

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakenne-vaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta (*kaksoisrunkoasetus*)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 21 päivänä maaliskuuta 2000 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksirunkoisiin öljysäi-

liöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 31 päivänä elokuuta 2000

Liikenneministeri *Olli-Pekka Heinonen*

Hallitussihteeri Minna Kivimäki

LIIKENNEMINISTERIÖ

MUISTIO

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI YKSIRUNKOISIIN ÖLJYSÄILIÖALUKSIIN SOVELLETTAVIEN KAKSOISRUNKOA TAI VASTAAVAA RAKENNETTA KOSKEVIEN RAKENNEVAATIMUSTEN NOPEUTETUSTA KÄYTTÖÖNOTOSTA (KAKSOISRUNKOASETUS); KOM(2000) 142 LOPULL.

1. Yleistä

Öljysäiliöalus Erika upposi 12 päivänä joulukuuta 1999 Ranskan rannikon edustalla Bretagnessa aiheuttaen mittavan ympäristökatastrofin. Euroopan unionissa on ryhdytty toimenpiteisiin, jotta jatkossa voitaisiin estää vastaavanlaiset onnettomuudet.

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 21 päivänä maaliskuuta 2000 päivätyn tiedonannon öljykuljetusten meriturvallisuudesta. Tiedonanto sisälsi muun muassa ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta (kaksoisrunkoasetus).

Komissio esitteli tiedonantonsa liikenne-ministerineuvoston istunnossa maaliskuussa 2000. Tällöin suurin osa jäsenvaltioista katsoi, että yksirunkoisten säiliöalusten käytöstä poistamisaikataulun nopeuttamisesta tulisi ensisijaisesti sopia Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n puitteissa.

Kaksoisrunkoasetuksesta ja sen käsittelytavasta on tämän jälkeen käyty keskustelua neuvoston liikennetyöryhmässä. Liikenne-ministerineuvosto otti 26 päivänä kesäkuuta 2000 pidetyssä istunnossaan tiedoksi tilannekatsauksen asetuksen käsittelyvaiheesta. Asian käsittely jatkuu.

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään

vuoden 1978 pöytäkirjaan (MARPOL 73/78 -yleissopimus, SopS 51/1983) sisällytettiin vuonna 1993 tehdyillä muutoksilla määräykset 6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen toimitetuille öljysäiliöaluksille asetettavista kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevista vaatimuksista. Lisäksi sopimus sisältää määräykset kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten käyttöönottoaikataulusta ennen 6 päivää heinäkuuta 1996 toimitettujen, kantavuudeltaan yli 20 000 tonnin öljysäiliöalusten osalta. Sopimuksen kaksoisrunkovaatimuksen käyttöönottoaikataulu ulottuu vuosiin 2007 - 2026. Yhdysvalloissa on hyväksytty vuonna 1990 öljyvahinkoja koskeva lainsäädäntö (Oil Pollution Act, OPA 90), jonka mukaan yksirunkoisten öljysäiliöalusten käytöstä poistamista koskeva aikataulu ulottuu vuosiin 2005 - 2015.

Komissio on tiedonannossaan todennut, että MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ja OPA 90 -lainsäädännön aikataulujen eroavuus saa aikaan sen, että yksirunkoiset öljysäiliöalukset, jotka eivät ikänsä vuoksi enää saa liikennöidä Yhdysvaltojen vesillä, voivat siirtyä liikenteeseen muille maailman alueille, esimerkiksi Euroopan unionin alueelle. Tämän tilanteen estämiseksi komissio ehdottaa, että yhteisössä aletaan soveltaa nopeutettua aikataulua MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaisten kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten käyttöönotossa ja että nopeutettu aikataulu sovitettaisiin yhteen OPA 90 -

lainsäädännön kanssa. Komissio ehdottaa myös, että taloudellisilla ohjauskeinoilla kannustettaisiin kaksoisrungolla varustettujen säiliöalusten käyttöönottoa vapaaehtoiselta pohjalta jo ennen kuin säännökset tätä vaativat.

Komission tiedonantoa, johon kaksoisrunkoasetusehdotus sisältyy, on Suomessa käsitelty EU-ministerivaliokunnassa, EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa sekä merenkulun EU-työryhmässä. Lisäksi tiedonanto on ollut esillä eduskunnan suuressa valiokunnassa 24 päivänä maaliskuuta 2000. Liikenneministerineuvostolle annettu tilannekatsaus on ollut esillä eduskunnan suuressa valiokunnassa 16 päivänä kesäkuuta 2000.

2. Asetusehdotuksen pääasiallinen sisältö

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

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. 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 laintasoista sääntelyä. 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.

4. Taloudelliset vaikutukset

Yksirunkoisten säiliöalusten poistamisaikataulun osalta ei ehdotuksella näyttäisi olevan erityisiä taloudellisia vaikutuksia Suomessa. Suomessa on tällä hetkellä käytössä vielä joitain öljysäiliöaluksia, joissa on kaksoispohja ja suojaavat erilliset painolastisäiliöt. Tarkoituksena on kuitenkin vuoteen 2005 mennessä siirtyä käyttämään pelkästään kaksirunkoisia aluksia.

Komission ehdottamien taloudellisten ohjauskeinojen vaikutuksista ei voida vielä tehdä johtopäätöksiä. Asetusehdotuksen perustelujen mukaan olisi pyrittävä järjestykseen, jossa vältetään satama- ja luotauspalvelujen tarjoajien tulonmenetykset sekä näistä menetyksistä aiheutuva palvelu-

jen laadun heikkeneminen. Samoin olisi pyrittävä siihen, ettei menetyksiä ole tarpeen korvata korottamalla niiden alusten satama- ja luotausmaksuja, jotka eivät ole tekemisissä öljyn ja öljytuotteiden kuljetusten kanssa.

5. Hallituksen kanta

Hallitus 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. Eriytisesti Itämeren osalta olisi tärkeää, että myös muut kuin EU:n jäsenvaltiot tulisivat mahdollisten uusien sääntöjen piiriin. Kaksoisrunkovaatimuksen nopeutetusta käytöstä tulisivat sopia IMO:n puitteissa MARPOL 73/78 -yleissopimusta muuttamalla. Komission ehdotus on tekniseltä kannalta kaksoisrunkovaatimuksen käyttöönoton nopeuttamisen suhteen hyvä pohja myös asian käsittelylle IMO:ssa.

Hallitus suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen taloudellisten ohjauskeinojen käytöstä. Suomen satama- ja merenkulkmaksuja koskeviin järjestelmiin ehdotus on huonosti sovellettavissa. Joka tapauksessa taloudellisten ohjauskeinojen valinta tulisi jättää jäsenvaltioiden päätettäväksi muun muassa siitä syystä, että EU:n jäsenvaltioiden merenkulkua koskevat maksujärjestelmät eroavat toisistaan suurella määrällä.

Suomi on tehnyt ehdotukseen yleisen tarkasteluvarauksen sekä varauksen taloudellisten ohjauskeinojen käyttöä koskevaan artiklaan.