

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 23/2009 rd

Statsrådets redogörelse om Östersjöns utmaningar och Östersjöpolitiken

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 10 juni 2009 statsrådets redogörelse om Östersjöns utmaningar och Östersjöpolitiken (SRR 6/2009 rd) till miljöutskottet för beredning och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Minna Kivimäki, kommunikationsministeriet

- sakkunnig i EU-ärenden Hanna Perälä, statsrådets kansli
- sekreterare för internationella ärenden Päivi Yrjönen, Sjöfartsverket
- chef för havsforskningsenheten Kimmo Kahma, Meteorologiska institutet
- limnolog Seppo Knuuttila, Finlands miljöcentral
- verkställande direktör Olof Widén, Rederierna i Finland rf
- chef för Östersjöprogrammet Anita Mäkinen, WWF Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet har behandlat redogörelsen om Östersjöns utmaningar och Östersjöpolitiken (SRR 6/2009 rd) samtidigt med statsrådets skrivelse med anledning av kommissionens meddelande om EU:s strategi för Östersjöområdet (E 75/2009 rd). EU:s strategi för Östersjöområdet består av fyra temaområden: Östersjön som en region för hållbar miljöpolitik, som en ekonomiskt framgångsrik region, som en attraktiv region med goda kommunikationer och som en säker och trygg region. Redogörelsen däremot anlägger ett snävare perspektiv och betraktar Östersjön främst ur den marina miljöns synvinkel. I redogörelsen lyfter regeringen fram de åtgärder

som är viktigast och mest brådskande för Finland, särskilt sådana som gäller Östersjöns tillstånd och sjösäkerheten. De två dokumenten ger enligt utskottet sammantagna riksdagen en mångfacetterad och heltäckande bild av Östersjöns tillstånd och var förbättringar behöver göras. Utskottet behandlar i detta utlåtande redogörelsen utifrån sitt eget ansvarsområde med fokus lagd på sjösäkerhet, begränsning av sjöfartens utsläpp och sjöfartens betydelse för vårt land. Utskottet understryker med enfase hur angeläget det är att EU och Ryssland samarbetar med hänsyn till trafiksäkerheten på och miljöprojekten för Östersjön och särskilt Finska viken.

Sjösäkerheten. Gods- och passagerarfartygstrafiken och oljetransporterna har ända fram till de senaste åren ökat inom våra havsområden och särskilt på Finska viken, vilket lett till att olycksrisken höjts tydligt. Därför måste det hela tiden finnas möjligheter att förbättra trafiksäkerheten till sjöss. Av redogörelsen kan utläsas att sjösäkerhetsarbetet bedrivs med internationella förtecken. Utskottet instämmer med redogörelsen att Finland ska arbeta aktivt såväl bilateralt som i Europeiska unionen, i regionala organisationer och i Internationella sjöfartsorganisationen IMO med sjösäkerhetsfrågor som är viktiga för oss och delta i beredningen av dessa i en tidig fas och då lyfta fram de särskilda förhållanden som råder i Östersjön och sjöfartens betydelse för vårt land. Förslagen i redogörelsen och kommissionens strategi till åtgärder i fråga om sjösäkerhet och havsövervakning är bra och värda att satsa på, menar utskottet.

I sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön (Kommunikationsministeriets publikationer 17/2009) anges de principer och åtgärder som Finland kommer att driva på i det internationella samarbetet och genomföra nationellt för att förbättra sjösäkerheten i Östersjön. Programmet utgör en utmärkt plattform för aktiva finländska insatser bl.a. för att genomföra EU:s Östersjöstrategi. Utskottet understryker vikten av att bedriva sjösäkerhetsarbete och att tillräckligt med resurser avsätts för det.

Utskottet vill också fästa uppmärksamheten vid kraven på dubbla skrov och isklassning, nya system för övervakningssystem för sjötrafik och EU:s gemensamma satellitnavigeringsprojekt (Galileo), som borde ha varit klart för länge sedan. Dessa och med dem jämförliga åtgärder lägger grunden för en säker trafik inte bara inom vårt havsområde utan på hela Östersjön. Utskottet vill alldeles extra betona hur viktigt det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet för Finska viken (GOFREP) är för sjösäkerheten utanför vår kust. De trafiksepareringssystem som planerats för Ålands hav och Bottniska viken mellan Sverige och Finland är också de ytterst viktiga. I övervakningen och ledningen av sjötrafiken bör nya intelligenta transportsystem så-

vitt möjligt nyttiggöras. För det behöver Finland men också EU satsa på högkvalitativ forskning och utveckling kring sjösäkerhet och fartygsteknik.

Vår svårnavigerade kust, de ökade trafikmängderna och isförhållandena ställer höga krav på sjöfolkets yrkeskompetens. Det behövs en nationell sjöfartsutbildning på hög nivå med tanke på sjösäkerheten och på den finska handelsflottans konkurrenskraft. För sjösäkerheten är det nödvändigt att det finns tillgång till anställda med sjöfartsutbildning bl.a. för lotsning, inspektion av sjötrafiken, besiktning och fartygstrafiktjänster. Det är viktigt, påpekar utskottet, att de som arbetar ombord på fartyg och i sina arbetsuppgifter kommer i kontakt med transport av farliga ämnen som styckegods får adekvat utbildning enligt den IMDG-kod som antagits av IMO. Förslaget i redogörelsen att man i den preciserade nationella planen för hur sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön ska genomföras också anger våra mål vid revideringen av konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning är utmärkt, menar utskottet.

Sjösäkerheten påverkas i hög grad av i vilket skick kustfarlederna och hamninloppen är. Enligt tidigare utredningar till utskottet är våra farleder på många ställen sådana att varken service-nivå eller säkerhet uppfyller de krav sjötrafiken ställer. Det finns t.ex. uppgrundade farleder och föråldrade säkerhetsanordningar. Det är ytterst viktigt att planerade projekt för bättre service och säkerhet inom sjöfarten genomförs.

Begränsning av sjöfartens utsläpp. Östersjön är ett sårbart ekosystem och mår i dagsläget dåligt. Sjötrafiken ökar stadigt och därför gäller det att ännu mer kritiskt titta på fartygens utsläpp i havet. Bestämmelser om förbud och begränsningar i fråga om utsläpp som uppstår vid fartygs normala drift finns i Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s konvention (MARPOL 73/8), konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö och EU:s direktiv (93/75/EEG och 2000/EG), som genomförts i Finland med lagen och förordningen om för-

hindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979 och 635/1993).

Den största miljörisken för Östersjön och inte minst för Finska viken utgör de ökade oljetransporterna. De kan leda till en omfattande oljekatastrof som rubbar havsekosystemet för långa tider. Oljetransporterna på Finska viken håller på att öka och vissa bedömare tror att de 2015 redan kommer att uppgå till 250 miljoner ton. I olycksförebyggande syfte måste man bl.a. se till att övervakningssystemen för sjötrafiken fungerar, att lotsningen håller hög klass, att den nationella oljebekämpningskapaciteten är fullgod och att det internationella samarbetet löper. Förutom oljetransporterna har också passagerartrafiken ökat markant på Östersjön. Enligt databasen AIS (Automatic Identification System) rörde sig 413 774 fartyg på Östersjön 2007. Av dem var 69 335 tankerfartyg och 43 215 passagerarfartyg. Den livliga passagerarfartygstrafiken och övriga fartygstrafiken och de korsande rutterna bidrar till att öka olycksrisken.

Den sammantagna belastning som fortlöpande oljeutsläpp från fartyg, hamnar och land utgör är enligt expertyttranden en ännu större risk än en oljeolycka. Inom hela Östersjöområdet sker det uppskattningsvis 500—800 oljeutsläpp av olika slag årligen. Enligt statistik uppgjord av Helsingforskommissionen (HELCOM) har över 230 illegala utsläpp av oljebemängt vatten observerats i Östersjön årligen, men de tros vara många fler. Det är förbjudet att släppa ut i havet länsvatten med ett oljeinnehåll som överstiger 15 ppm, och totalförbud råder mot utsläpp av oljebemängt vatten på finskt territorialvatten inom en radie på fyra sjömil från kusten. I takt med att sjötrafiken och oljetransporterna ökar är det sannolikt att det också blir vanligare med fortgående och uppsåtliga utsläpp. Alla slag av oljeutsläpp bör förbjudas i Östersjön och den internationella övervakningen för att hindra oljeutsläpp, där också Finland medverkar, bör så långt möjligt effektiviseras.

Förutom egentliga oljeutsläpp gäller det att hålla ett öga på andra avloppsvattenutsläpp såsom toalettavfall, gråvatten och ballastvatten. På internationellt vatten är det fritt fram att släppa

ut vattnen orenade. Passagerarfartygen på Östersjön producerar årligen över 1,5 miljarder liter gråvatten som till övervägande del hamnar i havet orenat. Näringsmängden i avloppsvattnen från de fartyg som trafikerar Östersjön uppgår till ca 460 ton kväve och 150 ton fosfor per år. Dessutom innehåller avloppsvattnen bakterier, virus, tungmetaller och kemikalier. Enligt utfrågade experter håller man under finsk ledning på att i enlighet med HELCOMs handlingsplan för Östersjön arbeta fram ett förslag riktat till Internationella sjöfartsorganisationen IMO om förbud för passagerarfartyg att släppa ut orenat toalettavfall i Östersjön.

Med hänsyn till hur ytterst sårbart Östersjöområdets ekosystem är måste alla metoder utnyttjas som kan hindra att avloppsvatten och skadliga ämnen hamnar i havet. Alla fartyg bör förbjudas att släppa ut toalettavfall och gråvatten i Östersjön och brott mot förbudet bör kriminaliseras. Men förbud är inte nog för att få slut på utsläppen av avfallsvatten och skadliga ämnen i havet, menar utskottet, utan det behövs också att Östersjöstaterna anammar policyn att enligt gemensamt överenskomna villkor ta emot skadliga ämnen i hamnar och se till att mottagningssystemet har en adekvat kapacitet.

Den reviderade luftskyddsbilaga till miljöskyddskonventionen för fartygstrafik (MARPOL) som IMO antog 2008 syftar till att minska fartygens utsläpp av kväve- och svaveloxider. Sakkunniga hävdar att avgaserna från fartyg årligen avger avsevärt mer gödande kväve till Östersjön än avfallsvattenutsläppen. Av kvävenedfallet över Östersjön härstammar vid det här laget närapå 10 procent (ca 16 000 ton) från fartygstrafikutsläpp.

Svavelutsläppen från fartyg påverkar besättningens och kustbornas hälsa och medverkar till reduceringen i fiskstammarna och försurningen i havet. Tack vare IMO:s nya bestämmelser om svavelutsläpp kan kvalitetskraven för bränslestramas åt och partikelutsläppen därmed minskas. Bedömare tror att svavelutsläppen från sjöfarten med den nuvarande utvecklingen kommer att passera utsläppen från land före 2020.

IMO satte våren 2008 igång med att planera med vilka metoder växthusgasutsläppen kunde fås att minska. Med siktet inställt på klimatkonferensen i Köpenhamn arbetar IMO på att ta fram bl.a. tekniska åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid (CO₂) från sjöfarten. Som exempel kan nämnas ett energieffektivitetsindex för nya fartyg, ekonomiska styrinstrument och frivilliga åtgärder.

Utskottet påpekar att det är viktigt att Finland aktivt deltar i arbetet kring sjöfartens utsläpp i IMO och EU och i beredningen lyfter fram Finlands särdrag, särskilt våra vinterförhållanden. I planeringen av klimat-, energi- och miljöpolitiska åtgärder bör globala och konkurrensneutrala trafiklösningar ges hög prioritet.

Sakkunniga menar att i och för sig är projekten för att minska utsläppen utmärka men att de kommer att leda till att rederiernas bränsle- och andra kostnader stiger och åsamkar därmed vår utrikeshandel extra kostnader. Att som planerat få ned svavelhalten i Östersjön till 0,1 procent kan enligt vissa bedömare innebära en extra kostnad på inte mindre än 0,8 miljarder euro för fartyg som anlöper finska hamnar. Man kalkylerar med att det kommer att kosta i runt tal 200 miljoner euro för att begränsa växthusutsläppen (CO₂). Vilket det slutliga priset blir beror bl.a. på hur trafikmängden ökar, vilket priset och tillgången på lågsvavliga bränslen blir, var priset per ton utsläpp lägger sig och vilket sjöfartens utsläppsmål kommer att vara under de kommande åren.

Utskottet understryker det angelägna med att man i besluten om utsläppsbegränsningar för sjötrafiken ser till att skyldigheterna får samma kostnadseffekter för alla havsområdet och att de inte alltför mycket rubbar konkurrenssituationen för aktörerna i ett enskilt område eller ett specifikt land. Sjöfarten är livsviktig för Finland och därför måste staten, som det framkastas i redogörelsen, vidta åtgärder för att lindra

konsekvenserna om det t.ex. blir oskäligt dyrt att minska svavelutsläppen. Vilka de sammantagna kostnaderna för redan beslutade och nya utsläppsbegränsningar blir måste utredas i samråd med näringslivet, rederierna och fristående organisationer.

Sjöfartens betydelse för Finland. Utskottet vill alldeles extra framhålla hur viktiga sjötransporterna är för det finländska näringslivet och för försörjningsberedskapen. Vår utrikeshandel är fullständigt beroende av sjötransporter året om. Av exporten går 90 procent och av importen 70 procent sjövägen. I Finlands havskluster, som består av den marina industrin och sjöfarts- och hamnnära funktioner, ingår ca 2 900 företag, kommunala hamnar medräknade.

Betydelsen av ett fungerande transportsystem och logistisk kompetens som konkurrensfaktorer kommer att öka ytterligare i den globala ekonomin. I takt med att informationstekniken för transporter utvecklas öppnas nya möjligheter för logistisk effektivitet när produktions- och distributionskedjorna börjar fungera bättre och transporttjänster kan tas fram för alla användare. För att det finska näringslivet ska kunna hålla sig framme i konkurrensen är det av vital betydelse att de sjöburna godstransporterna fungerar logistiskt.

De föreslagna åtgärderna som bl.a. gäller ett partnerskap för transport och logistik inom ramen för den nordliga dimensionen, nya riktlinjer för TEN-programmet och ett prioriterat nät för transport av människor och varor är särskilt angelägna och värda att understödja, menar utskottet.

Utlåtande

Utskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 23 oktober 2009

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Kalle Jokinen /saml
Jyrki Kasvi /gröna
Lauri Kähkönen /sd

Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf
Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Tero Rönni /sd
Pertti Salovaara /cent
Janne Seurujärvi /cent
Anne-Mari Virolainen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine

utskottsråd Juha Perttula.