

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av den internationella konventionen om hantering av fartygs barlastvatten och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och fartygssäkerhetslagen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av den internationella konventionen om hantering av fartygs barlastvatten och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och fartygssäkerhetslagen (RP 122/2015 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande och till miljöutskottet för utlåtande.

Utlåtande

Utlåtande har lämnats av
- miljöutskottet MiUU 1/2016 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Lolan Eriksson, kommunikationsministeriet
- råd för internationella ärenden Kristiina Isokallio, miljöministeriet
- jurist Matti Eronen, Trafikverket
- specialsakkunnig Ville-Veikko Intovuori, Trafiksäkerhetsverket
- specialforskare Maiju Lehtiniemi, Finlands miljöcentral
- produktchef Ville Kaataja, Auramarine Ab
- verkställande direktör Mikki Koskinen, ESL Shipping Oy
- verkställande direktör Juha Willberg, Lappeenrannan Laivat Oy
- Business Development Manager Niklas Rönnberg, Lloyd's Register EMEA
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- expert på främmande arter Markus Seppälä, Finlands naturskyddsförbund rf
- verkställande direktör Olof Widén, Rederierna i Finland rf
- marinexpert Vanessa Ryan, WWF Finland.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Ålands landskapsregering

Betänkande KoUB 6/2016 rd

- Wärtsilä Abp
- Finlands Hamnförbund rf.

Inget yttrande av

- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner den år 2004 ingångna konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Eftersom konventionen är ett blandat avtal som både innehåller bestämmelser som hör till Europeiska unionens behörighet och bestämmelser som hör till medlemsstaternas behörighet, begärs riksdagens godkännande endast till den del som konventionen hör till Finlands behörighet. I propositionen föreslås dessutom att de ändringar som konventionen förutsätter införs i miljöskyddslagen för sjöfarten och i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

Konventionens syfte är att förhindra och begränsa överföring av skadliga organismer genom att reglera kontrollen och hanteringen av barlastvatten och sediment från fartyg som används i internationell sjöfart. Invasiva främmande arter och patogener kan överföras från ett havsområde till ett annat med barlastvatten, vilket kan orsaka betydande skador på den marina miljön, människors hälsa, egendom och resurser.

Konventionen innehåller bestämmelser om hantering av barlastvatten på fartyg, om undantag och dispens från förbudet mot utsläpp av obehandlat barlastvatten och sediment, om skifte av barlastvatten, om tillåtna hanteringsmetoder för barlastvatten samt om skyldigheten att utarbeta en barlastvattenhanteringsplan för fartyget, att föra barlastvattendagbok och att skaffa ett barlastvatten-certifikat, och om övervakningen av att reglerna följs.

Konventionen träder i kraft internationellt tolv månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har ratificerat konventionen. Villkoren för att konventionen ska träda i kraft internationellt är ännu inte uppfyllda, men man bedömer att konventionen träder i kraft under år 2016.

Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande i maj 2005. Konventionen blir bindande för Finland efter dagen för deponeringen av Finlands godkännandeinstrument antingen den dag konventionen träder i kraft internationellt eller tre månader efter deponeringen, beroende på vilken som är den senare dagen.

Lagen om sättande i kraft av konventionen samt lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen träder i kraft för Finland.

Betänkande KoUB 6/2016 rd

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt. Syftet med den internationella konventionen om hantering av fartygs barlastvatten är att förhindra att främmande arter sprids till vattendrag där de inte hör hemma. Konventionen är viktig eftersom de främmande arterna kan undanröja ursprungliga arter och leda till obalans i naturen och även orsaka stora ekonomiska förluster. Utskottet ställer sig bakom målen med konventionen men anser att det finns en del problem. Åtgärderna i konventionen är inte alltid till fullo motiverade, och de ökar kostnaderna inom sjöfarten. Anläggningarna fungerar inte heller problemfritt i dag. I propositionen nämns 55 reningsanläggningar som har fått typgodkännande. Det är viktigt att betona att anläggningarna har godkänts i testomständigheter och inte i praktiken. De finländska rederier som hittills har testat användningen av en del godkända reningsanläggningar på Östersjön har inte lyckats få dem att fungera.

Utskottet anser att det är ytterst viktigt att Finland godkänner konventionen så att vi kan vara med och vidareutveckla och korrigera bristerna i den.

Teknik. Förhållandena i Östersjön, bl.a. det grumliga vattnet, den låga salthalten och den låga temperaturen vintertid, kan minska prestandan hos de anläggningar som hanterar barlastvatten. Också en stor del av hamnarna runt om i världen finns vid flodmynningar och har grumligt vatten och låg salthalt. Det viktigaste särdraget som karakteriserar Östersjön är således det kalla vattnet vintertid.

För närvarande pågår en revision av riktlinjerna för typgodkännande av hanteringsanläggningar inom IMO, och det är bra att Finland kan delta i det arbetet efter att ha ratificerat konventionen. Enligt de sakkunniga som hörts väntas anläggningarnas prestanda förbättras i takt med att tekniken utvecklas och tillverkarna och de organisationer som utfärdar typgodkännanden får större erfarenhet av dem. När det gäller tillverkare som har en lång verksamhet bakom sig inom marinindustrin, t.ex. Wärtsilä, uppfyller redan den första generationens anläggningar kraven, bedömer de sakkunniga. Enligt en utredning till utskottet kommer konventionen att öka kostnaderna inom sjöfarten men samtidigt öppna nya möjligheter för det finländska näringslivet.

Utskottet understryker att det är viktigt att tekniken faktiskt fungerar, eftersom fungerande anläggningar är det enda sättet att motverka spridningen av främmande arter. Det räcker alltså inte att anläggningarna uppfyller kraven, utan de måste vara effektiva och fungerande. Finland bör delta aktivt i arbetet inom IMO för att säkerställa detta.

Kostnadseffekter. Enligt propositionen kommer kostnaderna för investeringar i anläggningar för hantering av barlastvatten att uppgå till ca 150 miljoner euro inom fartygstrafiken till Finland. Dessutom tillkommer driftskostnader och administrativa kostnader. Man bör likväl notera att en del av fartygen också betjänar trafiken i andra länder. Det medför dock en belastning för den finländska sjöfarten och exportindustrin.

Det är en bra sak att konventionen innebär lika villkor globalt. Vid utfrågningen ansåg de sakkunniga ändå att de totala kostnaderna är stora och att man för att minimera dem bör försäkra sig om att anläggningarna fungerar också i de förhållanden som råder i Östersjön.

Betänkande KoUB 6/2016 rd

Östersjön. IMO har beviljat Östersjön status som särskilt känsligt havsområde (PSSA). Utskottet menar också att det är viktigt att konventionen kan sättas i kraft så att man kan säkerställa skyddet av Östersjön. På grund av de geografiska förhållandena och bestämmelserna i konventionen finns det inte någon möjlighet till skifte av barlastvatten på öppet hav på Östersjön. Därför är det viktigt att försäkra sig om att anläggningarna fungerar.

Sjöfarten i närområdet. Problemet med sjöfarten i närområdet är att hamnarna ligger nära varandra och att arterna inte skiljer sig åt särskilt mycket mellan dem. Till exempel är avstånden mellan Estland och Finland mycket kortare än mellan Fredrikshamn och Kemi. Den sistnämnda sträckan hör till inrikestrafiken och kraven i konventionen ska således inte tillämpas. Trafiken mellan västkusten och östkusten i Sverige är också inrikestrafik, trots att det handlar om hav av helt olika typ. Det är möjligt att få dispens från kraven i konventionen, men enligt utredning till utskottet är förfarandet vid beviljandet av dispens inkonsekvent. Utskottet understryker att man måste få tillstånd ett konsekvent och fungerande förfarande i den reguljära trafiken inom Östersjön och i Nordeuropa.

Insjöarna. Av insjöarna i Finland är särskilt Saimen och Saima kanal, där det bedrivs internationell sjöfart, ett särskilt sårbart och värdefullt område. Utskottet anser det viktigt att området skyddas så att fraktfartyg åläggs att iaktta kraven i konventionen. Samtidigt får man inte försvåra verksamheten för mindre turistfartyg i alltför hög grad. Utöver hanteringsanläggningar bör man därför också godkänna andra ersättande system, t.ex. försegling av barlastvattentankar, för att säkerställa skyddet av insjöarna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner konventionen i proposition RP 122/2015 rd.

Riksdagen godkänner lagförslagen i proposition RP 122/2015 rd utan ändringar.

Helsingfors 31.3.2016

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen saf
vice ordförande Mikko Alatalo cent
medlem Katja Hänninen vänst
medlem Marisanna Jarva cent
medlem Jyrki Kasvi gröna
medlem Mats Löfström sv
medlem Eeva-Maria Maijala cent
medlem Outi Mäkelä saml
medlem Jani Mäkelä saf

Betänkande KoUB 6/2016 rd

medlem Markku Pakkanen cent
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Satu Taavitsainen sd (delvis)
medlem Katja Taimela sd
medlem Ari Torniainen cent.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.