



06-10-2002

Medlemsförslag

om förhindrande av utsläpp till luft och vatten från fartyg i trafik på Östersjön

(Väckt av Finlands delegation i Nordiska rådet)

Ett friskt Östersjön utgör en omistlig tillgång för 80 miljoner människor i nio länder. Att havet är i ekologisk balans är en grundläggande förutsättning särskilt för fiske- och turistnäringarna men också för medborgarnas egna fritids- och rekreativsmöjligheter.

Situationen för Östersjön är fortfarande alarmerande. Näringsbelastningen är ännu alltför hög och eutrofieringen tar sig uttryck i en massiv algblooming, omfattande syrereduktion i havsbottnen och en intern näringsbelastning till följd av detta. Även om situationen i vissa strandområden har förbättrats tack vare vattenskyddsåtgärder, minskar de klassiska kustnära matfiskarna i skärgårdsområdena medan mörtarterna, som inte kräver lika goda levnadsförhållanden, numera dominerar.

Östersjön är ett av världens mest belastade innanhav med en synnerligen långsam vattenomsättning – 30 till 40 år. Det innebär att gamla synder och en hög, ihållande belastning får mycket långvariga konsekvenser. Följaktligen tar det också lång tid innan effekterna av de vattenskyddsåtgärder som vidtagits börjar märkas ute till havs. Även om belastningen av Östersjön har minskat med 30 % under de senaste 10–15 åren, måste vi vidta alla rimliga åtgärder för att ytterligare begränsa utsläppen och lägga grunden till en hållbar utveckling för Östersjöområdet.

Många politiska beslut har fattats och verkställts för att begränsa utsläppen från verksamheter på land. Förbättrade kommunala reningsverk, hårdare regler för industri- och andra företagsutsläpp till luft och hav är exempel på konstruktiva åtgärder. Även inom jordbruket, som starkt medverkar till Östersjöns övergödning, vidtas åtgärder. Anläggning av skyddszoner och våtmarker, integrerad odling (IP), övergång mot ekologisk odling liksom kalkfilterdiken och fosforfällor är inslag som kommer att minska jordbrukets negativa miljöeffekter.

Fartygstrafiken på Östersjön utgör ett eget, ständigt expanderande verksamhetsområde som också har en betydande miljöpåverkan. Ca 2000 fartyg trafikerar dagligen Östersjön. Av dessa seglar en stor del under bekvämlighetsflagg och är, jämfört med fartygen från kustländerna kring Östersjön, inte lika bundna att följa Helsingforskommissionens (Helcom) och internationella sjöfartsorganisationens (IMO) beslut.

Man bedömer att ca 10 % av totalkvävenedfallet i Östersjöområdet härstammar från fartygstrafiken. Mängden kväveoxidutsläpp påverkas här i första hand av fartygens transportarbete och eventuella reningstekniker. Passagerarfartygen mellan Finland och Sverige har i allt större utsträckning börjat ta i bruk teknik som minskar kväveoxidutsläppen (katalysatorer och vatteninsprutningsteknik), framför allt till följd av de miljörelaterade hamntaxor som togs i bruk i Sverige år 2001. Samma år trädde miljörelaterade hamntaxor i kraft också i Mariehamn.

Enligt internationella principer räknas inte utsläppen från fartygstrafiken till ländernas utsläpp. Inte heller finns det något gällande internationellt avtal som reglerar fartygsutsläppen. År 1997 bifogades dock en luftskyddsbilaga till IMO:s avtal Marpol 73/78, men den har ännu inte ratificerats och satts i verket. Bilagan innehåller bestämmelser som berör kväveoxidutsläpp och svavelhalten i bränsle, och gäller för motorer som installerats i fartyg 1.1. 2000 eller senare. Be

stämmelserna förutsätter ännu inte användning av katalysatorer, utan en minskning av utsläppen med bränsletekniska metoder. För svaveldioxidens del har Östersjön utsetts till ett s.k. kontrollområde, där gränsvärdet för svavelhalten i fartygsbränsle skall underskrida det globalt avtalade värdet (på Östersjön och Nordsjön 1,5 %, globalt 4,5 %). Till följd av Helsingforskommissionens beslut använder fartygen inom den reguljära trafiken renare bränsle när de befinner sig i hamnområdet än ute till havs. Fartygen inom kryssnings- och färjtrafiken mellan Finland och Sverige har dessutom avsevärt minskat på sina kväveoxidutsläpp med tekniska metoder och övergått till bränslen som innehåller högst 0,5 % svavel.

Avfallsvattnet från sjötrafiken härstammar från toaletter (svartvatten) och tvättvatten (gråvatten). Sjötrafikens andel av Östersjöns totalkvävebelastning var 0,04 % i mitten av 1990-talet och för fosfors del 0,14 %. Belastningen minskar i takt med att allt mer avfallsvatten transporteras iland för rening. De finska och svenska rederiernas fartyg för numera iland allt sitt spillvatten.

Enligt Helsingforsavtalet om skydd av Östersjön får ett fartyg släppa ut obehandlat toalett- vatten i Östersjön när det befinner sig över 12 sjömil från närmaste kust. Finfördelat och desinficerat spillvatten får släppas ut i havet via en godkänd anordning på över 4 sjömil avstånd. För gråvattnets del finns inga utsläpps begränsningar, men i praktiken har man som mål att gråvattnet skall skötas av avfallshanteringen i hamnarna. Helsingforsavtalet kompletteras av kommissionens rekommendationer om tvång att lämna fartygsavfall i hamnen (som också ingår i själva avtalet), meddelande om fartygsavfall, uppgörande av avfallshanteringsplaner för hamnarna samt mottagning av avfall i hamnen utan extra kostnader. Tvånget att lämna fartygsavfall i hamnen innebär att fartygen alltid måste lämna avtalsenligt avfall och lastavfall i hamnens mottagningsanordningar innan de avgår från hamnen. Regeln gäller sådant avfall som enligt det allmänna avtalet Marpol 73/78 och enligt Helsingforsavtalet inte får släppas ut i Östersjön, dvs. oljigt och fast avfall med undantag av matrester.

Systemet med att ta emot avfall utan extra kostnader går ut på att fartygen betalar en och samma avfallsavgift, som ingår i hamnavgiften, oberoende av om de lämnat avfall i hamnen eller inte. Systemet berör i nuläget enbart oljeavfall från fartygens maskinrum, men förslag har lagts fram om mottagning av toalettavfall år 2005 och fast avfall redan år 2003.

Årligen inträffar hundratals miljöbrott i form av oljedumpning till havs. Trots att man allt oftare kan påvisa en utsläppskälla, ställs den skyldige sällan inför rätta. Utrikesministeriet och några andra berörda ministerier utreder som bäst huruvida regeringens proposition som berör lagen om Finlands ekonomiska zon och lagstiftningen i anslutning till den kan överlämnas till riksdagen för beredning ännu under denna valperiod. Dessa lagändringar skulle göra det möjligt att effektivt påverka utsläppen av skadliga ämnen i havet från utländska fartyg. Bestämmelser som berör havet övervakas i nuläget med hjälp av övervakningsfartyg och övervakningsflygplan.

Jämfört med år 1995 sker det i dag dubbelt fler oljetransporter i Finska viken. År 2005 kommer fyra gånger fler oljetransporter att äga rum. Samtidigt ökar risken för fartygsolyckor och oljeskador – väsentliga oljeskador kan inträffa rentav varje år. Hittills har vi haft tur, eftersom antalet olyckor har varit lägre här i relation till trafiken än i världen i genomsnitt.

Enligt internationell tidtabell kommer tankfartyg med enkelt skrov stegvis att tas bort ur trafik under åren 2003–2015. Vid Helcom:s extraordinarie ministermöte i september 2001 fattades 16 beslut för att förbättra säkerheten och förebygga olyckor till havs. Enligt besluten är staterna är bl.a. skyldiga att förbättra nödbogseringsberedskapen på stora oljetankfartyg och släckningen av fartygsbränder. Dessutom godkände Finlands regering i maj 2002 ett principbeslut om ett nationellt skyddsprogram för Östersjön. För att praktiskt verkställa beslutet bereder man nu ett åtgärdsprogram, som skall vara färdigt vid årets slut.

Finland, Ryssland och Estland lämnade förra våren in ett gemensamt förslag till IMO om att grunda ett ledningssystem (VTMIS) för den internationella fartygstrafiken i Finska viken. Systemet, som förenar ländernas lokala trafikledningssystem, torde godkännas för ibruktage tidigast år 2004.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår Finlands delegation att

Nordiska rådet rekommenderar Nordiska ministerrådet och de nordiska ländernas regeringar

att pådriva åtgärder för

- ett totalstopp för utsläpp av spillvatten och fast avfall från fartyg i östersjötrafik snarast möjligt
- en sänkning av svavelhalten i fartygens bunkerolja inom Östersjön till max 0,5 %
- en snabbare övergång till dubbla skrov på oljetankfartyg inom Östersjön
- tillräckligt stora sanktioner för dem som blivit fast för olaglig oljedumpning för att motverka nya brott
- ibruktage av ledningssystemet (VTMIS) för fartygstrafik i hela Östersjöområdet samt en identitetsmärkning av alla fartyg i östersjötrafik
- införande av satellitövervakning av fartygstrafiken och utsläppen på Östersjön som komplement till övervakningen från fartyg och flyg samt
- en övergång till utsläppsrelaterade farleds- och hamnavgifter enligt svensk och åländsk modell

Mariehamn och Helsingfors den 18. september 2002

Eero Akaan-Penttilä (saml)

Tuija Brax (gröna)

Erlandsson Ragnar (ÅC)

Tuula Haatainen (sd)

Leena Harkimo (saml)

Bjarne Kallis (kd)

Saara Karhu (sdp)

Risto Kuisma (sdp)

Paula Lehtomäki (cent)

Harriet Lindeman (FS)

Pehr Löf (sv)

Hannes Manninen (cent)

Petri Neittaanmäki (cent)

Outi Ojala (vänst)

Riitta Prusti (sd)

Aulis Ranta-Muotio (cent)

Petri Salo (saml)

Jouko Skinnari (sd)

Hannu Takkula (cent)

Marja Tiura (saml)

Pertti Hemmilä (saml), suppleant

Anne Huotari (vänst), suppleant

Tuija Nurmi (saml), suppleant

Margareta Pietikäinen (sv), suppleant

Leena Rauhala (kd), suppleant

Hasse Svensson (lib), suppleant

Ilkka Taipale (sd), suppleant

Raija Vahasalo (saml), suppleant

Wallin Harry (sd), suppleant

Wiklöf Lasse (ÅSD), suppleant