

31.12.2012

Dnro 4543/4/10

Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Maija Sakslin

Esittelijä: Vanhempi oikeusasiamiehensihteeri Erkki Hännikäinen

ROMULAIVA ONYXIN LÄHTÖLUPA EI RIKKONUT SUOMEN KANSAINVÄLISIÄ VELVOITTEITA

1
KANTELU

Kantelija arvostelee oikeusasiamiehelle osoittamassaan kirjoituksessa entistä ympäristöministeriä Paula Lehtomäkeä, Suomen ympäristökeskusta (SYKE) ja Merenkululaitosta Vaasan satamassa siirtokiellossa olleen C Express -aluksen (ent. Casino Express, sittemmin Onyx ja Kaptain Boris) siirtokiellon purkamista ja aluksen lähtölupaa sekä sen jälkeisiä toimenpiteitä koskevassa asiassa. Kantelijan mukaan asiassa on rikottu EU:n jätteensiirtoasetusta ja Baselin sopimusta.

Kantelija kertoo, että The NGO Platform on Shipbreaking -niminen kansalaisjärjestö ja sen jäsenjärjestö Basel Action Network ottivat 16.10. ja 17.11.2009 ja 7.5.2010 yhteyttä ympäristöministeriin varoittaakseen Suomen hallitusta odotettavissa olevasta EU:n jätteensiirtoasetuksen rikkomisesta. Järjestö oli huolissaan siitä, että Vaasan satamasta lähtönsä jälkeen aluksen määränpäänä olisivat Etelä-Aasian laivanromutusrannat.

Alus oli seissyt Vaasan satamassa elokuusta 2005 lähtien. 8.7.2007 laiva oli ilmoitettu myydyksi romusi. Järjestön varoituksesta Suomen ympäristökeskus oli luokitellut aluksen jätteensiirtoasetuksessa tarkoitetuksi vaaralliseksi jätteeksi sen sisältämän suuren asbestimäärän ja PCB-löydöksen vuoksi ja tehnyt selväksi, että laivan vienti vaatisi erityisluvan vaarallisten jätteiden siirtoon.

Kantelijan mukaan Suomen ympäristökeskus kuitenkin peruutti marraskuussa 2009 siirtokiellon järjestön aikaisemmista varoituksista huolimatta ja salli laivan lähteä Vaasan satamasta määränpäänään Dubai. Myös merenkuluviranomaiset antoivat alukselle lähtöluvan huolimatta aluksen teknisistä ongelmista, mitä todistavat aluksen koneongelmista johtuneet monet pysähdykset Englannissa, Ranskassa, Portugalissa, Gibraltarilla, Maltalla, Kyproksella ja Egyptissä. Aluksen saavuttua huhtikuun lopulla 2010 Dubaihin, viisi kuukautta sen lähdöstä, se myytiin heti, nimettiin uudelleen (Kaptain Boris) ja uudelleen liputettiin Sierra Leoneen. Tämän jälkeen alus lähti pikaisesti lopulliselle matkalleen Pakistaniin ajattavaksi rantaan ja romutettavaksi vastoin jätteensiirtoasetusta.

Suomen ympäristökeskus peruutti siirtokiellon marraskuussa 2009 omistajan, Attar Construction Ltd:n vakuutettua, että alusta ei romutettaisi, vaan että se korjattaisiin Turkissa ja jatkaisi käytössä rahtialuksena. Attar Construction Ltd teki petoksen niin Suomen viranomaisia kuin kansainvälisiä ja eurooppalaisia yli rajojen tapahtuvia vaarallisten jätteiden siirtoja koskevia sääntöjä kohtaan. Suomen ympäristökeskus jatkoi viisi kuukautta kestäneen matkan ajan kommunikointia Attar Constructionin kanssa tietäen koko ajan, että alus olisi suurella todennäköisyydellä matkalla romutettavaksi. Suomen ympäristökeskus kuitenkin epäonnistui

keskeyttämään matkan ja kutsumaan aluksen takaisin niin kuin järjestö oli sitä toistuvasti kehottanut.

Kantelija arvostelee sitä, että Suomen viranomaiset eivät ole saattaneet siirrosta vastaavia osapuolia vastuuseen (have not held responsible parties liable for) jätteensiiroasetuksen rikkomisesta. Lisäksi Suomen ympäristökeskuksen virkamiehet olivat äärimmäisen välinpitämättömiä salliessaan tällaisten rikkomusten tapahtumisen (were extremely negligent to allow for such violations to occur) eivätkä he tutkineet riittävästi aluksen suunniteltua käyttöä ennen kuin he sallivat aluksen lähteä Vaasan satamasta.

Kantelija muistuttaa, että Baselin sopimuksen, joka on transponoitu EU:n jätteensiiroasetukseen, 9.1 artiklan mukaan jokainen vaarallisten jätteiden tai muiden jätteiden maan rajan ylittävä siirto, (c) joihin asianomaisten maiden suostumus on saatu väärentämällä, esittämällä virheellisiä tietoja tai petollisella menettelyllä, tai (d) joka johtaa vaarallisten jätteiden tai muiden jätteiden sopimuksen ja kansainvälisen oikeuden yleisten periaatteiden vastaiseen tahalliseen käsittelyyn, katsotaan sopimuksessa tarkoitetuksi laittomaksi kuljetukseksi.

Edelleen Baselin sopimuksen 9.2 artiklan mukaan milloin vaarallisten jätteiden tai muiden jätteiden maan rajan ylittävä siirto katsotaan viejän tai tuottajan menettelystä johtuen laittomaksi kuljetukseksi, vientimaa varmistaa,

a) että viejä tai tuottaja tai tarvittaessa se itse ottaa kyseiset jätteet takaisin vientimaahan tai jos tämä ei ole käytännössä mahdollista

b) että kyseiset jätteet käsitellään muuten yleissopimuksen määräysten mukaisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun vientimaalle on ilmoitettu laittomasta kuljetuksesta, tai muun asianomaisten valtioiden sopiman ajan kuluessa. Tässä tarkoituksessa asianomaiset sopimuspuolet eivät saa vastustaa, estää tai torjua näiden jätteiden palauttamista vientimaahan.

Näillä perusteilla järjestö vaati Suomea täyttämään EU:n jätteensiiroasetuksen valvontavelvoitteensa estääkseen myrkyllisen jätteen dumpkauksen Etelä-Aasian rannoille. Järjestö edellytti Suomen kutsuvan aluksen takaisin ja varoittavan kiireellisesti Intialaista, Bangladeshiläistä ja Pakistanilaista osapuoltansa lähestyvistä Baselin sopimuksen ja EU:n jätteensiiroasetuksen rikkomisesta, vaatien näitä maita kieltämään alukselta pääsyn aluevesisilleen. Nämä järjestön huolenilmaisut eivät kuitenkaan saaneet vastakaikua, ja aluksen sallittiin jatkaa matkaansa rantautumispaikkaansa Pakistanissa toukokuussa 2010.

2

SELVITYS

Suomen ympäristökeskus ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat antaneet asiassa selvityksensä.

Lisäksi käytettävissäni ovat olleet muun muassa tallenteet TV 1:n A-Studio lähetyksistä 21.10.2009 ja 7.6.2010, joissa on käsitelty kantelussa tarkoitettua asiaa. Entisen ympäristöministerin Paula Lehtomäen selvitystä ei ole katsottu tarpeelliseksi hankkia. Tämä johtuu muun ohella siitä, että oikeusasiamiehen tehtäviin ja toimivaltaan kuuluu tutkia ainoastaan toiminnan lainmukaisuutta, mutta ei sen sijaan poliittisen päätöksenteon piiriin kuuluvia kysymyksiä.

2.1

Suomen ympäristökeskuksen selvitys

Suomen ympäristökeskuksen antama selvitys koostuu viraston selvityksestä ja sen liitteenä olevista Suomen ympäristökeskuksen kulutuksen ja tuotannon keskuksen selvityksestä sekä aluksen siirtokiellon asettamis- ja peruuttamispäätöksistä.

Päätös 11.7.2007 aluksen luokittelemisesta jätteeksi ja siirtokiellon asettamisesta

Suomen ympäristökeskus teki 11.7.2007 seuraavan päätöksen:

"PÄÄTÖS LUOKITTELEMISESTÄ JÄTTEEKSI JA SIIRTOKIELLON ASETTAMISESTA HALLINTOLAIN (434/2003) MUKAINEN KUULEMINEN

Suomen ympäristökeskus on saanut tietoonsa, että Attar Construction Ltd:n omistuksessa ja St. Kitts & Nevisen alusrekisterissä alustavasti rekisteröityneenä oleva, C Express -niminen laiva (liite 1, entinen Casino Express) aiotaan siirtää Vaasan satamasta Suomen ja mahdollisesti OECD-alueen ulkopuolelle.

Päätös

Suomen ympäristökeskus katsoo Vaasan satamassa olevan, C Express -nimisen laivan jätelain (1072/1993) 3 §:n 1 momentin 1 kohdan tarkoittamaksi jätteeksi, joka sisältää 2 kohdan tarkoittamia ongelmajätteitä.

Suomen ympäristökeskus asettaa laivan siirtokieltoon, kunnes Suomen ympäristökeskus on tullut vakuuttuneeksi siitä, ettei laiva ole jätettä tai se on saanut jätteiden siirtoon tarvittavat luvat.

Tämä päätös on voimassa toistaiseksi ja muutoksenhausta huolimatta.

Selvityspyyntö ja kuuleminen

Suomen ympäristökeskus pyytää Attar Construction Ltd:tä luoteltavalla tavalla, kuten esim. aiesopimuksin, osoittamaan mihin jatkokäyttöön laiva on tarkoitettu.

Lisäksi Suomen ympäristökeskus varaa hallintolain (434/2003) 34 §:n mukaisesti Attar Construction Ltd:lle jälkikäteen mahdollisuuden lausua mielipiteensä SYKEN päätöksestä luokitella edellä mainittu laiva jätteeksi.

Päätöksen perustelut

Vaasalainen RGLines on myynyt 10.7.2007 asti Ruotsin alusrekisterissä olleen C Express -nimisen laivan St. Vincent ja Grenadineksessa rekisteröidylle Attar Construction Ltd:lle. Laiva on tässä vaiheessa alustavasti siirretty St. Kitts & Nevisen alusrekisteriin. Suomen ympäristökeskus on 11.7.2007 saanut tietoa, että laiva aiotaan siirtää Vaasan satamasta 12.7.2007.

Suomen ympäristökeskuksella on syytä epäillä, että laiva aiotaan siirtää romutettavaksi Euroopan ulkopuolelle, koska myynnin yksikköhinta vastaa suuruusluokaltaan romutettavaksi myytyjen laivojen hintatasoa

laiva on iältään elinkaarensa loppupäässä

laiva on ollut 2 vuotta käyttämättä eikä sitä voitu myydä muualla käytettäväksi norjalaisen TradeWinds -asiantuntijalehden mukaan laiva myytiin romutettavaksi

Suomen ympäristökeskus ei päätöksen tekohetkeen mennessä ole saanut sellaista tietoa, jonka perusteella se olisi voinut vakuuttua siitä, ettei laiva ole tarkoitettu romutettavaksi.

Mikäli laiva on tarkoitettu romutettavaksi, se katsotaan jätelain 3 §:n 1 kohdan mukaan kokonaisuudessaan jätteeksi. Jätteensiiroasetuksen (ETY) 259/93 mukaan jätteeksi luokitellun laivan vienti Suomesta toiseen maahan edellyttää asetuksen mukaista ilmoitusta jätteen kansainvälisestä siirrosta. Asetuksen 16 artiklan perusteella jätteeksi luokitellun laivan vienti OECD-alueen ulkopuolelle on kokonaan kielletty. Laivan vienti Suomesta toiseen maahan ilman asetuksen mukaista ilmoitusta viranomaisille on asetuksen 25 artiklan mukaan katsottava laittomaksi jätesieroksi.

Suomen ympäristökeskus ei ennen asian ratkaisemista voinut varata asianosaiselle hallintolain 34 §:n tarkoittamaa tilaisuutta lausua mielipiteensä asiasta, koska kuulemisesta aiheutuva asian käsittelyn viivästyminen olisi saattanut vaarantaa päätöksen tarkoituksen toteutumisen. Suomen ympäristökeskus ei päätöksen tekohetkeen mennessä saanut yhteyttä aluksen uuteen omistajaan Attar Construction Ltd:hen. Laivakaupassa Attar Construction Ltd:n edustajana toimineelle vaasalaisella asianajotoimistolle ei ollut suoria yhteystietoja, vain tiedot Ilossa-Britanniassa sijaitsevista välittäjistä ja intialaisesta edustajasta, johon Suomen ympäristökeskus on ottanut yhteyttä.

Laivaan tulevaan käyttötarkoitukseen ja mahdolliseen romuttamisaikeeseen liittyvien epäselvyyksien ja toisaalta Suomen kansainvälisten velvoitteiden laittoman romutuksen estämiseksi vuoksi Suomen ympäristökeskus katsoo laivan jätteeksi, kunnes omistaja on luotettavasti osoittanut, että laiva on tarkoitettu johonkin muuhun jatkokäyttöön."

Päätös 20.7.2009 siirtokiellon peruuttamisesta

Suomen ympäristökeskus antoi 20.7.2009 seuraavan päätöksen siirtokiellon peruuttamisesta:

"PÄÄTÖS SIIRTOKIELLON PERUUTTAMISESTA

Suomen ympäristökeskuksen siirtokieltopäätös

Suomen ympäristökeskus on viitekohdassa mainitulla päätöksellään katsonut Vaasan satamassa olevan C Express -nimisen laivan jätelain (1072/1993) 3 §:n 1 momentin 1 kohdan tarkoittamaksi jätteeksi, joka sisältää 2 kohdan tarkoittamia ongelmajätteitä.

Suomen ympäristökeskus asetti laivan siirtokieltoon, kunnes se on tullut vakuuttuneeksi siitä, ettei laiva ole jätettä tai se on saanut jätteiden siirtoon tarvittavat luvat.

Päätöksen perusteluissa todettiin siinä mainittujen seikkojen perusteella Suomen ympäristökeskuksella olevan syytä epäillä, että laiva aiotaan siirtää romutettavaksi Euroopan ulkopuolelle. Perustelujen mukaan Suomen ympäristökeskus katsoi laivan jätteeksi, kunnes omistaja on luotettavasti osoittanut, että laiva on tarkoitettu johonkin muuhun jatkokäyttöön.

Omistajan esittämä selvitys

Attar Construction Ltd on 30.6.2009 toimittanut Suomen ympäristökeskukselle selvityksen aluksen vuokraamisesta rahtiliikenteeseen.

Selvitys koostuu seuraavista asiakirjoista:

- Attar Construction Ltd:n valtuutus asiamiehestä;
- aikarahtaus sopimus Attar Construction Ltd:n ja International Shipping Bureauin välillä;
- Dubain Kauppakamarin todistus International Shipping Bureauin rekisteröitymisestä;
- International Shipping Bureauin Dubain yksikön kirjanpito vuodelta 2008;
- taloudellinen arvio C Expressin rahtiliikenteen kannattavuudesta; ja
- kooste International Shipping Bureauin aiemmasta toiminnasta rahtiliikenteessä vuosina 2005-2009.

Suomen ympäristökeskuksen päätös

Suomen ympäristökeskuksen 11.7.2007 antama päätös C Express -aluksen siirtokiellosta peruutetaan.

Päätökseen liittyvät ehdot

Ennen C Express -aluksen lähtöä Vaasasta on omistajan esitettävä Suomen ympäristökeskukselle voimassaoleva sen ja International Shipping Bureaun välinen molempia sopijapuolia sitova C Express -alusta koskeva aikarahtaus sopimus.

Omistajan tulee ilmoittaa heti Suomen ympäristökeskukselle olennaisista muutoksista esittämäänsä selvitykseen sisältyvissä seikoissa, erityisesti siltä osin kuin niillä on vaikutusta aluksen jatkokäyttöön. Mikäli aluksen käyttötarkoitus muuttuu selvityksessä ilmoitetusta, Suomen ympäristökeskus harkitsee uudelleen, tuleeko alus luokitella jätteeksi vai ei.

Mikäli aluksen jäljempänä mainittu merikelpoisuushyväksyntä viivästyy pitemmälle kuin 15.9.2009, omistajan tulee esittää selvitys aluksen käyttötarkoituksesta viimeistään 1.10.2009.

Päätöksen perustelut

Aluksesta on 7.6.2009 allekirjoitettu aikarahtaus sopimus Attar Construction Ltd:n ja International Shipping Bureaun välillä. Sopimuksen kesto on 6+3 kuukautta. Vuokraaja International Shipping Bureau on rekisteröitynyt Dubain Kauppakamariin ja toimii laajasti merenkulkualalla.

Suomen ympäristökeskukselle toimitetun selvityksen mukaan International Shipping Bureau aikoo käyttää alusta rahtiliikenteeseen Dubain lähimerialueilla. Vuokraaja on lisäksi toimittanut Suomen ympäristökeskukselle laskelman hankkeen taloudellisesta kannattavuudesta sekä koosteen aiemmasta toiminnastaan rahtiliikenteessä.

Koska aluksen omistaja on esittänyt riittävän ja asianmukaisen selvityksen aluksen käyttämisestä rahtiliikenteeseen, Suomen ympäristökeskuksella ei ole enää perusteltua syytä epäillä, että C Express -alus siirrettäisiin Vaasasta romutettavaksi.

Jos alusta ei sopimuksessa määrättyinä aikana luovuteta vuokraajalle, on vuokraajalla oikeus purkaa sopimus. Tällä hetkellä osapuolten kesken on sovittu, että C Express tulee luovuttaa Dubaissa heinäkuun loppuun mennessä. Koska tämä ei käytännössä ole mahdollista, Suomen ympäristökeskus edellyttää, että ennen aluksen lähtöä Vaasasta molemmat osapuolet vahvistavat sitoutumisensa aikarahtaus sopimukseen.

Omistajan toimittama selvitys muodostaa kokonaisuuden, jonka perusteella Suomen ympäristökeskus on arvioinut aluksen jatkokäytön asianmukaisuutta ja aluksen luokitusta jätteeksi. Jos omistajan jatkokäyttöön liittyvät suunnitelmat muuttuvat, omistajan tulee ilmoittaa muutoksista Suomen ympäristökeskukselle, jotta uusi harkinta voidaan tarvittaessa tehdä.

Aluksen merikelpoisuuden arviointi

Päätös siirtokiellon peruuttamisesta ei merkitse aluksen merikelpoisuuden toteamista. Aluksen lähteminen Vaasan satamasta edellyttää, että Merenkululaitos tarkastaa ja hyväksyy sen merikelpoisuuden ns. Port State Control -menettelyn mukaisesti. Tämän jälkeen Merenkululaitoksen asiana on antaa C Expressille lupa lähteä Vaasasta."

Suomen ympäristökeskuksen kulutuksen ja tuotannon keskuksen selvitys

Selvityksessä on esitetty muun muassa seuraavaa:

”..... Moitteen mukaan SYKE ei toiminut jätteensiirtoasetuksen vastaisen toiminnan estämiseksi eikä tutkinut riittävästi laivan aiottua käyttöä.

Suomen ympäristökeskuksen SYKE siirtokieltopäätös ja sen purkaminen

SYKE katsoi päätöksellään 11.7.2007 SYKE-2007-K-102-K4 Vaasan satamassa olleen C Express -nimisen laivan jätelain (1072/1993) 3 §:n 1 momentin 1 kohdan tarkoittamaksi jätteeksi, joka sisälsi 2 kohdan tarkoittamia ongelmajätteitä.

SYKE asetti laivan siirtokieltoon, jonka kumoaminen edellytti, että SYKE saisi riittävän näytön siitä, ettei laiva ole jätettä tai että se saisi jätteiden siirtoon tarvittavat luvat.

SYKE sai aluksen omistajalta Attar Construction Ltd:ltä 30.6.2009 selvityksen aluksen vuokraamisesta rahtiliikenteeseen.

--

SYKE päätti 20.7.2009 peruuttaa 11.7.2007 antamansa päätöksen C Express -aluksen siirtokiellosta.

Omistajan toimittama selvitys muodosti kokonaisuuden, jonka perusteella Suomen ympäristökeskus arvioi aluksen jatkokäytön asianmukaisuutta ja aluksen luokitusta jätteeksi. SYKE katsoi, että sillä oli riittävät tiedot ja perusteet toimivaltaisena viranomaisena päättää siirtokiellon purkamisesta. Päätöksenteossaan SYKE otti huomioon EU:n jätteensiirtoasetuksen sekä Baselin sopimuksen mukaiset velvoitteet kansallisille toimivaltaisille viranomaisille.

Aluksen myöhemmät vaiheet

C Express nimettiin uudestaan syksyllä 2009, jolloin alus oli lähdössä Vaasasta. Se sai nimen Onyx, jonka nimisenä se päätyi lopulta Dubaihin huhtikuussa 2010. Dubaissa aluksen omistaja (Attar Construction) myi sen, minkä jälkeen SYKE ei ole tavoittanut Attar Constructionia eikä saanut varmuutta uudesta omistajasta. Alus nimettiin uudelleen ja sen nimeksi tuli Kaptain Boris. Sittemmin on osoittautunut, että Kaptain Boris on varsin todennäköisesti ajettu Pakistaniin Gadanin rannikolle romutettavaksi. SYKE ei esittämästään pyynnöstä huolimatta ole saanut Pakistanin viranomaisilta vahvistusta tälle, mutta eri lähteistä saadut tiedot tukevat tätä.

SYKEN rooli ja tiedonkulku asiassa

Kun alus lähti Vaasasta, merenkulkuviranomainen (Merenkulkulaitos, nykyisin Trafi) oli arvioinut sen merenkulkukelpoiseksi ja ympäristöviranomaisen (SYKE) oli arvioinut sen olevan kaupallisiin tarkoituksiin menossa. Kun alus oli siirtynyt Suomen aluevesien ulkopuolelle Iso-Britanniaan ja Ranskaan ja siitä eteenpäin, SYKEllä ei enää ollut toimivaltaa asiassa. Sen sijaan SYKE hyvän hallintokäytännön mukaisesti pyrki pysymään ajan tasalla aluksen kulusta ja informoi muiden maiden viranomaisia. Alus vaurioitui matkansa aikana myrskyssä ja oli pitkään Ranskassa, missä sitä korjattiin ja missä asiasta käytiin laajaa julkista keskustelua. Ranskan jättesiirtoviranomaisen tehtävänä olisi ollut pysäyttää alus, jos se olisi katsonut sen aikovan rikkoa jätteensiirtoasetusta. Lopuksi, kun alus SYKEN saamien epävirallisten tietojen mukaan oli toimitettu Pakistaniin romutettavaksi, SYKE informoi asiasta Pakistanin jättesiirtoviranomaista ja pyysi vahvistusta tilanteelle saamatta kuitenkaan vastausta. SYKE myös toimitti Pakistaniin sillä olleet tiedot aluksen sisältämistä vaarallisista aineista.

Kansainvälisen lainsäädännön ja sopimusten tilanne

Laivanromutustoiminnassa on eri yhteyksissä (mm. Euroopan komission tiedonanto neuvostolle, KOM(2010)88 lopullinen) todettu olevan selviä epäkohtia. Ympäristön ja terveyden suojelemiseksi ei nykyisillä säädöksillä ja kansainvälisillä sopimuksilla ole saatu aikaiseksi tyydyttävää käytäntöä. Laivoja koskevat niiden elinkaaren aikana merenkulkuun liittyvät säännökset ja sopimukset ja elinkaaren lopussa jätelainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten säännökset. Keinot puuttua laivojen romutuksen toteuttamiseksi turvallisesti ja ympäristön kannalta järkevästi eivät ole riittäviä. Tämä on

tullut ilmeiseksi myös C Expressin tapauksessa. Tilanteen korjaamiseksi Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on laatinut nk. Hong Kongin yleissopimuksen (IMO Hong Kong Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships). SYKE:n mielestä kansainväliset pyrkimykset asian edistämiseksi ovat tarpeen. Ne ovat myös osoitus siitä, että säädökset ja sopimukset eivät nykyisellään anna viranomaisille riittävästi keinoja puuttua epäasialliseen laivanromutukseen. Kansainvälinen yhteistyö niin viranomaisten kuin järjestöjenkin kesken on välttämätöntä laivanromutustoiminnan kehittämiseksi paremmin yleisesti hyväksytyjen ympäristönsuojelun tavoitteiden mukaiseksi. Tässä työssä Basel action network toimii aktiivisena keskusteluosapuolena ja on esimerkiksi C Expressin tapauksessa toimittanut SYKE:lle arvokasta tietoa ja perusteltuja näkemyksiä.”

Suomen ympäristökeskuksen selvitys

Suomen ympäristökeskus on todennut selvityksensä seuraavaa:

”Suomen ympäristökeskus toteaa lisäksi, että siirtokiellon peruuttamista koskevan päätöksen perusteluissa keskeinen kohta oli: ”Koska aluksen omistaja on esittänyt riittävän ja asianmukaisen selvityksen aluksen käyttämisestä rahtiliikenteeseen, Suomen ympäristökeskuksella ei ole enää perusteltua syytä epäillä, että C Express -alus siirrettäisiin Vaasasta romutettavaksi.” Suomen ympäristökeskus huolehti siten asian selvittämisestä hallintolain 31 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

C Express -aluksen myöhempiä vaiheita ja Suomen ympäristökeskuksen toimintaa asiassa on kuvattu edellä mainitussa selvityksessä 28.2.2011. Siitä käy muun muassa ilmi, kuinka Suomen ympäristökeskus toimivaltansa rajoissa yritti selvittää aluksen uutta omistajaa ja oli yhteydessä Pakistanin viranomaisiin.

Suomen ympäristökeskus katsoo, ettei [kantelijan nimi poistettu] kantelun perusteella ole mitään aihetta epäillä, että Suomen ympäristökeskus tai sen virkamiehet olisivat toimineet lainvastaisesti.”

2.2

Liikenteen turvallisuusviraston selvitys

Liikenteen turvallisuusvirasto on esittänyt selvityksessään muun muassa seuraavan:

”Suomen ympäristökeskus oli asettanut M/S C Express (myöhemmin Onyx) aluksen siirtokieltoon vuonna 2007, koska oli oletettavaa, että alus aiotaan viedä romutettavaksi. Suomen ympäristökeskuksen salli aluksen lähdön Vaasasta sillä edellytyksellä, että alukselle on laadittu voimassa oleva rahtaussopimus.

Liikenteen turvallisuusviraston Pohjoisen valvontayksikön edeltäjä Merenkululaitoksen Pohjanlahden tarkastusyksikkö suoritti M/S Onyx-alukselle satamavaltiotarkastuksen 30.10.2009 Vaasan satamassa. Alukselle suoritettiin yksityiskohtainen tarkastus lain alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995) 11 §:n, valtioneuvoston asetuksen ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (619/2004) 7 §:n ja neuvoston direktiivin 95/21/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 6 artiklan nojalla. Tarkastuksen yhteydessä todettiin 17 huomautusta.

Pohjanlahden tarkastusyksikkö sai 2.11.2009 tiedon Suomen ympäristökeskukselta, että alukselle oli laadittu voimassa oleva rahtaussopimus ja että Suomen ympäristökeskus salli aluksen lähdön Vaasasta.

Tähän perustuen alukselle suoritettu tarkastus vietiin päätökseen 3.11.2009, jonka yhteydessä todettiin, että 16 huomautusta oli korjattu. Aluksen pääkoneista tehty huomautus oli tarkoitus korjata telakalla Turkin Iskenderumissa, jonne alukselle annettiin 3.11.2009 kirjattu lupa purjehtia painolastissa. Huomautus aluksen pääkoneista ei vaikuttanut sen merikelpoisuuteen. Ehtona oli kuitenkin, että matkalla oli oltava koko ajan käsiohjaus päällä.

Tarkastuksen perusteella ei todettu perusteita aluksen pysäyttämiseksi. Alukselle annettiin Merenkululaitoksen puolesta lähtölupa Vaasan satamasta 3.11.2009.”

3 RATKAISU

3.1 Suomen ympäristökeskuksen menettely

Romutettaviksi tarkoitettuja käytöstä poistettuja aluksia pidetään Baselin sopimuksessa sekä EU:n ja Suomen jätelainsäädännössä tarkoitettuna jätteenä. Niitä pidetään vaarallisena jätteenä, jos ne sisältävät runsaasti vaarallisia aineita tai jos niitä ei ole asianmukaisesti tyhjennetty vaarallisista aineista. Tällaista alusta ei saa viedä EU:sta romutettavaksi sellaiseen maahan, joka ei ole OECD:n jäsen. Sen sijaan alus on romutettava jossain OECD-maassa ympäristöä säästävällä tavalla taikka puhdistettava niin, ettei se enää ole vaarallista jätettä.

Suomen ympäristökeskus on katsonut päätöksellään 11.7.2009 Vaasan satamassa olleen C Express -nimisen laivan silloisen jätelain (1072/1993) 3 §:n 1 momentin 1 kohdan tarkoittamaksi jätteeksi, joka sisälsi 2 kohdan tarkoittamia ongelmajätteitä. Ympäristökeskus on asettanut EU:n aikaisemman jätteen siirtoasetuksen (ETY n:o 259/1993) ja jätelain nojalla laivan siirtokieltoon, kunnes ympäristökeskus on tullut vakuuttuneeksi siitä, ettei laiva ole jätettä tai se on saanut jätteiden siirtoon tarvittavat luvat. Ympäristökeskuksella on ollut sen päätöksestä tarkemmin ilmenevistä syistä perusteita epäillä, että alus olisi menossa romutettavaksi.

Aluksen omistajaa Attar Construction Ltd:tä on kuultu päätöksen jälkeen. Attar Construction Ltd on tällöin kieltänyt sen, että alus olisi jätettä ja että se olisi menossa romutettavaksi. Attar Construction Ltd:n sittemmin 30.6.2009 Suomen ympäristökeskukselle toimittaman selvityksen mukaan aluksesta oli 7.6.2009 allekirjoitettu aikarahtaus sopimus Attar Construction Ltd:n ja International Shipping Bureau välillä. Sopimuksen kesto oli 6+3 kuukautta. Vuokraaja International Shipping Bureau oli rekisteröitynyt Dubain Kauppakamariin ja se toimi laajasti merenkulkualalla. Selvityksen mukaan International Shipping Bureau aikoi käyttää alusta rahtiliikenteeseen Dubain lähimerialueilla. Vuokraaja oli lisäksi toimittanut Suomen ympäristökeskukselle laskelman hankkeen taloudellisesta kannattavuudesta sekä koosteen aiemmasta toiminnastaan rahtiliikenteessä.

Attar Construction Ltd:n esittämän selvityksen jälkeen Suomen ympäristökeskus on päätöksellään 20.7.2009 peruuttanut aluksen siirtokiellon, koska ”aluksen omistaja on esittänyt riittävän ja asianmukaisen selvityksen aluksen käyttämisestä rahtiliikenteeseen ja koska sillä ei ollut enää perusteltua syytä epäillä, että C Express -alus siirrettäisiin Vaasasta romutettavaksi”. Päätöksen perusteluissa on todettu, että Omistajan toimittama selvitys muodostaa kokonaisuuden, jonka perusteella Suomen ympäristökeskus on arvioinut aluksen jatkokäytön asianmukaisuutta ja aluksen luokitusta jätteeksi. Edelleen päätöksessä on todettu, että jos omistajan jatkokäyttöön liittyvät suunnitelmat muuttuvat, omistajan tulee ilmoittaa muutoksista Suomen ympäristökeskukselle, jotta uusi harkinta voidaan tarvittaessa tehdä. Päätöksen ehtona on ollut muun muassa se, että Attar Construction Ltd:n tuli ennen aluksen lähtöä Vaasasta esittää Suomen ympäristökeskukselle voimassaoleva sen ja International Shipping Bureau välillä molempia sopijapuolia sitova alusta koskeva aikarahtaus sopimus.

Selvitettyään vielä muun muassa peruuttamispäätöksen ehtojen täyttymistä Suomen ympäristökeskus on 2.11.2009 ilmoittanut Merenkululaitokselle, että alukselle on laadittu

voimassa oleva rahtausopimus ja että Suomen ympäristökeskus sallii aluksen lähdön Vaasasta.

Suomen perustuslain 109 §:n mukaan oikeusasiamies valvoo, että viranomaiset sekä virkamiehet ja muutkin julkista tehtävää hoitaessaan noudattavat lakia ja täyttävät velvollisuutensa. Oikeusasiamies ei voi puuttua viranomaisten harkintavaltansa rajoissa tekemiin päätöksiin.

Mielestäni asiassa saadun selvityksen perusteella on kiistatonta, että Suomen ympäristökeskuksen tehdessä ratkaisunsa peruuttaa siirtokielto ja sallia lähtö satamasta oli olemassa vahvoja epäilyksiä siitä, että alus olisi menossa romutettavaksi EU:n ja OECD-maiden ulkopuolelle. Kun aluksen omistaja kuitenkin oli esittänyt riittäväksi ja asianmukaisesti arvioidun selvityksen aluksen tulevasta käytöstä, Suomen ympäristökeskuksella ei kuitenkaan ollut oikeudellisia perusteita pitää alusta jätteenä eikä myöskään sen vuoksi toimivaltaa kieltää aluksen siirtoa.

Myöskään se seikka, että myöhemmin on käynyt ilmi, että Attar Construction Ltd oli saattanut johtaa Suomen ympäristökeskusta harhaan ja että alus oli sittemmin myyty Dubaissa Red Lind Shipping -nimiselle yhtiölle ja toimitettu sen toimesta romutettavaksi Pakistaniin, ei osoita, että Suomen ympäristökeskuksen menettely olisi ollut lainvastaista.

Selvityksen perusteella minulla ei myöskään ole syytä epäillä, että ympäristökeskuksessa olisi laiminlyöty huolehtia hallintolain 34 §:n edellyttämällä tavalla asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä.

Alus ei ole ollut enää Suomen lainkäyttövallan piirissä sen lähdettyä Vaasan satamasta ja siirryttyä Suomen aluevesirajojen ulkopuolelle. Tästä huolimatta Suomen ympäristökeskus on kuitenkin tämän jälkeen seurannut aluksen kulkua ja informoinut asiasta muiden maiden viranomaisia. Sen jälkeen, kun ilmeni, että alus ilmeisesti oli toimitettu Pakistaniin romutettavaksi, Suomen ympäristökeskus on informoinut aluksesta myös Pakistanin viranomaisia ja toimittanut niille käytössään olleet tiedot aluksen sisältämistä vaarallisista jätteistä.

Katson, että Suomen ympäristökeskus on tehnyt päätöksensä peruuttaa siirtokielto ja sallia aluksen lähtö sille kuuluvan harkintavallan nojalla ja sen rajoissa. Asiassa ei ole mielestäni aihetta epäillä, että ympäristökeskus olisi menetellyt muutoinkaan asiassa lainvastaisesti tai jättänyt velvollisuutensa täyttämättä.

3.

Ympäristöministerin menettely

Kantelun mukaan The NGO Platform on Shipbreaking ja Basel Action Network ovat ottaneet asiassa yhteyttä ympäristöministeriin ja varoittaneet odotettavissa olevasta EU:n jätteensiirtoasetuksen ja Baselin sopimuksen rikkomisesta. Sittemmin aluksen tultua myydyksi Dubaissa The NGO Platform on Shipbreaking on ilmoittanut ympäristöministerille odottavansa, että Suomi kutsuisi aluksen takaisin ja varoittaisi kiireellisesti Intialaista, Bangladeshiläistä ja Pakistanilaista sopimusosapuolta Baselin sopimuksen ja EU jätteensiirtoasetuksen rikkomisesta ja vaatisi näitä maita kieltämään alukselta pääsyn aluevesisilleen.

Suomen ympäristökeskus on Suomessa toimivaltainen viranomainen niin EU:n jätteensiirtoasetuksen (EY n:o 1013/2006) kuin Baselin sopimuksenkin mukaisissa asioissa. Ne pyynnöt ja näkökohdat, jotka The NGO Platform on Shipbreaking ja Basel Action Network esittivät ympäristöministerille, olivat myös Suomen ympäristökeskuksen tiedossa. Suomen ympäristökeskus päättää sen päätäntävaltaan kuuluvista asioista itsenäisesti ja vastaa

päätöksistään itse. Ympäristöministeriölle ja ympäristöministerille kuuluu vain jätehuoltoa koskevien asioiden ja Suomen ympäristökeskuksen toiminnan yleinen ohjaus, eikä ympäristöministeriöllä tai ympäristöministerillä ole toimivaltaa päättää asioista yksittäistapauksessa.

Suomen perustuslain 109 §:n mukaan oikeusasiamies valvoo, että tuomioistuimet ja muut viranomaiset sekä virkamiehet, julkisyhteisön työntekijät ja muutkin julkista tehtävää hoitaessaan noudattavat lakia ja täyttävät velvollisuutensa. Sen sijaan oikeusasiamiehen toimivaltaan ei kuulu valvoa poliittisen päätöksenteon piiriin kuuluvia kysymyksiä.

Eduskunnan oikeusasiamiehestä annetun lain 3 §:n 1 momentin mukaan oikeusasiamies tutkii kantelun, jos sen kohteena oleva asia kuuluu hänen laillisuusvalvontaansa ja on aihetta epäillä, että valvottava on menetellyt lainvastaisesti tai jättänyt velvollisuutensa täyttämättä taikka jos oikeusasiamies muusta syystä katsoo siihen olevan aihetta.

Kantelussa esitetyillä perusteilla ei kuitenkaan ole aihetta epäillä, että ympäristöministeri Lehtomäki olisi syyllistynyt asiassa oikeusasiamiehen valvontavaltaan kuuluvaan lainvastaiseen menettelyyn tai velvollisuutensa laiminlyöntiin. Tämän vuoksi en ole ryhtynyt enemmälti tutkimaan hänen menettelyään.

Totean kuitenkin yleisellä tasolla seuraavaa.

Paras tapa laivojen käytöstä poistamiselle on purkaa ne ympäristön ja ihmisten kannalta kestäväällä tavalla. Miltei kaikki laivoista saatava materiaali voidaan kierrättää. Purkuteollisuuden välitön ja välillinen työllistävä vaikutus on merkittävä.

Valitettavan usein työolot ovat työntekijöille erittäin vaaralliset eikä ympäristön suojelusta huolehdi.

Erytisesti Etelä-Aasiassa, jossa purkaminen tapahtuu rannoilla, loukataan useita ihmisoikeuksia kuten oikeutta elämään, terveyteen ja oikeutta terveellisiin ja turvallisiin työoloihin. Työssä tapahtuu paljon onnettomuuksia ja siinä altistutaan erittäin vaarallisille aineille. Vaarallisille aineille altistuvat myös lähellä asuvat henkilöt. Työssä ei käytetä suojavälineitä eikä yleensä noudateta mitään turvallisuusmääräyksiä tai turvallisia toimintatapoja. Työntekijöille ei kerrota riskeistä eikä heitä kouluteta terveyteen ja turvallisuuteen kohdistuvien vaarojen minimoimiseksi. Työntekijöillä ja heidän perheillään ei yleensä ole sairaus-, tapaturma- tai eläketurvaa. Työntekijöiden tulotaso ja elinolot ovat myös yleensä erittäin puutteelliset.

Ympäristöongelmat johtuvat siitä, ettei aluksista ole poistettu vaarallisia aineita ennen niiden saapumista purkupaikalle eikä purkajilla ole tarvittavia teknistä ja muita voimavaroja niiden turvalliseen käsittelyyn. Tämän vuoksi laivanpurkuteollisuus pilaa rannan maaperän, sedimentit, meriveden ja juomaveden. Tämä saattaa vaikeuttaa myös ympäristön väestön mahdollisuuksia viljellä maata ja kalastaa.

Ympäristöön ja ihmisoikeuksiin kohdistuvista vaikutuksista on tehty useita raportteja kansainvälisten normien luomiseksi (Ks. esimerkiksi YK:n erityisraportti *Promotion and protection of all Human Rights, Civil, Political, Economic, Social and Cultural Rights, including the Right to Development. Report of the Special Rapporteur on the adverse effects of the movement and dumping of toxic and dangerous products and wastes on the enjoyment of human rights, Okechkwu Ibeanu (A/HRC/12/26)* ja Komission vihreä kirja laivanromutustoiminnan parantamisesta (COM(2007) 269 final).

Tutkittavani oleva asia liittyy laivanromutustoimintaan, jossa on havaittu useita ihmisoikeuksien vakavia loukkauksia. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Perustuslain 1 §:ssä todetaan, että

valtiosääntömme turvaa ihmisarvon loukkaamattomuuden, yksilön vapaudet ja oikeudet, ja että, Suomi osallistuu kansainväliseen yhteistyöhön ihmisoikeuksien turvaamiseksi. Nämä perustuslain säännökset yhdessä ilmentävät nähdäkseni sitä, ettei edistämisvelvollisuutta voi ymmärtää suppeasti siten, että se velvoittaisi julkista valtaa vain Suomen oikeudenkäyttöpiiriin kuuluvissa asioissa. Koska tehtäväni perustuslain 109 §:n mukaan on valvoa perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutumista toteen yleisellä tasolla, että näkemykseni mukaan ministerin tulisi pyrkiä käyttämään poliittisia toimintamahdollisuuksiaan aktiivisesti mahdollisten ihmisoikeusloukkausten estämiseksi silloin kun hänen johtamansa ministeriön toimialalla toimivaltaisen hallinnon valtuudet osoittautuvat riittämättömiksi.

3.3

Merenkululaitoksen menettely

Merenkululaitoksen Pohjanlahden tarkastusyksikkö on suorittanut 30.10.2009 alukselle satamavaltiotarkastuksen (port state control). Alukselle on suoritettu Liikenteen turvallisuusviraston selvityksessä mainittujen säännösten perusteella yksityiskohtainen tarkastus, jossa on havaittu tuolloin 17 huomautusta.

Saatuaan tiedon Suomen ympäristökeskukselta, että se sallii aluksen lähdön satamasta, Merenkululaitos on saattanut tarkastuksen loppuun. Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen mukaan tarkastuksessa ei ollut havaittu sellaista puutetta, jonka johdosta alus olisi ollut pysäytettävä. Huomautuksista 16 oli tuolloin korjattu. Aluksen pääkoneista tehty huomautus oli tarkoitus korjata telakalla Turkin Iskenderumissa, jonne alukselle annettiin 3.11.2009 kirjattu lupa purjehtia painolastissa. Huomautus aluksen pääkoneista ei selvityksen mukaan vaikuttanut aluksen merikelpoisuuteen. Ehtona oli kuitenkin, että matkalla oli oltava koko ajan käsiohjaus päällä.

Liikenteen turvallisuusviraston antama selvitys huomioon ottaen asiassa ei ole kantelussa mainituilla perusteilla aihetta epäillä, että Merenkululaitos olisi laiminlyönyt sille kuuluvat velvollisuutensa tai että se olisi menetellyt muutoinkaan lainvastaisesti.

3.4

Asianomaisten saattaminen vastuuseen jätteen siirtoasetuksen rikkomisesta

Kantelussa on myös arvosteltu sitä, että Suomen viranomaiset eivät ole saattaneet siirrosta vastaavia osapuolia vastuuseen jätteen siirtoasetuksen rikkomisesta ("have not held responsible parties liable for violations of The Waste Shipment Regulation"). Mahdollisen rikosoikeudellisen vastuun osalta voidaan todeta, että EU:n jätteen siirtoasetuksen rikkominen voi Suomessa tulla rangaistavaksi jätelain mukaisena jäterikkomuksena tai ympäristön turmelemisena rikoslain 48 luvun mukaan. On kuitenkin epäselvää, missä vaiheessa alus on muuttunut jätteeksi. Sikäli kuin tämä on tapahtunut vasta Dubaissa, kun alus on sieltä uuden omistajan toimesta toimitettu romutettavaksi Pakistaniin, kysymys ei ole EU:n jätteen siirtoasetuksen soveltamisalaan eikä Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvasta asiasta. Sikäli kuin järjestö viittaa Baselin sopimuksen vastuu- ja vahingonkorvauspöytäkirjaan, toteen, ettei pöytäkirja ole tullut vielä voimaan, koska riittävä määrä ratifiointeja puuttuu. Suomi ei ole ratifioinut pöytäkirjaa.

3.5

Loppulauselma

Edellä kerrotun perusteella Suomen asianomaiset viranomaiset eivät ole toimineet asiassa lainvastaisesti. Tämän vuoksi järjestön kirjoitus ei ole antanut minulle laillisuusvalvojana aihetta toimenpiteisiin.

Asian perusteella on ilmeistä, että laivojen osalta Baselin sopimuksen ja EU:n jätteensiirtoasetuksen valvontamekanismit voidaan helposti kiertää.

Koska Baselin yleissopimuksen valvontamekanismi on osoittautunut laivojen suhteen tehottomaksi eivätkä laivojen purkamiseen liittyvät ympäristö- ja terveysongelmat ja työolosuhteisiin liittyvät ongelmat ole poistuneet vapaaehtoisin toimin, hyväksyttiin vuonna 2009 Hongkongissa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) piirissä valmisteltu kansainvälinen yleissopimus alusten turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta kierrätyksestä. Sopimus kattaa periaatteessa laivan elinkaaren rakentamisesta purkamiseen. Sopimuksella pyritään vaikuttamaan siihen, ettei vaarallisia aineita ei käytettäisi laivojen rakenteissa tai että ne ainakin poistettaisiin ennen purkamista ja että purkamot ja purkuolosuhteet olisivat niin työntekijöiden työolosuhteiden, terveyden kuin ympäristönkin kannalta asianmukaisia. EU:n komissio on 23.3.2012 antanut ehdotuksen neuvoston päätökseksi jäsenvaltioiden velvoittamisesta ratifioimaan Hongkongin yleissopimus tai liittymään siihen Euroopan unionin edun mukaisesti (COM(2012)120 final).

Komissio on antanut niin ikään 23.3.2012 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi alusten kierrätyksestä (COM(2012) 118 final), jolla toteutettaisiin Hongkongin yleissopimuksen vaatimusten täytäntöönpano aikaisessa vaiheessa ja nopeutettaisiin siten yleissopimuksen yleistä voimaantuloa. Valtioneuvosto on toimittanut 14.6.2012 asetusehdotuksen johdosta Suomen eduskunnalle kirjelmän, jossa se on ilmoittanut kantanaan muu muassa seuraavan:

"Valtioneuvosto pitää tarpeellisena, että Euroopan unioni edistää Hongkongin yleissopimuksen voimaantuloa ja toimia laivojen purkamisen kehittämiseksi, koska laivojen purkamisen taso on monin paikoin maailmassa liian matala ja ihmisen terveys ja ympäristö kärsivät kohtuuttomasti, eikä nykyinen purettavaksi siirrettävien laivojen valvontajärjestelmä riittävästi sovellu kansainvälisen merenkulun erityispiirteisiin. Valtioneuvosto pitää myös perusteltuna, että Baselin yleissopimuksen niin kutsuttuun kieltopäätökseen tehdään laivoja koskeva poikkeus edellyttäen, että korvaava valvontajärjestelmä takaa riittävän korkeatasoisen laivojen purkamisen ja purkamisessa syntyvien jätteiden huollon. Asetuksella tulisi luoda toimiva ja mahdollisimman vähän hallinnon ja yksityisten toimijoiden voimavaroja vaativa valvontajärjestelmä siihen asti, kunnes Hongkongin yleissopimus tulee voimaan. Yleissopimuksen voimaantulon jälkeen on voitava joustavasti siirtyä yleissopimuksen mukaisiin järjestelyihin. Asetuksen tulisi sisältää vain välttämättömät ja siirtymäkauden edellyttämät poikkeukset Hongkongin yleissopimukseen nähden. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetuksen noudattaminen varmistetaan riittävän tehokkain keinoin. Asetuksen rikkomisesta tulisi säätää riittävät seuraamukset, koska on tärkeää estää laivojen luvaton vienti EU-alueen ulkopuolelle, jossa laivoihin tai niiden omistajiin on vaikea soveltaa tavanomaisia rikkomuksen oikaisumenettelyjä. Seuraamuksia koskevia säännöksiä on kuitenkin vielä tarkasteltava sääntelyn täsmällisyyden ja oikeasuhtaisuuden kannalta. Erityisesti on huolehdittava siitä, ettei seuraamus määräydy Suomen oikeusjärjestelmälle täysin vieraan perusteen mukaan. Valtioneuvosto pitää asetusta oikeana välineenä saattaa osaltaan Hongkongin yleissopimuksen määräykset voimaan, koska siten saataisiin aikaan nopeasti yhtenäiset säännökset EU:n jäsenvaltioille, mikä tekisi mahdolliseksi Hongkongin yleissopimuksen ratifioinnin, ja edistettäisiin merkittävästi yleissopimuksen voimaantuloa. Asetuksella edistettäisiin myös merkittävästi asianmukaisen laivapurkamiskapasiteetin syntymistä Aasiaan."

Eduskunnan suuri valiokunta on 28.9.10.2012 (SuVX 133/2012 vp) hyväksynyt lausuman, jossa se ilmoittaa, että se yhtyy erikoisvaliokuntien lausuntojen mukaisesti valtioneuvoston kantaan.

Perustuslain 22 §:n mukaan julkisella vallalla on velvollisuus edistää perus- ja ihmisoikeuksien toteutumista. Pidän tämän vuoksi merkittävänä sitä, että valtioneuvosto ja eduskunta pitävät EU:n asetusta oikeana välineenä saattaa Hongkongin sopimuksen määräykset voimaan ja siten luoda EU:n jäsenvaltiolle nopeasti yhtenäiset säännökset. Ympäristön ja ihmisoikeuksien suojelun kannalta pidän tärkeänä, että valtioneuvosto toimii tehokkaasti korkeatasoisen laivojen purkamisen ja purkamisessa syntyvien jätteiden huollon toteuttamiseksi EU:ssa ja kansainvälisesti.

Jäljennös tästä päätöksestäni lähetetään tiedoksi Suomen ympäristökeskukselle, ympäristöministeriölle, kansanedustaja Paula Lehtomäelle sekä Liikenteen turvallisuusvirastolle.