

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 4/2003 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen muuttamiseksi (kaksoisrunkoasetus)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Suuri valiokunta on 30 päivänä huhtikuuta 2003 lähettänyt jatkokirjelmän 1. LVM 14.04.2003 asiassa U 81/2002 vp ympäristövaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

Valiokunta on yhdistänyt kaksoisrunkoasetuksen käsittelyyn öljykuljetusten turvallisuutta sekä öljypäästöjen ja öljyvahinkojen torjuntaa koskevan laajemman tarkastelun ministeriöltä pyytämänsä selvityksen pohjalta.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitussihteeri Jaana Heikkinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Olli Pahkala, ympäristöministeriö
- merenkulun ylitarkastaja Jorma Kämäräinen, Merenkululaitos
- yli-insinööri Kalervo Jolma, Suomen ympäristökeskus SYKE
- johtaja Erkki Kotiranta, Fortum Oyj.

Viitetiedot

Valiokunta on aikaisemmin antanut asiasta lausunnon YmVL 33/2002 vp.

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Jatkokirjelmä

Jatkokirjelmä asiassa U 81/2002 vp sisältää Euroopan unionin liikenne-, tele- ja energianeuvostossa 27.—28.3.2003 hyväksytyn yhteisen näkemyksen kaksoisrunkoasetuksen muutoksesta. Yhteisen näkemyksen mukaan kaikkien EU:n satamiin saapuvien sekä EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien yksirunkoisten öljysäiliöalusten käytöstä poistamisen aikataulua nopeutetaan. Raskasöljyjä saisi jatkossa kuljettaa yhteisön satamiin yksinomaan kaksoisrungolla varustetuilla öljysäiliöaluksilla.

Yhteisessä näkemyksessä asetuksen johdanto-osaan lisättiin myös maininta Itämeren lisääntyvien öljykuljetusten aiheuttamasta uhasta meriympäristölle. Johdanto-osassa todetaan, että öljysäiliöaluksilla tulisi olla jääolosuhteiden edellyttämä ja jäsenvaltioiden vaatimuksia vastaava jäävahvistus. Lisäksi komissio antoi neuvoston pöytäkirjaan lausuman, jonka mukaan komissio tulee niin pian kuin mahdollista valmistelemaan jäävahvistusvaatimuksia koskevan säädösehdotuksen.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä yhteisen kannan mukaisen asetuksen hyväksymistä. Valtioneu-

voston mielestä Suomen huoli jääolosuhteissa tapahtuvien öljykuljetusten turvallisuudesta tuli neuvostossa tunnustettua.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Kaksoisrunkoasetus

Kaksoisrunkoasetuksen muutosten käsittely on Euroopan unionissa loppuvaiheessa. Neuvosto hyväksyi maaliskuussa asiaa koskevan yhteisen kannan, mikä merkitsee asian poliittista sopimista.

Ympäristövaliokunta pitää valtioneuvoston tavoin erittäin tärkeänä kaksoisrunkoasetukseen tehtyjä muutoksia yksirunkoisten alusten poistamisaikataulun nopeuttamisesta sekä raskaiden öljylaatujen kuljetuskiellosta. Muutokset ovat merkittävä edistysaskel meriturvallisuuden edistämiseksi. Valiokunta yhtyy valtioneuvoston näkemykseen myös siitä, että on tärkeää saada asia EU:n tasolla päätökseen ennen kesäkuun 2003 loppua, koska neuvottelut asiasta alkavat Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa jo heinäkuussa 2003. Valtioneuvosto korostaa, että EU:ssa hyväksytyt säännöt tulee saada voimaan myös globaalilla tasolla, erityisesti Venäjän öljykuljetusten takia. Valiokunta tukee voimakkaasti myös tätä valtioneuvoston kantaa.

Valiokunta painottaa edelleen, että valtioneuvoston tulee huolella seurata jäävahvistusvaatimuksia koskevan säädösvalmistelun etenemistä. Saadun selvityksen mukaan Itämeren merellisen ympäristön suojelukomissio (Helcom) on perustanut työryhmän valmistelevaan asiaa. EU:n komission edustaja osallistuu työryhmän työhön. Tarkoituksena on, että jäävahvistusvaatimuksia koskeva Helcom-suositus hyväksytään vuoden 2003 loppuun mennessä. Komissio aikoo valmistella oman säädösehdotuksensa Helcom-työryhmän työn tulosten pohjalta. Valiokunnan mielestä valtioneuvoston tulee tarvittaessa kiirehtiä komission valmistelutyötä. EU-valmiste-

lua on jatkettava siitä huolimatta, ettei Helcom-suositus valmistu suunnitellussa aikataulussa.

Valiokunta pitää tärkeänä, että jäävahvistusvaatimuksia koskevat säännöt hyväksytään paikaisesti myös IMO:ssa. Valiokunta katsoo, että valtioneuvoston tulee neuvotella Helcom-suosituksen viemisestä IMO:hon heti sen valmistuttua, jos suositus hyväksytään ennen EU-säädösten valmistumista.

Öljy- ja kemikaalikuljetusten turvallisuus

Suomenlahden ja Itämeren öljykuljetukset tulevat kasvamaan merkittävästi tulevaisuudessa. Viime vuonna öljyä kuljetettiin noin 68 miljoonaa tonnia. Vuonna 2010 kuljetusten määrän arvioidaan olevan jopa 130 miljoonaa tonnia.

Kasvava öljy- ja kemikaaliliikenne Suomenlahdella ja Itämerellä ei saa kasvattaa onnettomuusriskiä. Yksiselitteiseksi lähtökohdaksi onkin valiokunnan mielestä asetettava kuljetusten turvallisuus ja meriympäristön suojeleminen.

Öljykuljetusten viimeaikaiset onnettomuudet ovat jo johtaneet turvallisuusvaatimusten tiukentamiseen. Merkittävä parannus on öljysäiliöalusten kaksoisrunkovaatimuksen toteuttaminen EU:ssa. Vaikka vastaavia muutoksia ei vielä ole hyväksytty IMO:ssa, vaikuttaa kaksoisrunkoasetus sellaisenaan myös Venäjän öljykuljetuksiin. Asetus nimittäin kieltää yksirunkoisilla aluksilla tapahtuvan kuljetuksen paitsi EU:n satamista myös EU:n satamiin. Kaksoisrunkoasetus parantaa Suomenlahden ja Itämeren meriturvallisuutta lähitulevaisuudessa myös sitä kautta, että Baltian maat tulevat Euroopan unionin jäseniksi. Tällöin myöskään Baltian maiden satamiin ja satamista ei saa kuljettaa öljyä yksirunkoisilla aluksilla. Valiokunta toteaa edelleen tässä yhteydessä, että yksirunkoisten öljy-

alusten liikenne Koiviston satamaan on kielletty Venäjän omin säännöksiin (satamamääräykset).

Kaksoisrunkoasetus on osa Euroopan unionin ns. Erika I -pakettia meriturvallisuuden parantamiseksi. Tähän pakettiin kuuluivat myös alusturvallisuutta ja alusten tarkastusta ja katsastusta koskevat direktiivimuutokset.

Erika II -pakettiin sisältyi tärkeä direktiivi meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta (valvontadirektiivi 2002/59/EY). Direktiivi laajentaa alusten ilmoitusvelvollisuutta ennen kuin ne tulevat yhteisön vesille käyttämällä automaattista tiedonsiirtoa ja alusten automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), lisäämällä jäsenvaltioiden viranomaisten yhteistyötä sekä seuraamalla tarkemmin sellaisia aluksia, jotka ovat erityisen riskialttiita. EU-järjestelmän lisäksi Suomi, Venäjä ja Viro ovat ottamassa käyttöön oman ohjaus- ja seurantajärjestelmän (VTMIS) Suomenlahden ja Itämeren liikenteeseen.

Käyttöön otettavat liikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmät lisäävät oleellisesti meriturvallisuutta. Ympäristövaliokunta pitää tärkeänä, että vastaavat seuranta- ja ohjausjärjestelmät saadaan käyttöön myös kansainvälisesti.

EU:n valvontadirektiiviin sisältyvät myös säännökset jäsenvaltioiden velvollisuudesta ottaa hädässä olevat alukset hätäsatamiin sekä jäsenvaltioiden mahdollisuudesta kieltää alusten lähtö satamista sellaisten poikkeuksellisten sääolosuhteiden vallitessa, jotka aiheuttavat huomattavan riskin ympäristöturvallisuudelle. Ympäristövaliokunta pitää säännöksiä hyvinä. Valiokunta korostaa hätäsatamien merkitystä ja sitä, että myös niiden turvallisuus- ja ympäristön-suojelujärjestelmien on oltava kunnossa.

Laivojen öljypäästöt

Laivojen tahallisiin öljypäästöihin on myös puututtu usein toimin. Helcom hyväksyi vuonna 1998 suosituksen, jonka mukaan alusten on ilmoitettava satamille jätteistään ennen satamaan saapumista, jätteet on jätettävä satamaan ennen kuin alus poistuu ja jätteistä on aina perittävä maksu. Samana vuonna Euroopan unionin ko-

missio antoi direktiiviehdotuksen alusjätteen jättöpakosta satamiin.

Meillä on toteutettu kaksi lainmuutosta Helcom-suositusten pohjalta. Vuonna 1999 hyväsyttiin alusjätteen jättöpakko. Vuotta myöhemmin säädettiin alusjätteen pakollisesta maksusta. Sen mukaan satamaan saapuvilta aluksilta peritään aina maksu öljyisistä jätteistä riippumatta siitä, jättääkö alus satamaan jätteitä vai ei, ellei alukselle ole myönnetty poikkeuslupaa.

Öljypäästöjä ei ole kuitenkaan saatu vähene-mään. Suomenlahdella havaitaan vuosittain edelleen yli sata tahallista päästöä. Koko Itämeren alueella öljypäästöjä arvioidaan olevan noin 500—800 vuodessa. Ajan mittaan tämä kuormitus rasittaa Itämeren enemmän kuin tähän mennessä Itämerellä tapahtuneet öljyonnettomuudet.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että uusia toimenpiteitä valmistellaan ja toteutetaan öljypäästöjen estämiseksi. Suomen tulee ensinnäkin perustaa talousvyöhyke, joka ulottuu aluevesirajojemme ulkopuolelle. Tällä alueella olisi mahdollista esimerkiksi sakottaa laittomista öljypäästöistä. Talousvyöhyke on perustettavissa kansallisin toimin. Ruotsilla ja Saksalla on hyviä kokemuksia talousvyöhykkeen perustamisesta ja sakotuskäytännöstä. Toiseksi tulee selvittää öljyjen merkitsemistä, jotta voidaan saada selville, mistä laivasta päästö on lähtöisin. Kolmanneksi Suomen tulee neuvotella Venäjän kanssa öljypäästöjen valvonnasta. Saadun selvi-tyksen mukaan Venäjällä ei tällä hetkellä valvota lainkaan laivojen päästöjä.

Öljyntorjunta

Öljyntorjunnassa on niin ikään tehostettu toimenpiteitä viime aikoina. Euroopan unioni on valmisteellut öljynkuljetusalue Erikan uppoamisen jälkeen eurooppalaisen korvausrahaston perustamista täydentämään kansainvälistä öljyva-hinkovastuujärjestelmää. IMO on hyväksynyt vuonna 2000 öljyn aiheuttaman pilaantumisva-hingon vastuurajojen korotukset.

Suomessa öljynsuojausrahaston varoja nostettiin kuluvan vuoden talousarviossa, jotta väylänhoitoalue Seili voidaan muuttaa öljyntorjuntaan sopivaksi. Seilin valmistuminen ei kuitenkaan

poista avomeri- ja jääolosuhteissa tapahtuvan öljyntorjunnan puutteita. Hallitusohjelman mukaan Suomeen ollaan lisäksi hankkimassa öljyntorjuntaan sopivaa monitoimimurtajaa.

Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että riittävän öljyntorjuntakapasiteetin omaava monitoimimurtaja hankitaan Suomeen. Merenkululaitoksen liikelaitostaminen ei saa viivästyttää murtajan hankintaa. Lisäksi valiokunta pitää tärkeänä, että hallitus tekee yhteistyötä Venäjän ja Viron kanssa öljyntorjunnan ja riittävän öljyntorjuntakapasiteetin varmistamiseksi Suomenlahdella.

Lausunto

Edellä olevan perusteella ympäristövaliokunta esittää lausuntonaan,

että valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan kaksoisrunkoasetuksen hyväksymisestä,

että valtioneuvoston tulee toimia aktiivisesti alusten jääluokitusta koskevien sääntöjen vahvistamiseksi Helcomissa, Euroopan unionissa ja IMO:ssa,

että valtioneuvoston tulee ryhtyä toimenpiteisiin Suomen talousvyöhykkeen perustamiseksi, jotta tahallisista öljypäästöistä mereen voidaan rangaista päästöjen jättäjää sakoilla tai muilla seuraamuksilla, ja

että valtioneuvoston tulee huolehtia riittävään öljyntorjuntaan kykenevän monitoimimurtajan hankinnasta mahdollisimman joutuisasti.

Helsingissä 20 päivänä toukokuuta 2003

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Pentti Tiusanen /vas	Inkeri Kerola /kesk
vpj.	Satu Hassi /vihr	Kari Kärkkäinen /kd
jäs.	Christina Gestrin /r	Heikki A. Ollila /kok
	Susanna Haapoja /kesk	Eero Reijonen /kesk
	Hanna-Leena Hemming /kok	Satu Taiveaho /sd
	Rakel Hiltunen /sd	Ahti Vielma /kok (osittain)
	Tuomo Hänninen /kesk	Pia Viitanen /sd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Salme Kandolin.