



10.2.2017

Pohjoismaiden neuvosto

Jan Lindholmin (MP) esittämä kirjallinen kysymys E 29/2016:

Dnro 16-00331-1meriturvallisuuudesta arktisilla merialueilla

Meriturvallisuus arktisilla merialueilla on ollut esillä Pohjoismaiden neuvostossa jo pitkään, ja neuvosto on viime vuosina antanut useita siihen liittyviä suosituksia. Neuvosto antaa tunnustusta kansainväliselle yhteisölle, joka on toteuttanut monia toimia onnettomuusriskien ja arktisen ympäristön saastumisen vähentämiseksi muun muassa hyväksymällä *Polar Code* -ohjesäännön ja solmimalla sopimuksia Arktisessa neuvostossa.

Neuvosto on lisäksi pannut tyytyväisenä merkille, että Pohjoismaat ovat vauhdittaneet työtä arktisilla alueilla tapahtuvan merenkulun turvallisuuden parantamiseksi. Mutta tehtävää on vielä paljon. Kyseessä on hyvin haavoittuva alue ja laivaliikenteen odotetaan tulevaisuudessa kasvavan. Pohjoismaiden neuvoston Kööpenhaminan-istunnossa 3. marraskuuta 2016 esiteltiin selonteko Pohjoismaiden ministerineuvoston tekemistä toimista tässä asiassa. Valitettavasti vastaavaa selontekoa ei ole siitä, mitä yksittäiset Pohjoismaat ovat tehneet. Sen vuoksi haluan kysyä seuraavaa:

Mitä Pohjoismaiden hallitukset ovat tehneet viimeisten viiden vuoden aikana onnettomuusriskien vähentämiseksi arktisessa merenkulussa ja meriliikenteen onnettomuuksien ympäristölle vahingollisten vaikutusten rajoittamiseksi?

Pohjoismaiden neuvoston tavoin myös Pohjoismaiden hallitusten painopisteessä on arktisten merialueiden meriturvallisuus. Taloudellisen toiminnan lisääntyminen ja mahdolliset uudet merireitit edesauttavat kasvumahdollisuuksia mutta luovat samalla uusia haasteita sekä ympäristölle että turvallisuudelle. Pohjoismailla on kokemusta turvallisesta merenkulusta sekä arktisista olosuhteista, ja tämän kokemuksen avulla ne voivat edistää turvallista ja ympäristöystävällistä merenkulkua Arktiksella. Pohjoismaat voivat toimia myös muiden toimijoiden esikuvina.

Pohjoismaiden hallitukset katsovat, että meriturvallisuuskysymyksiä ja meriympäristön suojelua arktisilla alueilla voidaan käsitellä parhaiten kansainvälisessä yhteistyössä. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) ja Arktinen neuvosto ovat keskeiset organisaatiot tällaisten maiden rajat ylittävien asioiden käsittelyyn.

Vuonna 2015 hyväksytty IMO:n ohjesääntö (Polar code) on myös Pohjoismaissa tärkein väline arktisten alueiden merenkulusta aiheutuvien onnettomuusriskien ja ympäristöhaittojen minimoimiseen. Ohjesääntö on kattava, ja se sisältää arktisilla merialueilla liikennöivien alusten turvallisuus- ja ympäristövaatimukset.

Kaikki Pohjoismaat olivat aktiivisesti mukana IMO:ssa ohjesääntöä valmisteltaessa. Se astui voimaan kansainvälisesti 1. tammikuuta 2017. Ohjesääntö on jo täytäntöönpanu kansalliseen lainsäädäntöön muissa Pohjoismaissa paitsi Suomessa, jossa tietyt implementointiprosessit ovat yhä käynnissä, mutta tarkoituksena on saada ne mahdollisimman pian päätökseen.

Tanska ja Norja ovat jo myöntäneet ohjesäännön mukaisesti sertifikaatteja aluksille.

Pohjoismaiden hallitukset, erityisesti Tanska, Islanti ja Norja, joilla on rannikkoa tai taloudellisia vyöhykkeitä napapiirillä, ovat ryhtyneet myös muihin toimenpiteisiin vähentämään arktisen meriliikenteen onnettomuusriskejä. Tanskan hallitus on antanut kolme asetusta muun muassa Grönlannissa tapahtuvasta luotsauksesta, minkä tarkoituksena on lisätä Arktiksella liikennöivien kooltaan yli 250 matkustajan matkustajalauttojen turvallisuutta. Tanskan merenkulkuhallitus seuraa Grönlannin laivaliikennettä tarkasti erityisesti ohjesäännön noudattamisen osalta.

Myös Norjassa on kehitetty laaja merenkulun infrastruktuuri ja lukuisia palveluja meriturvallisuuden varmistamiseksi Norjan merialueilla. Infrastruktuuriin kuuluu navigaatiolaitteistoja, reittijakojärjestelmä ja merireittien fyysinen kunnossapito. Norjassa käyttöön otetut palvelut sisältävät luotsausta, meriliikennekeskuksia, sähköisiä navigaatiojärjestelmiä sekä erilaisia viestintä- ja tiedotuspalveluita. Myös laivaliikenteen valvontaa Norjan rannikko- ja merialueilla on vahvistettu tuntuvasti. Norja on panostanut voimakkaasti laivaliikenteen akuuttien päästöriskien pienentämiseen ja hyvän valmiuden varmistamiseen, jotta voidaan tehokkaasti estää ja rajoittaa akuuttien päästöjen aiheuttamia ympäristöhaittoja.

Islanti valvoo omia vesialueitaan öljypäästöjen osalta. Myös kalastusalusten turvallisuus on tärkeä kysymys Islannissa. Yhtäkään ohjesäännön sovellusalueella olevaa alusta (yli 500 bt:n rahti- tai matkustajalaivat) ei ole rekisteröity Islannin lipun alle, mutta monet islantilaiset kalastusalukset liikennöivät napapiirin sisäpuolella. Siksi vaaditaan, että ohjesäännön sovellusalueeseen kuuluvat islantilaiset kalastusalukset täyttävät ne vaatimukset, joita IMO:n Torremolinoksen pöytäkirjassa ja EU:n kalastusalusten työntekijöiden työterveyttä ja -turvallisuutta koskevassa direktiivissä asetetaan.

IMO:n lisäksi Pohjoismaiden hallitukset osallistuvat aktiivisesti Arktisen neuvoston työhön ja erityisesti arktisen meriympäristön suojelun työryhmän (PAME) toimintaan. PAME pyrkii parantamaan sekä meriturvallisuutta että meriympäristön suojelua vuodelta 2009 peräisin olevien niin kutsuttujen AMSA-suositusten pohjalta (Arctic Marine Shipping Assessment). Joka toinen vuosi neuvoston ministerikokoukselle raportoidaan kyseisten 17 suosituksen täytäntöönpanosta. Suomi on yhdessä USA:n ja Kanadan kanssa koordinoitunut AMSA:n täytäntöönpanoraportit vuosilta 2011, 2013 ja 2015. Seuraavassa ministerikokouksessa vuonna 2017 esiteltävää raporttia viimeistelevät Suomi, Islanti ja Norja. PAME:ssa on edustus kaikista arktisista valtioista, mikä tekee siitä keskeisen foorumin arktisten alueiden meriympäristön suojelun kannalta.

PAME:ssa keskustellaan parhaillaan myös mahdollisuudesta lähettää IMO:n meriympäristön suojelukomitealle ehdotus, jossa otetaan esille mahdollisuus käsitellä vaatimuksia alueen vastaanottojärjestelmistä alueellisten ratkaisujen avulla.

Tarvitaanko hallitusten mielestä lisätoimia, ja jos tarvitaan, mitä ne olisivat?

Pohjoismaiden hallitukset pitävät myös hyvin tärkeänä, että ohjesäännön tehokas täytäntöönpano varmistetaan kaikissa maissa, joista on meriliikennettä, sekä arktisissa maissa. Tässä asiassa sekä IMO että Arktinen neuvosto ovat avainasemassa. Esimerkiksi PAME:ssa on käynnistetty useita hankkeita, jotka tähtäävät ohjesäännön yhtenevään käyttöön.

Erityisesti Islannissa ja Ruotsissa suhtaudutaan yleisesti ottaen myönteisesti ohjesäännön sovellusalueen laajentamiseen niin, että se koskee myös niitä aluksia, jotka eivät kuulu SOLAS-sopimuksen piiriin. Asiasta on keskusteltu aiemmin IMO:ssa.

Tanskan merenkulkuhallitus kehittää yhdessä muiden organisaatioiden kanssa niin kutsuttua Arctic Web -ohjelmaa Arktiksen meriliikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Norjan ja Islannin painopisteessä on meripelastus (SAR), ja ne tekevät jatkuvasti aloitteita toimiksi, joilla voidaan edistää Arktiksen kestävästä kehitystä. Norjalainen esimerkki tästä on SARiNOR-hanke, jonka tavoitteena on luoda yksityisten ja julkisten toimijoiden välinen yhteistyöareena. Islannissa keskustellaan meripelastusklusterin perustamisesta. Sen tehtävänä on luoda kansainvälinen SAR-keskusasema (hub), joka voi vastaanottaa kansainvälisiä pelastusvaroja ja jossa näitä varoja voidaan integroida ja koordinoita.

Sekä Ruotsissa että Suomessa keskustellaan mahdollisuudesta vahvistaa Arktiksen meriympäristön suojelua öljypäästöjen varalta. Tähän voidaan päästä erilaisin toimin, ja näitä eri vaihtoehtoja mietitään parhaillaan.

Suomesta tulee Arktiksen neuvoston puheenjohtajamaa toukokuussa 2017, ja tarkoituksena on Arktiksen turvalliseen ja ympäristöystävälliseen meriliikenteeseen liittyen keskittyä etenkin IMO:n ohjesäännön tehokkaaseen täytäntöönpanoon.

Anne Berner
liikenne- ja viestintäministeri