

LIIKENNEVALIOKUNNAN LAUSUNTO **7/2000 vp**

Euroopan komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennetta vaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 5 päivänä syyskuuta 2000 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennetta vaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta (U 30/2000 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikennevaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Aila Salminen ja hallitussihteeri Minna Kivimäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- osastopäällikkö Jukka Häkämies, Merenkululaitos
- osastopäällikkö Jukka Kantola, Suomen Varustamoyhdistys ry
- liittosihteeri Erkki Ukkonen, Suomen Merimies-Unioni ry
- toimitusjohtaja Olof Widén, Rahtialusyhdistys.

Lisäksi valiokunta on saanut Ahvenanmaan Varustamoyhdistyksen kirjallisen lausunnon.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Asetusehdotuksessa määritetään ikärajat ja määräajat, joihin mennessä yksirunkoisten öljysäiliöalusten on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennetta vaatimusten mukaisia. Alusten koon ja rungon rakenteen osalta komission ehdotuksessa säilytetään sopimuksen käyttöönottoaikataulun mukainen jaottelu kolmeen pää-

luokkaan. 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 yksirunkoiset säiliöalukset, jotka on toimitettu ennen 6 päivää heinäkuuta 1996

ja joita MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kaksoisrunkoa koskevien rakennevaatimusten käyttöönottoaikataulu ei sen vuoksi koske.

Komission ehdotuksen mukaan luokkaan 1 kuuluville aluksille MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa asetetut 25 tai 30 vuoden ikäraajat alennetaan siten, että näiden alusten osalta sovellettaisiin vain yhtä 23 vuoden ikärajaa. Lopulliseksi määräajaksi näille aluksille asetettaisiin vuosi 2005. Komissio ehdottaa myös poistettavaksi yleissopimuksen mukaisen poikkeusmahdollisuuden, jonka mukaan myös muut rakenteelliset tai toiminnalliset järjestelyt hyväksyttäisiin vaihtoehtoina kaksoisrunkovaatimukselle.

Luokkaan 2 kuuluvien alusten tulee ehdotuksen mukaan täyttää kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevat vaatimukset viimeistään saavuttaessaan 28 vuoden iän tai 1 päivänä tammikuuta 2010. Luokkaan 3 kuuluville aluksille komissio ehdottaa 25 vuoden ikärajan käyttöönottoa niille aluksille, joita ei ole varustettu suojaavilla erillisillä painolastisäiliöillä ja 30 vuoden ikärajaa niille, jotka on varustettu edellä mainituilla painolastisäiliöillä. Lopulliseksi määräajaksi ehdotetaan 1 päivää tammikuuta 2015.

Asetusta sovellettaisiin kaikkiin öljysäiliöaluksiin, joiden kantavuus on vähintään 600 tonnia ja jotka purjehtivat yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla tai jotka purjehtivat yhteisön satamiin alusten lipusta riippumatta.

Komissio ehdottaa lisäksi käyttöönotettavaksi uutta eriytettyä satama- ja luotsausmaksujen järjestelmää, jonka mukaan näitä maksuja alennettaisiin kaksoisrunkolla varustettujen öljysäiliöalusten osalta siten, että alennusta vähennetään aluksen iän myötä. Yksirunkoisiin aluksiin sovellettaisiin puolestaan korotettuja maksuja, joita korotetaan entisestään aluksen iän lisääntyessä. Eriytetyn maksujärjestelmän soveltaminen olisi ehdotuksen mukaan lopetettava, kun yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten käyttöönotto on saatu kokonaan päätökseen.

Ehdotuksen mukaan asetuksen täytäntöönpanopäivämäärä olisi 12 kuukautta sen voimaantulopäivästä.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen alusten rakennetta koskevat vaatimukset on Suomessa pantu täytäntöön aluksista aiheutuvien 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. Jos kaksoisrunkoasetus hyväksyttäisiin eikä MARPOL 73/78 -yleissopimusta muutettaisi vastaavasti, aiheuttaisi se tarpeen muuttaa alusjäteasetusta tältä osin.

Komission ehdottamien taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto saattaa vaatia myös uutta lainsäätelyä. Asetusehdotuksen lopullinen sisältö ja se, miten mahdollisten taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto toteutetaan, ratkaisee sääntelyn tarpeen.

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.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä kaksoisrunkovaatimuksen nopeutettua käyttöönottoa. Hallituksen yleinen lähtökohta kuitenkin on, että aluksille asetettavien sääntöjen kehittämisessä ja uudistamisessa ensisijaisena foorumina tulisi olla Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO, ottaen erityisesti huomioon merenkulun globaali luonne. Erityisesti Itämeren osalta olisi tärkeää, että myös muut kuin EU:n jäsenvaltiot tulisivat mahdollisten uusien sääntöjen piiriin. Kaksoisrunkovaatimuksen nopeutetusta käyttöönotosta tulisivat sopia IMO:n puitteissa MARPOL 73/78 -yleissopimusta muuttamalla. Komission ehdotus on tekniseltä kannalta kaksoisrunkovaa-

timuksen käyttöönoton nopeuttamisen suhteen hyvä pohja myös asian käsittelylle IMO:ssa.

Hallitus suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen taloudellisten ohjauskeinojen käytöstä. Suomen satama- ja merenkulkumaksuja koskeviin järjestelmiin ehdotus on huonosti sovellettavissa. Joka tapauksessa taloudellisten ohjaus-

keinojen valinta tulisi jättää jäsenvaltioiden päättäväksi muun muassa siitä syystä, että EU:n jäsenvaltioiden merenkulkua koskevat maksujärjestelmät eroavat toisistaan suurella määrällä.

Suomi on tehnyt ehdotukseen yleisen tarkasteluvarauman sekä varauman taloudellisten ohjauskeinojen käyttöä koskevaan artiklaan.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Lähes kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat katsoneet, että kaksoisrunkovaatimuksen nopeutetusta käyttöönotosta tulisi sopia Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n piirissä. Merenkulun globaali luonne huomioon ottaen onkin tärkeää, että myös muut kuin EU:n jäsenvaltiot tulisivat uuden sääntelyn piiriin. Tämä on erityisen tärkeää Itämeren merenkululle, jossa rannikkoväylillä ja muissa ahtaissa meri- ja sisävesissä purjehtivilta aluksilta vaaditaan hyvää kuntoa. Täten vaatimukset tulee ehdottomasti ulottaa kolmansien maiden aluksiin ja kolmansii maihin liikennöiviin aluksiin. Valiokunta korostaa, että kaksoisrunkovaatimusten ulottamisen muihin kuin EU:n jäsenvaltioihin tulee olla ensisijaisena tavoitteena erityisesti Itämeren osalta.

Valiokunta pitää hyvänä, että EU tämän tavoitteen toteuttamiseksi pyrkii yhtenäiseen toimintalinjaan IMO:ssa, mutta katsoo kuitenkin, että saattamalla kaksoisrunkoasetus voimaan ensin EU:ssa vaatimustasoa voitaisiin nostaa. Tämä aiheuttaisi myös paineita kansainvälisten vaatimusten nostamiseen.

Esityksessä kaksoisrunkoaluksiin siirtymisen kriteerinä on alusten ikä. Kaksoisrunkovaatimuksen nopeutetussa käyttöönotossa tulisi kuitenkin kiinnittää huomiota myös alusten kun-

toon, eikä pitää alusten ikää ainoana kriteerinä. Siirtymäaikojen tulisi tämä huomioon ottaen olla realistisia.

Suomen kansalliset alusturvallisuutta koskevat säännökset löytyvät tätä nykyä eri säädöksistä. Täten on vaikeaa saada kokonaiskuva alusturvallisuussäännöksistä. Valiokunta pitää tilannetta epätarkoituksenmukaisena ja katsoo, että tulee selvittää, voidaanko nykytilannetta parantaa kokoamalla säännökset yhteen säädökseen.

Valiokunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää onko syytä koota alusturvallisuutta koskevat kansalliset säännökset yhteen säädökseen ja että se ryhtyy selvityksestä johtuviin aiheellisiin toimenpiteisiin.

Lausunto

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti ilmoittaa,

että valiokunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää onko syytä koota alusturvallisuutta koskevat kansalliset säännökset yhteen säädökseen ja että se ryhtyy selvityksestä johtuviin aiheellisiin toimenpiteisiin ja

että valiokunta yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan.

LiVL 7/2000 vp — U 30/2000 vp

Helsingissä 22 päivänä syyskuuta 2000

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Erkki Pulliainen /vihr	Tero Mölsä /kesk
vpj.	Annika Lapintie /vas	Pauli Saapunki /kesk
jäs.	Klaus Bremer /r	Ismo Seivästö /skl
	Erkki Kanerva /sd	Timo Seppälä /kok
	Saara Karhu /sd	Lasse Virén /kok
	Marjukka Karttunen-Raiskio /kok	Raimo Vistbacka /ps
	Kari Myllyniemi /kesk	Matti Vähänäkki /sd
	Raimo Mähönen /sd	Harry Wallin /sd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.