



Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

1) Mitä esillä olevaa lyhyen tähtäimen päästövähennyskeinoa tulisi preferoida suhteessa muihin?

SV kannattaa vahvasti tavoitepohjaisten (goal-based) toimenpiteiden kehittämistä.

Hyvin määritelty ja mittaroidut tavoitepohjaiset toimenpiteet tarjoavat varustamoille joustavuutta ja mahdollisuuden valita toimivin ja tehokkain ratkaisu käytettävissä olevasta keinovalikoimasta. Tavoitepohjaiset esitykset kannustavat eteenpäin katsovaan kehittämiseen haastaen varustamoita tunnistamaan ja ottamaan käyttöön liiketoimintamallille ja -alueelle parhaiten sopivat operatiiviset ja/tai tekniset keinot lyhyen aikavälin päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Ohjailupohjaisissa (prescriptive) päästövähennyskeinossa on riskinä se, että pakottavat tekniset toimenpiteet hidastavat kehitystä vähentämällä kannustimia luovaan teknologian käyttöön ja kehittämiseen. Ohjailupohjaiset menettelyt heikentävät innovaatioiden liiketaloudellista kannattavuutta ja näin ollen niiden voidaan olettaa hidastavan merenkulun uudistumista.

Aluksen energiatehokkuuden kokonaisvaltaisen hallintasuunnitelman eli SEEMP:n kehittäminen on esitetyistä vaihtoehtoista kannatettavin. SEEMP:n vahvuutena on sen koko aluksen elinkaaren ajalle ulottuva energiatehokkuuden kehittäminen. Se kannustaa jatkuvaan parantamiseen mahdollistaen teknologisen kehityksen mukanaan tuomien uusien ratkaisujen käytön esimerkiksi aluksen operoinnin optimointiin liittyen.

Useissa ISWG-6 esityksissä esitetään SEEMP:n kehittämistä siten, että se liitettäisiin osaksi aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS, Safety Management System) tai jotain muuta kuvattua soveltuvaa järjestelmää. Esityksissä on mukana myös näkemyksiä aivan uuden tarkastusmenettelyn luomisesta SEEMP:n vahvistamiseksi. SV kannattaa SEEMP:n vahvistamista säännöllisten auditointien kautta, mutta korostaa sitä, että menettely tulee toteuttaa siten, että se ei muodosta kohtuutonta hallinnollista taakkaa taikka kustannuksia varustamoille.

Edellä mainittuihin perustuen, SV tukee esitystä ISWG-GHG 6/2/6, joka ehdottaa tavoitepohjaisten päästövähennysten käyttöönottoa. Mainittu esitys on eräänlainen hybridimalli, joka sisältää EEXI indeksoinnin olemassa oleville aluksille, mutta esittää sen vaihtoehtoisena menetelmänä SEEMP:n käyttämiselle.

Esityksien keinovalikoimissa, esimerkiksi EEXI:n yhteydessä, todetaan aluksen konetehon rajoittamisen olevan yksi mahdollisista päästövähennyskeinoista. **Suomen merenkulun kannalta elintärkeä asia kaikissa laivan konetehoa rajoittavissa keskusteluissa on muistaa se, että tehon rajoituksesta ei saada muodostaa pakottavaa eikä sen vapaaehtoinen käyttö saa koskaan vaarantaa tai heikentää aluksen toimintakykyä talvimerenkulussa.**

Viitaten esitykseen MEPC.72/17/Add.1 Annex 11, jossa käsitellään IMO:n alustavaa GHG strategia, mainitaan yhtenä lyhyen aikavälin päästövähennyskeinona kannustimet edelläkävijöille, jotka kehittävät ja ottavat käyttöön uusia teknologioita. **SV haluaa painottaa kannustimen tärkeyttä ja korostaa niiden merkitystä etsittäessä uusia päästövähennysratkaisuja.**

SV vastustaa meriliikenteen pakottavaa nopeuden sääntelyä.

Lähiliikenteessä (Short Sea Shipping) toimiva logistiikka perustuu sujuvaan aikataulutettuun meriliikenteeseen. Tämänkaltaisessa liikenteessä pakollinen nopeuden hidastaminen saattaa aiheuttaa tarvetta aluskannan lisäämiselle, jotta kuljetustarpeeseen voidaan vastata. Tämän toteutuessa kasvaisivat kokonaispäästöt. Pahimmassa tapauksessa nopeuden rajoittaminen lähiliikenteessä voisi johtaa siihen, että merikuljetukset siirtyvät muihin kuljetusmuotoihin, jotka ovat suurten hyödykemäärien kuljettamiselle vähemmän ympäristöystävällisiä.

Merikuljetusten hidastamisella lähiliikenteessä voi olla hyvinkin huomattavia vaikutuksia suomalaiselle teollisuudelle. **SV korostaa tässä yhteydessä tarvetta tarkastella koko logistista ketjua ja merikuljetuksiin suunniteltavien säännösten heijastevaikutuksia.**

Pakottava yksiselitteinen nopeuden rajoittaminen ei kannusta varustamoita investointeihin tai tekniisiin toimenpiteisiin, jotka parantaisivat laivan energiatehokkuutta. Pakottava nopeuden sääntely voi pahimmassa tapauksessa johtaa päästöjen kokonaismäärän kasvuun kuljetusaikojen pidentyessä ja alusten määrän mahdollisesti lisääntyessä.

SV ei tue aluksen konetehoon liittyviä rajoituksia.

Konetehon rajoittamisesityksissä, mahdollisten jääluokka asioiden ja talvimerenkulun toimintakyvyn heikentymisriskin lisäksi, SV näkee haasteita uusille energiatehokkaammille EEDI-laivoille. Mikäli myös nämä alukset joutuisivat rajoittamaan konetehojaan, saattaa niille syntyä ongelmia kansainväliseen ilmansuojelutodistukseen (IAPP, International Air Pollution Prevention Certificate) ja moottoria koskevaan kansainvälisen ilmansuojelutodistukseen (EIAPP, Engine International Air Pollution Prevention) liittyen, koska järjestelmiä ei ole suunniteltu ja mitoitettu alemmille konetehoille.

2) Mikä on nähdäksenne esitettyjen keinojen vaikutus suomalaiselle merenkulkualalle ja meriklusterille laajemmin?

SV:n näkemys on, että tavoitepohjaiset esitykset, jotka keskittyvät laivojen operatiivista energiatehokkuutta parantaviin keinoihin ja optimointiin, ovat hyvä asia Suomen merenkululle ja meriklusterille. **Suomen meriklusterissa on paljon yrityksiä, jotka ovat erikoistuneet laivasuunnitteluun ja rakentamiseen, laivan energiankäytön kehittämiseen ja sähköistykseen, ympäristöystävällisiin polttoaineratkaisuihin sekä erilaisiin aluksen operoinnin optimointiin liittyviin palveluihin ja tuotteisiin.** Nämä yritykset voivat suoraan hyötyä tavoitepohjaisesta kehityksestä.

Suomalaiset varustamot ovat myös laajalla rintamalla olleet aktiivisesti mukana näiden yritysten kehitystyössä mm. tarjoamalla aluksia pilotti-projekteihin. Suomalaiset varustamot ovat olleet myös ensimmäisinä maailmassa tilaamassa laivoja, joissa käytetään nimenomaan Suomessa suunniteltuja tuotteita ja järjestelmiä.

3) Saavutetaanko keinolla IMO:n asettamat kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet asetussa aikataulussa?

SV:n näkemys on, että IMO:n lyhyenaikavälin kunnianhimoiset päästötavoitteet ovat saavutettavissa, mutta se edellyttää vahvaa yhteistyötä eri toimijoiden välillä. **Tärkeässä roolissa laivojen energiatehokkuuden tehostamisessa ja erilaisten päästövähennyskeinojen käyttöönotossa ovat erilaisten teknologioiden, teknisten toimenpiteiden ja polttoaineiden kehittämistä tukevat kannustimet.** Tärkeää on myös se, että kannustimet eivät ainoastaan liittyisi uudisrakennusprojekteihin vaan myös laivojen jälkiasennusprojekteihin.

Pitkäaikavälin tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan globaaleja ratkaisuja ja merkittäviä lisäpanostuksia kansainväliseen tutkimus- ja kehitystyöhön. **Varustamoiden kansainvälinen kattojärjestö ICS (International Chamber of Shipping) on valmistanut tutkimus- ja kehitystyön tukemiseksi rahastomallia,** joka perustuisi varustamoilta niiden hankkiman bunkkerimäärän perusteella kerättävään pakolliseen maksuun. Alustavasti järjestelmä kattaisi kooltaan 5000 GT tai yli olevat alukset. Kokorajan perusteena toimii IMO:n tietojen keruujärjestelmän (DCS, Fuel Oil Data Collection System) mukainen aluskoko, mutta mallin kattavuuden laajentamisesta myös pienempiin aluksiin voitaisiin jatkossa keskustella. **Rahastosta osoitettaisiin varoja tutkimus- ja kehitysprojekteihin, jotka edistäisivät fossiilivapaiden polttoaineiden ja teknologioiden käyttöönottoa.** Keskiössä olisi sellaiset kehitys- ja tutkimushankkeet, jotka edistävät edellä mainittujen asioiden hyödyntämistä ja soveltamista valtameriliikenteeseen tarkoitetuissa laivoissa.