

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 32/2002 vp

Ministeriön selvitys öljykuljetusten turvallisuudesta Suomenlahdella ja Itämerellä

Ympäristöministeriölle

JOHDANTO

Vireilletulo

Ympäristövaliokunta on pyytänyt 6 päivänä helmikuuta 2003 ympäristöministeriöltä selvityksen öljykuljetusten turvallisuudesta Suomenlahdella ja Itämerellä (MINS 8/2002 vp).

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- ympäristöneuvos Olli Pahkala ja neuvotteleva virkamies Maija Pietarinen, ympäristöministeriö
- osastopäällikkö Markku Mylly ja merenkulun ylitarkastaja Jorma Kämäräinen, Merenkululaitos
- yli-insinööri Kalervo Jolma, Suomen ympäristökeskus SYKE.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Jatkuvasti kasvava säiliöalusliikenne on lisännyt huomattavasti ympäristö- ja alusonnettomuusriskiä Suomenlahdella. Itämeren öljynkuljetukset ovat kaksinkertaistuneet vuodesta 1995 (20 milj. tn) vuoteen 2000 (40 milj. tn) ja kolminkertaistuvat (60 milj. tn) vuoteen 2003. Kuljetusten arvioidaan ylittävän 100 miljoonan tonnin rajan jo ennen vuotta 2005.

Jatkuvasti kasvavan liikenteen ohella onnettomuuden uhkaa lisäävät Suomenlahden jääolosuhteet. Kuluvana talvena vaaratilanteita on aiheutunut varsinkin öljytankkeri Stemnitsan ja sen sisaralus Nounoun liikennöinnistä Koiviston satamasta Venäjältä. Stemnitsaa ja Nounouta ei ole rakennettu niin hankaliin jääolosuhteisiin, jotka ovat Suomenlahdella tänä talvena vallinneet.

Öljytankkeri Erikan ja öljytankkeri Prestigen uppoamiset Atlantin valtameren Ranskan ja Espanjan rannikolla ovat osoittaneet onnettomuuksien aiheuttamien ympäristötuhojen vakavuuden. Itämerellä onnettomuuden seuraukset olisivat lähes katastrofaaliset, sillä Itämeri on matala ja sen vesiallas suhteellisen pieni.

Turvallisuuden parantaminen

Öljykuljetusten turvallisuuden parantamiseksi on ollut esillä useita toimenpiteitä, joista tärkeimpiä ovat:

— raskaiden öljyjen kuljetuskielto yksirunkoisilla aluksilla,

— Itämeren tai jonkin sen osan hakeminen erityisen herkäksi merialueeksi (PSSA-alue) ja

— yhdenmukaisten jääluokkamääräysten aikaansaaminen, erityisesti jääluokituksesta sopiminen Venäjän kanssa.

Lisäksi esillä ovat olleet satamavalvonnan tehostaminen, pakollinen luotsaus myös kansainvälisillä vesillä, saattohinaus sekä meriliikenteen ohjausjärjestelmän laajentaminen.

Suomi on toiminut aktiivisesti merenkulun turvallisuuden parantamiseksi Euroopan unionissa, Itämeren merellisen ympäristön suojelukomissio HELCOM:ssa ja Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO:ssa. Lisäksi on käyty kahdenvälisiä neuvotteluja Venäjän, Viron ja Ruotsin kanssa. Öljytankkeri Stenmitsan ja öljytankkeri Nounoun liikennöinnin takia keskustelut ja neuvottelut ovat tiivistyneet. Ympäristövaliokunta pitää tätä hyvänä ja katsoo, että Suomen tulee toimia kaikissa edellä mainituissa toimielimissä edelleen aktiivisesti öljynkuljetusten turvallisuuden takaamiseksi.

Euroopan unionin komissio on äskettäin antanut ehdotuksen *raskaiden öljyjen kuljetuskiellosta yksirunkoisilla säiliöaluksilla ja kaksoisrunkoisten öljysäiliöalusten nopeutetusta käytöstä*. Valiokunta käsittelee ehdotusta valtioneuvoston kirjelmän (U 81/2002 vp) pohjalta erikseen. Tässä yhteydessä valiokunta ainoastaan toteaa, että ehdotusta käsiteltäessä tulee kiinnittää huomiota myös jääluokkamääräykseen.

Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että *yhteinäiset jääluokkamääräykset saadaan hyväksytyksi*. Asiaa tulee viedä eteenpäin HELCOM:ssa ja IMO:ssa. HELCOM:n puitteissa tulee pyrkiä saamaan yhteiset säännöt nimenomaan Pohjois-Itämerelle. Yhteisistä säännöistä sopiminen edellyttää myös Venäjän mukanaoloa. Tämän vuoksi on tärkeää, että hallitus jatkaa aktiivisia kahdenvälisiä neuvotteluja suoraan Venäjän kanssa.

Valiokunnan mielestä on perusteltua, että *koko Itämeren alue pyritään saamaan PSSA-alueeksi*, jossa merenkululle voidaan asettaa lisärajoituksia. Rajoituksista päättää IMO ja niistä on

päästävä rantavaltioden kesken yksimielisyyteen. Merenkulun rajoituksilla voidaan lisätä Itämeren kuljetusten turvallisuutta, vaikkakaan PSSA-statukseen liittyen ei HELCOM:n selvitysten mukaan voida asettaa sellaisia lisärajoituksia, jotka koskevat alusten rakennetta tai varustelua (mm. kaksoisrunko, jäävahvistus).

Öljyntorjunta

Öljykuljetusten kasvavien riskien vuoksi on Suomenlahdelle tarpeen saada lisää öljyvahinkojen torjuntavalmiutta, hätähinauskapasiteettia ja kykyä torjua öljyä jäissä. Suomessa on jo päätetty muuttaa väyläalus Seili öljyntorjuntaan sopivaksi. Seiliä voidaan käyttää myös jääolosuhteissa.

Uudesta aluksesta huolimatta öljyntorjuntakapasiteetti jää edelleen riittämättömäksi. Suomenlahdelle tarvitaan Seiliä raskaampaa kalustoa sekä onnettomuuksien torjuntaan että onnettomuuksien hallintaan (mm. palojen sammutus) ja öljyntorjuntaan jääolosuhteissa. Tässä tilanteessa korostuu tarve yhteistyöhön Venäjän, Viron ja Ruotsin kanssa.

Suomen Merenkululaitos on muuttumassa liikelaitokseksi. Valiokunnalle on arvioitu, että liikelaitostaminen antaa mahdollisuuksia raskaamman torjuntakaluston hankkimiseen. Liikelaitostaminen voi myös avata ovia yhteisen kaluston hankkimiseen naapurivaltioiden (esim. Ruotsin) kanssa. Liikelaitostamiseen liittyy kuitenkin samalla uhkia. Uudistusta toteutettaessa onkin muun muassa luotava takeet sille, että olemassa oleva aluskanta säilyy torjunta- ja väyläkäytössä ja ettei öljyntorjunnan valmiustila laske.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta kunnioittavasti esittää,

että ympäristöministeriö ottaa huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.

Helsingissä 11 päivänä helmikuuta 2003

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Pentti Tiusanen /vas	Jari Leppä /kesk
vpj.	Tytti Isohookana-Asunmaa /kesk	Hanna Markkula-Kivisilta /kok
jäs.	Mikko Elo /sd	Rauha-Maria Mertjärvi /vihr
	Seppo Kanerva /lib	Hannu Takkula /kesk
	Tarja Kautto /sd	Pia Viitanen /sd
	Riitta Korhonen /kok	Pekka Vilkuna /kesk.
	Kari Kärkkäinen /kd	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Salme Kandolin.