

LIIKENNEVALIOKUNNAN LAUSUNTO 22/2002 vp

Ministeriön selvitys öljyntorjuntavalmiuksista Suomenlahdella ja Itämerellä

Liikenne- ja viestintäministeriölle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan liikennevaliokunta on päättänyt 10 päivänä joulukuuta 2002 pyytää perustuslain 47 §:n 2 momentin mukaisesti selvityksen öljyntorjuntavalmiuksista Suomenlahdella ja Itämerellä liikenne- ja viestintäministeriöltä.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- merenkulkuneuvos Raimo Kurki, liikenne- ja viestintäministeriö

- apulaisosastopäällikkö Markku Mylly ja merenkulun ylitarkastaja Jorma Kämäräinen, Merenkululaitos
- yli-insinööri Kalervo Jolma, Suomen ympäristökeskus
- professori Kaj Riska, Teknillinen korkeakoulu
- tutkimuspäällikkö Harri Soininen ja tutkimusinsinööri Jukka Sassi, Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
- johtaja Kimmo Juurmaa, Kvaerner Masa-Yards
- merikapteeni Björn Sjöman.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Taustaa

Valiokunta on Prestige-öljytankkerionnettomuuden jälkeen päättänyt 10 päivänä joulukuuta 2002 pyytää selvityksen öljyntorjuntavalmiuksista Suomenlahdella ja Itämerellä liikenne- ja viestintäministeriöltä ja on seuraavana päivänä päättänyt tehdä tutustumismatkan tammikuun lopulla Venäjän Suomenlahden rannalla sijaitsevaan Primorskin eli Koiviston öljysatamaan ja mikäli mahdollista myös rakennettavaan Vysotskin eli Uuraan öljysatamaan. Valiokunta on matkapäätöstä tehdessään kantanut huolta öljyntorjuntavalmiuksien lisäksi mahdollisuuksista selvittää ja rajoittaa öljyn ja muiden vaarallisten aineiden kuljetusten onnettomuus-

riskejä. Asiantuntijakuulemisessa ja tutustumismatkansa aikana saamansa selvityksen perusteella valiokunta esittää huolensa Suomenlahden ja Itämeren öljyntorjuntavalmiuksien riittävyydestä ja öljynkuljetuksista aiheutuvista riskeistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä öljyntorjuntavalmiuksista Suomenlahdella ja Itämerellä todetaan öljyvahinkojen torjuntaa koskevat säädökset ja se, että pelastustoimen alueellistamista koskeva uudistus vaikuttaa oleellisesti ja myönteisesti öljyvahinkojen torjuntaan. Itämeren merellisen ympäristön suoje-lua koskevan Helsingin sopimuksen mukaan Suomi voi tukeutua myös naapurimaalta saata-

vaan apuun merialueella tapahtuvien suurten öljyvahinkojen torjunnassa. Selvityksen mukaan öljyä myös jääolosuhteissa kerääväksi alukseksi tänä vuonna varustettava väylänhoitoalus Seili parantaa öljynkeräyskapasiteettia, mutta ei vielä poista hätähinaus-, sammutus- ja kevennyskyyvyn puutteita. Valiokunta pitääkin hätähinauskapasiteetin puutetta huolestuttavana ja painottaa myös riittävän öljyntorjuntakapasiteetin lisäksi sen oikeata maantieteellistä sijaintia.

Suomenlahden rantavaltioista Venäjä on äskettäin saanut uusia alusten öljynkeräyslaitteita, mutta uusia keräysaluksia ei ole vielä sen eikä Viron näköpiirissä. Selvityksessä korostetaan Venäjän ja Viron öljyntorjuntavalmiuden parantamisen merkitystä. Suomi onkin jo 1990-luvulla avustanut öljyntorjuntalaitteiden toimituksia Venäjälle ja Baltian maihin. Valiokunta korostaa selvitykseen yhtyen, että on Suomen omien etujen ja itäisen Suomenlahden saariston ympäristönsuojelun kannalta tarpeellista, että Venäjän ja Viron viranomaisilla on riittävä öljyntorjuntavalmius.

Vuodesta 1995 Suomenlahden öljykuljetukset (20 milj. tonnia) kaksinkertaistuivat vuoteen 2000 (40 milj. tonnia) ja kolminkertaistuvat vuoteen 2003 mennessä (60 milj. tonnia). Selvityksessä arvioidaan, että 100 miljoonan tonnin raja voi ylittyä jo ennen vuotta 2005. Kuitenkin Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella on tapahtunut keskimääräistä vähemmän vahinkoja, mikä johtunee osittain meriturvallisuuden korkeasta tasosta Itämeren länsi- ja pohjoisrannikoilla, jossa rannikon rikkonaisuudesta johtuvat vaativat merenkulkuolosuhteet edellyttävät erityistä varovaisuutta.

Itämeren muissa osissa merenkulkuolosuhteet ovat helpommat, mutta uusia satamia on kuitenkin tulossa paikkoihin, joiden merenkulkuolosuhteet ovat vähintään yhtä vaikeita kuin Suomen rannikolla. Jotta myös uusien satamien vaikeakulkuisilla väylillä voitaisiin päästä vastaavaan turvallisuuteen, olisi selvityksen mukaan myös merenkulkutekniikassa, rakenteissa, välineissä ja aluksilla päästävä vastaavalle, jopa vaativammalle (yli 100 000 tonnin alukset talviolosuhteissa) tasolle. Valiokunta korostaa, että

ennakkoturvallisuuden kannalta tärkeitä hankkeita ovat maista käsin tapahtuva liikenteenohjaus (VTS tai VTMS), sitä tukeva alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS), kaksoisrunkoisten ja jäävahvistettujen säiliöalusten käyttö ja suurten säiliöalusten saattohinaus väylillä sekä yhtenäiset, riittävät jääliikennerajoitukset ja alueellinen, kansainvälinen jäänmurtoyhteistyö. Valiokunta pitää tärkeänä, että luotaisiin yhtenäinen jääluokitus ja yhtenäinen jäätillannetta koskeva tilannetietopalvelu. Jäänmurtajien yhteistyötä tulisi kehittää edelleen Ruotsin ja Suomen Pohjanlahdella harjoittaman jäänmurtajayhteistyön mallia hyväksi käyttäen.

Valiokunta pitää oikeansuuntaisina hallituksen toimenpiteitä öljynkuljetusten turvallisuuden lisäämiseksi erityisesti vaikeissa jääolosuhteissa. Hallituksen aktiivinen tiedottaminen Euroopan unionin komission suuntaan ja kahdenkeskiset yhteydenotot Venäjän viranomaisiin ovat ensi askel pyrkimyksissä luoda uusia säännöstöjä vaarallisten aineiden kuljetuksille vaikeissa meriolosuhteissa. Valiokunta korostaa, että Suomen tulee jatkaa neuvotteluja Venäjän kanssa öljykuljetusten turvallisuudesta. Turvallisuutta lisää mm. yksirunkoisten säiliöalusten käytön kieltö, ja sen vuoksi Suomen tulee toimia sekä Euroopan unionin kautta että suoraan, jotta kyseinen kieltö mahdollisimman nopeasti saataisiin voimaan kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssa.

Valiokunta pitää myös erittäin tärkeinä HelComin puitteissa olevia pyrkimyksiä määrittellä Itämeri IMO:n kriteereiden mukaisesti erityisen herkäksi merialueeksi (PSSA). Valiokunta on tietoinen siitä, että Itämeren saaminen erityisen herkäksi merialueeksi edellyttää kaikkien rannikkovaltioiden hyväksymisen. Vastaavasti Suomenlahden nimeäminen edellyttää Venäjän ja Viron myötävaikutusta mahdolliseen suomalaiseen aloitteeseen. Tämän vuoksi on tärkeää, että hallitus jatkaa myös kahdenkeskisiä neuvotteluja naapurivaltioidemme kanssa, niiden toimenpiteiden lisäksi, joihin kansainvälisissä järjestöissä ryhdytään.

Valiokunta toteaa, että tulee kiinnittää huomiota varustamoidenkin vastuuseen öljynkulje-

tuksista ja niiden turvallisuudesta. Ei myöskään tule unohtaa määräsatamavaltioiden asemaa. Tämän vuoksi valiokunta katsoo, että hallituksen tulee EU:n puitteissa kiinnittää jäsenvaltioiden huomiota varustamoiden ja määräsatamavaltioiden öljynkuljetusten asianmukaisuutta koskevaan asemaan ja vastuuseen.

Yhteenvetona valiokunta painottaa öljyntorjuntavalmiuksien osalta riittävän ja sijainniltaan oikeanlaisen öljyntorjuntakapasiteetin sekä riittävän hätähinauskapasiteetin merkitystä. Ennaltaehkäisevänä näkökohtana valiokunta korostaa sekä varustamoiden että öljynviejä- ja öljyntuotajamaiden vastuuta öljynkuljetusten asianmukaisuudesta, mikä edellyttää kuljetusten toteuttamista jäävahvistetuilla jääluokkavaatimusten

täyttävillä kaksoisrunkoisilla aluksilla. Tämän lisäksi valiokunta pitää välttämättömänä, että hallitus jatkaa sekä monenkeskisiä että kahdenvälisiä ponnisteluja kansainvälisen turvallisia öljynkuljetuksia säätelevän säännösten luomiseksi ja erityisesti Itämeren ja ainakin Suomenlahden julistamiseksi erityisen herkäksi merialueeksi.

Lausunto

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti esittää,

että liikenne- ja viestintäministeriö ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 6 päivänä helmikuuta 2003

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Erkki Pulliainen /vihr
vpj. Annika Lapintie /vas
jäs. Klaus Bremer /r
Jyri Häkämies /kok
Erkki Kanerva /sd
Saara Karhu /sd (osittain)
Marjukka Karttunen /kok
Risto Kuisma /sd
Eero Lämsä /kesk

Raimo Mähönen /sd
Tero Mölsä /kesk
Markku Rossi /kesk
Ismo Seivästö /kd
Timo Seppälä /kok
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /kok (osittain)
Raimo Vistbacka /ps
vjäs. Kari Myllyniemi /kesk (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.