarsaari.fi/pdf/PORT\\_DUES\\_ON\\_GOODS\\_2014.pdf](http://www.portofpietarsaari.fi/pdf/PORT_DUES_ON_GOODS_2014.pdf))

**Oulun satama** perii öljyisestä jätteestä 0.23 €/ NT, kun jätettävä määrä on alusta kohti alle 15 m<sup>3</sup>. Sitä suuremmasta määrästä veloitetaan syntyneiden kustannusten mukaan. Oulussa jätemaksua ei peritä aluksilta, jotka itse huolehtivat jätteistään tai jotka ovat tehneet sataman kanssa tätä tarkoittavan sopimuksen. Oulu ei mainitse Trafin myöntämää poikkeuslupaa tässä asiassa. Oulu eroaa muista satamista siinä, ettei sen hinnoittelua ole nettisivustoilla vaan se pitää tilata erikseen.

Satamista esimerkiksi Oulu, Hanko ja Naantali viittaavat dokumenteissaan vielä Merenkululaitoksen poikkeuslupaan jätteiden ennakoilmoituksesta ja jättöpakosta, vaikka kyseistä laitosta ei ole enää ollut 1.1.2010 jälkeen.

Useat satamat mainitsivat, etteivät toimita kuittia jätetyistä jätteistä. Jätteet saatetaan esimerkiksi laittaa yhteisiin jäteastioihin, jotka tyhjenetään vasta, kun jäteastia on täynnä. Jäteastian sisältö saattaa siis olla useasta aluksesta peräisin.

### **3.2.2 Huvivenesatamat**

Venesatamat voidaan karkeasti jaotella kotisatamiin, vierasvenesatamiin ja retkisatamiin. Tavallisesti kotisatamissa otetaan vastaan öljyistä jätettä ja öljylietettä (MARPOL I), mustaa jätevettä (MARPOL IV) ja kiinteää sekajätettä (MARPOL V), josta on erotettu lasi ja metalli sekä vaarallisia jätteitä. Vaikka jätteen vastaanotto on tavallisesti hoidettu edellä mainitulla tavalla, Suomessa on myös jopa sadan veneen kotisatamia, joissa ei ole minkäänlaista jätteen lajittelua.

Vierasvenesatamat poikkeavat kotisatamista tavallisesti siten, että niissä ei oteta vastaan MARPOL I jätteitä eikä vaarallisia jätteitä (poikkeuksena toisinaan paristot). Perusteluna on, että näiden jätteiden muodostuminen katsotaan kuuluvan veneiden huolto- ja korjaustoimintoihin. Toisinaan vierasvenesatamissa on erikseen biojätteen, paperin ja pahvin vastaanottoastiat. Näin on etenkin, jos satamassa on kahvila tai vastaavan tyyppinen palvelu.

Retkisatamissa käytännöt vaihtelevat paljon. Pidä Saaristo Siistinä ry:n palvelun piiriin kuuluvissa retkisatamissa on MARPOL V jätteiden vastaanotto eritelty jakeisiin: lasi ja metalli, joskus myös pahvi ja paperi. Yhdistyksen kelluva imutyhjennysasema palvelee MARPOL IV jätteen vastaanottoa.

Venesatamissa toimivat sekä kunnalliset että yksityiset jätehuoltoyritykset. Toimija on yleisesti paikkakunnan jätteiden kerääjä, joten lupien oletetaan olevan kunnossa. HELCOMin ohjeistusta venesatamien edustajat eivät halunneet kommentoida. He kokivat koko ohjeistuksen kovin vieraaksi, vaikka kysymystä selitettiin haastattelutilanteessa.

Veneilijät jättävät jätteet sinne, minne ne suinkin on mahdollista jättää ennen seuraavaa satamaa. Kukaan ei halua kuljettaa veneessään jätettä kauemmin kuin on välttämätöntä. Veneissä on usein pienet tilat ja jätteestä saattaa tulla hajuhaittaa.

Vastausten mukaan tavallisesti mikään venesatama ei ota vastaan rajattomasti jätettä. Melko tavallista on, että jätepisteet ovat lukkojen takana, joten vain ne, joilla on veneen säilytyspaikka ko. satamassa saavat jättää sinne roskansa. On kuitenkin myös vierasvenesatamayrittäjiä, jotka eivät ole rajoittaneet mitenkään jätteiden vastaanottoa eivätkä ole lukinneet jätepistettä. Jätepisteiden ylikuormittuminen on melko tavallista lyhyenä kesälomakautena.

Veneistä syntyvistä jätteistä perittävistä maksuista kysyttiin venesatamista seuraavien kysymysten avulla.

- Onko teillä jätemaksua? Onko osa satamamaksusta jätemaksua (mikä osa)?
- Kattaako veneiltä peritty jätemaksu sataman jätehuoltokustannukset?
- Tarkastaako ELY /kunnan ympäristöviranomaisen tms. maksujärjestelmän olevan linjassa direktiivin 2000 -59 kanssa?
- Toimittaako satamanne veneille kuitenkin/tositteiden tms. jätteistä, jotka alus jättää satamaanne?

Vierasvenesatamissa yöpyviltä peritään tavallisesti satamamaksu, joka sisältää jätehuoltomaksun. Haastateltujen asiantuntijoiden mukaan venesatamissa ei jätemaksua eritellä satamamaksusta, vaan se kuuluu palveluun. Tosin sataman pitäjä ottaa vierasvenemaksun vain yöpyjiltä, joten päiväkävijät tuovat mahdollisesti roskansa satamaan ilmaiseksi.

Jätehuoltoyrityksen jätehuoltokustannukset tulevat katetuksi satamanpitäjän maksamalla jätemaksulla. Satamayrittäjä saa tuloja vierasvenemaksuista ja mahdollisesti muusta kahvio- tai ravintolatoiminnoista. Vierasvenesatamien vuotuiset jätemaksut jätehuoltoyrityksille riippuvat venesataman koosta ja kävijämääristä. Esimerkiksi suurissa vierasvenesatamissa kustannukset ovat muutamia tuhansia euroja. Suurin haaste kustannusten kattamisessa lienee niissä venesatamissa, joissa ei ole yritystoimintaa tai jotka eivät ole maksullisia kotisatamia. Tavallisesti jätemaksut tulevat tällöin alueen omis-

tajan, usein kunnan maksettaviksi. Kotisatamat perivät veneiden omistajilta tavallisesti vuokran venepaikasta. Vuokraan sisältyy jätahuolto.

Venesatamien jätemaksujärjestelmän ja direktiivin mukaisen ohjeistuksen yhteyttä ei haastateltavien tiedon mukaan ole kukaan viranomaisen tarkastanut.

Vastausten perusteella venesatamista ei koskaan anneta jätteiden luovutuksesta erikseen mitään tositetta. Jos on maksanut sataman vierasvenemaksun (yöpymismaksu), niin silloin saa kuitin. Joskus maksaneet veneet merkitään jotenkin.

### 3.3 Alusten kokemuksia

Aluksille esitettiin seuraavat kysymykset, joilla pyrittiin selvittämään, mitkä tekijät vaikuttavat alukselta syntyvien jätteiden poistamiseen alukselta:

- Käyttekö lainsäädännön puitteissa annettuja mahdollisuuksia poistaa jätteitä mereen?
- Onko lastijätteenne luokiteltu MARPOL V:n määrittelemiin tuotteisiin?
- Ovatko direktiivi ja MARPOL V:n muutokset vaikuttaneet jätteiden poistamiseen aluksestanne jollain tavalla?
- Mihin toimitatte eri alusjätteenne?
- Mitkä tekijät vaikuttavat siihen, mihin satamaan aluksenne jättävät jätteensä?
- Onko satamissa, jossa aluksenne vierailevat mielestänne riittävät vastaanottolaitteet alusjätteillenne?

#### 3.3.1 Kansainvälisen liikenteen alukset

Vastausten perusteella sekajätteet menevät pääasiallisesti satamien jätahuoltopisteisiin, yksityisten jätahuoltoyritysten omiin astioihin tai suoraan jätahuoltoyritysten autoihin. Suurin osa alusten ruokajätteistä viedään satamista sekajätteen mukana kaatopaikoille. Varsinkin isoimmissa satamissa sekajätteen vastaanottolaitteet ovat riittäviä, mutta sellaisiakin tilanteita on tullut, että sataman jäteasiat ovat olleet täynnä. Tämä on kuitenkin harvinaista. Pienissä teollisuus- tai sisävesisatamissa ei kyselyn ja haastattelujen perusteella ole välttämättä riittäviä jätteiden vastaanottolaitteita.

Haastatteluissa nousi esiin, että lastin haitallisuusluokitus saattaa muuttua eri kohdassa laivaoperointia. Esimerkiksi ”Non harmful” -luokitettu lasti muuttuu haitalliseksi ”Harmful”, kun se joutuu kannelta aluksen pilssiin. Tämän jätteen määrän vähentämiseksi esitettiin, että satamissa lastin vastaanottaja tai purkaja purkaisi aluksen paremmin ja huolellisemmin. Lisäksi kiinnitettiin huomiota sellaisiin lastijäämiin, joita voidaan jatkokäsittelyssä hyödyntää raaka- tai polttoaineena. Esimerkkinä mainittiin hiili.

Käymäläjätteet jätetään mielellään suurissa nykyaikaisissa satamissa suoraan paineviemiin, koska se on vaivatonta. Pienissä satamissa sekä sisävesisatamissa joudutaan turvautumaan imuautoihin, joiden palvelusta peritään erillinen maksu. Öljyliete ja öljyiset pilssivedet jätetään Suomessa pääsääntöisesti autoimituksina maihin. Se on kallista. Menettely eroaa eräiden ulkomaisten satamien käytännöistä. Esimerkiksi Ruotsissa ne noudetaan laivalta maksutta ja joissain saksalaisissa satamissa niistä jopa maksetaan laivalle energiaraaka-aineena. Vaarallisille jätteille on suomalaisissa satamissa pääsääntöisesti Ekokemin vaarallisen jätteen kontit tai joku muu keräyspis-



te. Tulevaisuudessa rikkipesureiden yleistyessä niiden tuottama rikkijäte saattaa muodostua ongelmaksi, koska niiden vastaanottamiseen ei ole valmiuksia eikä kapasiteettia.

Lainsäädännössä määritellään jätteiden mereen poistamisen kriteerit, jotka otetaan huomioon ISM -käsikirjan<sup>3</sup> jätehuoltosuunnitelmassa. Kyselyjen ja haastattelujen perusteella ainoastaan käymälä- ja jonkin verran ruokajätettä päästetään mereen. Ruokajäte hienonnetaan ja käymäläjätevesi prosessoidaan ennen mereen päästämistä. Sellaiset alukset, joilla syntyy lastijätettä, ovat toisinaan vaikeassa tilanteessa, koska satamat eivät halua ottaa kyseistä lastijätettä vastaan, vaikka määrät eivät olisikaan suuria. Lastiruumien pesuvedet päätyvät mereen jossain vaiheessa matkaa edellä mainitusta syystä. Suurimmaksi ongelmaksi tämän koki irtolastivarustamo, joka on velvoitettu poistamaan alusten lastijäämät. Aluksilla ollaan sitä mieltä, että kyseiset lastijäämät kuuluisi poistaa lastin vastaanottajan toimesta purkaussatamassa. Tällöin saataisiin samat kustannukset kaikille aluksille.

Aluksilta kysyttiin, ovatko sataman ilmoittamat vastaanotettavien jätteiden maksimimäärät riittävät ja suhteessa laivakäynnin yhteydessä perittävään maksuun. Alusten päälliköt eivät ottaneet kantaa maksujärjestelmiin, koska laskutus joka tapauksessa kohdistuu varustamoon. Ei ole merkitystä, onko laskuttajana yksityinen jätehuoltoyritys vai sisältyykö jätehuollon kulut aluksen satamakäyntilaskuun. Haastatelluista päälliköistä vain yksi tiesi, kuinka paljon jätehuolto maksaa, koska hän kuittaa kaikki varustamolle tulevat laskut.

Aluksilta kysyttiin reagoiko kukaan, jos jätät jäteilmoituksen tekemättä ja millä tavalla? Valvontaan ei juuri ole kiinnitetty huomiota tai aluksille ei ole tullut palautetta siitä, että vapautuksen saaneet alukset toimisivat vastoin sopimusta. Vastausten perusteella alusjätevapautus toimii pääsääntöisesti hyvin. Järjestelmä koetaan vaivattomaksi eikä esimerkiksi maakohtaisia eroja sen toiminnassa ole havaittu. Tietyissä tilanteissa alusjätevapautus saattaa hankaloittaa aluksen jätteiden jättämistä sellaiseen satamaan, johon sille ei ole haettu alusjätevapautusta. Tällaisessa tilanteessa alus joutuu erikseen tilaamaan jätehuoltoyrityksen auton paikalle, koska satama kieltäytyy vastaanottamasta jätettä aluksesta.

### **3.3.2 Muut alukset**

Sisävesialueiden matkustaja-alussatamissa jätehuolto on kautta linjan hoidettu hyvin ja se toimii. Muiden alustyyppien vastauksista voidaan päätellä jätehuollon toimivan paikoin kehnosti. Säiliöitä ei ole riittävästi vastaamaan varustamojen jätehuoltosuunnitelmien mukaisen tarkan lajittelun ja kierrätyksen tarpeita. Satamissa voi olla nestemäisten jätteiden vastaanottamiseen riittämätön infrastruktuuri, jolloin joudutaan tilaamaan ahtaille laitureille useita säiliöautoja noutamaan tai pumppaamaan edellä mainitut jätteet, mikä aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia.

Näille alustyypeille ei ole myönnetty alusjätevapautuksia. Alusten sekajätteet menevät pääasiallisesti satamien jätehuoltopisteisiin tai yksityisten jätehuoltoyritysten omiin astioihin.

---

<sup>3</sup> Kansainvälisellä turvallisuusjohtamissäännöstöllä (ISM, International Safety Management Code) tarkoitetaan alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumista ehkäisevää kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä. ISM-säännöstöllä parannetaan alusten turvallisuusjohtamista

Ulkomaanliikenteessä olevien isojen hinaajien kohdalla järjestelmä toimii kyseisen sataman käytäntöjen mukaisesti. Kotimaassa toimivien hinaajien kohdalla jätteet toimitetaan maissa oleviin jättepisteisiin, kuten myös jäänmurtajien jätteet. Vain yhdessä satamassa menettely on toinen. Siellä on sopimus satamassa toimivan jätehuoltoyrityksen kanssa.

Järvialueella toimivissa matkustaja-alusliikennettä harjoittavissa satamissa jätehuolto toimii ensiluokkaisesti, esimerkiksi laiturilla on harmaiden ja mustien vesien pumpausmahdollisuus suoraan paikkakunnan viemäriverkostoon. Myös jäteastiat tyhjenetään päivittäin. Päinvastainen tilanne on sisävesiliikenteen lastialusten kohdalla. Satamakäynnit kohdistuvat usein esimerkiksi pienten tuotantolaitosten omiin satamiin, joissa jätehuolto on suunniteltu pääsääntöisesti laitoksen omaan käyttöön, ei ulkopuolisille toimijoille.

Vastaajat nostivat esiin käytännön epäkohtana, että ruumatiloja ei saa pestä lastijäämistä satama-altaassa ja päästää pesuvesiä mereen. Tämä on johtanut menettelyyn, jossa pesu tapahtuu myöhemmin aluksen ollessa merellä.

Kuten kansainvälisten liikenteen alusten kohdalla, päälliköt harvoin saavat tietää jätehuollon kustannuksista tai satamien sekä jätehuoltoyritysten hinnoista.

### 3.3.3 Kalastusalukset ja -satamat

Kalastusalusten ja -satamien käytäntöjä valotti Varsinais-Suomen ELY -keskus. ELY -keskuksen mukaan kalastusaluksilla on usein kalasatamien kanssa ns. vuosisopimukset tai kokonaissopimukset, joihin sisältyy laituripaikka, sähkö, jätehuolto, vesi ja jäät.

Kalasadama hoitaa oman jätehuoltosuunnitelmansa puitteissa alusten jätteet eteenpäin. Sataman ja alusten solmimiin sopimuksiin sisältyvät kaikki sataman kustannukset. Suomessa kalasatamissa harvemmin hoidetaan ns. perkeitä, koska kalansaalis on jo perattu veneessä, tai pakastettu veneessä tai kala tuodaan maihin ja käsitellään kalanjalostuslaitoksessa, jonka jätehuolto ei liity enää kalastusalukseen tai kalasatamaan. Kalastusaluksissa lastijäämät eivät ole merkittäviä. Troolareissa lastaus saatetaan suorittaa jo merellä (ns. emoalukseen), jolloin mahdollinen jäämä siirtyy emoalukseen.

## 3.4 Varustamoiden kokemuksia

Varustamoilta kysyttiin yleistä tyytyväisyyttä jätepalveluun ja eri tekijöiden vaikutusta satamavalintaan. Lisäksi pyrittiin saamaan kokemuksia ulkomaiden käytännöistä seuraavien kysymysten avulla.

- Oletteko tyytyväinen tämän hetkiseen jätepalveluun alustenne satamakäynnin puitteissa?
- Jos ette, Mikä on merkittävin syy tyytymättömyyteenne?
- Onko ulkomaisten satamien jätehuolto järjestetty mielestänne eri tavalla tai tehokkaammin kuin Suomessa? Jos on, millä tavalla?
- Vaikuttaako mustan-/harmaanveden vastaanottokapasiteetti satamavalintaan?
- Miten jätteenkäsittelymahdollisuudet yleensä vaikuttavat satamavalintaan?
- Onko varustamonne aluksilla omia rikkipesureita tällä hetkellä?
- Oletteko tutkinut eri satamien välistä rikkipesurijätteen maihin toimittamisen mahdollisuutta ja vaikuttako se millään tavalla satamavalintoihinne jatkossa?

### 3.4.1 Yleinen tyytyväisyys jätepalvelun riittävyyteen ja vaikutus satamavalintaan

Lastialusvarustamot katsoivat poikkeuksetta, ettei direktiivillä ole ollut vaikutusta alusten maihin jättämän jätteen määrään. Matkustaja-alusvarustamo katsoo jätehuoltosuunnittelun vaikuttaneen todellisiin jätemääriin ja sitä kautta vähentyneeseen jätteiden kuljetustarpeeseen. Toisaalta toinen matkustaja-alusvarustamo totesi, ettei direktiivillä tai lainsäädännöllä sinänsä ole ollut vaikutusta jätteen syntyyn/ matkustaja, sen sijaan varustamon oma ympäristötavoite jätteen määrän vähentämiseksi 5 %:lla on vaikuttanut toimintaan.

Haastattelussa nousi esiin jätehuoltopalvelun puutteina lajittelun vaikeus ja nettisivujen keho informaatio ja etukäteistiedon puuttuminen. On myös ongelmallista, ettei satama välttämättä ota vastaan kaikkia jätelajikkeita. Useassa varustamossa oltiin sitä mieltä, että esimerkiksi EU-alueen isoissa satamissa jätehuolto toimii paremmin kuin keskimäärin suomalaisissa satamissa. Tämän katsottiin johtuvan siitä, että palveluntarjoajia ja laivoja on enemmän, jolloin esimerkiksi proomulogistiikka antaa tehokkaammat mahdollisuudet jätehuoltoon kokonaisuutena.

Toisaalta vastaavasti EU-alueen ulkopuolisissa satamissa koettiin hankaluuksia tiettyjen jätteiden osalta paikallisten rajoitusten vuoksi. Esimerkiksi lietteen jättäminen Pietarissa on tarkasti rajoitettu 15 m<sup>3</sup>:iin, jolloin laivan tankkeihin jää tuotetta seuraavaan satamaan. Samoin ruokajätteen poistaminen aluksilta voi olla äärettömän hankalaa. Jos alus ottaa muonatäydennystä EU-alueella ja jatkaa matkaansa Pietariin, niin siellä katsotaan ruokajätteen olevan ”ulkopuolista”, minkä seurauksena ei käytössä ole toimivaa jättämismahdollisuutta. Laivassa on jouduttu pakastamaan ruokajätteet ja poistamaan ne vasta seuraavassa sellaisessa satamassa, jossa ongelmaa ei ole ja pakastetun jätteen käsittely on sujuvampaa. Edellä kuvattu tilanne vaatii laivalta suuurhkoa pakastevarastointitilaa.

Yhden varustamon mielestä yksityisten yritysten käyttäminen mahdollistaa paremmin esimerkiksi kierrätykseen liittyvät suunnitelmat, kun sataman jätepalvelun käyttäminen. Yksityisen palveluntarjoajan käyttö antaa myös paremman vapauden jätehuollon suunnitteluun varustamossa. Toiminnan laadukkuutta on vaikea verrata, sillä satama toimii saman jätehuoltoyrityksen kanssa kuin varustamo. Tyytyväisyys satamien jätepalveluun vaihteli sen mukaan, millaisia alustyyppisiä varustamolla on. Jätteiden käsittelymahdollisuudet eivät kuitenkaan pääsääntöisesti vaikuta satamavalintaan, joskin jätehuollon mahdollisuudet ja laatu otetaan jossain määrin huomioon. Merkittävimmän jätepalvelun ja satama-aikataulujen merkitystä korostivat Ropax- varustamot.

Yhdellä rahtialusvarustamoista on oma jäteasema Suomen satamassa. Yhdellä matkustaja-alusvarustamolla on puolestaan oma jäteasema ulkomaan satamassa. Molemmat varustamot pitävät omaa jäteasemaa parhaiten toimivana ratkaisuna. Varustamo, jolla on oma jäteasema suomalaisessa satamassa, ohjeistaa aluksiaan jättämään mahdollisimman paljon jätteitä omalle asemalle. Siellä lajittelu ja jatkokäsittely sujuvat moitteettomasti ja kapasiteetti on aina optimaalinen.

Varustamo, jolla on jäteasema ulkomaan satamassa, kokee oman aseman perustamisen erittäin hankalaksi tai jopa mahdottomaksi Suomessa.

Sellaiset matkustaja- ja roro- varustamot, joilla oli yksityisten palveluntuottajien kanssa sopimuksia sekä ulkomailla että Suomessa, olivat tyytyväisiä nykytilanteeseen. Varustamot, joilla ei ollut sopimuksia lainkaan tai ainoastaan joissain sellaisissa satamissa, joissa niiden alukset poikkeavat, olivat tyytymättömiä tämän hetkiseen ti-

lanteeseen. Tyytymättömyyttä aiheuttaa satamien vastaanottolaitteistojen yksipuolisuus, mikä vähentää miehistön motivoituneisuutta jätteiden lajitteluun. Vertailua tehtiin ulkomaisten satamiin. Ulkomailla alukselle toimitetaan ennen jätteiden noutoa erivärisiä ja erityyppisille jätteille tarkoitettuja säkkejä, johon jätteet lajitellaan. Jätteet noudetaan aluksen viereen ajettavilla proomuilla tai jätensäkit viedään aluksen läheisyyteen tuotaviin jäteastioihin tai haetaan alukselta ilmoitettuna ajankohtana.

Yksi varustamoista pohti öljyisten jätteiden keräämisen ongelmia ja niiden vaikutusta esimerkiksi lastioperaatioihin. Öljyisten jätteiden noutaminen proomuilla ei häiritse satamaoperaatioita, mutta sen sijaan, jos letkuja joudutaan vetämään laivan vieressä olevien kiskojen yli, siitä koituu lastioperaation keskeytymistä.

Lastijäämien jättämisestä ei suoraan kysytty varustamokyselykaavakkeessa, mutta esimerkiksi irtolastivarustamon vastauksesta kävi ilmi, että myös kuivien lastijäämien maihin jättäminen tulisi olla mahdollista, kun jäämät ovat suuruusluokkaa 10-200 kg lastityypistä riippuen.

Sisävesimatkustaja-alusvarustamo oli täysin tyytyväinen sisävesisatamien jätehuoltoon sekä kapasiteettiin. Pientä järjestelyä vaatii vuosittain myöhäissyksyn risteilykausi, jolloin kyseisen kaupungin yleinen toriaika on päättynyt. Näissä tapauksissa yritys hoitaa jätteiden kuljettamisen kaatopaikalle itse.

Kotimaan liikenteen lastialusvarustamo asioi usein yksityisissä teollisuussatamissa, jolloin kertyneet jätteet jätetään kyseisen tuotantolaitoksen jätetesteisiin. Jos asioidaan ISPS- satamassa<sup>4</sup>, noudatetaan kyseisen sataman jätehuoltokäytäntöä.

Hinaajayritys toimii osittain varsinaisten ISPS- satamien ulkopuolella, jolloin satamien jätehuoltojärjestelmä ei aina ulotu sen käyttöön. Tämä yritys maksaa jätehuoltomaksun vain yhdessä Suomen satamassa, vaikka yrityksen kalustoa on useissa satamissa. Yrityksellä on yksi iso hinaaja ulkomaan liikenteessä. Sen jätehuolto hoidetaan aina kyseisen sataman säännöillä. Myös toinen erikoisvarustamo oli sitä mieltä, ettei kaupunkien yleisiä jätelajitteluperusteita noudateta laivojen käytössä olevilla laitureilla. Siksi jätteiden lajittelumahdollisuutta ei käytännössä ole tarjolla eikä varustamon omaa ympäristö-/jätehuoltosuunnitelmaa voida toteuttaa. Tämän varustamon kokemusten mukaan laivoilla lajitellut jätteet kaadetaan samaan astiaan rannassa.

### **3.4.2 Mustan ja harmaan veden jätö**

Mustan ja harmaan veden jättämisestä koskevaan kysymykseen ropax- varustamot vastasivat pääsääntöisesti, että jättömahdollisuus vaikuttaa päätöksentekoon. Jos tiukalla aikataululla liikennöivä alus ei pysty jättämään mustia tai harmaita vesiä, joudutaan etsimään toinen satamavaihtoehto.

Puhtaasti matkustajaliikennettä harjoittavat varustamot katsoivat vastaanottokapasiteetin olevan kunnossa. Jos uusia satamavaihtoehtoja tulisi etsittäväksi, jätevesien jättömahdollisuus olisi yksi merkittävä kriteeri päätöksenteossa.

<sup>4</sup> ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) on säännöstö, jonka tavoitteena on lisätä turvallisuutta aluksilla ja satamissa. ISPS- ja ISM-säännöstöt on laatinut Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO). Säännöstöt on lisätty kansainväliseen SOLAS-yleissopimukseen. Toimeenpanoa ohjeistavat EU:n asetukset.

Myös erikoisalusvarustamossa pohdittiin mustan ja harmaan veden jättämisen vaihtoehtoja. Jos satama itse ei pysty tarjoamaan näitä palveluja, joudutaan joissain tilanteissa täydentämään sataman palvelua jätehuollon suoraostopalvelulla.

Sisävesimatkustaja-alusvarustamo vastasi jätevesien jättämisen olevan ensiluokkaisesti hoidettu sen käyttämissä satamissa kunnallisen viemäriverkoston puitteissa. Jos verkosto on syksyllä suljettu, aluksen jätevedet noudetaan erikseen tilattavalla imuautolla. Sama käytäntö on sisävesillä toimivalla lastialusvarustamolla.

### **3.4.3 Rikkipesurin jätteiden vastaanotto**

Vain yhdessä vastanneiden varustamoiden aluksista oli käytössä rikkipesuri. Tällä hetkellä laitevalmistaja hoitaa rikkipesurijätteen maihin, joten se varsinaisesti ei ole ollut satamakohtainen ongelma. Yksi vastanneista varustamoista oli sitä mieltä, että myös polttoainejäte on mahdollista jättää lähes kaikissa satamissa, joten teknisiä esteitä jätteen vastaanotolle ei pitäisi olla. Sen sijaan hinnan arvioidaan muodostuvan merkittäväksi tekijäksi.

Muiden vastanneiden varustamoiden laivoissa ei ole rikkipesureita käytössä, joten polttoainejätteen maihin toimittaminen ei ole ollut satamavalintaan vaikuttava tekijä. Varustamot olivat kuitenkin tutkineet polttoainejätteen jättämismahdollisuuksia niiden satamien osalta, joissa heidän aluksensa käyvät. Rikkipesureiden hankkimiseen vaikuttavat muut seikat kuin jätteiden maihin jättämisen mahdollisuus. Toisaalta sellaiset varustamot, joiden aluksissa ei ole rikkipesureita, joilla ei ole niitä aikomus hankkia, eivät olleet myöskään tutkineet käyttämiensä satamien vastaanottokapasiteettia tällaisen jätteen osalta.

### **3.4.4 Jättemaksut**

Jos varustamolla ei ole neuvotteluihin perustuvaa sopimusta hinnoittelusta yksityisen palveluntarjoajan kanssa, on varustamon maksettava sataman hinnaston mukainen maksu jätteistä ja öljyisistä jätteistä jokaista satamakäyntiä kohden. Tämä koetaan erittäin epäoikeudenmukaiseksi, koska jätettä ei ehdi kertyä juuri lainkaan esimerkiksi sellaisen aluksen kohdalla, joka vaihtaa satamaa vuorokauden sisällä tai kysymyksessä on pieni alus, jossa on perheen kokoinen miehistö. Tietyissä tilanteissa varustamot kokevat olevansa maksuautomaatteja, koska eivät voi millään tavalla vaikuttaa laskutuksen järkevyyteen. Myös kotimaanliikenteen lastialusvarustamo otti tähän vahvasti kantaa ja oli samoilla linjoilla muiden varustamoiden kanssa. Yhden varustamon mielestä jätehuoltokustannukset eivät olleet erityisen huomattava menoerä varustamon liikevaihdossa.

Käytettäessä yksityistä jätehuoltoyritystä varustamot maksavat todellisen määrän ja laadun mukaan. Lisäksi yksityisen jätehuoltoyrityksen käyttö mahdollistaa paremman vapauden jätehuollon suunnitteluun. Tämä motivoi kierrätykseen laivoilla. Tietyistä kierrätysmateriaaleista (kuten pahvi, muovi, metalli, jäteöljy) jätehuoltoyritykset maksavat eräissä ulkomaan satamissa korvausta, joka aktivoi kierrätystoimintaan aluksilla.

Konttialusvarustamo otti vahvasti kantaa maksujärjestelmään ja piti nykyistä käytäntöä erittäin kohtuuttomana. Se ainoana vastanneista mainitsi myös summia ja piti yli miljoonan euron kuluerää mittavana varustamolle, jolla on useita satoja laivakäyntejä vuodessa. Osa jätehuollon kustannuksista on pystytty siirtämään rahtaus sopimusten mukaisesti satamakulujen maksajalle, mutta se ei sinänsä vähennä jätehuollon kokonaiskustannuksia. Lainsäädännön puitteissa tulisi olla mahdollista järkeistää jätettävi-

en jätteiden määrä todellisiin satamakäyntien tiheyksiin. Ei siis pitäisi pitää liian kiireästi kiinni kahden viikon säännöstä, vaan pitäisi ottaa huomioon myös laivan säilytyskapasiteetti ja hyödyntää esimerkiksi oman jätteen tehokas käyttö. Tässä voitaisiin tehokkaammin hyödyntää Direktiivin 8 artiklan 2. kohdan b ja c mahdollisuuksia.

### 3.4.5 Alusjätevapautukset

Varustamoilta kysyttiin seuraava kysymys koskien vapautuksia ja niiden seuranta.

- Millaiseksi koette Trafin menettelyn alusjätevapautushakemuksissa?
- Miten Trafi mielestänne seuraa alusjätevapautusten ehtojen täyttymistä?
- Miten Trafi mielestänne on järjestänyt alusjätevapautetun aluksen seurannan?

Varustamoilla on poikkeuslupia voimassa myös ulkomaisissa satamissa. Yhdessä vastauksessa varustamo ei ollut tietoinen ulkomaisista vapautuksista aluksillaan.

Trafin vapautusanomuskäytäntö koetaan helpoksi ja vaivattomaksi. Trafin toimintaa kuvailtiin myös asialliseksi. Eräissä vastauksessa todettiin anomiskaavakkeen olevan toimiva ja kätevä tapa hoitaa anominen. Toisaalta koettiin Trafin olevan hyvin tiukka kriteerien täyttymisen suhteen. Tästä syystä esimerkiksi kotimaan liikenteen varustamo ei ole anonut vapautusta kotisatamakäynneilleen. Samassa vastauksessa ja haastattelussa todettiin, että edellisestä hakemuksesta on kulunut useita vuosia, jolloin on omassa harkinnassa tutkia hakuasia uudelleen ja kartoittaa tilanne tätä päivää vastaavaksi.

## 3.5 Jätehuoltoyritysten kokemuksia

Jätehuoltoyrityksiltä kysyttiin satamien vastaanottolaitteistosta seuraavia kysymyksiä:

- Miten HELCOM:n väliaikaista teknistä ja operatiivista ohjeistusta matkustaja-alusten jätteiden vastaanotosta olisi tarkoituksenmukaista kehittää?
- Vastaako satamien vastaanottolaitteiden riittävyys MARPOL liitteiden IV, V, VI antamiin velvoitteisiin? Joudutaanko jätettä väliavarastoimaan satamassa? Velvoitteet koskevat harmaita vesiä ja mustia vesiä sekä kiinteää jätettä ja ilmansuojelun jätteitä.

Jätehuolto voidaan pääpiirteittäin jaotella Suomessa yhdyskuntajätehuoltoon, tuotantotoiminnan jätehuoltoon sekä tuottajavastuuseen perustuvaan jätehuoltojärjestelmään. Suomen satamissa toteutetaan jokaiseen edellä mainittuun kategoriaan perustuva jätehuolto. Satamissa jätehuollon toimijat ovat joko yksityisiä yrityksiä tai kuntien/kuntayhtymien jätehuoltoyrityksiä.

Haastatelluista yhtiöistä yksi huolehti lähes kaikista alusten jättejakeista (MARPOL I, IV ja V sekä EU:n ulkopuolinen ruokajäte ja vaaralliset jätteet). Kolme yritystä oli keskittynyt öljyisten jätteiden ja rikkipesurijätteiden (MARPOL I ja VI) sekä muiden vaarallisten jätteiden loppukäsittelyyn ja hyödyntämiseen. Näistä yksi yritys oli erikoistunut lastiruumien pesemiseen. Yksi yritys luokitteli itsensä paremminkin siivous- ja kiinteistöhuoltoalan toimijaksi kuin jätehuoltoyritykseksi, sillä se toimi satamissa ainoastaan alusten irtolastiruumien pesupalveluna.

HELCOM:n ohjeistusta koskevia kysymyksiä ei haluttu kommentoida lainkaan, vaikka haastattelija kertoi tarkemmin, mitä kysymys tarkoittaa. Jätehuoltoyritykset kokevat, että asiakas noudattaa säädöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat erityisesti merenkulkua ja satamia. Jätehuoltoyritykset palvelevat asiakasta, joka on joko satama, varustamo tai alus.

Jätteiden vastaanottolaitteet resursoidaan tilanteen mukaan, eikä niiden kapasiteetissa koettu olevan haasteita. Tosin yhdessä vastauksessa todettiin, että varustamo oli erityisesti tarkistanut yrityksen käyttämien autojen riittävyden ennen sopimuksen solmimista. Haastatelluilla yrityksillä ei ole jätteiden välivarastointia satama-alueella. Yhden yrityksen edustaja totesi, että alusten ruumien pesuvedet menevät varustamon omalle varastolle satama-alueella. Johtavat jätehuoltoyritykset ovat hyvinkin ajan hermolla rikkipesurijätteisiin liittyen. Testiluontoisesti rikkipesurien pesuvesiä oli jo käsitelty. Jätteistä ehkä halutuimmaksi nousi öljyinen jäte, koska sitä voidaan hyödyntää melko helposti energian tuotantoon.

Jätehuoltoyritykset esittävät omat ympäristölupansa sekä joskus ympäristö- ja laatusertifikaattinsa ja muut mahdolliset toimintaan liittyvät luvat asiakkaalle (alukselle, varustamolle tai satamalle). Aina asiakkaat eivät kuitenkaan kysele lupien perään. Asiakkaiden katsottiin luottavan alalla kauan olleeseen toimijaan, joka on aina toiminut sovitulla tavalla.

Alusten vapautus sataman jätehuollosta ei varsinaisesti muuta jätehuoltoyritysten käytäntöä. Jätehuoltoyrityksien näkökulma on aina, että he palvelevat asiakasta. Vastausten perusteella laivojen ja varustamoiden jätehuoltokäytännöt ovat parantuneet. Jätteiden lajitteluun ja kierrätykseen kiinnitetään aiempaa enemmän huomiota. Alukset ja varustamot tekevät aiempaa enemmän suoraan sopimuksia jätehuoltoyrityksien kanssa, eivätkä ne välttämättä liity sataman yhteiseen jätehuoltoon. Ylipäänsä tiedustelua jätehuollon järjestämisestä tulee yritykselle enemmän. Jätehuoltokäytännöt ja ympäristölainsäädäntö ovat tarkentuneet ja parantuneet. Toisaalta vastauksissa oli tyytyväisiä, että nykyisellä tiukemmalla järjestelyllä epäasianmukainen kilpailu on vaikeampaa. Esimerkiksi jätteen hävittämisen suhteen ei ole mahdollista saada kilpailuetua. Toisaalta todettiin, että esimerkiksi aluksissa, jotka liikennöivät Suomen ja Viron välillä, jätteet jätetään mieluummin Viroon. Suomessa on kallista ja lainsäädäntöä noudatetaan tarkkaan.

Jätehuoltoyritykset toimivat yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa ja saattavat ottaa toisen yrityksen käsittelemää öljyistä pesuvettä. Kuiva- ja irtolastien jätteitä alukset putsaavat usein myös itse ja sitä on mahdollisesti kiinteän jätteen seassa.

Eräissä vastauksessa arveltiin, että Suomessa ei kukaan ota vastaan suuria määriä kemikaalisatamien lastitankkien pesuvesiä, koska alukset pitävät käsittelyhintaa liian korkeana. Haastatelluista yrityksistä yksi otti vastaan kysytyjä jätejakeita ja käsitteli vaarallisen jätteen hävittämisen kriteereillä polttamalla korkealämpötilakattilassa.

Kahden yrityksen erityisalaan kuului lastiruumien puhdistaminen, joka perustuu veden paineeseen ja riittävän kuumaan veteen. Ensin pestään ruuma ja sitten imetään pesuvedet pois ruumasta. Pesuvedet kuljetetaan jätteenkäsittelylaitokselle. Yleensä irtolastiruumien pesu kestää muutaman tunnin, mutta yli 20 asteen pakkasella pesu voi kestää jopa 30 tuntia.

Lastiruumien pesuja suorittavat yritykset kokivat ennakoilmoittamisen puuttumisen haasteelliseksi, sillä tarvittavat resurssit saattoivat olla käytössä toisaalla juuri tarvittavalla hetkellä. Irtolastin ruuma täytyi myös saada kuivaksi ennen uutta lastia, joten

myös tästä syystä pesussa on aina kiire. Toisissa satamassa ongelma oli pesuvesien suuri määrä. Kunnan viemäriin kun ei yleensä voi laskea kaikkea pesuvesijätettä.

Jätehuoltoyhtiöiltä tiedusteltiin jätemaksujärjestelmästä ja siitä, saako alus kuitin tai sähköisen kuittauksen jätelajeista ja -määristä, joita se on jättänyt satamaan. Kaikki yritykset vastasivat, että alus saa kuitin jätehuoltoyhtiön edustajalta, jos jäte on vastaanotettu suoraan laivasta. Tarvittaessa jäteautot käyttävät sataman vaakaa saadakseen tietoon vastaanotetun tarkan jätemäärän. Usein imuauton kuljettajan arvio kuutiomäärästä riittää rahtikirjaan. Laivoilla on oma kirjanpito ja tavallisesti laivan perämies ottaa kuittauksen oman vihkoonsa jätettä luovuttaessaan. Alus saa siis kuitista tällöin yhden kappaleen, toinen kappale jää jätehuoltoyhtiölle ja kolmas menee laskutuksen liitteeksi. Jos taas jäte laitetaan sataman yhteiskeräysastiaan, ei alus saa kuitista suoraan jätehuoltoyhtiöltä. Tosite jätemäärästä menee tällöin laskun mukana asiakkaalle (varustamolle tai satamalle). Varustamot tai satamat jakavat laskua edelleen aluksille esimerkiksi laivan kuutiomäärän perusteella.

### 3.6 Viranomaisten kokemuksia

Viranomaisista ELY -keskus on sataman valvontaviranomainen. ELY -keskus tarkastelee satamien vastaanottolaitteiden riittävyttä hyväksyessään jätehuoltosuunnitelmat. ELY-keskukselle ei ole välittynyt tietoa vastaanottolaitteistojen riittämättömyydestä. Satamien rajoitukset jätetyn jätteen määrässä ovat saattaneet vaikuttaa tilanteeseen. Rajoitukset ovat ELY-keskuksen tulkinnan mukaan merenkulun ympäristönsuojelulain vastaisia. Jos nämä rajoitukset poistettaisiin käytännöstä, vastaanottolaitteistojen riittävydessä saattaisi ilmetä ongelmia.

ELY -keskuksen mukaan satamien jätehinnoittelu ei kaikkialla ole oikealla tavalla määritelty ja tähän on jo kiinnitetty huomiota. Maksujen suuruus ei saa riippua siitä, kuinka paljon jätettä jätetään satamaan. Siitä huolimatta suuremmista jätemääristä peritään satamissa korotettuja maksuja. Lainsäädännön tulkintaa vaatinee myös muutamien satamien hinnastoissaan mainitsema ”general fee”, jonka perusteella jätemaksua korotetaan. (ELY -keskus, sähköposti 26.3.2014).

Satamissa veloitettavat ”lisämaksut” on yleensä ilmoitettu, mutta niiden muodostumisperustetta ei aina ole esitetty. Myöskään nettovetoisuuteen perustuvia hintoja ei ole selitetty satamien www-sivuilla.

Satamiin jätetystä jätteestä sataman tarvitsee tilastoida ennakoilmoitus ja jätteen jättopakon perusteella jätetyt jätteet. Tiedot sataman itse vastaanottamista alusjätteistä tallennetaan ympäristöhallinnon TYVI -palveluun<sup>5</sup>. ELY -keskus kerää tiedot vuosittain vuosiraportteihin.

TYVI -palveluun kerätyn tiedon luotettavuus jätemäärien arvioinnissa on kyseenalaista, sillä satamalla ei ole velvoitetta ilmoittaa Trafín poikkeusluvalla satamaan jätettyjä jätteitä. Lisäksi aluksilta tulleita jätteitä saattaa olla erittäin vaikea eritellä muista kertyneistä jätteistä. Alusjätettä varten varattuihin astioihin voidaan kerätä jätteitä myös esimerkiksi muilta satama-alueella toimivilta, esimerkiksi satamaoperaattoreilta tai logistiikassa toimivilta. Joissakin satamissa jopa 90 % sataman jätevirroista voi jäädä tilastoimatta.

<sup>5</sup> TYVI (tietovirrat yritysten ja viranomaisten välillä) -järjestelmä tarjoaa yhdenmukaisen tavan ilmoittaa tietoja sähköisesti viranomaisille ja viranomais tehtäviä hoitaville tahoille.



ELY – keskus ei kerää jätehuoltoon liittyviä tietoja vapautuksen saaneilta aluksilta. Nämä tiedot kerää Trafi, joka raportoi poikkeusluvalla operoivista aluksista EU:n komissiolle vuosittain. Satamat eivät ainakaan ELY – keskuksen mukaan ole ilmoittaneet lastijäämien vastaanottamisesta. Jos lastijäämiä kuljetetaan sataman kautta, mutta Trafin poikkeusluvan alaisuudessa, ei satama saa niistä välttämättä tietää.

ELY -keskuksen mukaan he eivät tiedä, millä ehdoilla vapautus myönnetään. Trafin mukaan ehdot ovat mainittu Merenkulun ympäristönsuojelulaissa, mutta sielläkään ei mainita esimerkiksi, miten näiden ehtojen täyttymistä valvotaan.

PSCn mukaan poikkeusluvalla kulkevia ulkomaisia aluksia on ”marginaalinen” määrä. PSC ei tarkista, ovatko aluksen jätehuollon osoittavat kuitit poikkeusluvan ehdoissa mainitulta jätehuoltoyhtiöltä. He kuitenkin tarkastavat jätepäiväkirjan ja kuitit.

## 4 Kokemukset jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmista

### 4.1 Lainsäädännön velvoitteet

Ympäristönsuojelulaissa (YSL 86/2000) ja ympäristönsuojeluasetuksessa (YSA 169/2000) säädetään ympäristöluvista. Pääosin kauppamerenkulun käyttöön tarkoitettu ja yli 1 350 tonnin vetoisille aluksille soveltuva satama tai lastaus- taikka purkulaituri tarvitsee Suomessa ympäristöluvan. Ympäristölupaa edellytetään Euroopan satamista Suomen lisäksi vain Ruotsissa. Ympäristölupaviranomainen on AVI:n lisäksi kunnan ympäristönsuojeluviranomainen (YSL 22§, YSA 1, 5, 7§). Ympäristöluvan valvontaviranomainen on ELY-keskus.

Valvontaviranomaisen on suoritettava luvan saaneen toiminnan tarkastus riittävän usein toiminnan seuraamiseksi. Tarkastus on suoritettava myös, jos satamassa on ollut joku poikkeuksellinen tilanne, joka aiheuttaa välitöntä ja ilmeistä ympäristön pilaantumisen vaaraa tai erityisiä toimia jätehuollossa. Poikkeuksellista tilanteesta toiminnan harjoittaja on velvollinen ilmoittamaan ympäristöviranomaiselle. Ilmoitus on tehtävä myös jos maahan tai pohjaveteen on päässyt ainetta, joka saattaa aiheuttaa pilaantumista. (YSA 29§, YSL 62, 76§).

Ympäristölupa voi olla määräaikainen tai toistaiseksi voimassa oleva. Toistaiseksi voimassa olevassa luvassa määrätään, mihin mennessä lupahakemus on uusittava määräysten tarkistamiseksi ja mitkä selvitykset silloin on esitettävä. (YSL 55§). Tavallisesti lupa velvoittaa satamaa ilmoittamaan vuosittain viranomaisten TYVI – tietokantaan kerätyt ja käsittelyyn viedyt jätteet.

Jätehuoltosuunnitelmasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (MYSL 1672/2009). Sataman pitäjän on tehtävä jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden eli alusjätteiden jätehuollon järjestämiseksi. Suunnitelmaa on myös noudatettava. Mikäli kauppamerenkulun satama ei tarvitse toimintaansa varten ympäristölupaa, sataman tulee tehdä ilmoitus jätehuoltosuunnitelmasta ympäristönsuojelun tietojärjestelmään oman alueensa ELY-keskuksen välityksellä.

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa on selostettava seuraavat seikat:

1. arvio sataman vastaanottolaitteiden tarpeesta satamassa tavallisesti käyvien alusten tarpeiden mukaisesti;
2. kuvaus sataman vastaanottolaitteiden tyypistä ja kapasiteetista;

3. yksityiskohtainen kuvaus aluksesta peräisin olevan jätteen vastaanotto- ja keräysmenettelyistä;
4. kuvaus maksujärjestelmästä;
5. menettelyt, joilla ilmoitetaan sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteellisuudesta;
6. menettelyt, joita noudatetaan sataman käyttäjien, jäteurakoitsijoiden, satamaterminaalien hoitajien ja muiden asianomaisten osapuolten kanssa käytävissä neuvotteluissa;
7. vastaanotettavien aluksella syntyvien jätteiden lajit ja määrät.

Lisäksi sataman jätehuoltosuunnitelmaan on sisällytettävä seuraavat seikat:

1. yhteenveto asiaan liittyvästä lainsäädännöstä ja jätteiden toimittamiseen liittyvistä muodollisuuksista;
2. tiedot suunnitelman täytäntöönpanosta vastaavasta yhdestä tai useammasta henkilöstä;
3. kuvaus satamassa mahdollisesti olevista jätteen esikäsittelylaitteista ja -prosesseista;
4. kuvaus menetelmistä, joilla sataman vastaanottolaitteiden käyttöä seurataan;
5. kuvaus aluksella syntyvien jätteiden vastaanotettujen määrien kirjaamismenetelmästä;
6. kuvaus aluksella syntyvän jätteen käsittely- tai hyödyntämismenetelmistä.

Sataman pitäjän on sopivalla tavalla tiedotettava sataman käyttäjille seuraavista seikoista:

1. selostus aluksella syntyvän jätteen asianmukaisen toimittamisen keskeisestä merkityksestä;
2. kunkin laituri- ja ankkuripaikan sataman vastaanottolaitteiden sijainti kartan tai kaavion avulla;
3. luettelo tavallisesti käsiteltävistä aluksella syntyvistä jätteistä;
4. luettelo yhteyspisteistä, palvelujen toimittajista ja tarjolla olevista palveluista;
5. kuvaus jätteen toimittamismenettelystä;
6. kuvaus maksujärjestelmästä;

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, ELY-keskuksen ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos 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. (MYSL 9.luku 4§)

Huvivenesatama voi tehdä toisen huvivenesataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee. (MYSL 9.luku 3, 4§)

## 4.2 Satamien kokemuksia

Satamien edustajien kokemuksia jätesuunnitelmista tiedusteltiin seuraavilla kysymyksillä.

- Millainen on satamien jätehuoltosuunnitelma?
- Miten satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksytään?
- Miten satamien jätehuoltosuunnitelmat muuttuneet EU - Direktiivin 2000/59 voimaantulon johdosta?
- Oletteko havainneet alusten jätehuoltokäytännöissä muutoksia liittyen tämän direktiivin määräyksiin?
- Vaikuttaako mielestänne tämä direktiivin mukainen maksujärjestelmä jätevirtoihin?

### 4.2.1 Kauppamerenkulun satamat

Jätehuoltosuunnitelmien sisältö vaihtelee johtuen satamien erilaisesta toiminnasta sekä liikenteen laadusta ja määrästä. Yhteistä satamien jätteen vastaanotto- ja käsittelykäytännöissä on, että niistä tiedotetaan satamien omilla internet-sivuilla. Muuten satamien menettelyt vaihtelevat. Menettelyihin vaikuttavat vastaanottolaitteet ja jätteen käsittely.

Satamat ilmoittavat, etteivät yleensä itse käsittele jätteitä, poikkeuksena Neste Oilin Porvoon satama. Helsingin sataman Vuosaaren sataman jätehuoltosuunnitelman mukaan Vuosaaren satamakeskuksessa on kaikilla laituripaikoilla mahdollista pumpata jätevedet suoraan sataman viemäriverkkoon. Alusjätevedet johdetaan repijäpumpun kautta ilmastukseen ja neutraloidaan tarvittaessa. Tämän jälkeen jätevedet johdetaan viemäriverkostoon.

Kaikki satamat eivät välttämättä tiedä, miten satamasta kerättyä jätettä käsitellään. Sataman ja jätehuoltoyrityksen välinen sopimus ei velvoita jätehuoltoyritystä ilmoittamaan satamalle, jos jätteen kuljetus- tai käsittelytapa muuttuu. Täten satama ei aina tiedä, toimitetaanko sataman kiinteä jäte kaatopaikalle tai esimerkiksi jätteenpolttolaitokselle. Haastatelluista satamista yksi ilmoitti, että heidän satamassaan kiinteän jätteen käsittely on muuttunut. Vuonna 2012-2013 aloitettiin sataman kiinteän jätteen kuljettaminen Lahteen valmistuneeseen uuteen jätteenpolttolaitokseen. Satama kuitenkin ilmoitti, että he eivät ole tarkistaneet jätehuoltosuunnitelmaansa tämän johdosta.

Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos satama ei tiedä, miten jätehuolto toimii, ei satama voi tietää jätehuoltosuunnitelman tarkistustarpeesta. Satamassa jätehuolto toimii samalla tavalla kuin ennenkin.

### 4.2.2 Huvivenesatamat

Venesatamien jätehuoltosuunnitelmia vaaditaan ELY -keskuksissa vaihtelevasti ja suunnitelmien laadinnan vaatimusrajana käytetään eri kokokriteerejä. Esimerkiksi Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella edellytetään yli 50 veneen satamilta jätehuoltosuunnitelmia. Toisten ELY-keskusten alueella vaatimusraja on 20 venepaikkaa. Suomessa on myös suuria venesatamia, joilla ei ole jätehuoltosuunnitelmaa lainkaan.

eikä viranomainen ole sellaista pyytänyt. Tilanteeseen on saattanut vaikuttaa esimerkiksi se, että vierasvenesatamayrittäjän vuokranantaja on kunta tai kaupunki eikä viranomaiset siksi ole katsoneet jätehuoltosuunnitelmaa tarpeelliseksi.

Suunnitelmalle ei ole varsinaista hyväksymisprosessia eikä vuoropuhelua viranomaisten kanssa. Käytännössä suunnitelma laaditaan täyttämällä ELY-keskuksen valmis lomake. Lomakkeella kerätään melko yksityiskohtaisesti tiedot jätteistä. Varsinais-Suomessa ELY-keskus vastaanottaa täytetyt lomakkeet ja pyytää tarvittaessa lisätietoa.

EU - direktiivin voimaantulon johdosta on jätehuoltosuunnitelmia alettu vaatia aiempaa enemmän. Jätteiden lajittelu venesatamissa on myös parantunut. Lakien muuttamisen myötä kunnalliset jätehuoltoyhtiöt ovat parantaneet käytäntöjään. Toisaalta kunnalliset jätehuoltomääräykset vaihtelevat, eivätkä ne kaikki tue direktiivin mukaista toimintaa.

Huviveneiden jätteiden lajittelu on lisääntynyt ihmisten tottumusten muuttuessa. Ongelmallista on ollut, että veneteollisuus ei ole riittävän ajoissa kiinnittänyt huomiota jätteiden lajitteluun ja veneessä säilyttämiseen. Etenkin biojätteen lajittelun kehittämiseen on tarvetta hajuhaittojen vuoksi. Jätteiden lajittelumahdollisuus on tällä hetkellä vasta todella suurissa veneissä. Veneiden lajittelumahdollisuuksien ja ihmisten tottumusten kehittyessä vaatimukset jätteiden vastaanotolle ovat lisääntymässä.

## **4.3 Alusten kokemuksia**

### **4.3.1 Kansainvälisen liikenteen alukset**

Aluksissa koetaan, että jätteiden lajittelu satamissa on toteutettu huomattavasti paremmin ja tehokkaammin Euroopassa kuin Suomessa. Aluksen henkilökunnan turhautumista on aiheuttanut se, että laiva on huolellisesti lajitellut kaikki jätteet sääntöjen mukaan ja havainnut satamassa, että jätteet päätyvät samaan säiliöön noutavassa autossa tai satamarakenteessa olevaan isompaan astiaan.

Toisaalta kyselyn vastausten mukaan ulkomaisissa satamissa jätehuoltoa kokonaisuudessaan ei ole toteutettu tehokkaammin tai paremmin kuin Suomessa. Jos alus joutuu poikkeamaan reitiltä sellaiseen satamaan, jossa sillä ei ole alusjätevapautusta, jätteiden jättämisestä saattaa koitua ongelma, koska kyseessä oleva satama voi kieltäytyä jätteiden vastaanottamisesta. Tämä johtaa siihen, että kyseisen sopimusyhtiön auto joudutaan tilaamaan erikseen kyseiseen satamaan ja kustannukset voivat nousta hyvinkin korkeiksi, esimerkiksi välimatkojen vuoksi.

## **4.4 Varustamoiden kokemuksia**

Varustamoilta kysyttiin kokemuksia jätehuoltopalveluiden järjestämisestä, johon varustamot olivat vastanneet jätehuoltosuunnitelman näkökulmasta.

Yhtä varustamoita lukuun ottamatta kaikki ne, joilla on jätehuoltosopimus yksityisen palveluntuottajan kanssa, tarkistavat kyseisen yrityksen luotettavuuden sekä tarkistavat niiden toimintaa auditoinnein sopimuksen voimassaoloaikana. Poikkeuksetta varustamoista oli käyty myös sopimusyritysten jätteenkäsittelylaitoksilla. Jätehuoltoyrityksen valintaan oli myös vaikuttanut sataman suositukset sekä referenssit muista varustamoista sekä laivoilta. Sen lisäksi yksi varustamoista vaatii jätehuolto-yritystä sitoutumaan omaan ympäristöpolitiikkaansa sekä yhdessä kehittämään jatkuvasti jäte-

huoltoa aluksillaan. Sen lisäksi jätehuoltoyritykseltä vaadittiin ISO 14001 laatusertifikaatti.

Varustamot luottavat sataman järjestelmien toimivuuteen ja vaatimusten mukaisuuteen.

#### 4.5 Jätehuoltoyritysten kokemuksia

Jätehuoltoyhtiöiltä tiedusteltiin perehtyneisyyttä sataman jätehuoltosuunnitelmaan sekä suunnitelman vaikutusta yhtiön toimintaan erityisesti satamissa.

Sataman jätehuoltosuunnitelman noudattaminen tulee jätehuoltoyrityksille velvoitteena asiakkaan kanssa tehdyn sopimuksen kautta.

Satamien toimintatavat vaihtelevat. Jokaisella satamalla on oma jätehuoltosuunnitelmansa, jotka vaikuttavat jätehuollon toteutukseen eri puolilla Suomea hieman eri tavoin. Jossain satamissa pilssivesi ja liete kerätään suoraan aluksista autoihin. Toisissa satamissa ne kerätään säiliöihin. Jossain satamissa on kiinteiden jätteiden lajittelu hyvinkin tarkkaa. Toisissa satamissa on vain yksi jätekontti, johon kaikki jätteet laitetaan.

Oletuksena on, että asiakkaat (alukset, varustamot ja satamat) ovat perehtyneet sataman jätehuoltosuunnitelmaan, noudattavat sitä ja ostavat jätehuoltoyhtiöltä tarvittavat palvelut. Jätehuoltoyhtiöt eivät itse koe, että heidän olisi oma-aloitteisesti perehdyttävä sataman jätehuoltosuunnitelmaan.

#### 4.6 Viranomaisten kokemuksia

Suurimmassa osassa satamia jätehuoltosuunnitelmassa on esitetty jätteiden erottelu toisistaan, jätepisteiden sijainnit ja niiden toiminta. ELY -keskuksella on myös tieto sataman liikenteen määrästä ja kuljetetusta rahdista sekä jätehuollon yleisestä järjestämisestä alueella. Nämä luovat edellytykset jätehuollon vaatimusten arviointiin satamassa. Koska ELY-keskus ei ole kuullut valituksia riittämättömistä vastaanottolaitteista satamissa, ELY-keskus olettaa, että jätehuoltosuunnitelmat satamissa ovat riittävästi mitoitettuja. On kuitenkin mahdollista, että viesti riittämättömistä vastaanottolaitteistoista ei satamista ole välittänyt ELY -keskukselle kuten ei myöskään IMOn GISIS-järjestelmään tulevat huomautukset..

Arviointia edellyttävät myös satamatoiminnassa tapahtuvat muutokset, jolloin jätehuoltosuunnitelmaa tulisi tarkistaa. Ilmeisesti tiedonvaihdossa on kehittämistä, sillä muutaman sataman kokemusten mukaan jätteen käsittelyssä tapahtuneet muutokset eivät ole johtaneet jätehuoltosuunnitelmien päivittämiseen.

ELY -keskus totesi, että satamien jätehuoltosuunnitelmissa eikä myöskään vuosiraporteissa ainakaan vielä mainita lastijäämiä. Jos alukset jättävät näitä maihin poikkeusluvan alaisuudessa, satamat eivät niistä välttämättä saa tietoa. Jos direktiivin 2000/59 vaatimus lastijätteistä implementoidaan Suomen lainsäädäntöön, olisi erittäin hyödyllistä satamille tietää, minkälaista lastijätettä ja lastiruumanpesuvettä nykyisin satamiin tuodaan ja minkälaisia määriä. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan satamien tulisi olla jo pian valmistautuneita tätä varten.

## 5 Kokemukset ilmoittamisesta

### 5.1 Lainsäädännön velvoitteet

Aluksen päällikön on täytettävä ilmoittautumislomake ja ilmoitettava tiedot viranomaiselle tai laitokselle vähintään 24 tuntia ennen saapumista, tai heti kun käyntisatama tiedetään, jos tieto ei ole saatavissa 24 tuntia ennen saapumista, tai viimeistään lähdeettäessä edellisestä satamasta, jos matka kestää alle 24 tuntia. Ilmoitetut tiedot on pidettävä aluksella vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti ja esitettävä pyynnöstä jäsenvaltion viranomaisille (MYSL 10. luku, 3§).

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia, siten kuin direktiivissä säädetään. Sataman on huolehdittava siitä, että alusjätteistä tehdyt ilmoitukset ovat valvontaa varten Trafii käytettävissä. Ilmoitukset voidaan välittää alukselta satamalle ja satamalta Trafiiin sähköistä käyttöyhteyttä käyttäen. Edellä esitetyt ilmoitusvelvoitteet eivät koske huvivenesatamia.

Trafi voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakosta sekä alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamisesta poikkeuksen 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.

### 5.2 Satamien kokemuksia

Ennakoilmoituksesta kysyttiin satamilta seuraavia kysymyksiä:

- Miten alukset ilmoittavat satamaanne jätteistä?
- Minkälaisen ilmoituksen ne antavat?
- Noudattavatko alukset määräystä ilmoittaa ennakkoon?
- Ovatko alukset mielestänne tyytyväisiä tähän käytäntöön?
- Arvioivatko alukset jätemääränsä oikein?
- Onko satamallanne kapasiteettia ottaa vastaan jätteitä, vaikka ennakoilmoitusta ei olisi annettu?

#### 5.2.1 Kauppamerenkulun satamat

Satamien mielestä alukset noudattavat jätteiden ennakoilmoitusvelvollisuutta erittäin hyvin. Ennakoilmoitus voidaan antaa usealla erilaisella tavalla, mikä saattaa aiheuttaa aluksille sekaannusta. Satamilla on omia lomakkeita, jotka he antavat aluksille täytettäväksi. Toiset satamat jättävät ilmoituksen formaatin kertomatta ja lähettäjän päätettäväksi (esim. Kokkolan satama). Ennakoilmoituslomake voi olla esimerkiksi sataman www- sivulla. Se voidaan antaa esimerkiksi sähköisesti sähköpostilla tai faksilla. Myös ohjeet on kirjattu internet-sivuille erilalla ja niiden löytäminen on osin erittäin hankalaa.

Satamien ennakoilmoituksessa vaatima tieto on myös vaihtelevaa. Satama saattaa vaatia tiedon vain jätteen määrästä koskien MARPOL I, II ja V jätettä. Muutamat sa-

tamat haluavat tiedon tämän lisäksi myös laivaan jäävästä jätteestä (esim. Loviisan ja HaminaKotkan satama). Lisäksi jotkut satamat pyytävät ilmoittamaan laiva-agentin kautta, jos aluksella on tarve jättää enemmän jätettä, kuin mitä laiturilla oleviin jäteastioihin mahtuu (esim. Loviisa). Tämän ennakoilmoituksen perusteella satama huolehtii, että alusta varten on satamassa tarjolla vaadittava vastaanottolaitteisto. Esimerkiksi Kokkolan satama antaa jätehuolto-ohjeissaan opastuksen myös kansainvälisen ruokajätteen hoitamiseksi.

EMSA:n raportissa todetaan, että ennakoilmoittautuminen satamaan jätettävistä jätemääristä, joka aluksen on tehtävä ennen satamaan saapumista (Direktiivin artikkeli 6), tehdään hyvin usein sähköisesti. Ennakoilmoittautumiseen liittyvät menettelyt näyttävät olevan kansainvälisesti kirjavia eli ennakoilmoittautuminen opastetaan ja tehdään eri tavoilla eri satamissa. Myös tietosisältö vaihtelee.

Kaikki satamat, joita EMSA:n selvityksessä haastateltiin, ovat toteuttaneet ilmoitusjärjestelmän ja täyttävät direktiivin vaatimukset. Tämä ilmoitus mahdollistaa jätemäärien jättämisen seurannan ja varmistaa sataman ja aluksen välisen kommunikoinnin asiasta. Useimmat satamat käyttävät viimeisintä versiota EU:n virallisesta ilmoituskäytännöstä, joka otettiin käyttöön 2009. Käytännöseen on tehty kuitenkin joitakin muutoksia kansallisesti. Useat satamat käyttävät IMO:n virallista käytännönkäyttöä ja loput satamista käyttävät erilaisia yhdistelmiä virallisista käytännöistä, joihin on tehty kansallisia muutoksia. Kaikki käytännöt kuitenkin näyttävät täyttävän kyseisen sataman tarpeet asiassa.

### 5.3 Alusten kokemuksia

Ulkomaanliikenteessä olevilta kauppamerenkulun aluksilta kysyttiin ennakoilmoituksesta seuraavia kysymyksiä.

- Noudatko jätehuollon ennakoilmoituksen aikarajoja? Jos et, onko siihen erityinen syy?
- Onko mahdollista käyttää sähköistä ilmoitusta?
- Oletko tyytyväinen ilmoitustapaasi tällä hetkellä? Jos et, miten sitä voisi muuttaa?
- Ilmoitatko jätteen jättämisestä suoraan satamalle, jätehuoltoyritykselle vai agentin kautta?

#### 5.3.1 Kansainvälisen liikenteen alukset

Alukset ilmoittavat tulostaan ennakkoon aikarajojen puitteissa. Sitä estävät esimerkiksi satamien tiheys ja joissakin ulkomaisissa satamissa vaadittu pidempi ennakoilmoitusaika.

Pääsääntöisesti alukset antavat ennakoilmoituksen agentin kautta muiden satamaan toimitettavien laivapapereiden ohessa. Ne alukset, joilla on jätehuoltoerivapaus, ilmoittavat suoraan sopimusyritykselle sen kanssa sovitulla tavalla, esimerkiksi sähköpostilla tai puhelimitse. Jotkut säännöllisessä linjaliikenteessä olevat alukset, joilla on jätehuoltoerivapaus kaikissa satamissa, eivät tee lainkaan ennakoilmoitusta alusjätteilistä.

Alukset kokevat ongelmallisena, että ennakoilmoituskäytännöiden sisältö ja rakenne vaihtelevat suuresti eri Euroopan maissa ja jopa samassa maassa eri satamissa saattaa ennakoilmoituslomake olla täysin erilainen. Tämä lomakkeiden kirjava rakenne ke-

räsi vastauksissa eniten kommentteja. Pällimmäisenä ajatuksena vastauksissa oli se, että luotaisiin yksi yhteinen, kaikissa maissa ja satamissa kelpaava lomake, joka vielä rakenteeltaan olisi sellainen, että se noudattelisi aluksen jäte- ja öljypäiväkirjan rakenteita.

### 5.3.2 Muut alukset

Merialueilla toimivat alukset pääsääntöisesti ilmoittavat kuten pitääkin. Järvialueilla toimivat alukset eivät ilmoita tai jos ilmoittavat, niin suoraan satamalle.

Ennakoilmoituksen täytettävyyttä sai eniten kommentteja. Kaavakkeelta toivottiin yhdenmukaisuutta kautta linjan, samoin yhteneväisyyttä öljy- ja jätepäiväkirjan muodon kanssa.

## 5.4 Varustamoiden kokemuksia

Varustamoissa varsinainen ilmoittamismenettely ei vaikuta tai näy päivittäisissä toiminnoissa. Mitään eroa ei ole sillä, onko aluksella tai aluksilla on jätehuoltovapautus tai ei. Yhden varustamon mielestä ilmoittamisessa pitäisi riittää se, että pystyy todistamaan voimassa olevan jätehuoltosopimuksen maissa toimivan yhteistyökumppaninsa kanssa.

Niillä varustamoilla, joilla on omat jätehuoltopisteet, ilmoittaminen menee alukselta suoraan huoltoyritykseen. Yritys hoitaa kokonaispaketin oman suunnitelmansa mukaisesti. Eräs varustamo täsmensi jätehuoltoyrityksen toimintatapoja. Ne kattavat jätehuollon kokonaispaketin aluksilla ja varustamoiden omilla terminaaleilla aina pehdytyksestä käytännön toimiin lajitteluineen ja kierrätyksineen. Näin menetellen pystytään minimoimaan kaatopaikkajätteen määrä ja siten siirtämään säästynyt summa muihin toimintoihin.

## 5.5 Jätehuoltoyritysten kokemuksia

- Jätehuoltoyrityksiltä kysyttiin, ilmoittavatko alukset suoraan jätehuoltoyrityksille palvelutarpeensa ennen satamaan saapumistaan ja miten ne ilmoittavat?
- Lisäksi tiedusteltiin, kuinka tarkasti alukset arvioivat toimitettavat jätemäärät verrattuna todellisiin jätemääriin.

Vastauksista kävi ilmi, että alukset ilmoittavat jätehuoltoyrityksille tarpeistaan joko suoraan tai välittäjän (varustamo, agentti tai huolintayhtiö) kautta. Jätehuoltoyritykset toimivat pääasiassa ennalta sovitun aikataulun mukaan. Alukset ilmoittavat yhtä vuorokautta ennen satamaan saapumistaan joko puhelimitse, sähköpostitse tai sähköisellä tilauskaavakkeella tarpeistaan.

Ilmoitusaika on riittävä, sillä saman vuorokaudenkin aikana saadut palvelupyynnöt pystytään tavallisesti hoitamaan. Jotkut jätehuoltoyritykset seuraavat tietokoneohjelmalla alusten reaaliaikaista sijaintia. Näin he voivat myös itse arvioida asiakasaluksen saapumista satamaan.

Jättemäärien arvioinnissa alukset onnistuvat toisten vastaajien mielestä hyvin ja toisten mielestä määrät saattavat poiketa paljonkin ennalta arvioidusta. Toiset kokivat, et-



tä öljyisten jätteiden arviointi on hyvin kohdallaan, sillä laivat näkevät tankkien mitta-reista jätemäärät. Ajallisena haasteena koettiin risteilijäalukset, jotka saattavat olla erittäin lyhyen ajan satamassa ja öljyisen jätteen poistamiseen aluksesta on aikaa vain tunti. Tällöin tyhjennystä jatketaan seuraavalla kerralla aluksen tullessa satamaan. Lastiruumien pesuissa usein jätehuoltoyrityksen työnjohto arvioi tarvittavat tankkien pesuvesien määrät.

Viranomaisista Trafin PSC tarkastaa aluksen jätehuollon lainmukaisuuden. PSC ei ole todennut ongelmaa ennakkoilmoituksen jättämisestä. PSC:n kannalta ei ole relevanttia, millaisella formaatilla ennakkoilmoitus annetaan. Käyttäjälle vaihteleva dokumentaation vaatimus sen sijaa voi olla haastavaa.

## 6 Kokemukset valvonnasta, viranomaisten vastuista ja yhteistyöstä

### 6.1 Lainsäädännön velvoitteet

Alusten jätteiden vastaanottamista, jätteiden käsittelyä, jätteisiin liittyvää valvontaa ja seurantaä säädellään muun muassa merenkulun ympäristönsuojelulain, ympäristönsuojelulain sekä jätelain määräyksin.

Alusjätteiden jättöön satamiin liittyviä asioita valvovat Merenkulun ympäristönsuojelulain (12 luku 1§) mukaan ovat: Liikenteen turvallisuusvirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tämän lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo Merenkulun ympäristönsuojelulain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat:

1. alusta ja sen rakennetta sekä lastia;
2. aluksen polttoainetta ja sen laatua;
3. aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä;
4. aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä;
5. aluksen varusteita;
6. aluksen käyttöä;
7. aluksen todistusasiakirjoja ja muita asiakirjoja;
8. aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;
9. velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluu säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta kaikilla vesialueilla.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo (12 luku 4§) toimialueellaan annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat sataman jätehuoltosuunnittelua, aluksesta peräisin olevien jätteiden vastaanottolaitteita satamassa sekä sataman jätehuoltoa koskevia maksuja. Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa. Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen valvoo erityisesti huvivenesatamien jätehuoltoa ja huviveneistä peräisin olevien jätteiden vastaanottoa (12 luku 5§).

Jätelain 2011/646 29§ mukaan *jätteen saa luovuttaa vain sille, jolla on jätehuoltorekisteriin hyväksymisen tai merkitsemisen perusteella oikeus ottaa vastaan kyseistä jätettä; tai ympäristönsuojelulain mukaisen ympäristöluvan tai saman lain mukaisen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään rekisteröinnin perusteella oikeus ottaa vastaan kyseistä jätettä.*

*Jätteen saa luovuttaa myös vastaanottajalle, jolta ei edellytetä tarkoitettua hyväksymistä, merkitsemistä, ympäristölupaa tai rekisteröintiä, jos tällä on riittävä asiantuntemus sekä taloudelliset ja tekniset valmiudet jätehuollon järjestämiseen.*

Pääsääntöisesti kaikilla jätteiden parissa työskentelevillä yrityksillä tulisi olla ympäristölupa muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta, jotka esimerkiksi liittyvät toiminnan laajuuteen.

Selvityksen tehtävänantoon liittyvät vastuut käytännön toimeenpanossa jakautuvat eri viranomaisille seuraavasti:

1. Ympäristöministeriön hallinnonalalle kuuluvat:
  - a. Jätehuoltosuunnitelmien hyväksyminen,
  - b. Jätteiden vastaanottolaitteiden riittävyyden arviointi
  - c. Satamien no special fee-järjestelmään perustuvan jätemaksun seuranta
2. LVM:n hallinnonalalle kuuluvat:
  - a. Alusjätevapautusten myöntäminen
  - b. Jätteiden satamaan jättämisen valvonta
  - c. Alusten ennakoilmoittamisen valvonta.

Seuraavassa viranomaisten toimintaa ja yhteistyötä tarkastellaan eri toimijoiden kokemusten valossa, ei niinkään säädösten noudattamisen näkökulmasta.

## **6.2 Satamien kokemuksia**

### **6.2.1 Kauppamerenkulun satamat**

Turun sataman satamavalvoja ei ollut kovinkaan tietoinen Trafín työstä satamassa. Satama pohti, josko Trafín ja ELY -keskuksen parempi yhteistyö voisi auttaa sovittamaan yhteen valvontavelvollisuuksia. Myös Helsingin ja Loviisan satamat kommentoivat vähäistä yhteistyötä. Porvoon satama, Neste Oil ja HaminaKotkan satama totesivat viranomaisten yhteistyön olevan hyvää tai ongelmatonta. Vaikka satamat saattoivat valittaa puutteita, ne eivät kuitenkaan maininneet erityisiä parantamisehdotuksia.

Neste Oil Porvoon satama kommentoi MARPOL -jäteluokkien sopimattomuutta satamien jäteluokitteluun. Sataman kokemuksen mukaan alusten oli hankala tuoda jätteet maihin, kun aluksen MARPOL V -jäte tuli vielä eritellä maissa pahveihin, muoveihin, lasiin ja metalliin sekä poltettavaan ja polttamiskelvottomaan jätteeseen. Tämän sataman mielestä olisi hyödyllistä tukea laivojen ja satamien jätteiden erottelamista samoin tavoin. Tämä helpottaisi jätehuoltoa satamissa ja vähentäisi ns. väärälaista jätteiden lajittelua.

Euroopassa ainakin kiinteän jätteen yhä lisääntyvä kierrätys ja jätteenpoltto vaativat erilaista jätteiden lajittelua kuin MARPOL V.

## 6.2.2 Huvivenesatamat

Viranomaisten toiminnasta kysyttiin venesatamilta seuraavilla kysymyksillä.

- Ohjeistaako kunnan ympäristöviranomaisen teitä satamien ympäristö- ja jätehuoltoasioihin liittyen?
- Minkälaiset raportointivelvoitteet teillä on viranomaisille?
- Minkälaiset säännökset ja minkälainen valvonta olisi tarkoituksenmukainen muille kuin kaupallisille satamille kuten retkivenesatamille?

Viranomaisten ohjeistus koettiin venesatamissa vähäiseksi. Kunnan toimesta ei ole mitään säännöllistä neuvontaa tai ohjeistusta. Toisaalta satamayrittäjät eivät välttämättä edes koe tarvetta minkäänlaiseen ohjeistukseen. Jätehuolto ja sen toimivuus on osa veneasiakkaiden asiakaspalvelua. Rannikko- ja saaristoalueilla viranomaiset ovat hieman paremmin venesatamien toiminnassa mukana kuin sisävesien viranomaiset. Raportointivelvoitteista mainittiin ELY-keskukselle toimitettava jätehuoltosuunnitelma noin 3-5 vuoden välein.

Käytännössä ei-kaupallisessa retkisatamassa voi olla parempi jätteen lajittelumahdollisuus, kun veneen omassa sadan venepaikan kotisatamassa. Joskus jätepestettä ei ole lainkaan. Esimerkiksi Metsähallituksen retkisatamissa saattaa olla laiturit, nuotiopaikka, laavu ja käymälä, mutta ei minkäänlaista jäteastiaa. Luonnonsatamissakaan (varustelu minimissään pultit kalliissa veneen kiinnitykseen) ei tavallisesti ole jäteastiota. Ehdotettiin, että kunta tai ELY-keskus (kumman vastuulla jätehuoltosuunnitelmiin hyväksyminen sitten onkin) kiertäisi käytännössä satamia ja ohjeistaisi jätehuollon käytännön toteutuksessa. Resurssien puutteessa työn voisi tietysti organisoida osittain esimerkiksi Pidä Saaristo Siistinä ry:n ja pursi- sekä veneseurojen kanssa. Haasteena retkisatamissa toki on, että jätteistä syntyvä kustannus ei kohdistu suoraan veneilijöille.

## 6.3 Alusten kokemuksia

### 6.3.1 Kansainvälisen liikenteen alukset

Ulkomailla alusjätehuoltoon liittyviä asioita seuraa tai käsittelee esimerkiksi Port State Control (PSC), poliisi (esim. Wasserpolizei), ympäristöviranomaiset ja tietyissä tapauksissa maakohtaisesti myös kunta. Suomen satamissa ainoa viranomainen, joka satakäytien yhteydessä käy läpi aluksen jätehuollon käytännöt, -suunnitelman, öljy- ja jätepäiväkirjan, on Trafan PSC- tarkastaja. Nämä käydään läpi aluksen vuosikatsastuksen yhteydessä.

Alukset eivät havaitse eri viranomaisten välillä yhteistyötä tai se ei välity suoraan aluksille. Sama voidaan todeta vastausten kohdalla valvontaan liittyvissä kysymyksissä. Toisaalta aluksille ei suoranaisesti välity myöskään eri hallinnonalojen tai viranomaisten resurssit alusjätehuollossa. Samaan tulokseen tultiin myös lastijäte kysymysten vastauksista.

### 6.3.2 Muut alukset

Vastausten perusteella sisävesialusten tarkastuksen ja valvonnan hoitaa kaupunkien tai kuntien viranomaiset tilanteesta riippuen sekä Trafi vuosikatsastusten yhteydessä.

Kalasatamissa valvonnan suorittaa kunnallinen ympäristökeskus tai ympäristövalvoja. Jätehuoltosuunnitelman hyväksynnässä on etenkin kalasatamissa mukana myös Evira, jonka laitoslupa elintarvikkeiden käsittelyyn sisältää myös jätehuollon.

#### 6.4 Varustamoiden kokemuksia

Viranomaisten toiminnasta ja varustamoiden jätetilastoinnista esitettiin seuraavat kysymykset.

- Miten Trafi mielestänne seuraa alusjätevapautusten ehtojen täyttymistä?
- Miten Trafi mielestänne on järjestänyt alusjätevapautetun aluksen seurannan?

Varustamoiden näkökulmasta viranomaistaho ei juuri näy. Valvontaan ei kiinnitetä erityistä huomiota eikä tarkastuksia joidenkin varustamoiden osalta ole toimitettu säännöllisesti. Toinen ryhmä vastanneista varustamoista kokee valvonnan riittäväksi, koska se tapahtuu vuosittaisen aluskatsastuksen yhteydessä.

#### 6.5 Jätehuoltoyritysten kokemuksia

Jätehuoltoyrityiltä kysyttiin eri hallinnonalojen vastuista, resursseista, yhteistyöstä sekä jätehuollon käytännöistä ja raportoinnista seuraavilla kysymyksillä.

- Mitä mieltä olette eri hallinnonalojen (esim. kunnat, ELY-keskukset) vastuista ja resursseista alusjätekysymyksissä? j
- Millainen on viranomaisten välinen yhteistyö direktiivin toteuttamisen valvon-  
nassa?
- Mitä mieltä olette Trafin yhteis-työstä muiden viranomaisten kanssa koskien  
alusten vapautusta (mm. ELYt)?
- Jokainen alus voidaan tarkistaa sen varmistamiseksi, että jätteiden toimitussään-  
nöksiä noudatetaan ja riittävä määrä tarkastuksia on tehtävä. Onko teidän yri-  
tyksenne toimia tarkastettu satamassa? Miten tarkastus tapahtuu? Tilastoidaan-  
ko tarkastukset?
- Pidetäänkö yrityksessänne kirjanpitoa, josta selviää jokaisen kuljetuksen jätelaji  
ja määrä?
- Käsitteleekö yrityksenne jätteitä, jotka tarvitsevat siirtoasiakirjan? Entä miten  
muuten raportoitte viranomaisille?
- Millaiset ovat jätehuoltoyritysten tilastointi- ja raportointivelvollisuudet?
- Mitä muita lupia jätehuoltoyritys tarvitsee toimiakseen satamassa kuin mahdol-  
lisen em. ympäristöluvan?
- Mikä on kuntien jätehuoltoyritysten rooli satamien jätehuollossa?
- Voiko kuntien jätehuoltoyrityksille antaa satamien jätehuollon hoitamisen (varsin-  
kin kalastus- ja huvivenesatamissa)?

Jätehuoltoyritysten edustajat olivat hyvin varovaisia vastauksissaan, eivätkä osanneet tai halunneet vastata viranomaisia koskeviin kysymyksiin. Haastateltavaksi etsittiin ja saatiin alusten ja satamien jätehuollon käytännöistä tietäviä ihmisiä. Yhdessä vastauk-

sessä todettiin, että viranomaiset vaativat aluksilta aika tarkkaa jätekirjanpitoa. Jätehuoltoyrityksiä koskee oma lainsäädäntö, jota ne noudattavat.

Haastateltavien yritysten toimia tai autoja ei ollut tarkastettu satamassa, ainakaan niin että tieto olisi tullut ylemmälle taholle. Arveltiin, että tieto olisi kulkeutunut etenkin, jos tarkastuksissa olisi ilmennyt jotakin huomautettavaa. Suurimmilla yrityksillä toimintajärjestelmät, joihin tarkastukset tulisi kirjata. Pienimmissä yrityksissä tiedon koetaan kulkevan johdolle ilman erityisiä järjestelmiä. Yhden haastatellun yrityksen toiminta oli tarkastettu satamassa asiakkaan suorittaman auditoinnin yhteydessä.

Kaikki yritykset pitivät asianmukaista jätekirjanpitoa ja käsittelevät siirtoasiakirjoja tarvitsevia jätteitä. Yritykset raportoivat vuosittaisella TYVI raportilla alueelliselle ympäristöviranomaiselle. Viranomaisraportointi perustuu lupamääräyksiin ja lakeihin. Tämän lisäksi jätehuoltoyritykset raportoivat asiakkailleen jätelajit ja -määrät sekä muut pyydyt tiedot. Haastatelluista jätehuoltoyrityksistä kolmella oli oma jätteenkäsittelylaitos, jossa kunnan viranomaiset tekivät omia säännöllisiä tarkastuksiaan. Yritykset huomauttivat myös, että heidän tulee varmistaa myös niiden yritysten ympäristölupa, jotka kuljettavat jätettä edelleen. Haastatelluissa yrityksissä oli myös Tukesin valvonnan alaisuudessa olevia.

Ympäristöluvan lisäksi viranomaisluvista tuli esille jätehuoltorekisteri. Asiakkaat voivat vaatia ympäristö- ja laatusertifikaatteja. Käytännön toimintaan tarvitaan alueelle kulku- ja/tai ajoluvat. Turvallisuuskoulutus on pakollinen kemikaalisatamissa kaikille alueella työskenteleville. Muuten toimintaan tarvitaan samat luvat kuin muutenkin jätehuoltotoimintaan Suomessa.

Kunnallisten jätehuoltoyritysten toimintaa koskevia kysymyksiä eivät kahden yhtiön edustajat halunneet lainkaan kommentoida. Kävi myös ilmi, että yritys saattaa kokea kunnalliset jäteyhtiöt kilpailijoikseen ja ovat tästä syystä hyvin niukkasanaisia. Toisaalta todettiin, että jätevedet lasketaan satamassa yleensä kunnalliseen viemäriverkkoon. Kuntien resursseita riippuu, miten hyvin jätehuolto on hoidettu. Kuntien rooli on toimia pienvenesatamissa. Toiset kaupungit ovat antaneet satamien tai laiturialueiden hallinnan vene- / pursiseuroille ja tämän katsottiin yleisesti parantaneen toiminnan laatua. Toisaalta seurat ovat tarkkoja siitä, että jäteastioita saa käyttää vain heidän omat jäsenensä.

Ympäristönsuojeluasetus (169/2000) määrittelee luvanvaraiset toiminnot Suomessa. Selvitystä tehdessä ja haastateltavia yrityksiä etsiessä kävi ilmi, että lastiruumien pesuja suorittavat yritykset eivät aina luokittele itseään jätehuoltoyritykseksi, vaikka yrityksen toimialaan voivat kuulua kaikki satamaoperoinnissa tarvittavat palvelut mukaan lukien lastinkäsittely, varastointi ja varustamopalvelut.

## 6.6 Viranomaisten kokemuksia

Viranomaisten välinen yhteistyö voisi olla tiiviimpää lainsäädännön saumattoman toteutumisen mahdollistamiseksi. Esimerkiksi Trafin sisällä valvontaviranomainen ei tiennyt, millä ehdoilla esimerkiksi poikkeuslupa voitiin myöntää, vaikka poikkeuslupa myönnetään juuri Trafissa. ELY -keskus ei tiennyt myöskään poikkeusluvasta myöntämisen ehtoja. ELY -keskus myös kysyi poikkeusluvasta ja sen runsaudesta: joissakin satamissa yli 80 % liikenteestä tapahtuu poikkeusluvalla. Poikkeuslupa jätteistä on joissakin satamissa enemmänkin sääntö kuin poikkeus.

## 7 Yhteenveto ja johtopäätökset

### 7.1 Yleistä

Tämän selvityksen tavoitteena oli selvittää satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin 2000/59/EY tulevaa muutostähtelyä silmällä pitäen Suomen alusjätteen käsittelyn nykytilaa, pulmia ja kehittämistarpeita, jotta parhaalla tavalla voitaisiin direktiivin käsittelyssä tuoda Suomen ja myös EU:n alusjätehuollon nykytilan parantamista tukevia kantoja ja näkemyksiä tuohon EU-säädöksen valmisteluun.

Selvityksessä keskityttiin tarkastelemaan kansallisen lainsäädännön käytännön toteuttamista, nykyisen järjestelmän toimivuutta ja kokemuksia eri toimijoiden näkökulmasta. Tarkoituksena on tunnistaa, mitkä käytännöt ovat toimivia ja mitkä edellyttävät kehittämistä.

Alusten jätehuoltokäytännöt riippuvat aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän (ISM) mukaisen jätehuoltosuunnitelman sisällöstä ja siinä olevista ohjeista jätehuoltoon liittyen. Jätehuoltokäytäntöihin ei merkittävästi vaikuta se, onko aluksella alusjätevapautus vai ei.

Alusten jätehuoltoasiat näyttäisivät olevan melko hyvässä kunnossa ja toimivat direktiivin puitteissa kohtuullisesti, mutta tilanne satamissa on huonompi. Silti satamienkin jätehuolto koettiin käytännössä pääosin hyvin toimivaksi. Myös aluksille myönnetty vapautus olla käyttämättä sataman jätehuoltopalveluja koettiin toimivaksi käytännöksi ja lisäävän alan kilpailua.

Muualla Euroopassa alusjäteasioita valvotaan selkeästi enemmän kuin Suomessa. Suomen viranomaisten roolit ja vastuualueet koettiin epäselviksi. Suomessa Trafi katsotaan ainoaksi viranomaiseksi, johon ollaan yhteydessä hakumenettelyn tai valvonnan puitteissa. Myös satamien ja alusten jätehuoltoon osallistuvat viranomaiset olivat puutteellisesti informoituja toistensa rooleista. Esimerkiksi ELY -keskus ei ollut tietoinen Trafín myöntämän poikkeusluvan sisällöstä eikä tiennyt, mitä ehtoja lupaan sisältyy eikä miten näiden ehtojen täyttymistä valvotaan. Trafín sisällä valvontaviranomainen ei tiennyt, millä ehdoilla esimerkiksi poikkeuslupa voitiin myöntää, vaikka poikkeuslupa myönnetään juuri Trafissa. Valvonnan kannalta on ongelmallista, että vaikka myöntämisehdot ovat mainittu Merenkulun ympäristönsuojelulaissa, niin sieläkään ei mainita, miten näiden ehtojen täyttymistä valvotaan.

Aluehallintoviraston (AVI) ja ELY -keskuksen yhteistyö näyttää toimivan. Yhteistyö perustuu ympäristöluvan yleisiin käytäntöihin. Toimijoille oli kuitenkin hankalaa ymmärtää näiden työnjako jätehuoltosuunnitelman ja ympäristöluvan hyväksymisessä. Kaiken kaikkiaan viranomaisten roolit jäivät epäselväksi heille itselleen ja muille toimijoille. Viranomaisten välistä yhteistyötä tulisikin kehittää ja tiivistää lainsäädännön saumattoman toteutumisen mahdollistamiseksi.

### 7.2 Jätteen vastaanotto

Satamissa on oltava käytettävissä asianmukaiset jätteen vastaanottolaitteet satamassa käyvien alusten tarpeisiin ja satamien on otettava vastaan alusten jätteet. Tästä huolimatta enemmistö kyselyyn vastanneista satamista rajoittaa vastaanottamansa jätteen määrää tai jätteen jättämisessä käytettävää aikaa sekä sitoo jätemaksun eri tavoin jät-

teen määrään. ELY-keskuksen mukaan menettelyt eivät ole kaikilta osin merenkulun ympäristönsuojelulainmukaisia.

Vastaanottolaitteiston riittävyyden turvaamiseksi satamat ovat ohjeissaan luoneet menettelyt, joilla alukset voivat ilmoittaa vastaanottolaitteistojen puutteellisuuksista. Menettelyt ovat kirjavia ja vaikeuttavat palautteen antamista, mikä puolestaan hankaloittaa lainsäädännössä satamilta edellytettyä havaittujen puutteiden korjaamista ja jätehuollon toimien kehittämistä.

Vastaanottolaitteiden riittämättömyydestä ei ole välittynyt tietoa ELY-keskukselle, vaikka alukset olivat tyytymättömiä vastaanottolaitteiden yksipuolisuuteen ja niiden mielestä satamien jätehuoltoasioissa, vastaanottolaitteistoissa ja menettelytavoissa näyttäisi olevan vielä paljon kehittämisen tarvetta. ELY-keskukselle ei ole myöskään välittynyt tietoa IMO:n GISIS-järjestelmään tulleista huomautuksista. Jatkossa tulisi-kin huolehtia, että nämä tiedot välittyisivät ELY-keskuksille.

Alusjätteiden erottelu aluksissa näyttäisi kyselyjen perusteella olevan jopa huomattavasti tehokkaampaa kuin satamissa. Tämä satamien puute tai jälkeenyttäisyys jätteiden erottelussa turhauttaa alushenkilökuntaa, koska heidän jätteiden erottelunsa merkitys ja hyöty loppuu siihen, kun satamissa esimerkiksi ruoka- ja sekajätteet yms. joudutaan laittamaan samaan jäteastiaan tai jäteautoon. Ongelma on myös, että alusten lajittelu ja jätteen vastaanoton luokittelu eivät vastaa toisiaan.

Jätteet muuttuvat tulevaisuudessa yhä enemmän kierrätetyksi energiaksi. Varustamoissa laatu- ja ympäristöpolitiikka ohjaavat jätehuoltoa entistä tiukemmin, mikä tarkoittaa vastuullista asennetta kestäväan kehitykseen ja kierrätykseen sekä uusiin energialähteisiin. Siksi näyttäisi olevan tarvetta uudistaa direktiivi ja implementoida muutokset kansalliseen lainsäädäntöön tulevaisuuden käytäntöjä ja vaatimuksia vastaavaksi.

Satamat eivät ole ratkaisseet, miten ne ottavat vastaan lastijäämiä ja lastiruumien pesuvesiä. Harvoilla satamilla on mahdollisuutta tai edes halua ottaa vastaan suurempia määriä ruumien pesusta syntyneistä lastijäämiä ja -jätteitä. Satamien vastauksissa käy ilmi, että lastiruumien pesuvesien vastaanottaminen koettiin hankalana, koska jätteen laatu ja määrä on hankalasti ennakoitavissa. Lastijäämät ja pesuedet voivat olla määrältään suuria ja vaatia käsittelyä esimerkiksi vaarallisen jätteen käsittelylaitoksella. Satamat eivät ole myöskään vielä tehneet investointeja rikkipesurien jätteitä varten.

Alukset eivät useinkaan saa Suomen satamiin jätetyistä jätteistä kuuttia, kun ne jättävät jätteensä satamissa oleviin vastaanottolaitteisiin. Ongelmaksi asia muodostuu, kun ulkomaan satamassa jätetarkastaja pyytää saada nähtäväksi kuitenkin Suomeen jätetyistä jätteistä ja sellaista ei ole. Tästä saattaa seurata sanktio esim. sakko tms. Onkin pohdittava, voitaisiinko esimerkiksi sataman jätemaksusta saatavaa laskua käyttää ”jätekuittina” ja todistuksena PSC:n tarpeisiin.

### 7.3 Jättemaksu

Direktiivin mukaan jätemaksun tulee kattaa vastaanottolaitteista, jätteen käsittelystä ja hävittämisestä syntyvät kustannukset. Kustannusten oikean tason määrittäminen on haasteellista. Periaatteessa sataman tulisi tietää jätteen kulku aluksesta jätteen käsittelylaitokselle asti riittävän yksityiskohtaisesti, sillä jätteen loppukäsittelytavalla saattaa



olla suurikin vaikutus jätehuoltokustannukseen. Käytännössä tämän toteuttaminen on vaikeaa.

Useissa satamissa joidenkin jätejakeiden jätemaksu on sidottu tiettyyn jätetilavuuteen. Tyypillistä on myös, että jätemäärien ja käytettävän ajan ylittäessä sataman antamat rajat jätemaksu on suurempi. Satamat saattavat myös korottaa jätemaksua, jos lajittelu on puutteellista tai jos ennakkoilmoitusta ei ole annettu. Useimmiten maksuperusteet on esitetty satamien nettisivuilla, mutta poikkeuksiakin on.

Huomattavaa satamien maksukäytännöissä on niiden erilaisuus. Tilanne Suomen satamissa vastaa siinä tilannetta EU:n tasolla. Alusjätteistä perittävissä maksuissa ja kustannusten kattamisessa on paljon vaihtelua kansallisella, alueellisella ja yksittäisten satamien kohdalla. Varustamot kokivat hinnoittelussa ongelmaksi, että jätehuollosta veloitetaan jokaisen satamakäynnin yhteydessä, vaikka mitään ei olisi maihin jätetty. Heidän mielestään olisi tarpeen kehittää hinnoittelua suuntaan, että varustamo maksaa vain niistä jätteistä, jotka jätetään kuhunkin satamaan. ELY-keskusten olisi syytä käydä läpi määräytymisperiaatteet, jotta varmistetaan maksujen lainmukaisuus.

#### **7.4 Ennakkoilmoittaminen**

Satamien mielestä alukset noudattavat jätteiden ennakkoilmoitusvelvollisuutta erittäin hyvin, vaikka ennakkoilmoituskäytännöt ja ennakkoilmoituskaavakkeiden kirjo eri maissa ja satamissa vaihtelevat. Lisäksi satamien vaatima tieto ennakkoilmoituksessa on vaihtelevaa. Satama saattaa vaatia tiedon vain jätteen määrästä koskien MARPOL I, II ja V jätettä. Muutamit satamat haluavat tiedon tämän lisäksi myös laivaan jäätävästä jätteestä.

Alukset kokevat ongelmallisena, että ennakkoilmoituskaavakkeiden sisältö ja rakenne vaihtelevat suuresti eri Euroopan maissa ja jopa samassa maassa eri satamissa saattaa ennakkoilmoituslomake olla täysin erilainen. Ennakkoilmoittautumisen kirjavuuteen toivotaan pikaista ratkaisua sellaisen yhteisen ennakkoilmoituskaavakkeen muodossa, joka kelpaisi jokaisessa maassa ja satamassa. Ennakkoilmoituskaavakkeen tulisi olla rakenteeltaan aluksen jäte- ja öljypäiväkirjaa vastaava, jolloin jätemäärien ja siihen liittyvien tietojen kirjaaminen jäte- ja/tai öljypäiväkirjaan helpottuisi.

#### **7.5 Jätehuoltosuunnitelma ja -tilastointi**

Jätehuoltosuunnitelmien sisältö vaihtelee johtuen satamien erilaisesta toiminnasta ja liikenteen laadusta ja määrästä. Satamissa on erilaisia käytäntöjä jätteen vastaanottoa ja käsittelyä varten. Alusten erilliset sopimukset jätehuoltoyritysten kanssa ja vapautukset jätteenjättöpakosta, vähentävät sataman mahdollisuuksia saada tietoa jätevirroista. Sataman ja jätehuoltoyrityksen välinen sopimus on solmittu tavalla, joka ei velvoita jätehuoltoyritystä ilmoittamaan satamalle, jos jätteen kuljetus- tai käsittelytapa muuttuu. Täten satama ei aina tiedä, toimitetaanko sataman kiinteä jäte kaatopaikalle tai esimerkiksi jätteenpolttolaitokselle.

Koska satama ei tiedä, miten jätehuolto toimii, ei satama voi myöskään tietää jätehuoltosuunnitelman tarkistustarpeesta jätehuollon muuttuessa. Satamat eivät myöskään aina tiedä, miten alukset jätteensä hoitavat. Aluksilta saadun tiedon mukaan jätteiden käsittelymahdollisuudet eivät pääsääntöisesti kuitenkaan vaikuta alusten satamavalintaan. Valintaan vaikuttavat muut kriteerit, joskin jätehuollon mahdollisuudet ja laatu otetaan jossain määrin huomioon. Myöskään muissa Euroopan satamissa ei

ole tietoa tekijöistä, jotka vaikuttavat satamaan jätettyihin jätemääriin. Satamat eivät myöskään muualla saa tietoa vapautuksista.

Satamiin jätetystä jätteestä satama tilastoi ennakoilmoitukset ja jättöpakon perusteella jätetyt jätteet. ELY -keskus kerää nämä tiedot vuosittain vuosiraportteihin. Satamalla ei ole velvoitetta ilmoittaa Trafín poikkeusluvalla jätettyjä jätteitä. Tilastoinnin rajallisuuden vuoksi ympäristöhallinnon TYVI -palveluun kerääntyy tieto vain sataman ns. itse vastaanottamista alusjätteistä. TYVI -palvelun jätetilastoinnin laatua heikentää edelleen, että alusjätettä varten varattuihin astioihin voidaan kerätä jätteitä myös esimerkiksi muilta satama-alueella toimivilta, esimerkiksi satama operaattoreilta tai logistiikassa toimivilta. Pitäisikin pohtia, mihin tarkoitukseen alusten jätemäärätietoa kerätään ja millaista kattavuutta halutaan ja sitten muuttaa käytännöt niitä tarpeita vastaaviksi.

## 7.6 Huvivenesatamat

Huviveneiden jätehuollon viranomaisohjeistus vaihtelee paljon eri kuntien alueilla. Jätehuoltosuunnitelmaa ei joissain kunnissa ole edellytetty suuriltakaan huvivenesatamilta, kun toisissa suunnitelma edellytetään tietyn kokorajan jälkeen. Koko raja vaihtelee kunnittain. Suunnitelman puuttumisesta huolimatta vierasvenesatamayrittäjä on voinut hoitaa jätehuollon hyvinkin mallikkaasti, kun toimiva jätehuolto ja lajittelu on mielletty osaksi asiakaspalvelua ja venesatama on koettu tärkeäksi osaksi kaupungin matkailuimagoa.

Huvivene- ja retkisatamien jätteiden lajittelu ja vastaanotto toimivat kuitenkin vaihtelevasti. Kotisatamissa lajittelu voi olla erittäin hyvin järjestettyä tai sitten vain on yksi astia, johon kaikki jätteet laitetaan. Kotisatamissa on jäteasiat pääsääntöisesti lukittu niin, että vain venepaikan vuokranneilla on mahdollisuus niitä käyttää. Vierasvenesatamissa hyvin hoidettu jätehuolto saatetaan mieltää jopa kilpailukeinoksi muiden satamapalvelujen ohella. Etenkin veneilykauden aikana riittävän tiheä jäteastioiden tyhjennysväli on merkittävä alueen siisteyteen vaikuttava tekijä.

Jätehuoltoon ja ympäristöasioihin liittyvä lainsäädäntö ja sen käytännön toteutus on venesatamissa melko heikosti tunnettu. Viranomaisten ohjeistus koettiin venesatamissa vähäiseksi. Kunnan toimesta ei ole mitään säännöllistä neuvontaa tai ohjeistusta. Pursi- tai veneseuran, satamayrittäjän tai muun sataman pitäjän oma aktiivisuus ja kiinnostus näitä asioita kohtaan ovat avainasemassa ja vaikuttavat käytännön toimiin venesatamissa.

## 7.7 Kehittämisehdotuksia

Alusten jätteiden vastaanottamisen järjestämiseen ja valvontaan osallistuu monia eri toimijoita, jotka tarkastelevat alusten ja satamien jätehuoltoa omista näkökulmistaan, joille merenkulun ympäristönsuojelulaki, ympäristönsuojelulaki ja jätelaki sekä muut toimintaan vaikuttavat tekijät luovat perustan. Järjestely on haasteellinen ja edellyttää tiivistä viranomaisten yhteistyötä, roolien selkeyttämistä ja tiedon vaihtoa. Selvityksen mukaan niissä on kehittämistä.

Toimijoiden mielestä edellä mainitusta huolimatta alusten jätehuoltoasiat näyttäisivät olevan melko hyvässä kunnossa ja toimivan direktiivin puitteissa kohtuullisesti. Satamienkin jätehuolto koettiin pääosin hyvin toimivaksi. Alusten jätehuollon kokonaisuus on kuitenkin muodostunut sekavaksi ja käytännöt vaihtelevat suuresti satamit-

tain. Kokonaisuuden paremmalla hallinnalla voitaisiin todennäköisesti lisätä teho-kuutta, saada kustannussäästöjä ja helpottaa jätteenluovuttamista satamissa.

Monet selvityksessä havaitut puutteet eivät edellytä lainsäädännön muutoksia vaan ovat poistettavissa kehittämällä toimintamalleja ja yhteistyötä. Kokonaisuuden paremmalla hallinnalla voitaisiin osin vastata tarpeisiin, joita haetaan tulevassa direktiivin muutosehdotuksessa valvonnan tehostamisella. Kehitettäviä asioita tästä näkökulmasta olisivat:

- jätteiden luokittelu yhteistyössä varustamojen, satamien ja jätehuoltoyritysten kanssa niin, että alusten ja jätteen vastaanoton luokittelu vastaisivat paremmin toisiaan,
- lajittelun ja maksujärjestelmän kehittäminen niin, että jätteen hyötykäyttö/kierrätys on houkuttelevaa ja vertailu todellisiin kustannuksiin mahdollista,
- maksuperusteiden yhtenäistäminen satamien ja ELY-keskusten yhteistyöllä,
- satamien luonteeseen, käyntimääriin ja alustyyppeihin perustuva ohjeistus tai yhtenäinen viranomaisnäkemys siitä, mikä on riittävä vastaanottolaitteisto kussakin satamassa,
- ennakkoilmoittautumismenettelyjen yhtenäistäminen sellaisen yhteisen ennakkoilmoituskaavakkeen muodossa, joka kelpaisi jokaisessa maassa ja satamassa, siksi sen valmistelu tulisi tehdä mahdollisimman laajassa kansainvälisessä yhteistyössä
- ennakkotietojen yhtenäistäminen ja parantaminen satamien jätteenvastaanottojärjestelmistä, esimerkiksi kehittämällä satamien yhteistyötä
- IMOn GISIS-järjestelmään tulevien vastaanottolaitteiden riittävyyttä koskevien huomautusten välittäminen ELY-keskuksille
- luovutetusta jätteestä annettavien kuittien saannin varmistaminen, jolla estetään vaikeudet seuraavissa satamissa
- jätehuolto-ohjeiden yhtenäistäminen ja ohjeiden helppo saatavuus sekä
- viranomaisyhteistyön parantaminen ja viranomaistahojen sisäisen tiedonkulun varmistaminen.

Selvityksen perusteella tulee erityisesti kiinnittää huomiota satamien jätehuoltoratkaisujen ja jätemaksujen kehittämiseen sekä jätetilastoinnin kehittämiseen tiedontarpeiden näkökulmasta. Nykyisellään tiedot eivät anna oikeaa kuvaa tilanteesta.

Huvivenesatamien jätehuollon käytäntöjen parantamisessa keskeistä on yhteistyö viranomaisten, yhdistysten sekä pursi- ja veneseurojen kanssa. Viranomaisten ohjeistusta venesatamille voitaisiin lisätä.

## 8 Lähdeluettelo

- Euroopan meriturvallisuusviraston raportti direktiivin käytännön implementoinnista EU:n jäsenvaltioissa 2007-2010
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1069/2009, muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden ja niistä johdettujen tuotteiden terveyssäännöistä sekä asetuksen (EY) N:o 1774/2002 kumoamisesta (sivutuoteasetus). <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0001:0033:EN:PDF> viitattu 11.4.2014
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0059:FI:NOT> viitattu 11.4.2014
- Final report EMSA study on the delivery of shipgenerated waste and cargo residues to port reception facilities in EU ports, European Maritime Safety Agency (EMSA), EMSA/OP/06/2011, August, 2012.
- HaminaKotka Satama Oy <http://www.haminakotka.fi/fi/alusten-jatehuoltomaksu> ja [http://www.haminakotka.fi/sites/default/files/public/pdf/HaminaKotkaSatama\\_Jatehuolto-ohje.pdf](http://www.haminakotka.fi/sites/default/files/public/pdf/HaminaKotkaSatama_Jatehuolto-ohje.pdf) viitattu 17.4.2014
- Hangon Satama <http://www.portofhanko.fi/taksat.php#3> viitattu 17.4.2014
- HELCOM interim guidance on technical and operational aspects of delivery of sewage by passenger ships to port reception facilities, this document is a part of the 2013 HELCOM Ministerial Declaration and was endorsed by the 2013 HELCOM Ministerial Meeting. [http://helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted\\_endorsed%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf](http://helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted_endorsed%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf) viitattu 11.4.2014
- HELCOM Recommendation 28E/10, Application of the no-special-fee system to ship-generated wastes and marine litter caught in fishing nets in the Baltic Sea area, Adopted 15 November 2007. <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf> viitattu 11.4.2014
- Helsingin Satama [http://www.portofhelsinki.fi/download/15639\\_Vuosaaren\\_Jatehuoltosuunnitelma\\_2012.pdf](http://www.portofhelsinki.fi/download/15639_Vuosaaren_Jatehuoltosuunnitelma_2012.pdf) ja [http://www.portofhelsinki.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/helsinginsatama/embeds/helsinginsatamawwwstructure/16281\\_Hinnasto2014.pdf](http://www.portofhelsinki.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/helsinginsatama/embeds/helsinginsatamawwwstructure/16281_Hinnasto2014.pdf) viitattu 17.4.2014
- Inkoo Shipping <http://www.inkooshipping.fi/palvelut/ympaeristoe-ja-jaetehuoolto.aspx> viitattu 17.4.2014
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International->

[Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](#) viitattu 16.4.2014

- Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus, Vuoden 1992 Helsingin sopimus (IV liitteeseen).  
[http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1980/19800012/19800012\\_2](http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1980/19800012/19800012_2) viitattu 11.4.2014
- Jätelaki 17.6. 2011/646. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110646> viitattu 11.4.2014
- Kokkolan Satama <http://www.portofkokkola.fi/ymparisto/jatehuolto/> viitattu 17.4.2014
- Kuntaliitto <http://www.kunnat.net/fi/Kuntaliitto/yleiskirjeet-lausunnot/yleiskirjeet/2010/Sivut/y07802010-merenkulun-ymparistonsuojelulaki.aspx> viitattu 16.4.2014
- Lappeenrannan satama <http://www.portoflappeenranta.fi/loader.aspx?id=d88cbf7f-b5e9-4c84-a728-229ab6b7bb0f> ja <http://www.portoflappeenranta.fi/loader.aspx?id=47821bb7-f193-4af3-b177-7378a861f9ce> viitattu 17.4.2014
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi  
[http://www.trafi.fi/merenkulku/meriymparisto/jatteiden\\_jattaminen\\_satamaan](http://www.trafi.fi/merenkulku/meriymparisto/jatteiden_jattaminen_satamaan) viitattu 12.5.2014
- Loviisan satama <http://www.loviisa.fi/files/download/Palveluhinnasto-20130121-2.pdf> viitattu 17.4.2014
- Merenkulun ympäristönsuojelulaki 29.12 2009/1672.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2009/20091672> viitattu 11.4.2014
- Naantalın Satama <http://www.naantali.fi/satama/> ja [http://www.naantali.fi/satama/ohjeet\\_ja\\_lomakkeet/fi\\_FI/ohjeet\\_ja\\_lomakkeet/](http://www.naantali.fi/satama/ohjeet_ja_lomakkeet/fi_FI/ohjeet_ja_lomakkeet/) viitattu 17.4.2014
- Oulun Satama <http://www.ouluport.com/web/viewer.php?id=265> ja <http://www.ouluport.com/web/viewer.php?id=249> viitattu 17.4.2014
- Pietarsaaren Satama [http://www.portofpietarsaari.fi/pdf/SATAMATAKSAT\\_2014.pdf](http://www.portofpietarsaari.fi/pdf/SATAMATAKSAT_2014.pdf) ja <http://www.portofpietarsaari.fi/pdf/ALUSJATEOHJE.pdf> viitattu 17.4.2014
- PortNet.  
<https://app.portnet.fi/servlet/com.atbusiness.PortNet.classes.Mainpage.Login?LANG=fi&CNTRY=FI> viitattu 11.4.2014
- Potensys (Satamatieto Oy).  
<https://app.portnet.fi/servlet/com.atbusiness.PortNet.classes.Mainpage.Login?LANG=fi&CNTRY=FI> viitattu 11.4.2014
- Raahen Satama  
[http://www.raahensatama.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/testi/embeds/satama](http://www.raahensatama.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/testi/embeds/satama)

wwwstructure/20814\_2014\_RAAHEN\_SATAMA\_Taksa\_julkisoikeudellinen.pdf  
viitattu 17.4.2014

- Rauman Satama  
<http://www.portofrauma.com/pdf.php?pdf=pdf%2FPalveluhinnasto%25202014.pdf&sKieli=suomi> viitattu 17.4.2014
- SafeSeaNet (Vessel traffic monitoring in EU waters). <https://safeseanet-ssso.emsa.europa.eu/ssn-login/login.jsp> viitattu 11.4.2014
- Suomen kauppalaivasto 2013, Trafin julkaisuja 14/2013
- Turun Satama  
[http://www.portofturku.fi/portal/fi/palvelut/sataman\\_omat\\_palvelut/jatehuolto/](http://www.portofturku.fi/portal/fi/palvelut/sataman_omat_palvelut/jatehuolto/) ja  
[http://www.portofturku.fi/files/attachments/maksut/maksut\\_fi/alusmaksu\\_\\_jatehuolto\\_maksu\\_ja\\_matkustajamaksu.pdf](http://www.portofturku.fi/files/attachments/maksut/maksut_fi/alusmaksu__jatehuolto_maksu_ja_matkustajamaksu.pdf) viitattu 17.4.2014
- TYVI-palvelu. [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi\\_ja\\_luvat/TYVIpalvelut](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_ja_luvat/TYVIpalvelut) viitattu 11.4.2014
- VAHTI-palvelu. [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat\\_ja\\_tilastot/Tietojarjestelmat/Valvonta\\_ja\\_kuormitustietojarjestelma\\_VA\(26252\)](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Tietojarjestelmat/Valvonta_ja_kuormitustietojarjestelma_VA(26252)) viitattu 11.4.2014
- Valtioneuvoston asetus jätteistä 19.4.2012/179.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2012/20120179> viitattu 11.4.2014
- Valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta 28.1.2010/76.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2010/20100076> viitattu 11.4.2014
- Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi\\_ja\\_luvat/Luvat\\_ilmoitukset\\_ja\\_rekisterointi/Ymparistonsuojelulain\\_mukaiset\\_ilmoitukset/Satama](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_ja_luvat/Luvat_ilmoitukset_ja_rekisterointi/Ymparistonsuojelulain_mukaiset_ilmoitukset/Satama) viitattu 16.4.2014
- Ympäristönsuojelulaki 4.2.2000/86.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2000/20000086?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=ymp%C3%A4rist%C3%B6nsuojelulaki> viitattu 11.4.2014

**LIITE 1**

Haastattelukysymykset

Helsinki, 4.2.2014

**Kysely satamille koskien direktiivin 2000-59 EC käytännön toteuttamista**

Satama/organisaatio, yhteyshenkilö:	
Päivämäärä:	

1. Kuinka monta aluskäyntiä vuodessa?

- a. Kuinka monella vierailuista aluksista mahdollisesti on Trafín myöntämä poikkeuslupa alusjätteiden ilmoitusvelvollisuudesta ja jättöpakosta? <sup>\*1</sup>
- b. Miten saatte ilmoituksen mahdollisesta poikkeusluvasta?
- c. Käyttävätkö alukset sataman tarjoamia jätehuolto palveluita vapautuksesta huolimatta?

	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Yhteensä aluskäyntejä						
Jättemaksusta vapautettuja						
Poikkeuslupa % käynneistä						

2. Onko sataman jätehuoltosuunnitelma muuttunut EU - Direktiivin 2000/59 voimaantumisen johdosta? <sup>\*2</sup>

- a. Jos on, niin miten?
- b. Oletteko havainneet alusten jätehuoltokäytännöissä muutoksia liittyen tämän direktiivin määräyksiin? Vaikuttaako mielestänne tämä direktiivin mukainen maksujärjestelmä jätevirtoihin?
- c. Tiedättekö millä perusteella alukset valitsevat missä satamassa ne jättävät jätteensä?
- d. Miten jätehuoltoyritys/-yrietykset toimivat satamassa? Tarkistatteko niiden luvat ennen toiminnan aloittamista? Käyttääkö satamanne kunnallisia jätehuoltoyhtiöitä?

3. Miten määritätte HELCOMin suosituksen 28/1 "no-special-fee"? Mikä on jättemaksun muodostumisperuste? Tarkastaako ELY /AVI tms. maksujärjestelmän olevan linjassa direktiivin 2000 -59 kanssa? <sup>\*3</sup>

- a. Millä tavalla mielestänne HELCOMin väliaikaista teknistä ja operatiivista ohjeistusta matkustaja-alusten jätteiden vastaanotosta olisi tarkoituksen mukaisesti kehittää?

4. Kuinka paljon alusjätettä (MARPOL I, IV & V) alukset ovat jättäneet (tn.)?

	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Musta/harmaavesi (IV)						
Kiinteä jäte (V)						
Öljyinen jäte (I) pilssivesi						
Öljyinen jäte (I) sludge						

- a. Jättävätkö alukset kaiken jätteensä? Tarkistaako satama, että varastokapasiteettia on aluksella tarpeeksi, jos kaikkea jätettä ei jätetä?
  - b. Ovatko alukset jättäneet mahdollisia jätteitä rikkipesureista (MEPC 184/59)(MARPOL VI)? Jos ovat, kertokaa minkälaisia jätteitä ja kuinka paljon.
  - c. Oletteko pohtineet tai jo tehneet investointeja rikkipesurista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa varten?
  - d. Miten kansainvälinen ruokajäte käsitellään?
  - e. Raportoitteko viranomaisille (tms.) jätteistä? Jos, niin kenelle ja miten?
  - f. Toimittaako satamanne aluksille kuitin/tositteen tms. jätteistä, jotka alus jättää satamaanne?
5. Miten satamanne tulkitsee direktiivin 2000 – 59 ohjeen “adequate reception facilities”? \* 4
- a. Ottaako satamanne vastaan rajoittamattoman määrän MARPOL I, IV ja V jätteitä “no-special-fee” järjestelmän puitteissa?
  - b. Jos olette rajoittaneet määriä, selventäkää tässä tätä rajoitusta (miten rajoitatte?)
6. Onko aluksia, jotka ovat jättäneet lastijäämiä?
- a. Jos on, mitä lastijäämiä on jätetty?
7. Onko aluksia, jotka ovat jättäneet lastiruumanpesujäämiä? \* 5
- a. Jos on, kuinka paljon lastiruumanpesujäämiä olette ottaneet vastaan?
  - b. Onko satamanne harkinnut tai tehnyt investointeja koskien lastiruumanpesujäämien vastaanottoa aluksilta?
8. Onko satamassanne luvallista päästää lastiruumanpesuvettä satama-altaaseen?
9. Valvooko satamanne jollain tavalla alusten, joilla on poikkeuslupa alusjätteiden ilmoitusvelvollisuudesta ja jättöpakosta, jätehuoltosuunnitelmaa?
- a. Saako satamanne tietää, missä satamassa alus jättää MARPOL I, IV & V jätteensä?
  - b. Vaikuttaisiko tämä tieto toimintaan, jos tiedätte aluksen jätehuoltosuunnitelman?



10. Miten alukset ilmoittavat satamaanne jätteistä? Minkälaisen ilmoituksen ne antavat? Noudattavatko alukset määräystä ilmoittaa ennakkoon? Ovatko alukset mielestänne tyytyväisiä tähän käytäntöön? Arvioivatko alukset jätemääränsä oikein?
11. Ilmoittaako TraFi, jos he tekevät PSC:n alukselle? Ilmoittaako TraFi satamalle, jos PSC:ssä ilmenee poikkeamia liittyen aluksen jätehuoltoon (esim. lastijäämien jättäminen, riittämätön jätteiden säilytyskapasiteetti)?
  - a. Tietääkö ympäristölupanne valvontaviranomainen näistä PSC-tarkastuksista?
  - b. Tiedättekö miten TraFi valvoo poikkeusluvan (alusjätteiden ilmoitusvelvollisuudesta ja jättöpakosta) saaneiden alusten toimintaa?
  - c. Onko mielestänne viranomaisten yhteistyö sujuvaa?
12. Käsitteleekö satamaanne jätteitä jollain tavalla? Jos käsittelee, kertokaa tarkemmin siitä.
13. Onko satamallanne kapasiteettia ottaa vastaan jätteitä, vaikka ennakoilmoitusta ei olisi annettu?
14. Muuta (vapaa sana koskien tämän lainsäädännön toteutumista).

---

*\*1. Kansallinen lainsäädäntö perustuu Helsingin sopimuksen vuonna 1998 hyväksytyyn sääntöön (alusjätteiden jättöpakko) ja HELCOMin suosituksiin sekä aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annettuun direktiiviin 2000/59-EC.*

*\*2. EU-direktiivi 2000/59*

*<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0059:FI:HTML>*

*\*3. HELCOM rec. 28-1*

*..."RECOMMENDS that the Governments of the Contracting Parties apply the attached Guidelines for the establishment of a harmonized "no-special-fee" system for the operation of reception facilities in their ports as of 1 January 2000 for ship-generated wastes covered by Annex I (oily wastes from machinery spaces) of MARPOL 73/78 and as of 1 January 2006 for wastes covered by Annex IV (sewage) and Annex V (garbage) of MARPOL 73/78",*

*[http://www.helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted\\_endorsed%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf](http://www.helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted_endorsed%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf)*

*\* 4. \* Direktiivi 2000/59 EC, jossa Artikkelit 4-7. Member States shall ensure the availability of port reception facilities adequate to meet the needs of the ships normally using the port without causing undue delay to ships.*

*\* 5. \* MARPOL-yleissopimuksen jätteitä käsittelevän liitteen V uudistus astui voimaan 1.1.2013. Uudistuksen myötä irtolastialusten lastijäämät ja lastiruumien pesuvedet tulivat tiukemman sääntelyn piiriin. Satamilla on velvollisuus ottaa vastaan haitalliset lastijäämät ja pesuvedet. Haitattomat lastijäämät voi huuhdella mereen laivan ollessa kulussa ja 12 merimailia rannasta, jos satamassa ei ole vastaanottolaitteistoa. Laivaajan vastuulla on luokitella lastin meriympäristölle haitallisuus.*

*Suomessa liitteen V voimaantulo on kuitenkin viivästynyt. Nykyinen lainsäädäntömme koskien kiinteiden irtolastien kuljetusta jää voimaan vielä 1.1.2013 jälkeen aina siihen asti, kunnes hallituksen esitys on hyväksytty.*

1.4.2014

**Kysely huvivenesatamille koskien direktiivin 2000-59 EC käytännön toteuttamista**

<b>Satama/organisaatio, yhteyshenkilö:</b>	
<b>Päivämäärä:</b>	

**14. Kuinka monta venekäyntiä satamassa on vuodessa?**

	sataman A nimi:	sataman B nimi:	sataman C nimi:
kotisatama/ vierassatama			
laituripaikkoja	_____ kpl	_____ kpl	_____ kpl
vieraspaikkoja	_____ kpl	_____ kpl	_____ kpl
yhteensä venekäyntejä	_____ kpl	_____ kpl	_____ kpl
venekäynnit lisääntyneet/ vähentyneet viime vuosina			
ympäristölupa kyllä/ei			
ilmoitus ympäristön-suojelun tietojärjestelmään kyllä/ei			

a. Kuinka monella vierailuista veneistä mahdollisesti on Trafin myöntämä poikkeuslupa jätteiden ilmoitusvelvollisuudesta ja jättöpakosta? <sup>*1</sup>
b. Onko muuten jätemaksuista vapautettuja veneitä?
c. Miten saatte ilmoituksen mahdollisesta poikkeusluvasta?
d. Käyttävätkö veneet sataman tarjoamia jätehuoltopalveluita vapautuksesta huolimatta?

<b>2. Satamien jätehuoltosuunnitelmat</b>
a. Millainen on satamien jätehuoltosuunnitelma?
b. Miten satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksytään?

c.	Miten satamien jätehuoltosuunnitelmat muuttuneet EU - Direktiivin 2000/59 voimaantulon johdosta? <sup>2</sup>
d.	Oletteko havainneet veneiden jätehuoltokäytännöissä muutoksia liittyen tämän direktiivin määräyksiin?
e.	Vaikuttaako mielestänne tämä direktiivin mukainen maksujärjestelmä jätevirtoihin?
f.	Tiedättekö millä perusteella veneet valitsevat missä satamassa ne jättävät jätteensä?
g.	Miten jätehuoltoyritys/-yrietykset toimivat satamassa? Tarkistatteko niiden luvat ennen toiminnan aloittamista? Käyttääkö satamanne kunnallisia jätehuoltoyhtiöitä?

<b>3. Jättemaksu</b>	
a.	Onko teillä jättemaksua? Onko osa satamamaksusta jättemaksua (mikä osa)?
b.	Kattaako veneiltä peritty jättemaksu sataman jätehuoltokustannukset?
c.	Tarkastaako ELY /kunnan ympäristöviranomaisen tms. maksujärjestelmän olevan linjassa direktiivin 2000 -59 kanssa? <sup>3</sup>
d.	Millä tavalla mielestänne HELCOMin väliaikaista teknistä ja operatiivista ohjeistusta jätteiden vastaanotosta olisi tarkoituksen mukaista kehittää?

**4. Jätteiden määrä vuonna 2013 (MARPOL I, IV & V) sekä muut lajitellut (arvio tn tai m<sup>3</sup>)**

Taulukko a.

	satama A	lisääntyneet +/ vähentyneet – viime vuosina	satama B	lisääntyneet +/ vähentyneet – viime vuosina	satama C	lisääntyneet +/ vähentyneet – viime vuosina
Harmaa vesi (IV)						
Musta vesi (IV)						
Kiinteä jäte, sekajäte (V)						
Öljyinen jäte (I) pilsivesi						
Öljyinen jäte (I) sludge						
Biojäte						
Lasi						
Metalli						
Pahvi						
Paperi						
Vaaralliset jätteet						
Muu jäte, mikä?						

b. Jättävätkö veneet kaiken jätteensä? Tarkistaako satama, että varastokapasiteettia on veneessä tarpeeksi, jos kaikkea jätettä ei jätetä?
c. Käsitteleekö satamanne jätteitä jollain tavalla? Jos käsittelee, kertokaa tarkemmin siitä.
d. Miten mahdollisen kansainvälisen (EU:n ulkopuolisen) ruokajätteen kanssa toimitaan?
e. Raportoitko tai tilastoitko viranomaisille tai jollekin muulle taholle jätteet? Jos, niin kenelle ja miten?
f. Toimittaako satamanne veneille kuitenkin/tositteen tms. jätteistä, jotka alus jättää satamaanne?

<b>5. Satamien tulkinta direktiivin 2000 – 59 ohjeesta “adequate reception facilities”<sup>4</sup></b>
a. Ottaako satamanne vastaan rajoittamattoman määrän MARPOL I, IV ja V jätteitä “no-special-fee” järjestelmän puitteissa?
b. Jos olette rajoittaneet vastaanotettavien jätteiden määriä, selventäkää tässä miten

<b>6. Viranomaisten ohjeistus</b>
a. Ohjeistaako kunnan ympäristöviranomainen teitä satamien ympäristö- ja jätehuoltoasioihin liittyen?
b. Minkälaiset raportointivelvoitteet teillä on viranomaisille?
c. Minkälaiset säännökset ja minkälainen valvonta olisi tarkoituksenmukainen muille kuin kaupallisille satamille kuten huvialussatamille?
d. Muuta (vapaa sana koskien tämän lainsäädännön toteutumista tai yleensä jätehuollon käytäntöjä).

\*1. Kansallinen lainsäädäntö perustuu Helsingin sopimuksen vuonna 1998 hyväksytyyn sääntöön (alusjätteen jättöpakko) ja HELCOMin suosituksiin sekä aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annettuun direktiiviin 2000/59-EC.

\*2. EU-direktiivi 2000/59

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0059:FI:HTML>

\*3. HELCOM rec. 28-1

..."RECOMMENDS that the Governments of the Contracting Parties apply the attached Guidelines for the establishment of a harmonized "no-special-fee" system for the operation of reception facilities in their ports as of 1 January 2000 for ship-generated wastes covered by Annex I (oily wastes from machinery spaces) of MARPOL 73/78 and as of 1 January 2006 for wastes covered by Annex IV (sewage) and Annex V (garbage) of MARPOL 73/78",

[http://www.helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted\\_endorsed%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf](http://www.helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted_endorsed%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf)

\* 4. \* Direktiivi 2000/59 EC, jossa Artikkelit 4-7. Member States shall ensure the availability of port reception facilities adequate to meet the needs of the ships normally using the port without causing undue delay to ships.

KYSELY ALUKSELLE

**SATAMIEN VASTAANOTTOLAITTEITA KOSKEVAN DIREKTIIVIN KANSALLINEN SOVELTAMINEN JA DIREKTIIVIN MUUTOSPROSESSIIN VALMISTAUTUMINEN**

EU-DIREKTIIVIN 2000/59/EY määräykset ovat olleet Suomessa voimassa 10 vuotta. Komissio on valmistelemassa direktiivin muutosehdotusta ja teettänyt vaikutusarvion vuonna 2011. Muutosehdotusta varten tehdään kysely eri toimijoiden näkökulmasta.

ALUKSEN JÄTEHUOLTO

Kyselykaavakkeen täyttöohje:  
Kyllä/Ei -kysymykset x

Alus/Tyyppi/Pituus/GT	
Omistaja/Varustamo	
Yhteyshenkilö varustamo/alus	
Onko alusjätepoikkeuslupaa (Mihin satamiin)	

Kysymys	Kyllä	Ei
1. Noudatko jätehuollon ennakoilmoituksen aikarajoja?		
2. Jos et, onko siihen erityinen syy?		
3. Oletko tyytyväinen nykyisen ennakoilmoituslomakkeen ulkoasuun ja täytettävyyteen?		
4. Jos et, millä tavalla sitä voisi parantaa?		
5. Onko mahdollista käyttää sähköistä ilmoitusta? (Esim. Internet tai sähköposti)		
6. Oletko tyytyväinen ilmoittamistapaasi tällä hetkellä?		
7. Jos et, miten sitä voisi muuttaa?		
8. Vastaako ennakoilmoituksessa arvioitu jätemäärä yleensä todellista maihin toimitettua määrää?		
9. Käytätkö lainsäädännön puitteissa annettuja mahdollisuuksia poistaa jätteitä mereen?		
10. Onko sataman ilmoittamat vastaanotettavien jätteiden maksimimäärät suhteessa laivakäynnin yhteydessä perittävään maksuun nähden riittävät?		
11. Onko lastijätteenne luokiteltu MARPOL V:n määrittelemiin tuotteisiin?		
12. Ovatko direktiivi ja MARPOL V:n muutokset vaikuttaneet jätteiden poistamiseen aluksestanne jollain tavalla? Millä tavalla?		
13. Mikä viranomainen valvoo jätehuoltosuunnitelman mukaista käytäntöä satamassa ja miten? Näkeekö valvoja/tarkastaja ennakoilmoituksenne?		

14. Ilmoitatko jätteen jättämisestä suoraan satamalle, jätehuoltoyritykselle vai agentin kautta?		
Kysymys	Kyllä	Ei
15. Saatteko jättämistänne jätteistä kuitin jätöpäiväkirjaan /tai öljypäiväkirjaan liitettäväksi?		
16. Reagoiko kukaan, jos jätät jäteilmoituksen tekemättä ja millä tavalla?		
17. Mihin säännöllisiin satamiin Suomessa tämän kyselyn vastauksenne pääasiassa kohdistuu?		
18. Muuta. Mielipiteitä direktiivin vaikutuksesta laivan jätehuoltokäytäntöihin ja mahdollisia muutosehdotuksia		

Tallenna ja palauta sähköpostiosoitteeseen: [jpkiuru@jippii.fi](mailto:jpkiuru@jippii.fi)

## KIITOS VASTAUKSISTA!

### Haastattelukysymykset aluksille

1. Miten EU-direktiivi on vaikuttanut aluksenne jätehuoltokäytäntöihin eli

- a) Mihin/miten toimitatte kiinteän alusjätteenne.
- b) Mihin/miten toimitatte käymäläjätteenne.
- c) Mihin/miten toimitatte öljyiset pilssi yms. vedet (Sludge).
- d) Mihin/ miten toimitatte mahdolliset lastiruumien yms. pesuvedet tai jätteet.
- e) Mihin/miten toimitatte ongelmajätteet. Tornio
- F) Onko rikkipesuria, jos on niin mihin siitä syntyvä jäte toimitetaan.

2. Mitkä tekijät vaikuttavat siihen, mihin satamaan aluksenne jättää ym. jätteet

3. Oletteko olleet tilanteissa, jossa satama ja /tai joku muu taho olisi valvonut tai huomauttanut jätteidenne jättämisestä tai jättämättömyydestä.

4. Onko satamassa/ satamissa, jossa aluksenne vierailevat mielestänne riittävät vastaanottolaitteet alusjätteille.

5. Sana on vapaa eli kehittämisehdotuksenne, kritiikkinne tai muu kommentti siitä, miten alusjätteisiin liittyvä jätehuolto mielestänne toimii suomalaisissa satamissa (voitte verrata ulkomaisiin satamiin yms.)



KYSELY VARUSTAMOLLE

**SATAMIEN VASTAANOTTOLAITTEITA KOSKEVAN DIREKTIIVIN KANSALLINEN SOVELTAMINEN JA DIREKTIIVIN MUUTOSPROSESSIIN VALMISTAUTUMINEN**

EU-DIREKTIIVIN 2000/59/EY määräykset ovat olleet Suomessa voimassa 10 vuotta. Komissio on valmistelemassa direktiivin muutosehdotusta ja teettänyt vaikutusarvion vuonna 2011. Muutosehdotusta varten tehdään kysely eri toimijoiden näkökulmasta.

Kaavakkeen täyttöohje:  
Kyllä/Ei vastataan X:llä  
Muut kyselykenttiin

VARUSTAMO

Varustamo	Yhteyshenkilö	Laivojen lukumäärä

Kysymys	Kyllä	Ei
1. Onko yhtiönne aluksilla Trafin myöntämiä alusjätevapautuksia Suomen satamissa?		
2. Jos on, kuinka monta?		Kpl
3. Onko yhtiönne aluksilla alusjätevapautuksia ulkomaisissa satamissa?		
4. Jos on, kuinka monta?		Kpl
5. Toteutuuko säännöllisen liikenteen kriteeri tai frekvenssi kaikissa tapuksissa?		
6. Mitkä ovat säännöllisen liikenteen kriteerit alusvapautuksesta päätettäessä Trafissa?		
7. Oletteko tyytyväinen tämän hetkiseen jätetalvuluun alustenne satamäkäyntien puitteissa?		
8. Jos ette, mikä on merkittävin syy tyytymättömyyteenne?		
9. Tarkistitteko/tarkistatteko yksityisen jätehuoltoyrityksen luotettavuuden (hyväksytyt kuljetus/käsittely -yritys ennen sopimuksen tekemistä ja sopimuksen voimassaoloaikana säännöllisesti)?		
10. Jos vastasitte kyllä, miten tarkistatte?		
11. Koetteko yksityisen palveluntarjoajan toiminnan laadukkaammaksi tai tehokkaammaksi kuin ko. sataman jätehuoltopalvelu olisi?		
12. Onko ulkomaisten satamien jätehuolto järjestetty mielestänne eri tavalla tai tehokkaammin kuin Suomessa? Jos on, millä tavalla?		
13. Miten aluksien jätetiedot tilastoidaan yhtiössänne?		
14. Onko jätehuoltoa koskeva EU-Direktiivi 2000/59/EY huomioitu rahtaus-sopimuksissanne?		

Kysymys	Kyllä	Ei
15. Vaikuttaako mustan-/harmaanveden vastaanottokapasiteetti satamavalintaanne? <sup>1&amp;2)</sup>		
16. Miten jätteen käsittelymahdollisuudet yleensä vaikuttavat satamavalintaanne? <sup>2)</sup>		
17. Onko varustamonne aluksilla omia rikkipesureita tällä hetkellä?		
18. Oletteko tutkinut eri satamien välistä rikkipesurijätteen maihin toimittamisen mahdollisuutta ja vaikuttaako se millään tavalla satamavalintoihinne jatkossa?		
19. Onko direktiivin mukainen maksujärjestelmä lisännyt vai vähentänyt aluksistanne satamaan jätetyn jätteen määrää? <sup>3)</sup>		
20. Mihin suomalaisiin satamiin kysely pääasiallisesti kohdistuu (säännöllisin satama)?		
21. Ovatko jätehuoltoa valvovien viranomaisten vastualueet selkeästi tiedossanne? Koetteko sillä olevan merkitystä käytännön päätöksiin tai toimintatapamalleihin yhtiössänne?		
22. Millaiseksi koette Trafin menettelyn alusjätevapautushakemuksissa?		
23. Miten Trafi mielestänne seuraa alusjätevapautusten ehtojen täyttymistä?		
24. Miten Trafi mielestänne on järjestänyt alusjätevapautetun aluksen seurannan?		
25. Mielpiteitänne ja ehdotuksianne nykyisen direktiivin parantamiseksi.		

Tallenna ja palauta sähköpostiosoitteeseen: [jпкиuru@jippii.fi](mailto:jпкиuru@jippii.fi)

<sup>1,2,3)</sup> Seuraavalla sivulla

## KIITOS VASTAUKSESTA!

- 1) Directive 2000/59 EC (16) In order to avoid undue burden for the parties concerned, ships engaged in scheduled traffic with frequent and regular port calls may be exempted from certain obligations deriving from this Directive where there is sufficient evidence that there are arrangements to ensure the delivery of the waste and the payment of fees.

Mandatory delivery of ship-generated waste:

Trafi grants exemptions from the mandatory delivery of ship-generated waste and cargo residues and the obligation to provide notification thereof to ships engaged in regular service. Regular service means that the ships operate on a schedule or a pre-confirmed route, between designated ports and that they call at one designated Finnish port located along the route at least once a fortnight.

Exemptions may also be granted to cruise ships or ships engaged in other service, if the ship departs from and arrives at the same Finnish port without calling at other ports.

- 2) Directive 2000/59 EC, jossa Artikkelin 4.1. *Member States shall ensure the availability of port reception facilities adequate to meet the needs of the ships normally using the port without causing undue delay to ships.*
  
- 3) RECOMMENDS that the Governments of the Contracting Parties apply the attached Guidelines for the establishment of a harmonized "no-special-fee" system for the operation of reception facilities in their ports as of 1 January 2000 for ship-generated wastes covered by Annex I (oily wastes from machinery spaces) of MARPOL 73/78 and as of 1 January 2006 for wastes covered by Annex IV (sewage) and Annex V (garbage) of MARPOL 73/78",

## HAASTATTELUKYSYMYKSET VARUSTAMOLLE

### **Ulkomaanliikenteen alus / kotimaanliikenteen alus**

1. Ovatko eri hallinnonalojen vastuunjako selkeä ja tarkoituksenmukainen ja ovatko resurssit riittävät?
2. Miten nykyinen järjestelmä on vaikuttanut alusten jätehuoltokäytäntöihin?

[http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Conventions/Environmental\\_Combpliance/Annex%20V%20discharge%20requirements%2001-2013.pdf](http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Conventions/Environmental_Combpliance/Annex%20V%20discharge%20requirements%2001-2013.pdf)

### **Matkustaja-alus**

3. Miten HELCOM:n väliaikaista teknistä ja operatiivista ohjeistusta matkustaja-alusten jätteiden vastaanotosta olisi tarkoituksenmukaista kehittää?

[http://helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted\\_endorsement%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf#search=HELCOM%20interim%20guidance%20on%20technical%20and%20operational%20aspects%20of%20delivery%20of%20sewage%20by%20passenger%20ships%20to%20port%20reception](http://helcom.fi/Documents/Ministerial2013/Ministerial%20declaration/Adopted_endorsement%20documents/Interim%20Guidance%20PRF.pdf#search=HELCOM%20interim%20guidance%20on%20technical%20and%20operational%20aspects%20of%20delivery%20of%20sewage%20by%20passenger%20ships%20to%20port%20reception)  
Sewage is defined by MARPOL Annex IV as:

- drainage and other wastes from any form of toilets and urinals;
- drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs, and scuppers located in such premises;
- drainage from spaces containing living animals; or
- other waste waters when mixed with drainages.

Under the new regulation all sewage discharges into the sea from passenger ships will be prohibited unless it has been processed with an approved on-board sewage treatment plant.

Such equipment should e.g. reduce nutrient concentrations according to established concentration standards. Alternatively, untreated sewage could be delivered to a port reception facility (PRF).

4. Miten maksujärjestelmä on vaikuttanut jätevirtoihin?
  - a. Millainen on nykykäytäntö? Voitko kuvailla miten maksujärjestelmä mielestänne toimii?
  - b. Kattaako aluksilta peritty jätemaksu sataman jätehuoltokustannukset – teettekö vertailulaskelmat ennen erivapauslupa-anomusta?
  - c. Ovatko satamamaksuun sisältyvän jätehuoltomaksun ja vapautetun aluksen jätehuoltosopimukseen sisältyvän jätteen määrä verrannollisia toisiinsa vai onko niissä merkittäviä eroja?
  - d. Mikä on ELY:n, joka on valvova viranomaisen, rooli liittyen maksujärjestelmään vai näkyykö rooli käytännössä millään tavalla?
5. Sataman vastaanottolaitteiden riittävyys. Mahdollistaako sataman vastaanottolaitteiden kapasiteetti vastaamaan MARPOL liitteiden V ja VI asettamiin velvoitteisiin?

<http://www.westpandi.com/Documents/News/MEPC.1-Circ.671%20-%20Guide%20to%20Good%20Practice%20for%20Port%20Reception%20Facility%20Providers%20and%20Users.pdf>

Jätehuoltoyritys, yhteyshenkilö, pvm:

Satama:

Tarkasteluvuosi:

**1. Jätehuoltoyrityksen aluksilta keräämät jätemäärät jätelajeittain**

	öljyinen jäte konehuoneesta, sludge MARPOL I	kiinteä alusjäte (tn/v) MARPOL LV	kansainvälinen ruokajäte (tn/v)	lasi	metalli	paperi, pahvi, ja muu kuitupohjainen	puu ja muu polttokeelpoinen	öljyiset vedet, pilssivesi (m <sup>3</sup> /v) MARPOL I	jätevedet: musta vesi, käymäläjäte (m <sup>3</sup> /v) MARPOL IV	jätevedet: harmaa vesi m <sup>3</sup>	rikki-pesurin pesuvesi MARPOL VI	rikki-pesurin sludge MARPOL VI	vaaralliset jätteet (määrä)	muu jäte, mikä
aluksista suoraan														
yhteinen keräys muun satamajätteen kanssa														

**2. Jätehuoltoyrityksen lajittelu ja uudelleenkäyttö jätelajeittain (VNA-jätteistä 179/2012, 12§)**

	öljyinen jäte konehuoneesta, sludge	kiinteä alusjäte (tn/v)	kansainvälinen ruokajäte (tn/v)	lasi	metalli	paperi, pahvi, ja muu kuitupohjainen	puu ja muu polttokeelpoinen	öljyiset vedet, pilssivesi (m <sup>3</sup> /v)	jätevedet: käymäläjäte (m <sup>3</sup> /v)	jätevedet: harmaat vesim <sup>3</sup>	rikki-pesurin pesuvesi	rikki-pesurin sludge	vaaralliset jätteet (määrä)	muu jäte, mikä
Kierrätys														
Hyödyntäminen energiana (esim. poltto)														
muu mikä?														

**3. Jätehuoltoyrityksen omat käyttämänsä koneet ja jätteen vastaanottolaitteet satamissa (kpl määrä ja kapasiteetti)**

imu/paineauto m <sup>3</sup>	auto jätepakkaajalla m <sup>2</sup>	jätepakkaaja m <sup>3</sup> kiinteästi satamassa	vaihtolavata m <sup>3</sup> pyörillä	vaihtolava m <sup>3</sup> kiinteästi satamassa	kuivajäteastiat m <sup>3</sup> kiinteästi satamassa	vaarallisten aineiden kuljetuskalusto, mikä?	muu kone/laitte, mikä?

**4. Tarkentavat kysymykset**

ympyröi sopiva vaihtoehto

4.1 Käsitelläänkö rahti- ja matkustaja-alusten kansainvälisestä liikenteestä (EU:n ulkopuoliset satamat) peräisin olevaa ruokajätteitä jotenkin eri tavoin kuin muita kiinteitä jätteitä? <sup>2</sup>	kyllä	ei
4.1 a. Jos vastasitte edelliseen "kyllä", miten ruokajätteet käsitellään?		
4.2 Onko yrityksellänne ympäristölupa?	kyllä	ei
4.3 Kuuluuko yrityksenne jätehuoltokisteriin? (VNA-jätteistä 179/2012, 27§)	kyllä	ei
4.4 Pidetäänkö yrityksessänne kirjanpitoa, josta selviää jokaisen kuljetuksen jätelaji ja määrä? (VNA-jätteistä 179/2012, 23§)	kyllä	ei
4.4. a. Entä miten muuten raportoitte viranomaisille?		
4.5 Käsitteleekö yrityksenne jätteitä, jotka tarvitsevat siirtoasiakirjan? (VNA-jätteistä 179/2012, 24§)	kyllä	ei
4.6 Saako alus kuitin tai sähköisen kuittauksen jätelajeista ja –määristä, joita se on jättänyt satamaan?	kyllä	ei
4.7 Muuta (vapaa sana koskien tämän lainsäädännön toteutumista). <sup>1</sup>		

5. Syventävät kysymykset
5.1 Mitä mieltä olette eri hallinnonalojen (esim. kunnat, ELY-keskukset) vastuista ja resursseista alusjättekysymyksissä?
5.2 Miten nykyinen järjestelmä on vaikuttanut alusten jätehuoltokäytäntöihin?
5.3 Miten HELCOM:n väliaikaista teknistä ja operatiivista ohjeistusta matkustaja-alusten jätteiden vastaanotosta olisi tarkoituksenmukaista kehittää? *3
5.4 Vastaanotetun jätteen määrän tilastointi. Millaiset ovat jätehuoltoyritysten tilastointi- ja raportointivelvollisuudet?
5.5 Miten jätehuoltoyritykset toimivat satamissa? Oletteko perehtyneet sataman jätehuoltosuunnitelmaan ja miten se vaikuttaa toimintaan?
5.6 Mitä muita lupia jätehuoltoyritys tarvitsee toimiakseen satamassa kuin mahdollisen em. ympäristöluvan?
5.7 Satamien vastaanottolaitteiden riittävyys. Vastaako MARPOL liitteiden IV, V, VI antamiin velvoitteisiin? Joudutaanko jätettä väliavarastoidaan satamassa? Velvoitteet koskevat harmaita vesiä ja mustia vesiä sekä kiinteää jätettä ja ilmansuojelun jätteitä. *4
5.8 Miten aluksen kiinteän jätteen jätehuolto on järjestetty?

5. Syventävät kysymykset
5.9 Käsitteleekö yrityksenne lastijätteitä ja lastiruumien puhdistusjätteitä? Miten? *5
5.10 Vastaanotatteko rikkipesurista syntyviä pesuvesiä? Minkälaisia määriä? *4
5.11 Mikä on kuntien jätehuoltoyritysten rooli satamien jätetuollossa?
5.12 Voiko kuntien jätehuoltoyrityksille antaa satamien jätetuollon hoitamisen (varsinkin kalastus- ja huvivenesatamissa)?
5.13 Millainen on viranomaisten välinen yhteistyö direktiivin toteuttamisen valvonnassa?
5.14 TraFin menettely myöntää alukselle vapautus sataman tarjoamasta jätetuollosta. Miten aluksen käyttämän jätetuoltoyrityksen luotettavuus tarkistetaan satamassa, varustamossa ja/tai TraFissa? *6
5.15 Mitä mieltä olette TraFin yhteistyöstä muiden viranomaisten kanssa koskien alusten vapautusta (mm. ELYt)?
5.16 Jokainen alus voidaan tarkistaa sen varmistamiseksi, että jätteiden toimitussäännöksiä noudatetaan ja riittävä määrä tarkastuksia on tehtävä. Onko teidän yrityksenne toimia tarkastettu satamassa? Miten tarkastus tapahtuu? Tilastoidaanko tarkastukset?

5. Syventävät kysymykset
5.17 Alusten ennakoilmoittautuminen. Ilmoittavatko alukset suoraan jätehuoltoyrityksille palvelutarpeensa ennen satamaan saapumistaan? Miten ilmoittavat? Kuinka tarkasti alukset arvioivat toimitettavat jätemäärät <u>vrt</u> todellisiin jätemääriin?
5.18 Kiitos haastattelusta. Vapaa sana

\*1 EU-direktiivi 2000/59 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0059:FI:HTML>

\* 2 EU direktiivi 1069/2009 <http://eur-lex.europa.eu>

\* 3 HELCOM:n väliaikainen tekninen ja operatiivinen ohjeistus <http://helcom.fi>

\* 4 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) <http://www.imo.org>

\* 5 \* MARPOL -yleissopimuksen jätteitä käsittelevän liitteen V uudistus astui voimaan 1.1.2013. Uudistuksen myötä irtolastialusten lastijäämät ja lastiruumien pesuvedet tulivat tiukemman sääntelyn piiriin. Satamilla on velvollisuus ottaa vastaan haitalliset lastijäämät ja pesuvedet. Haitattomat lastijäämät voi huuhdella mereen laivan ollessa kulussa ja 12 merimailia rannasta, jos satamassa ei ole vastaanottolaitteistoa. Laivaajan vastuulla on luokitella lastin meriympäristölle haitallisuus.

Suomessa liitteen V voimaantulo on kuitenkin viivästynyt. Nykyinen lainsäädäntömme koskien kiinteiden irtolastien kuljetusta jää voimaan vielä 1.1.2013 jälkeen aina siihen asti, kunnes hallituksen esitys on hyväksytty.

\*6 Kansallinen lainsäädäntö perustuu Helsingin sopimuksen vuonna 1998 hyväksytyyn sääntöön (alusjätteiden jättöpakko) ja HELCOMin suosituksiin sekä aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annettuun direktiiviin 2000/59-EC.