

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE
nr 12/1989-90 med anledning av ltm
Lasse Wiklöfs hemställningsmotion till
landskapsstyrelsen angående initiativ i
Nordiska ministerrådet om förbud mot
högsvavliga tjockoljor.

Landstinget har den 8 december 1989 inbegärt finansutskottets utlåtande över motionen. Utskottet, som i ärendet hört landskapsstyrelseledamoten Karl-Göran Eriksson, byråingenjören Göran Holmberg, fiskeriintendenten Carl Storå och hamndirektören Jan Sundström, får med anledning härav anföra följande.

I motionen tas frågan om användande av högsvavliga tjockoljor upp till behandling. Det konstateras att flera rederier gått över till att använda lågsvavliga oljor men att fortfarande en stor del av passagerarfärjorna drivs med de miljöfarliga svavelhaltiga tjockoljorna. Motionären anser därför att initiativ borde tas i Nordiska ministerrådet så att de högsvavliga tjockoljorna skulle helt förbjudas som drivmedel.

Finansutskottet har tagit del av det arbete som sker inom olika internationella organ på föreliggande område. Frågan har behandlats inom Helsinki Commission (Helcom) - ett internationellt organ bestående av Östersjöstaterna; Danmark, Finland, DDR, BRD, Polen, Sverige och Sovjetunionen. De organ inom Helcom som berett frågan är the Maritime Committee (MC) och detta resulterade i september 1989 i en rekommendation om reducering av luftföroreningar från fartyg. Rekommendationen innebär att regeringarna för de berörda staterna rekommenderas att inom The International Maritime Organization (IMO) samarbeta för att påskynda och effektivera globala åtgärder för att minimera luftföroreningar från fartyg. Mera konkret sägs att man skall begränsa "till en miljömässigt acceptabel nivå" de farliga utsläpp av avgaser som nu sker genom att utarbeta lämpliga standarder för tungolja och då särskilt vad gäller svavel, klor och tungmetaller. Rekommendationstexten utgör inget fördrag som träder ikraft genom ratificering eller annan åtgärd utan är enbart en rekommendation som syftar till att de berörda staterna skall samverka inom IMO. IMO är ett internationellt organ bestående av 57 stater. Ärendet har redan förts till IMO och det utskott inom IMO - The Marine Environment Protection Committee (MEPC) som bereder frågan inom IMO har haft ett sammanträde men något beslut i ärendet har ännu inte fattats. Nästa möte hålls i slutet av oktober 1990.

Vid den parlamentarikerkonferens om havsförorening som Nordiska rådet höll i oktober 1989 i Köpenhamn var frågan uppe till diskussion och i slutdokumentet sägs att det bör vidtas genomgripande nationella åtgärder för att reducera utsläppen till havs och i luften. Åland var en av de parter som undertecknade slutdokumentet.

Frågan om den marina miljön har länge varit föremål för behandling inom Nordiska ministerrådet (miljöministrarna) och vid ett möte i februari 1987 under Nordiska rådets session i Helsingfors beslöt de att utarbeta en gemensam nordisk plan mot förorening av den marina miljön. Nordiska rådet å sin sida fattade ett motsvarande beslut i mars 1988. Ministerrådet (miljöministrarna) utarbetade sedan en första nordisk åtgärdsplan mot förorening av den marina miljön under år 1988 och den framlades i form av ett ministerrådsförslag för Nordiska rådet vid extra sessionen i Helsingør i november 1988. Åtgärdsplanen godkändes sedan för verkställighet av Nordiska ministerrådet i Helsingfors den 10 januari 1989. Ålands landskapsstyrelse beslöt den 23 februari 1989 att med hänvisning till artikel 63 stycke 2 i Helsingforsavtalet ansluta sig till Nordiska ministerrådets beslut om att fastställa både ett nordiskt miljöprogram och ett nordiskt åtgärdsprogram mot förorening av den marina miljön. Den för miljöfrågor ansvarige landskapsstyrelseledamoten Karl-Göran Eriksson framlade beslutet i Nordiska ministerrådet i samband med miljöministrarnas möte i Stockholm vid Nordiska rådets session år 1989.

Vid godkännandet förutsattes, på basen av Nordiska rådets rekommendation, att en fortlöpande revision av planen skulle inledas och att den första reviderade planen skulle avges till Nordiska rådets session år 1990. I denna plan skulle även resultaten från Nordiska rådets havsmiljökonferens 1989 beaktas. Enligt Nordiska rådets önskemål skall planen i fortsättningen revideras vart tredje år. Med anledning härav utarbetades en ny handlingsplan av Nordiska kontaktgruppen för internationella havsföroreningsfrågor och godkändes sedan av Ämbetsmannakommittén (ÄK-Miljö) samt av Nordiska ministerrådet (miljöministrarna) och framlades i form av ett ministerrådsförslag till Nordiska rådet för behandling vid den 38:e sessionen i Reykjavik år 1990. Landskapsstyrelsen har hela tiden deltagit i utarbetandet av det nya ministerrådsförslaget om en nordisk handlingsplan mot förorening av havet (B 104/s) men har i enlighet med sin egen praxis vad gäller anslutning till Nordiska ministerrådets handlingsplaner inte anslutit sig till planen före rådets behandling. Anslutning till de planer som antogs av Nordiska rådet i Reykjavik har varit uppe till diskussion i Ålands delegation i Nordiska rådet och ligger för närvarande hos landskapsförvaltningen för övervägande i de enskilda fallen om en eventuell anslutning skall ske till beslutet om planernas genomförande.

I den nya handlingsplanen sägs beträffande de åtgärder som skall vidtas i fråga om förorenande utsläpp i luften från fartyg att de nordiska länderna gemensamt kommer att ta initiativ inom IMO för att före år 1994 få till stånd globala regler som kan inarbetas i MARPOL 73/78 (IMO:s regelverk) som ett nytt tillägg. Dessa regler tar bl.a. sikte på att begränsa utsläppen av skadliga ämnen i avgaser och utveckla lämpliga kvalitetstandarder för tungoljor särskilt vad gäller innehåll av svavel, klor och tungmetaller samt att medta ett förbud mot tillsättande av kemiska avfall. Ordalydelsen är densamma som används i den rekommendation som utarbetats inom Helcom men Nordiska ministerrådet och Nordiska rådet har gått ett steg längre då de säger att regler bör intas i MARPOL före år 1994.

Finansutskottet har också tagit del av de åtgärder som de olika färjrederierna på frivillig väg vidtagit och härvid kunnat konstatera att flera av passagerarfärjorna mellan Finland-Åland-Sverige redan övergått till att använda miljövänligare bränsle. Vidare kan konstateras att de rederier som ännu inte övergått till sådana oljor starkt överväger detta och börjat utreda möjligheterna att kunna erhålla sådant bränsle i Finland vilket för närvarande inte är möjligt. Vidare kan nämnas att Mariehamns stad beslutat ändra sin hamnordning så att passagerarfartyg som anlöper Mariehamn i reguljär trafik från och med den 1 januari 1991 måste inom stadens hamnområde använda bunkerolja som innehåller maximum 0,5 procent svavel. Ärendet har underställts landskapsstyrelsen för fastställelse. I Stockholms infart gäller en rekommendation för fartyg att inte använda sådant bränsle.

Eftersom flera åtgärder redan vidtagits för att begränsa användandet av den svavelhaltiga oljan till sjöss och även lett till positiva resultat och då rederierna på frivillig väg redan börjat använda lågsvavlig tjockolja som drivmedel anser utskottets majoritet att det i det här läget inte finns skäl att vidta i motionen föreslagna åtgärder i syfte att förbjuda sådant drivmedel, men att landskapsstyrelsen snarast möjligt bör ansluta sig till den nordiska handlingsplanen mot förorening av havet (B 104/s). Dessutom kunde landskapsstyrelsen överväga att uppvakta riksmyndigheterna för att härigenom påverka de finska oljebolagen till att vidta åtgärder i syfte att underlätta tillgången på miljövänligare bränsle. En annan möjlighet vore att landskapsstyrelsen genom skärgårdsprojektet skulle söka vidta åtgärder i frågan.

Ordföranden Sven-Olof Lindfors har anmält avvikande åsikt eftersom han anser att motionens kläm borde ha godkänts.

Ledamoten Pekka Tuominen har fogat skriftlig reservation till betänkandet.

Viceordföranden Sundblom har enligt 23 § 4 mom. arbetsordningen utsetts att redogöra för betänkandet.

Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet

att Landstinget förkastar hemställningsmotion nr 17/1989-90.

Mariehamn den 5 april 1990

På finansutskottets vägnar:

Sven-Olof Lindfors
ordförande

Elisabeth Nauc ler
sekreterare

Närvarande vid ärendets avgörande behandling: ordföranden Sven-Olof Lindfors, viceordföranden Sundblom samt ledamöterna Lindbom, Olofsson och Tuominen.

RESERVATION

Sjöfartens miljöpåverkan är ett i förhållande till sin omfattning förbisett problem. Utsläppen av svaveldioxid vid förbränning av bunkerolja är påtagliga. Även utsläpp av kväveoxider, tungmetaller och PCB är klart påvisbara.

På grund av sjöfartens karaktär med konkurrens på internationella marknader kommer internationella regelsystem att krävas för att lösa alla dessa problem. Men att kräva att alla internationella problem skulle lösas innan problemen med färjornas utsläpp i trafiken mellan Åland och Sverige eller riket skall kunna minskas är i praktiken att motarbeta problemens lösning. Normalt börjar man hos oss med problemlösningen nationellt. Är problemen övernationella söker man i allmänhet bilaterala lösningar, efter detta nordiska eller andra regionala lösningar t.ex. Helsingforskonventionen. Först därefter går man ut för att få till stånd globala avtal. Orsaken till detta är självklar eftersom man kan utgå ifrån att ju fler deltagare ett avtal fordrar desto svårare är det att uppnå eller alternativt blir målsättningarna mera urvattnade.

Motionären har i förevarande fall valt en framgångsväg som är realistisk och framkomlig därför att landskapsstyrelsen enligt det s.k. Helsingforsavtalet fr.o.m. 1984 har möjlighet att ansluta sig till nordiska ministerrådsförslag samtidigt som man har initiativrätt.

Det finns idag ingen anledning att avvakta åtgärder i Norden bara därför att frågorna inte internationellt är lösta. Den intensiva färjtrafiken mellan de nordiska länderna är ett synnerligen strategiskt område inom miljövärden. Vidare kan en nordisk överenskommelse om skärpta miljökrav på denna sjöfart visa vägen för internationella överenskommelser och även för nationella åtgärder.

Nordiska regler för bunkeroljans kvalitet bl.a. avseende begränsning av svavelhalten och införandet av effektiv reningsteknik för katalytisk rening av avgaser står högst på kravlistan över åtgärder som bör eftersträvas.

Landskapsstyrelsen borde därför samtidigt som man ansluter sig till den i Reykjavik i år antagna nordiska handlingsplanen mot förorening av havet efterlysa ett ändringsförslag som går betydligt längre än handlingsplanens förslag om åtgärder

inom IMO för att före 1994 få till stånd globala regler som kan inarbetas i MARPOL 73/78 såsom nya åtgärdsförslag.

Genom förslag om regler för färjtrafiken i Norden i detta avseende kan landskapsstyrelsen även öka sin trovärdighet beträffande den åländska miljöpolitiken. Trovärdigheten skulle ytterligare förbättras av att Åland uppenbarligen är den region i Norden som mest blir utsatt för färjtrafikens utsläpp.

Med hänvisning till ovanstående bör motionens kläm godkännas.

Mariehamn den 18 april 1990



Pekka Tuominen