



A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsen ehdotus

Dnro 13-00153-8

Ympäristö- ja luonnonvaravaliokunnan mietintö

Jäsen ehdotus Juutinrauman kauttakulun turvallisuuden ke- hittämiseksi ja parantamiseksi

1. Valiokunnan ehdotus

Ympäristö- ja luonnonvaravaliokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Ruotsin ja Tanskan hallituksille

että ne selvittävät mahdollisia kansallisia ja kahdenvälisiä toimia Juutinrauman ympäristön ja merenkulun turvallisuuden edistämiseksi lisäämättä byrokratiaa tai heikentämättä merenkulun kilpailukykyä.

Ympäristö- ja luonnonvaravaliokunta ehdottaa lisäksi, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

että ne selvittävät mahdollisuuksia parantaa yhdessä ja yhteistyössä muiden Itämeren valtioiden kanssa Juutinrauman ympäristön ja merenkulun turvallisuutta.

2. Taustaa

Cristina Husmark Pehrsson (M, Ruotsi) on tehnyt jäsen ehdotuksen ehdottaen, että Pohjoismaiden neuvosto suosittaisi Pohjoismaiden hallituksille, että ne arvioivat maiden mahdollisuuksia toimia yhdessä Juutinrauman ympäristö- ja turvallisuustyön kehittämiseksi ja vahvistamiseksi. Lisäksi hän kehottaa hallituksia selvittämään varustamojen ympäristösertifiointia, joka sisältäisi muun muassa kriteerejä Juutinrauman kauttakulun turvallisuuden parantamiseksi.

Ehdotus pohjautuu siihen, että Juutinrauman läpi kulkee noin 40 000 alusta vuosittain. Salmi on kapea suhteessa sen kautta kulkevien alusten lukumäärään. Alueella ei onneksi ole sattunut suuria onnettomuuksia. Tarvi- taan kuitenkin toimia onnettomuusriskin vähentämiseksi myös tulevaisuu- dessa. Liikennettä säätelee vuonna 1857 solmittu sopimus, jonka mukaan salmessa ei muun muassa ole luotsinkäyttövelvollisuutta. Kansainvälinen

merenkulkujärjestö (IMO) on tehnyt suosituksia alueen meriliikenteestä. Niissä määritellään muun muassa alus- ja rahtityypit, joiden on hyvä käyttää luotsia liikennöidessään Juutinrauman läpi.

Ehdotuksen mukaan Pohjoismaiden neuvoston tulisi kehottaa Pohjoismaiden hallituksia selvittämään mahdollisuutta tarkistaa sopimusta ja päivittää sitä tulevien vaarojen varalta. Tämä voi viedä aikaa. Sen vuoksi ehdotetaan, että Pohjoismaat selvittäisivät varustamojen ympäristösertifiointia, joka sisältäisi muun muassa kriteerejä Juutinrauman kauttakulun turvallisuuden parantamiseksi.

3. Lausunnot

Forslaget har vært til høring og det er innkommet flere tilbakemeldinger fra interessenter.

Danmarks Rederiforening peker på at det er flere tiltak og regelsett som bidrar til å øke sikkerheten i forbindelse med transport av stoffer, som potensielt kan forårsake miljøskade. Det henvises til at det overfor Folkeetinget er opplyst at 94 % av skip som passerer Øresund og Storebælt følger IMOs anbefalinger, og at 99,3 % av oljetransportskipene følger anbefalingen om los. Det er IMO som regulerer internasjonal skipsfart og man vurderer det urealistisk at IMO vil kunne støtte innførelse av plikt til å bruke los i Øresund. Rederiforeningen mener at prisen på lostjenester i Øresund er for høy. Det oppfordres til samarbeid om å innføre landbasert lostjenester. Rederiforeningen kan ikke se hvordan frivillig miljøsertifisering vil øke sikkerheten, fordi det er uklart hva konsekvensene vil være for rederier som ikke ønsker å forplikte seg.

Sjøfartsstyrelsen i Danmark mener at regulering av sjøfarten generelt bør foregå på internasjonalt plan. Videre at flere konvensjoner og krav på miljøområdet er ved å bli implementert, og at disse ventes å øke sikkerheten. Å innføre sertifikater vil være vanskelig uten å endre København-traktaten. Bruket av IMOs los-anbefalinger for skip med farlig og skadelige stoffer er et godt utgangspunkt. Nasjonalt arbeider Danmark med miljø- og klimaklassifisering av skip og ser positivt på erfaringsutveksling med de øvrige nordiske land herom.

Rederiene i Finland motsetter seg innføring av særskilt miljømerking eller sertifiseringskrav i forbindelse med los-assistanse for skip som transporterer olje, gass- eller kjemikalieprodukter i Øresund. Man minner om at det også er andre områder i Østersjøen hvor risikoen kan være høy, til eksempel vinternavigering i Bottenviken.

Trafikverket i Finland påpeker at internasjonale avtaler begrenser handlingsfriheten. Videre at det finnes flere internasjonale sund som har samme utfordring som Øresund. Man minner om den omfattende transport av olje fra Russland, og at det derfor vil det være viktig å involvere alle land rundt Østersjøen i et eventuelt arbeid for å belyse hvilke tiltak som er mulig. Trafikverket stiller seg positivt til at de nordiske land tar initiativ til at Østersjølandene inngår i en dialog herom. Derimot kan Trafikverket ikke se at frivillig miljøsertifisering av skip kan gi noen merverdi i forhold til at skip med farlig last ikke benytter seg av los.

Trafiksäkerhetsverket i Finland ser positivt på å utvikle og styrke samarbeidet om miljø- og sikkerhetsarbeidet i Østersjøen, men påpeker at medlemmene av IMO ikke har kunnet støtte losplikt i internasjonale farvann. Spørsmålet om miljøsertifisering kunne med fordel utredes innenfor HELCOM. Alle tiltak som medfører merkostnader for rederiene bør undersøkes kritisk.

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8

Sjöfartsverket i Sverige tar positivt imot proaktiv innsats i spørsmålet om å sikre skipstrafikken i Øresund, men etterlyser et grundig faktisk underlag for å definere behovet. Danmark og Sverige har allerede implementert flere risikoreduserende tiltak, og registrerer tilfeller hvor passasjen ikke foregår normalt. I 2012 ble 65 tilfeller registrert av i alt 36.399 seilaser gjennom Øresund. Sjöfartsverket anser at tiden kunne være moden til å vurdere behovet for tilpasninger av Øresundstraktaten og FNs havrettskonvensjon.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i Sverige ser positivt på forslaget. Det opplyses om et pågående arbeid i Sverige om strategi for oljeskadebeskyttelse, som vil inneholde flere tiltak til å minimere risiko. Økt losing, spesielt i høyrisikoområder, anses som et lempelig tiltak.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll i Sverige vil ikke avvise, at sertifisering av miljøledningssystem som inkluderer krav på los kan være en farbar vei at gå. Det påpekes at det i så fall bør stilles krav til sertifisering av alle skip som passerer Øresund. Styrelsen etterlyser en utredning for å vurdere forutsetningene for et sertifiseringssystem.

Foreningen Norden i Island uttrykker støtte til tiltak som kan øke sikkerheten i skipsfarten i Øresund.

Det nordiske miljømerket Svanen har utredet mulighetene for å sertifisere på transportområdet, men konkludert at merket ikke passer til det formål. Det tyske miljømerke, *Blaue Engel*, derimot har utviklet kriterier for både design av skip og drift. Det påpekes at den hurtigste løsning skulle være at rederiene rundt Østersjøen oppstiller kriterier for Øresundspassasjen med farlig last, og at de maritime klassifikasjonsselskaper sertifiserer de skip som oppfyller disse krav.

Kustbevakningen i Sverige uttrykker støtte til tiltak som kan øke sjøfartssikkerheten i Øresund. Når det gjelder forslaget om en mulig miljøsertifisering med kriterier for sikker Øresundspassasje faller denne problemstilling utenfor *Kustbevakningens* område, men *Kustbevakningen* påpeker at det finnes gode argumenter for initiativ som kan øke sjøfartssikkerheten og bidra til å beskytte havmiljøet. Dog fremheves at en miljøsertifisering kan vanskeliggjøre konkurranseforholdene.

Transport Styrelsen i Sverige anser en reforhandling av Øresundstraktaten som et politisk spørsmål, og tar derfor ikke stilling til saken. Derimot anser Transportstyrelsen at det ville være nyttig å gjennomføre en kostnadsnytte analyse for Øresundsområdet som underlag for miljø- og sikkerhetsarbeidet i Øresund. Transportstyrelsen stiller seg positiv til forslaget om å utrede mulighetene for en frivillig miljøsertifisering for rederier.

4. Valiokunnan näkemykset

Ympäristö- ja luonnonvaravaliokunta tukee ehdotuksen pyrkimyksiä Juutinrauman merenkulun turvallisuuden parantamiseksi.

Valiokunta toteaa, että lausuntokierroksella ilmenneiden tietojen mukaan 94 % Juutinrauman ja Ison-Beltin läpi liikennöivistä aluksista noudattaa IMO:n suosituksia ja 99,3 % öljyä kuljettavista säiliöaluksista noudattaa luotsinkäyttösuositusta. Vuonna 2012 Juutinrauman läpi liikennöitiin 36 399 kertaa ja näistä 65 tapausta poikkesi normaalista. Tämä osoittaa, että suurin osa varustamoista noudattaa IMO:n suosituksia.

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenedotus

Dnro 13-00153-8

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenedotus

Dnro 13-00153-8

Valiokunta panee merkille myös, että monet uusista kansainvälisistä yleis-sopimuksista ja sopimuksista parantavat Juutinrauman alueen ympäristöä ja merenkulun turvallisuutta¹.

Valiokunta huomioi, että kyseessä on kansainvälinen merialue, jonka sääntelyllä olisi seurauksia myös muille Itämeren alueen maille, kuten Venäjälle, joka on suuri öljyn viejä. Tämän vuoksi valiokunta on sitä mieltä, että asiaa kannattaisi käsitellä HELCOMissa, jonka jäseniä kaikki Itämeren maat ovat ja jonka piirissä tehdään Itämeren turvallisuuteen liittyvää yleisen tason työtä.

Valiokunta huomioi, että Juutinrauman läpi kulkeva liikenne rekisteröidään ja normaalista poikkeavista tapauksista on laadittu luettelo. Näiden normaalista poikkeavien tapausten syiden arviointi voisi tuoda hyödyllistä tietoa. Valiokunnan mielestä Ruotsin ja Tanskan hallitusten pitäisi selvittää normaalista poikkeavista tapauksista ja arvioida toimia niiden välttämiseksi.

Valiokunta huomioi, että Juutinrauman kauttakulkua säätelee vanha sopimus, joka pohjautuu olosuhteisiin aikana, jolloin salmen läpi ei kuljetettu vaarallista rahtia. Merioikeusyleissopimuksen säännöt eivät sen vuoksi päde Juutinrauman alueella. Vaikka merioikeusyleissopimus olisikin voimassa Juutinrauman alueella, se ei silti tarkoittaisi luotsinkäyttövelvollisuutta.

Valiokunta huomioi, että Tanskan varustamoliiton mielestä luotsauksen kustannukset ovat suhteellisen korkeat, millä voi olla kielteinen vaikutus luotsipalvelujen käyttöön. Lisäksi varustamoliitto toteaa, että maista käsin tarjottavien luotsipalvelujen kehittäminen voisi olla kustannustehokasta. Lisäksi huomiodaan, että Suomen *Liikenteen turvallisuusvirasto* korostaa, että varustamoille lisäkustannuksia aiheuttavia toimia tulee tarkastella kriittisesti.

Valiokunta huomauttaa, että Tanska tekee työtä alusten ympäristö- ja ilmastoluokitusten parissa ja suhtautuu myönteisesti työhön liittyvään kokemustenvaihtoon muiden Pohjoismaiden kanssa. Valiokunta näkee etuja siinä, että Pohjoismaat tekevät yhteistyötä alusten luokitusta koskevien sääntöjen kehittämiseksi.

Valiokunta huomioi, että ympäristösertifioinnista on Pohjoismaissa yleisesti hyviä kokemuksia. Kyseessä on kuitenkin vapaaehtoinen järjestelmä, ja vastaavan järjestelmän luominen merenkulkua varten voi olla vaikeaa. Lisäksi on epätodennäköistä, että ne muutamat varustamot, jotka nykyisellään eivät noudata IMO:n suosituksia, olisivat halukkaita noudattamaan vapaaehtoisen ympäristösertifiointijärjestelmän vaatimuksia.

5. Päätelmät

Edellä esitetyn perusteella ympäristö- ja luonnonvaravaliokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Ruotsin ja Tanskan hallituksille

että ne selvittävät mahdollisia kansallisia ja kahdenvälisiä toimia Juutinrauman ympäristön ja merenkulun turvallisuuden edistämiseksi lisäämättä byrokratiaa tai heikentämättä merenkulun kilpailukykyä.

Ympäristö- ja luonnonvaravaliokunta ehdottaa, että

¹ Esimerkiksi laivojen painolastivesien yleissopimus, HNS-yleissopimus ja pöytäkirjat sekä rikin ja typen oksidien päästöjä koskevat uudet vaatimukset.

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

että ne selvittävät mahdollisuuksia parantaa yhdessä ja yhteistyössä muiden Itämeren valtioiden kanssa Juutinrauman ympäristön ja merenkulun turvallisuutta.

Tórshavnissa 24. syyskuuta 2013

Anders Eriksson (ÅF)

Anita Brodén (fp)

Ann-Kristine Johansson (s), puheenjohtaja

Bjørt Samuelsen (Tj.)

Eeva-Maria Maijala (kesk.)

Kim Kielsen (S)

Markus Weichel (SD)

Oskar J. Grimstad (FrP)

Pertti Hemmilä (kesk.)

Pirkko Ruohonen-Lerner (ps.)

Silvia Modig (vas.)

Thomas Danielsen (V)

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:

Ympäristö- ja

luonnonvaravaliokunta

Liitteet:

Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:

Ympäristö- ja

luonnonvaravaliokunta

Liitteet:

Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8

JÄSENEHDOTUS

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsen ehdotus

Dnro 13-00153-8

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsen ehdotus

Dnro 13-00153-8

Jäsen ehdotus Juutinrauman kauttakulun turvallisuuden kehittä- miseksi ja parantamiseksi

Juutinrauma on vilkkaasti liikennöity kulkuväylä, jonka läpi kulkee noin 40 000 alusta vuosittain. Liikenteen määrä on suuri pienellä alueella. Toistaiseksi olemme välttyneet suurilta onnettomuuksilta, mutta se ei takaa sitä, etteikö onnettomuuksia voisi tapahtua tulevaisuudessa. Enää ei voi rauhallisin mielin luottaa kaitselmuksen huolehtivan siitä, että alukset eivät joudu onnettomuuksiin jatkossakaan. Onnettomuuksien ehkäisemiseksi on toimittava ennakkoiden ja mietittävä, mitä toimia ja parannuksia nyt on tehtävä tulevien onnettomuuksien välttämiseksi.

Ongelmana on se, että mahdollisuudet vaikuttaa salmen laivaliikenteen turvallisuuteen ovat rajalliset. Nykyisten säännösten muuttamiseksi ei riitä se, että Ruotsi ja Tanska pääsevät sopimukseen – tai edes koko Pohjola ja Itämeren maat. Juutinrauman kauttakulkua säätelee sopimus 150 vuoden takaa sekä YK:n merioikeusyleissopimus.

On ongelmallista, että vuoden 1857 sopimuksen kuvaama todellisuus, alukset ja rahti ovat jääneet unholaan jo kauan sitten, mutta sopimus on edelleen voimissaan ja säätelee muun muassa, ettei Juutinrauman alueelle voi määrätä luotsipakkoa. Luotsipakko salmen läpi kulkeville aluksille olisi toimi, joka vähentäisi riskejä huomattavasti, mutta sopimus rajoittaa sen käyttöönottoa. Mahdolliset muutokset sopimukseen käsittelee ja hyväksyy YK:n alainen merenkulun turvallisuudesta vastaava kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO (*International Maritime Organization*).

IMO suosittaa tosin, että alukset, joiden rahtina on öljyä, kaasua, kemikaaleja tai radioaktiivista materiaalia, käyttävät luotsia liikennöidessään salmen läpi. Tämä on kuitenkin vain suositus, jota läheskään kaikki eivät noudata.

Nykyisellään jo yhden aluksen lasti voi sen laadusta riippuen pilata veden ja rannat tai saattaa Juutinrauman alueen asukkaat vaaraan. Meidän on

pyrittävä varautumaan tähän uhkakuvaan ja löytämään toimintatapoja sopimuksen tiukkojen rajoitteiden puitteissa.

Meidän tulee taata salmen kauttakulun turvallisuus heti, jo ennen kuin sopimuksesta voidaan neuvotella uudelleen tai ennen kuin siihen saadaan lisättyä ympäristönäkökohtia. Pohjoismaiden neuvoston suositus Pohjoismaiden hallituksille auttaisi parantamaan turvallisuutta sekä lisäisi luotsia käyttävien alusten määrää vaikuttamalla varustamoihin ja antamalla lisäarvoa sille, että luotsia käytetään vapaaehtoisesti.

Oikeutta salmen kauttakulkuun ei haluta rajoittaa – vapaakauppa ilman lisämaksuja on tärkeää – vaan siitä halutaan tehdä ympäristön ja ihmisten kannalta turvallisempaa.

Pohjoismaiden neuvoston tulee kehottaa Pohjoismaiden hallituksia tarkastelemaan mahdollisuuksia kehittää ja päivittää Juutinrauman sopimusta, jotta se vastaisi paremmin nykyajan ja tulevaisuuden uhkakuviin. Nykytodellisuus poikkeaa huomattavasti ehdot 150 vuotta sitten sanalleesta maailmasta. Yksi vaihtoehto voisi olla lisäsopimus, joka mahdollistaisi paremman riskinhallinnan ympäristön ja terveyden osalta kuin sopimuksen kirjoittamisen hetkellä oli tarpeen. On myönnettävä, että kyseessä on kattava, monimutkainen ja pitkäkestoinen prosessi.

Sitä odotellessa varustamoille tarkoitettu ympäristömerkintä voisi olla vaihtoehto, sillä merkinnän saamisen vaatimuksena voisi olla luotsipakko Juutinrauman kautta liikennöiville aluksille, joiden rahtina on öljyä, kaasua tai kemikaaleja.

Edellä esitetyn perusteella Cristina Husmark Pehrsson ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaille,

att että ne arvioivat maiden mahdollisuuksia toimia yhdessä Juutinrauman ympäristö- ja turvallisuustyön kehittämiseksi ja vahvistamiseksi.

att että ne selvittävät varustamoille tarkoitettua ympäristösertifiointia, joka muun muassa sisältäisi kriteerejä Juutinrauman kauttakulun turvallisuuden parantamiseksi.

Tukholmassa 14. toukokuuta 2013
Cristina Husmark Pehrsson (m)

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8

Pohjoismaiden neuvosto

A 1587/miljö

Käsittelijä:
Ympäristö- ja
luonnonvaravaliokunta

Liitteet:
Jäsenehdotus

Dnro 13-00153-8