

LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr
11/1988-89 med anledning av Itm Bert
Häggblooms hemställningsmotioner till
landskapsstyrelsen

- 1) om åtgärder för inrättande av en
trafikövervakningscentral och
- 2) om åtgärder för att inrätta trafik-
separeringszoner i fartygstrafiken i
Ålands hav.

Landstinget har den 14 december 1987 inbegärt lagutskottets yttrande över motionerna, vilka av utskottet i enlighet med 23 § 2 mom. arbetsordningen handlagts i ett sammanhang. Utskottet, som hört byråingenjören Göran Holmberg, lotsfördelningschefen Edgar Karlsson, sjöfartsinspektören Olof Eklund, kaptenlöjtnanten Pekka Kiviniemi och premiärlöjtnanten Fjalar Malm från Ålands sjöbevakningsområde, sjökaptenen Erik Eriksson samt, vid besök i Ålands sjöfartsläroverk, rektorn Bo Rosenqvist och lektorn Erland Mattsson, får härmed anföra följande.

I motion nr 25/1987-88 hänvisas till i Sverige existerande trafikövervakningscentraler för fartygstrafiken och föreslås att en motsvarande central inrättas på Åland för övervakning av trafiken Finland-Åland-Sverige. I motion nr 27/1987-88 hemställer motionären om att trafiksepareringszoner för den i nord-sydlig riktning gående fartygstrafiken i Ålands hav inrättas.

Frågor rörande farleder och sjösäkerhet är enligt självstyrelselagen angelägenheter som tillhör rikets lagstiftning och förvaltning. Säkerhetsfrågorna till sjöss, anläggandet av farleder i vattnen kring Åland samt formerna för hur sjötrafiken till och från Åland bedrivs är dock angelägenheter av stort åländskt intresse som samtidigt anknyter till sektorer som underliggjer landskapets lagstiftning och förvaltning, t.ex. räddningsväsendet, bekämpande av oljeskador, vattenvården, den lokala sjötrafiken m.m. Utskottet har därför ansett sig oförhindrat att behandla motionerna.

Trafikövervakningscentral

På olika håll i världen, framför allt i anslutning till inseglingslederna till större hamnar, har man inlett en landbaserad dirigering och övervakning av sjötrafiken. Formerna för detta varierar från radiokontakt med fartygen till utfärdande av noggranna navigationsdirektiv och uppbyggnad av radarnät för övervakningen. I

vissa tätt trafikerade farleder, bland annat inloppet till Stockholm, tillämpas anmälningsplikt då fartygen passerar vissa bestämda punkter i farleden.

I Finland har trafikövervakningscentralerna diskuterats i ett betänkande avgivet av tankfartygens säkerhetskommision (kommittébetänkande 1987:58). Kommissionen föreslår att berörda myndigheter närmare analyserar behovet av ett trafikövervakningssystem i finländska vatten och då i första hand koncentrerar sig på farleder där riskerna bedöms vara särskilt stora, framför allt farlederna till oljeraffinerierna. Kommissionen föreslår dels radarövervakning, dels VHF-radio och telefonkontakt.

Enligt vad utskottet inhämtat betraktas bilfärjetrafiken över Ålands hav som relativt riskfri. Fartygens navigationsinstrument och övriga tekniska utrustning är av högsta tänkbara klass. Mellan fartygen finns ett väl fungerande internt kommunikationssystem. I de fall problem uppstår, gäller dessa närmast de trånga och mera svårnavigerade farlederna i skärgårdshavet, där kontakterna mellan de tidtabellsbundna bilfärjorna och mindre last- och bogserbåtar inte alltid fungerar.

Ett heltäckande trafikövervakningssystem skulle för Ålands del kräva betydande investeringar. En ändamålsenlig radarövervakning borde täcka inte blott trafiken i öst-västlig riktning över Ålands hav utan även inloppen i norr och söder där fartygen samlas inom rätt begränsade områden. Ett sextiototal fartyg passerar i medeltal varje dygn Ålands hav i nord-sydlig riktning. Övervakningen av dessa havsområden skulle kräva två separata radaranläggningar. Dessutom skulle trafiken i Skärgårdshavet kräva ytterligare minst en anläggning. I sammanhanget kan noteras att sjöbevakningen förfogar över en effektiv radarutrustning för kontroll av fartygstrafiken i de åländska vattnen. Sjöbevakningens övervakningssystem är dock inte utbyggt så att man håller kontinuerlig kontakt med fartygen.

Trafiksepareringszoner

Frågan om separerade farleder i de åländska farvattnen har tidigare behandlats i landstinget i samband med diskussionerna om att anlägga nya farleder i den åländska skärgården, framför allt för tankfartygens behov. I sitt betänkande nr 19/1979-80 hänvisade utskottet bl.a. till strävandena att separera trafikströmmar som går i motsatta riktningar. För att uppnå större säkerhet i sjötrafiken i farvattnen kring Åland ansåg utskottet då bl.a. att den nordgående och sydgående trafiken i Ålands hav borde separeras. I en skrivelse till handels- och industriministeriet i mars 1980 har landskapsstyrelsen likaså pekat på att sjösäkerheten kan främjas genom en trafikseparering i Ålands hav.

I det ovan berörda kommittébetänkandet 1987:58 framhöll tankfartygens säkerhetskommission att farledsplaneringen i Finland bör ha som mål att separera trafiken i vatten som är särskilt utsatta för risker. Sådana vatten är enligt kommissionen bland andra Ålands hav och de livligt trafikerade skärgårdsfarlederna.

Också i Nordiska rådet har frågan om trafiksepareringar i Ålands hav behandlats. Rådet antog vid sessionen i Helsingfors 1982 en rekommendation till regeringarna i Finland och Sverige att undersöka förutsättningarna för att införa trafikseparationer för sjöfarten i Ålands hav och Kvarken. I sitt utlåtande över medlemsförslaget som ledde till rekommendationen stödde landskapsstyrelsen förslaget och ansåg samtidigt att trafiksepareringssystemet kunde kompletteras med en utbyggd övervakning och dirigering av trafiken från land. Rådets rekommendation har emellertid 1984 avskrivits och ärendet lagts till handlingarna sedan den svenska regeringen på Finlands och Sveriges vägnar meddelat att man ansett en trafikseparation vara en mindre effektiv metod att förbättra farledssäkerheten. Man dryftar i stället andra gemensamma åtgärder för att öka sjösäkerheten.

Trafikseparering för sjöfarten kan åstadkommas på två olika sätt. De nationella sjöfartsmyndigheterna kan på de officiella sjökorten på tätt trafikerade platser eller vid trånga passager rekommendera de sjöfarande att mötande trafik anlitar sig av separata farleder. Detta har tillämpats bl.a. i de åländska farvattnen i närheten av Föglö. Denna typ av separering är att uppfatta som en rekommendation och avgörandet tillkommer i varje enskilt fall befälhavaren. Trafikseparationer kan även genomföras genom beslut av FN:s sjöfartsorgan IMO efter internationell överenskommelse och är i sådant fall att uppfatta som bindande. Finns särskilda genom internationellt beslut införda separeringszoner innebär detta även begränsningar i möjligheterna att utnyttja vattnen bl.a. för fiske.

Utskottets synpunkter

Som ovan framgått finns redan planer på att inleda vissa former av trafikövervakning av sjötrafiken i Finland. I samband med omstruktureringar inom lots- och fyrväsendet liksom inom kustradiotrafiken kan det enligt utskottets åsikt vara ändamålsenligt att granska i vilken utsträckning frigjorda resurser kan överföras bland annat på ett trafikövervakningssystem. Utskottet konstaterar samtidigt att ett övervakningssystem i de åländska farvattnen i lika hög grad borde avse farlederna inom skärgårdsområdet som trafiken över Ålands hav. Vid planeringen

av ett trafikövervakningssystem måste man även ställa de relativt höga kostnaderna i relation till andra sjösäkerhetsfrämjande åtgärder och samtidigt beakta den ständigt pågående tekniska utvecklingen ombord på fartygen.

Beträffande frågan om trafiksepareringszoner i Ålands hav konstaterar utskottet att ärendet redan i olika sammanhang aktualiserats också från landskapsmyndigheternas sida. Frågan har likaså berörts i av statsmakten verkställda utredningar. Liksom vad gäller trafikövervakningen finner utskottet att separeringszoner är minst lika behövliga i skärgårdsfarlederna som i öppna havet. Samtidigt finner utskottet att trafikseparering kan åstadkommas med betydligt mindre insatser än landbaserad trafikövervakning. Redan nu bör större fartyg enligt vad som anges i sjökorten följa vissa bestämda farleder vid inloppen från norr och söder till Ålands hav. Dessa inlopp har försetts med bojar och andra markeringsanordningar. Likaså har i skärgårdsområdet olika parallella farleder dragits upp, en åtgärd som kan betraktas som ett alternativ till en egentlig trafikseparering.

Utskottet finner sålunda att de i motionerna aktualiserade frågorna redan uppmärksammas på olika sätt. Landskapsstyrelsen, som är medveten om de angelägenheter som berörs i motionerna, har i olika sammanhang dryftat dem och har dessutom varit representerad i den statskommitté till vars betänkande utskottet ovan hänvisat. Utskottet förutsätter därför att landskapsstyrelsen även i fortsättningen följer upp dessa frågor och bevakar åländska intressen liksom sjösäkerhetsaspekterna i allmänhet. Utskottet konstaterar samtidigt att de i motionerna berörda frågorna på längre sikt kan komma att kräva insatser från landskapets sida. Med tanke på att frågorna i olika sammanhang redan aktualiserats har utskottet dock inte i detta skede ansett en hemställan påkallad.

Ledamoten Wiklöf har ansett att hemställningsmotionen nr 27/1987-88 borde ha omfattats av utskottet och har därför till den delen anmält avvikande åsikt mot utskottets beslut.

Med hänvisning till det ovan anförda får utskottet vördsamt föreslå

att Landstinget måtte förkasta hemställningsmotionerna nr 25 och 27/1987-88.

Mariehamn den 8 december 1988

På lagutskottets vägnar:

Gunnevi Nordman
ordförande

Lars Ingmar Johansson
sekreterare

Närvarande vid ärendets avgörande behandling: ordföranden Nordman, viceordföranden Jan-Erik Lindfors samt ledamöterna Christer Jansson, Karlsson och Wiklöf.