

Protokoll fört vid pleniföredragning

Social- och miljöavdelningen

Miljöbyrån, S4

Närvarande

KS - MP - NF - TA - MN - WV

Frånvarande

CG

Justerat

Omedelbart

Ordförande

Lantråd

Katrin Sjögren

Föredragande

Minister

Mats Perämaa

Protokollförare

Vattenbiolog

Mikael Wennström

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

Nr 6

Utlåtande angående 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 samt till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och fartygssäkerhetslagen

ÅLR 2016/533

90 S4

Landskapsregeringen beslöt tillstålla lagtinget ett yttrande i enlighet med **bilaga 1 S416P06.**

Dokumentnamn	Nr	Sidnr
BESLUT	90 S4	1 (1)
Datum	Dnr	
21.4.2016	ÅLR 2016/533	

Ålands lagting
Härst.

Hänvisning
Republikens presidents framställning nr 2/2015-2016

Kontaktperson
Vattenbiolog Mikael Wennström

Ärende
**UTLÅTANDE ANGÅENDE 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
SAMT TILL LAGAR OM ÄNDRING AV
MILJÖSKYDDSLAGEN FÖR SJÖFARTEN
OCH FARTYGSSÄKERHETSLAGEN**

Landskapsregeringen översänder härmed landskapsregeringens yttrande
över republikens presidents framställning nr 2 2015-2016.

Lantråd Katrin Sjögren

Minister Mats Perämaa

BILAGA Yttrande RP0220152016-s

FÖR KÄNNEDOM EU-enheten, härst.
Avdelningschef Linnéa Johansson, härst.
Byråchef Petra Bengt, härst.

Till Ålands lagting

Landskapsregeringens yttrande

Utlåtande angående 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 samt till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och fartygssäkerhetslagen

- Republikens presidents framställning nr 2/2015-2016

Ålands lagting har 21 januari 2016 begärt ett yttrande från landskapsregeringen om en proposition till riksdagen om godkännande av den internationella konventionen om hantering av fartygs barlastvatten och ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Begäran är gjord i i enlighet med lagtingsordningen 31 § 2 mom.

Propositionens huvudsakliga innehåll

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.

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 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 barlastvattencertifikat, 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 nu nära att uppfyllas. Således är bedömningen nu att ikraftträdandet sker våren eller sommaren 2017.

Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande i maj 2005. Konventionen blir bindande för Finland efter da-

gen 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 avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen träder i kraft för Finland.

Propositionen finns i sin helhet på <http://www.finlex.fi/sv/esitykset/he/2015/20150122.pdf>

Förändringarnas påverkan på Finland och Åland

Konsekvenser gällande lagstiftning och myndigheter

Såsom konstateras i propositionen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten enligt 27 § punkt 13 i självstyrelselagen för Åland (1991:71). Merparten av bestämmelserna i konventionen gäller dessa frågor och hör således till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § punkt 10 i självstyrelselagen har dock landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. Regleringen gällande fritidsbåtar och farleder för den lokala sjötrafiken hör också till landskapets lagstiftningsbehörighet med stöd av 18 § punkt 21. Bestämmelserna i artikel 5 ska anses gälla frågor som hör till natur- och miljöskydd, varför de hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Propositionen innehåller förslag till ikraftträdandelag av konventionen samt förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och fartygssäkerhetslagen.

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som delvis hör till landskapets lagstiftningsbehörighet krävs det i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen samtycke av Ålands lagting för att ikraftträdandelagen ska träda i kraft i landskapet Åland.

Enligt konventionens artikel 3 ska konventionen inte tillämpas på fartyg i inrikestrafik, om inte parten bestämmer att utsläpp av barlastvatten från sådana fartyg skulle störa eller skada miljö, människors hälsa, egendom eller resurser.

Enligt konventionens artikel 3 ska konventionen inte heller tillämpas på fartyg som inte är konstruerade eller byggda för att föra barlastvatten. Enligt förslaget till lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten ska barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten inte tillämpas på

- 1) fritidsbåtar vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,
- 2) fartyg som huvudsakligen används för sjöräddning och vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,
- 3) gränsbevakningsväsendets fartyg,
- 4) fartyg som enbart trafikerar finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon.

I enlighet med 18 § 21 punkten i självstyrelselagen (1991:71) för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet vad gäller båttrafik. Landskapslagen (2003:32) om fritidsbåtar tillämpas på farkoster med en skrovlängd av minst 2,5 och högst 24 meter som används eller kan användas till transport på vattnet och är avsedda för sport- och fri-

tidsändamål. Handelssjöfart hör till rikets behörighet. Vad gäller mindre fartyg och båtar som är i kommersiellt bruk är behörigheten oklar, och landskapsregeringen strävar därför efter att klargöra situationen.

Det är mindre sannolikt att sådana mindre fartyg är konstruerade för att föra barlastvatten. Det är dock åtminstone teoretiskt möjligt att sådana farkoster finns och att de blir en del av den åländska behörigheten. En beredskap bör därför finnas för ändring av av den åländska lagstiftningen på liknande sätt som i regeringens förslag till proposition.

Trots att konventionen troligen kommer att tillämpas endast på handelsjöfart, för vilken riket har behörighet, och oberoende av behörigheten för mindre fartyg och båtar, finns ett visst behov av ändrad lagstiftning på Åland. Enligt konventionens artikel 5 ska det, i sådana hamnar och terminaler där rengöring eller reparation av barlasttankar förekommer, finnas lämpliga anordningar för mottagande och omhändertagande av sediment. Sådana reparationshamnar finns för närvarande inte i på Åland. Bestämmelser för sådan verksamhet, samt tillsyn av denna, bör dock införas i den åländska lagstiftningen.

Landskapsregeringen bör även ha beredskap att ge utlåtanden gällande de riskbedömningar som bifogas ansökningar om dispens.

Det finns ett behov att ytterligare klargöra om ändring av lagstiftningen behöver göras med anledning av konventionen. I detta ingår att klargöra behovet och möjligheten för landskapsregeringen att ge tillstånd till utsläpp av barlastvatten inom åländskt vatten för fartyg som beviljats dispens. Möjligheten att samla miljöbestämmelser gällande båttrafik och sjöfart till en åländsk miljöskyddslag för sjöfarten bör övervägas. Arbetet med ändrad lagstiftning bör samordnas med pågående revidering av vattenlagen och kommande revidering av miljöskyddslagen

Konsekvenser för näringen

Fartyg i internationell fart måste följa konventionen när de framförs på vatten eller anlöper en hamn som tillhör en stat som anslutit sig till konventionen. Konventionen kommer således att tillämpas på finska fartyg, som anlöper en hamn i en konventionsstat, oberoende av om Finland ansluter sig till konventionen eller inte.

Det finns flera alternativa tekniska lösningar och metoder som uppfyller kraven i barlastvattenkonventionen. Fram till september 2015 hade 55 metoder fått typgodkännande och flera är på gång att godkännas. IMO:s MEPCkommitté har därför bedömt att det på marknaden finns tillräckligt med metoder för att konventionens krav om barlastvattenhantering ska börja gälla. En revision av riktlinjerna för typgodkännande är för närvarande anhängig i IMO och man granskar särskilt anläggningarnas lämplighet för olika förhållanden.

Ikraftträdandet av barlastvattenkonventionen orsakar kostnader för sjöfartsnäringen. Det finns för närvarande ca 110 finländska i utrikestrafik. Kostnaderna för installationen av anläggningar bedöms i medeltal vara ca 300 000 – 500 000 euro per fartyg. De största kostnaderna har de fartyg som har störst barlastvattentankar, vilket är bulk- och oljetankfartyg, och uppgår till ca 1,5 - 2 miljoner euro per fartyg. Till detta kommer drifts- och administrativa kostnader.

Möjlighet till dispens

Enligt propositionen kan ett fartyg få tillfällig dispens från kravet att skifta och behandla barlastvatten, om risken för spridning av arter med barlastvattnet är liten på fartygets rutt. Det förutsätter att en ansökan skickas till Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska bifogas en bedömning av riskerna för miljö, människors hälsa och egendom, etc.

Inom ramen för HELCOM har utvecklats för HELCOM och OSPAR gemensamma riktlinjer och verktyg för beviljande av dispenser enligt barlastvattenkonventionen som kan användas av rederierna, om så önskas. Rederierna kan även ta fram riskbedömningar helt på egen hand och har också möjlighet att utnyttja gemensamt finansierade riskbedömningar, om olika rederiernas fartyg framförs på samma rutter.

Övriga konsekvenser

Barlastvattenkonventionen har positiva ekonomiska konsekvenser för andra delar av den marina teknologiindustrin, t.ex. för varv och fartygsdesignföretag, när kraven på hantering av barlastvatten införs.

Redogörelse av inkomna utlåtanden

Landskapsregeringen har begärt in yttrande om propositionen från berörda instanser. Från Rederierna i Finland efterhörde landskapsregeringen särskilt konventionens och lagförslagets effekter för rederinärningen.

Fiskeribyrån vid Ålands landskapsregering framhåller i sitt svar att främmande arter, som kan spridas med barlastvatten, kan utgöra ett stort hot mot inhemska arter och att de i grunden kan förändra de ekologiska och biologiska förutsättningarna för lokala växt och djursamhällen.

Ålands Natur och Miljö r.f. säger att man starkt stöder det preventiva arbetet för att minska risken att sprida främmande arter och stöder därför propositionen.

Husö biologiska station välkomnar propositionen och anser det mycket viktigt att att så effektivt som möjligt hantera spridningsvägar för oavsiktligt introduktion och minska miljökonsekvenserna av invasiva främmande arter.

Rederierna i Finland (RIF) påtalar att det i praktiken finns två möjligheter för fartyg i Östersjön att uppfylla kraven i barlastvattenkonventionen: 1) att fartyg installerar och behandlar barlastvattnet i godkänd anläggning och 2) att få undantag.

RIF säger att den tekniska utrustning som finns att tillgå inte fungerar tillfredsställande i Östersjön. Man framhåller även att de riskbedömningar och kriterier för dispenser som hittills tagits fram för Östersjön, tyder på att sådana kan bli mycket svåra att få. RIF framför i sitt utlåtande att man inte önskar att barlastvattenkonventionen ratificeras i Finland innan man säkert vet att den träder i kraft. Då detta är

känt önskar RIF att den ratificeras så snabbt som möjligt för att möjliggöra godkännande av ballastvattenhanteringsplaner, dagböcker och undantag.

Landskapsregeringen har även tagit del av riksdagens kommunikationsutskotts betänkande gällande propositionen:

Utskottet framhåller att konventionen är viktig men påtalar samtidigt att det finns vissa problem. Man konstaterar att kostnaderna inom sjöfarten ökar och påtalar särskilt de tekniska problemen med hanteringsanläggningarna.

Efter att ha hört flera sakkunniga, bland annat Rederierna i Finland, har dock utskottet dragit slutsatsen att det är ytterst viktigt att Finland godkänner konventionen för att kunna vara med och vidareutveckla och korrigera bristerna i den. Utskottet betonar vikten av att hanteringsanläggningar som godkänns fungerar är effektiva och fungerande i Östersjömiljö.

Utskottet framför vidare att reglerna för beviljande av dispens är inkonsekventa och att man måste få till stånd ett konsekvent och fungerande förfarande i den reguljära trafiken inom Östersjön och i Nordeuropa.

Landskapsregeringens tidigare utlåtande förslaget till proposition

Landskapsregeringen har tidigare vid två tillfällen avgivit utlåtanden till kommunikationsministeriet över utkast till regeringens proposition om godkännande av ballastvattenkonventionen och om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten. I sitt senaste utlåtande 20.9.2013 framförde landskapsregeringen att konventionen berör rättsområdet miljövard och vattenrätt på vilka områden landskapet enligt 18 § punkten 10 självstyrelselagen har lagstiftningsbehörigheten och att om konventionen förs till riksdagen för godkännande ska även Ålands lagting enligt 59 § självstyrelselagen ge sitt bifall till den författning genom vilken konventionen sätts ikraft.

Landskapsregeringens yttrande till lagtinget

Landskapsregeringen förordar att lagtinget ger sitt bifall till propositionen till riksdagen om godkännande av den internationella konventionen om hantering av fartygs ballastvatten och till att lagen om sätande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen träder i kraft i landskapet Åland till de delar konventionen faller inom landskapets behörighet.

Landskapsregeringen anser att det är viktigt att åtgärder vidtas för att minska risken att sprida främmande arter. Främmande arter som sprids via ballastvatten kan i grunden förändra de ekologiska och biologiska förutsättningarna för lokala vattenlevande växter och djursamhällen, med oöverskådliga konsekvenser som följd. Landskapsregeringen konstaterar således att det viktigt att konventionen träder i kraft så snabbt som möjligt.

Samtidigt konstaterar landskapsregeringen att den reningsteknik som utvecklats för hantering och rening av ballastvatten inte till alla delar fungerar tillfredställande i Östersjömiljö. Installationen av hanteringsutrustningen medför betydande merkostnader. Det är därför viktigt att tekniken vidareutvecklas och att bristerna korrigeras. Fin-

land bör även aktivt ta del i arbetet inom IMO med att revidera riktlinjerna för typgodkännande av hanteringsanläggningar, så att anpassas efter de särskilda förhållanden som råder i Östersjön.

Landskapsregeringen anser regler att reglerna för beviljande av dispens bör vara vetenskapligt välgrundade och konsekventa och att undantag bör kunna beviljas för de områden av Östersjön där så är möjligt utan att riskera målsättningen med direktivet. Landskapsregeringen betonar särskilt vikten av dispenser för sjöfarten i närområdet, till exempel mellan Åland och närliggande hamnar i Sverige och Finland.

Mariehamn den 21 april 2016

Lantråd

Katrin Sjögren

Minister

Mats Perämaa