

Suositus 24/2023
Ehdotus A 1948/UHN
Käsittelijä Kestävä Pohjola -valiokunta

Mietintö vastauksesta suositukseen 24/2023 koskien risteilymatkailua (A 1948/UHN)

Kestävä Pohjola -valiokunta ehdottaa, että Pohjoismaiden neuvosto merkitsee tiedoksi vastauksen suositukseen 24/2023 koskien risteilymatkailua ja katsoo sen neuvoston osalta *loppuun käsitellyksi*.

Taustaa

Suosituksen sanamuoto on seuraava:

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

että kartoitetaan risteilyliikenteen ympäristövaikutukset ja yhteiskunnalliset vaikutukset Pohjoismaissa, keskittyen erityisesti arktisiin alueisiin.

että tutkitaan lisääntyneestä risteilyliikenteestä aiheutuvia seurauksia turvallisuudelle ja valmiudelle arktisilla alueilla.

Pohjoismaiden hallitusten vastaus

Pohjoismaiden maa- ja merialueista suuri osa sijaitsee arktisilla alueilla. Siksi Pohjoismaat ovat erittäin sitoutuneita tätä ainutlaatuista ja haastavaa, mutta myös haavoittuvaa aluetta koskeviin kysymyksiin. Pohjoismaat tekevät risteilymatkailun eri näkökohtia koskevaa yhteistyötä muun muassa Pohjoismaiden ministerineuvostossa, Arktisessa neuvostossa, Arctic Coast Guard Forumissa (ACGF) ja North Atlantic Coast Guard Forumissa (NCGF). Tässä yhteydessä voidaan mainita myös Helcom, Bonnin sopimus ja Ospar.

Pohjoismaiden ministerineuvostossa maat tekevät yhteistyötä merenkulun vihreän siirtymän parissa useilla osa-alueilla. Ympäristö- ja ilmastoministerit antoivat 3. toukokuuta 2022 [julkilausuman päästöttömistä laivareiteistä Pohjoismaiden välisessä merenkulussa](#) ja lanseerasivat pilottiprojektin Pohjoismaiden merenkulun vihreistä käytävistä ja mahdollisista yhteistyökumppaneista.



Arktinen neuvosto työskentelee arktista risteilymatkailua koskevien kysymysten parissa PAME-työryhmässä (*Protection of the Arctic Marine Environment*, työryhmän nimi on *The Arctic Marine Tourism*), lisätietoa sivulta: [PAME - Arctic Marine Tourism](#) ja EPPR-työryhmässä (*Emergency Prevention, Preparedness and Response*), lisätietoa sivulta: [AC Working Group: Emergency Prevention, Preparedness and Response \(EPPR\)](#) ([arctic-council.org](#)).

PAME-hankkeessa on muun muassa laadittu matkailijoille/varustamoille suunnattu paikkasidonnaisten suuntaviivojen kehittämismalli. Suuntaviivat on räätälöity muun muassa turvallisuus- ja ympäristöriskien vähentämiseksi, minkä lisäksi kannustetaan kestävään kulutukseen ja kerrotaan kävijöille eri alueiden ainutlaatuisista ekologisista, kulttuurisista ja historiallisista erityispiirteistä. Työ on tehty yhteistyössä *Association of Arctic Expedition Cruise Operators* -järjestön (AECO) kanssa. Pohjoismaiden ministerineuvosto on osallistunut toiminnan rahoittamiseen. PAME on myös laatinut [Arctic Ship Traffic Database](#) -tietokannan, josta voi seurata alusten reittejä.

EPPR-työryhmä pyrkii yleisesti ennaltaehkäisemään onnettomuuksia, joissa risteilyalukset ovat osallisia – sekä etsinnän että pelastuksen osalta (*Search and Rescue*), mutta myös karille ajaneiden risteilyalusten aiheuttaman meriympäristön saastumisen ennaltaehkäisyyn ja torjumisen osalta. Tämän lisäksi on ehdotettu hanketta, jossa laaditaan suuntaviivat sille, miten matkustajien ja miehistön jäsenten tulee toimia mahdollisen pelastuksen ja evakuoinnin yhteydessä (aina hälytyksestä siihen asti, että matkustajat ja miehistö pelastetaan). Hanketta kehitetään Norjassa tiiviissä yhteistyössä EPPR:n ja AECO:n kanssa, ja tarkoituksena on laatia risteilyalusten matkustajille ja miehistölle näytettävä video. Hankkeen arvioidaan olevan valmis vuoden 2024 ensimmäisellä puoliskolla.

Helsingin komission (Helcom) ja sen meriliikenteen työryhmän Itämeriyhteistyössä käsitellään jatkuvasti useita merenkulun ympäristö- ja turvallisuuskysymyksiä. Helcom-yhteistyö oli esimerkiksi sen taustalla, että kiellettiin jätevesien laskeminen Itämereen matkustajalaivoista, mukaan lukien risteilyaluksista. Kiellosta päätti kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO. Työ jatkuu edelleen ja se koskee myös joitakin arktisia merialueita.

Pohjoismaisessa ympäristö- ja ilmastoministerikokouksessa 28. lokakuuta 2020 ministerit allekirjoittivat myös julkilausuman "[Puhtaampia risteilyjä maasähköä lisäämällä: Pohjoismaiden johtajuus työssä tehdä Pohjoismaista ja Itämeren aluetta kestäviksi risteilykohteiksi](#)". Julkilausuman tarkoituksena on näyttää tietä ja pyrkiä vähentämään risteilyalusten päästöjä ja tehdä Pohjolasta kestävä risteilykohde. Maasähkö on iso osa ratkaisua sekä meluhaittojen että ilmansaasteiden vähentämiseksi alusten ollessa satamassa. Tavoitteena on ottaa laitteistot käyttöön kaikissa suurimmissa satamissa vuoteen 2030 mennessä. Kaupunkeja, satamia ja varustamoja kehoitetaan omalta osaltaan edistämään tavoitteeseen pääsyä.



Pohjoismaiden ministerineuvosto on kirjannut vuosien 2022–2024 arktiseen yhteistyöohjelmaan, *A Sustainable Arctic*, edellytykset kiinnittää enemmän huomiota kestäväan kehitykseen arktisilla alueilla. Pohjoismaat tekevät myös yhteistyötä parantaakseen pohjoisten alueiden kansojen elinoloja ja tukeakseen arktisen väestön sosiaalista ja kulttuurista kehitystä.

Arktisen neuvoston jäsenmailla on oikeudellisesti sitova sopimus arktisen alueen lento- ja meripelastuksesta. Vuodelta 2011 peräisin olevan arktisen etsintä- ja pelastussopimuksen tavoitteena on koordinoita kansainvälisten etsintä- ja pelastustoimien vastuuta ja kattavuutta (*Search and Rescue, SAR*) ks. <http://hdl.handle.net/11374/531>. Mainittakoon myös, että Arktisen neuvoston mailla on juridisesti sitova sopimus mereen päätyviä öljypäästöjä koskevasta valmiudesta ja toimista arktisilla alueilla, Mospa-sopimus (*Arctic Marine Oil Spill Agreement*).

Lisäksi on syytä mainita, että kansainvälisellä merenkulkujärjestöllä (IMO) on kansainvälinen säännöstö polaarilla vesialueilla toimiville aluksille, niin kutsuttu Arktisen merenkulun ohjesääntö (Polar Code). Se kattaa molempia napa-alueita ympäröivillä armottomilla vesialueilla toimiville aluksille tärkeitä suunnittelua, rakennetta, varustuksia, käyttöä, koulutusta, etsintää ja pelastusta sekä ympäristönsuojelukysymyksiä koskevat asiat. Ohjesääntö tuli voimaan 1. tammikuuta 2017.

Pohjoismaiden hallitukset katsovat, että suositus on näin ollen osittain toteutunut.

Valiokunnan näkemykset

Valiokunta merkitsee Pohjoismaiden hallitusten vastauksen tiedoksi ja korostaa samalla sitä, että yhä laajemmat merialueet ovat kesäisin jäättömiä globaalin ilmaston lämpenemisen vuoksi. Jääpeitteen kutistuminen voi vaikuttaa merkittävästi merijäästä riippuvaisten lajien elinehtoihin ja levinneisyyteen. Valiokunta toteaa pidentyneiden sulan veden kausien lisäävän toimintaa, esimerkiksi meriliikennettä, alueilla, jotka olivat aiemmin purjehduskelvottomia. Lisäksi raaka-aineiden hyödyntämisen, kalastuksen ja matkailun kasvu lisäävät saastumis- ja onnettomuusrisiä. Siksi on erityisen tärkeää varmistaa, että kaikessa arktisen alueen merenkulussa otetaan huomioon haavoittuva ympäristö.

Valiokunta panee tyytyväisenä merkille, että Arktisen neuvoston johdolla on kehitetty standardimalli paikkakohtaisten suuntaviivojen kehittämiseen, jotka suunnataan matkailijoille/varustamoille ja jotka on räätälöity muun muassa turvallisuus- ja ympäristöriskien vähentämiseksi, kannustavat kestäväan käyttöön ja kertovat kävijöille eri alueiden ainutlaatuisista ekologisista, kulttuurisista ja historiallisista erityispiirteistä. Valiokunta katsoo, että kyseinen työkalu voisi olla kaikille pakollinen.



Vastauksesta käy myös ilmi viittaus IMO:n arktisen merenkulun ohjesääntöön, jossa säädetään napa-alueiden haavoittuvan luonnon suojelusta ja esitetään muun muassa alusten rakennetta, vakautta, varusteita, reitin suunnittelua ja koulutusta ym. koskevia vaatimuksia.

Valiokunta korostaa huolestuneena, ettei Arktisen merenkulun ohjesäännössä kuitenkaan esitetä vaatimuksia esimerkiksi hiilidioksidipäästöistä eikä siinä kielletä raskaan polttoöljyn (HFO) käyttöä eikä kiinnitetä huomiota vedenalaiseen meluun, jolla on suuria vaikutuksia muun muassa merinisäkkäisiin. Valiokunta suosittaa Pohjoismaiden hallituksille, että ne pyrkivät tiukentamaan Arktisen merenkulun ohjesääntöä siten, että HFO:n käyttö kielletään ja vedenalainen melu sekä hiilidioksidipäästöt otetaan huomioon.

Valiokunta huomauttaa, että Inuit Circumpolar Council (ICC) korosti IMO:n kokouksessa tammikuussa 2024, että heidän yhteiskuntansa on sukupolvesta toiseen elänyt tasapainossa arktisen ympäristön kanssa, mutta että heidän kotinsa ovat nyt ennennäkemättömien muutosten edessä, minkä vuoksi on ratkaisevan tärkeää, että inuiittien tietämys ja hallintokäytännöt sisällytetään kansainvälisiin merenkulun määräyksiin. Tällä tavoin halutaan varmistaa alkuperäiskansojen elintapojen suojelu. Tämän lisäksi ICC haluaa varmistaa alkuperäiskansan tietämyksen hyödyntämisen, varmistaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, ottaa käyttöön aggressiivisia toimia melun ja saastumisen torjumiseksi sekä suojella merialueita ja luonnon monimuotoisuutta risteilymatkailun negatiivisilta vaikutuksilta.

Valiokunta korostaa sen tärkeyttä, että Pohjoismaiden aluskannasta tulee kestävämpi ja hiilidioksidineutraali, ja seuraa sen vuoksi suurella mielenkiinnolla, miten Pohjoismaiden ministerineuvosto toteuttaa [Puhtaampia risteilyjä maasähköä lisäämällä: Pohjoismaiden johtajuus työssä tehdä Pohjoismaista ja Itämeren aluetta kestäviksi risteilykohteiksi](#) -julkilausuman seuranta. Tämän perusteella valiokunta merkitsee katsauksen tiedoksi ja katsoo suosituksen neuvoston osalta loppuun käsitellyksi.

Kiirunassa 25. kesäkuuta 2024

Tove Elise Madland (A)
Johan Andersson (S)
Karin Gaardsted (S)
Åsa Karlsson (S)
Ola Elvestuen (V)

Emma Berginger (MP)
Kari-Anne Jønnes (H)
Staffan Eklöf (SD)
Himanshu Gulati (FrP)