Suomen ympäristökeskus SYKE
PL 140
00251 HELSINKI

LAUSUNTO

16.11.2016 SYKE-2016-J-62

Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Kuulemistilaisuus, torstai 17.11.2016 klo 12:00
HE 207/2016 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi luotsauslain ja alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Hallituksen esitys luonnos laeiksi luotsauslain ja alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Suomen ympäristökeskus (SYKE) on keväällä 2016 lausunut Hallituksen esityksestä luotsauslain muuttamisesta, 31.3.2016 (Dro numero SYKE-2016-J-62). Samassa yhteydessä SYKE myös lausui Valtioneuvoston asetusluonnoksesta, (Dro numero SYKE-2016-J-62b). Seuraavassa on esitetty SYKEn näkökohtia hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi luotsauslain ja alusliikennepalvelulain muuttamisesta, HE 207/2016vp

Esityksen perusteluissa todetaan mm. että (kohta 3.3.) öljysäiliöalusten riskit huomioidaan niin ikään aluksen rakennetta, teknisiä järjestelmiä ja miehistön koulutusta ja pätevyyttä koskevissa vaatimuksissa. Alukselta alukseen tehtävään polttoainetäydennykseen sisältyy erilaisia teknisiin ja inhimillisiin tekijöihin liittyviä riskejä, mutta luotsinkäyttövelvollisuus ei ole keino näiden riskien vähentämisessä.

SYKE toteaa, että lakimuutoksessa todetaan riskien olemassaolo, mutta ei oteta kantaa näiden riskien realisoitumisen mahdollisuuteen uudessa tilanteessa, jossa luotsausta vähennettäisiin ja samalla aikaisempaa suurempia määriä vaarallisia aineita käsiteltäisiin satamissa tai lähellä satamaa johtavia väyliä ja/tai alueita.

Vaikkakin mahdollinen luotsinkäyttövapautus ei sinänsä suoraan vaikuta pienten alusten turvallisuuteen saattaa SYKEn näkemyksen mukaan bunkraustapahtuma ja siirrettävien lastien kasvu aiheuttaa kasvavaa riskiä lastinkäsittelyssä tapahtuviin havereihin ja ylivuotoihin. SYKE on vuosittain tapahtuvissa tapaamisissa mm. Venäjän öljyntorjuntaviranomaisten kesken vaihtanut tietoja havaituista öljyvuodoista ja luontoon päässeistä öljymääristä. Bunkrauksessa tapahtuvia öljypäästöjä, useita sadoista litroista muutamaan tonniin raportoidaan rajan toisella puolella vuosittain. SYKE myös kiinnittää huomiota bunkraustapahtuman suorituksen valvonnan vaikeuteen ja oikean teknisen suorituksen toteutukseen hankalimmissa olosuhteissa: missä ja miten määritellään tapauskohtaisesti siirtotapahtuman suorittamiseen tai epäämiseen liittyvät rajaarvot. Teknisten valmiuksien ja ympäristötiedon parempi keruukyky ei vielä poista riskejä, mikäli tiedon implementoinnissa ei kyetä nopeaan ajantasaiseen tiedon jakoon ja nopeaan päätöksentekoon olosuhteiden muuttuessa bunkrauksen suorittamisen kannalta epäedullisiksi.

Kohdassa 3.3. mainittu perustelu: ” ***Pienten LNG:tä ja kevyttä tai vähärikkistä polttoöljyä kuljettavien alusten vapauttaminen luotsinkäytöstä mahdollistaisi alukselta alukselle tehtävät polttoainetäydennykset ja helpottaisi siten LNG:n ja kevyen tai vähärikkisen polttoöljyn käyttöä suurissa aluksissa. Tämä puolestaan vähentäisi alusliikenteen ympäristöhaittoja.***” on SYKEn näkemyksen mukaan ristiriitainen, sillä epäilemättä merellä alkavien polttoainesiirtojen yhteydessä tapahtuvat ylitäyttö, siirtoputken rikkoutuminen ja muut haverit toisivat mukanaan ympäristöhaittoja. Lisäksi LNG alukset ovat usein varustettu nk. Dual Fuel moottoreilla, jotka LNG:n ohella pystyvät käyttämään (ja käyttävät) öljyä polttoaineenaan. Duel Fuel aluksen haveritilanteessa saatetaan joutua tilanteeseen, jossa mahdollinen kaasuvuoto LNG tankeista estää tai häiritsee ihmishenkien pelastusta aluksilta tai muuta pelastus- ja/tai torjuntatoimintaa. LNG on myös nk. fossiilinen polttoaine, jonka korkea metaanipitoisuus tekee siitä voimakkaan kasvihuonekaasun.

Kohdan 3.3. perusteluissa myös tukeudutaan aikaisempaan tutkimukseen ” ***Pienten säiliöalusten luotsinkäyttövelvollisuus***”, ja todetaan mainitun raportin perusteella, että luotsinkäyttövapautus tulisi myöntää öljytuotteille ja lievästi haitallisille kemikaaleille sekä LNG:lle.

SYKE toteaa, että mainitussa raportissa lisäksi ehdotetaan:

- luotsinkäyttövapautus edellyttää nykyisen määräaikaisen linjaluotsin tutkinnon tai vastaavan tutkinnon suorittamista,
- luotsinkäyttövapautuksen tulee olla väyläkohtainen,
- luotsinkäyttövapautus voidaan myöntää säiliöalukselle, jonka maksimipituus on korkeintaan 70 metriä, leveys 14 metriä ja syväys 4,5 metriä,
- linjaluotsikirja tulisi olla sekä aluksen päälliköllä että perämiehellä.

Jostain syystä edellä mainittuja kohtia ei ole tuotu esille referoitaessa kohdassa 3.3. mainittua tutkimusta ?

Hallituksen esityksessä on luotsausvapautuksen perusteena olevan aluksen koon määrittelyssä jätetty pois syväys. Syväyden poisjättämistä on perusteltu nykyisen väylästön yleensä suuremmilla syväysarvoilla ja meriliikenteen valvontaan käytettyjen järjestelmien ominaisuuksien parantumisella. Syväyden poisjättäminen mahdollistaa SYKEn mielestä periaatteessa syväykseltään suurempien bunkrausalusten yleistymisen, jolloin suuremman lastitilavuuden ja mahdollisen pienemmän aluksen varaveden vuoksi riski pohjakosketukselle kasvaisi.

SYKE kiinnittää myös huomiota lakimuutoksessa esitettyihin lisäpätevyysvaatimuksiin aluksen päällikölle ja perämiehelle (kohta 3.4) ja toteaa mainittujen lisäpätevyysvaatimusten ja niiden valvonnan olevan keskeinen asia turvallisen bunkraustoiminnan suorittamisen kannalta. Lasissa mainitun Toimintakäsikirjan kohdassa 4)”Toiminta onnettomuus- ja poikkeusolosuhteissa” tulee lisäksi sisältää ympäristövahinkojen estämisen kannalta ne välttämättömät toimenpiteet, joilla haveritilanteessa kyetään estämään ympäristöhaverin syntyminen. Toimintakäsikirjaa laadittaessa tulisi mainitun kohdan sisältö, toiminnalliset vaatimukset ja tekninen taso saattaa SYKEn tarkistettavaksi (lain kohta 4d§)..