

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

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään Eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 20 päivänä joulukuuta 2002 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien

kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 417/2002 muuttamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 6 päivänä helmikuuta 2003

Liikenne- ja viestintäministeri *Kimmo Sasi*

Hallitusneuvos Aila Salminen

EU/2003/0003

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO

**EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI
YKSIRUNKOISIIN ÖLJYSÄILIÖALUKSIIN SOVELLETTAVIEN
KAKSOISRUNKOA TAI VASTAAVAA RAKENNETTA KOSKEVIEN
RAKENNEVAATIMUSTEN NOPEUTETUSTA KÄYTTÖÖNOTOSTA JA
NEUVOSTON ASETUKSEN (EY) N:o 2978/94 KUMOAMISESTA ANNETUN
ASETUKSEN (EY) N:o 417/2002 MUUTTAMISESTA (KAKSOISRUNKOASETUS);
KOM(2002) 780 LOPULLINEN**

1. Yleistä

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 20 päivänä joulukuuta 2002 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönnotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annetun asetuksen (EY) n:o 417/2002 muuttamisesta, jäljempänä *kaksoisrunkoasetus*, (KOM(2002) 780 lopullinen). Komissio ehdottaa kaksoisrunkoisten öljysäiliöalusten käyttöönoton nopeuttamista, raskasöljyjen kuljetuskieltoa yksirunkoisille öljysäiliöaluksille ja alusten kunnonarviointiohjelman (CAS) soveltamisalan laajentamista. Komissio esitteli ehdotuksensa neuvoston merenkulkutyöryhmässä 22 päivänä tammikuuta 2003. Puheenjohtajamaa Kreikan on tarkoitus käsitellä asetusehdotus kaudellaan.

Ehdotuksen taustalla on öljysäiliöalus Prestigen uppoaminen marraskuussa 2002 Espanjan rannikolla, mikä aiheutti mittavan ympäristökatastrofin. Euroopan yhteisöjen komissio antoi 3 päivänä joulukuuta 2002 tiedonannon meriturvallisuuden parantamisesta Prestigen onnettomuuden jälkeen (KOM(2002) 681 lopullinen). Tiedonannossaan komissio ehdotti toimenpiteitä, joiden tavoitteena on pienentää

Prestigen ja vuonna 1999 uponneen Erikan kaltaisten alusten aiheuttamien onnettomuuksien riskiä. Ehdotettuihin toimenpiteisiin kuului muun muassa raskaan polttoöljyn kuljettamisen kieltäminen yksirunkoisilla öljysäiliöaluksilla. Liikenneneuvoston 6 päivänä joulukuuta 2002 hyväksymien päätelmien mukaan tulee kieltää raskaiden öljylaatujen kuljettaminen yksirunkoisilla öljysäiliöaluksilla yhteisön alueella oleviin satamiin. Lisäksi neuvosto katsoi, että yksirunkoisten öljysäiliöalusten käytöstä poiston aikataulua tulisi nopeuttaa ja alusten kunnonarviointiohjelman (CAS) soveltamisalaa laajentaa koskemaan useampia aluksia. Tuki neuvoston päätelmille vahvistettiin ympäristöministerineuvostossa 10 päivänä joulukuuta 2002 ja Kööpenhaminan Eurooppa-neuvostossa 13 päivänä joulukuuta 2002.

Marraskuussa 1999 tapahtuneen öljysäiliöalus Erikan uppoamisen jälkeen EU:ssa päätettiin yksirunkoisten öljysäiliöalusten nopeutetusta käytöstä poistamisesta. Niin sanottuun Erika I – pakettiin kuulunut kaksoisrunkoasetus annettiin 18 päivänä helmikuuta 2002. Asetus perustuu Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa huhtikuussa 2001 päätettyihin muutoksiin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan (MARPOL 73/78

-yleissopimus, SopS 51/1983). Yleissopimuksen muutoksen mukaan yksirunkoiset öljysäiliöalukset tulee poistaa 26—30 vuoden ikäisinä porrastetusti vuosina 2003—2015. Muutos tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä syyskuuta 2002.

Komission asetusehdotusta on Suomessa käsitelty merenkulun EU-työryhmässä kirjallisessa menettelyssä.

2. Asetusehdotuksen pääasiallinen sisältö

Asetusehdotuksen mukaan kiellettäisiin raskasöljyjen kuljettaminen yksirunkoisilla öljysäiliöaluksilla. Kielto koskisi kantavuudeltaan yli 600 tonnin aluksia. Raskasöljyillä tarkoitetaan raskasta polttoöljyä, raskasta raakaöljyä, jäteöljyä sekä bitumia ja tervaa. Nämä öljyalaadut haihtuvat hitaasti eivätkä hajoa juuri ollenkaan, minkä vuoksi ne voivat aiheuttaa vakavia ympäristövahinkoja meri- ja rannikkoekosysteemeille.

Yksirunkoisten öljysäiliöalusten käytöstä poistamisen IMOssa sovittua yleistä aikataulua ehdotetaan tiukennettavaksi. Kaksoisrunkoasetuksessa yksirunkoiset säiliöalukset on jaettu alusten koon ja rungon rakenteen perusteella MARPOL 73/78 -sopimuksen mukaisiin luokkiin. Luokkaan 1 kuuluvat yksirunkoiset öljysäiliöalukset, joiden kantavuus on vähintään 20 000 tonnia ja joissa ei ole suojaavia erillisiä painolastisäiliöitä. Luokkaan 2 kuuluvat kooltaan samanlaiset yksirunkoiset öljysäiliöalukset, jotka on varustettu suojaavilla erillisillä painolastisäiliöillä. Luokkaan 3 kuuluvat kooltaan pienemmät, kantavuudeltaan vähintään 5000 tonnia olevat yksirunkoiset säiliöalukset, jotka on toimitettu ennen 6 päivää heinäkuuta 1996.

Komission asetusehdotuksen mukaan luokkaan 1 kuuluville aluksille kaksoisrunkoasetuksessa ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa asetettu 27 vuoden ikäraja alennetaan 23 vuoteen. Lopulliseksi määräajaksi näille aluksille asetettaisiin vuosi 2005 nykyisen vuoden 2007 sijasta. Luokkaan 2 kuuluvien alusten tulee ehdotuksen mukaan täyttää kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevat vaatimukset

saavuttaessaan 26—28 vuoden iän, viimeistään vuonna 2010 nykyisen vuoden 2015 sijasta. Luokkaan 3 kuuluville aluksille komissio ehdottaa 26—28 vuoden ikärajaa ja nykyistä vuoden 2015 lopullista määräaika. Ehdotetut muutokset merkitsevät palaamista komission alkuperäiseen ehdotukseen, joka esitettiin osana Erika I -pakettia. Lisäksi komissio ehdottaa, että alusten kunnon arviointijärjestelmän (CAS) vaatimukset laajennetaan koskemaan kaikkia yli 15-vuotiaita yksirunkoisia öljysäiliöaluksia vuodesta 2005 alkaen.

Komissio kehottaa neuvostoa ja Euroopan parlamenttia hyväksymään asetusehdotuksen mahdollisimman pian, jotta se tulisi voimaan viimeistään maaliskuussa 2003. Lisäksi komissio kehottaa jäsenmaita varmistamaan, että IMOssa voitaisiin hyväksyä vastaavat toimenpiteet, jotta muutokset vaikuttaisivat mahdollisimman tehokkaasti.

3. Asetusehdotuksen vaikutus Suomen lainsäädäntöön

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen alusten rakennetta koskevat vaatimukset on Suomessa pantu täytäntöön aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetulla lailla (alusjätelaki, 300/1979) ja aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetulla asetuksella (alusjäteasetus, 635/1993). Alusjäteasetuksen 4 §:n mukaan öljysäiliöaluksen rakenteiden tulee olla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten mukaisia.

Parlamentin ja neuvoston asetus on Suomessa suoraan sovellettavaa oikeutta. Asetus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä siltä osin, kuin on kyse raskaiden öljyalaatujen kuljetusten kieltämisestä yksirunkoisilla öljysäiliöaluksilla.

Suomessa on taloudellisin ohjauskeinoin pyritty edesauttamaan kaksoispohjalla varustettujen säiliöalusten käyttöä öljykuljetuksissa. Öljysuojarahastosta annetun lain (379/1974, muut. 1287/1989) mukaan öljysuojamaksu peritään kaksinkertaisena, jos öljy kuljetetaan säiliöaluksella, jota ei ole varustettu koko lastisäiliöosan alueelta kaksoispohjalla.

4. Taloudelliset vaikutukset

Yksirunkoisten öljysäiliöalusten poistamisaikataulun nopeuttamisella ei olisi erityisiä taloudellisia vaikutuksia Suomessa. Suomessa on tällä hetkellä käytössä vielä joitain öljysäiliöaluksia, joissa on kaksoispohja ja suojaavat erilliset painolastisäiliöt. Tarkoituksena on kuitenkin lähivuosina siirtää käyttämään pelkästään kaksirunkoisia aluksia. Sen sijaan raskaiden öljylaatujen kuljettamista koskevalla välittömällä kiellolla olisi jonkin verran vaikutuksia Suomen öljykuljetuksiin, koska liikenteestä joudutaan poistamaan jäävahvisteista kalustoa.

5. Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä ympäristön kannalta vaarallisimpien raskaiden öljylaatujen kuljetuskieltoa yksirunkoisilla öljysäiliöaluksilla sekä kaksoisrunkovaatimuksen nopeutettua käyttöönottoa. Erityisesti Itämeren kannalta on tärkeää, että myös muut kuin EU:n jäsenvaltiot tulisivat uusien sääntöjen piiriin. Valtioneuvosto edistää yhteisön pyrkimyksiä saada EU:n hakija- ja naapurimaat, erityisesti Venäjä, sitoutumaan raskaita öljylaatuja koskevaan yksirunkoisten öljysäiliöalusten

kuljetuskieltoon. Yksirunkoisten säiliöalusten nopeutetusta käytöstä poistamisesta tulisi sopia myös IMO:n puitteissa MARPOL 73/78 -yleissopimusta muuttamalla.

Jäävahvistetun öljynkuljetuskaluston rajallisuudesta johtuen tulisi valtioneuvoston mielestä huoltovarmuuden takaamiseksi myös EU:n kylmän ilmanalan maissa tutkia, voitaisiinko nykyisiä jäävahvistettuja kaksoispohjaisia öljysäiliöaluksia käyttää raskaiden öljylaatujen kuljetuksessa lyhyen siirtymäkauden aikana edellyttäen, ettei aluksen sivutankkeja täytetä öljyllä. Alukset olisivat näin käytännössä yhtä turvallisia kuin kaksoisrunkoiset öljysäiliöalukset.

Viitaten Suomenlahdella kuluvana talvena liikennöiviin öljysäiliöaluksiin valtioneuvosto kiinnittää lisäksi erityistä huomiota siihen, että kaksoisrunkovaatimuksen ohella EY-lainsäädäntö tulisi ulottaa kattamaan myös aluksen rakennetta ja koneistoa koskevat vaatimukset jääolosuhteissa (jääluokkamääräykset). Yhtenäisten jääluokkamääräysten aikaansaamista tulisi pyrkiä edistämään myös Itämeren merellisen ympäristön suojelukomission ja IMO:n puitteissa.

Suomella on esitykseen yleinen tarkasteluvarauma.