

Päiväys/Datum 14.11.2018

Dnro/Dnr TRAFI/712520/04.04.05.03/2018
Lausuntopyyntönne

Valtioneuvoston kanslia

kirjaamo@vnk.fi

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin lausunto ehdotuksesta Suomen Meripolitiikan linjauksiksi

Lausuntopyyntönne johdosta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (jäljempänä Trafi) esittää seuraavaa.

Yleistä

Merenkulun merkitys on suuri Suomen kansantaloudelle, sillä ulkomaankaupan viennistä noin 70 % ja tuonnista noin 90 % tapahtuu meritse. Merenkulusta aiheutuu ympäristövaikutuksia meriin sekä laivaliikenteestä (laivojen päästöt ilmaan ja veteen) että infran ylläpidosta (laivaväylien kunnossapitoruoppaukset, uudisrakentaminen ja satamarakentaminen).

Näistä lähtökohdista meripolitiikan linjaukset ovat merkityksellisiä sekä merenkululle että koko meriklusterille ja tästä syystä Trafi pitää dokumenttia arvokkaana ja suhtautuu dokumentin kirjauksiin vakavasti.

Trafi pitää Suomen yhdenmetyt meripolitiikan kärjiksi sovittuja aiheita onnistuneina, ja pitää tärkeänä sitä, että merilogistiikkaa käsitellään erillisenä teemana meriklusterista, sillä merikuljetukset ovat merkittävä osa meripolitiikan linjauksissa.

Horisontaalisten teemojen osalta Trafi jäi kaipaamaan ilmastomuutoksen vastaisia toimia, ml. energiareformi ja niille nimettyjä vastuutahoja. Huomioiden ilmastomuutosta koskevan globaalin haasteen, joka ulottuu kattavasti kaikkiin meripolitiikan kärkeen, Trafi ehdottaa, että horisontaaliksi teemoiksi lisätään ilmastomuutos ja energiareformi. Tämä on tärkeä lisäys, sillä ilmastopolitiikan ja meripolitiikan ml. merten suojelu on selkeästi tuettava toisiaan.

Visiossa tehty linjaus koskien meriympäristön tilaa voisi olla haasteellisempi ja Trafi ehdottaakin seuraavaa: *"Suomi vaikuttaa globaalisti ja tuottaa ratkaisuja siihen,*

että meriluonnonvarojen käyttö on kestävä, ilmastomuutoksen vaikutukset eivät ylitä merten kestävyys ja että meriympäristön tila ei vain ole hyvä, vaan se kohenee.”

Trafi esittää, että lausunnon kohteena olevan dokumentin otsikkoa muutettaisiin siten, että sisältö yhdenmukaisen meripolitiikan linjauksista tulisi esille myös dokumentin otsikosta. Lisäksi editoriaalisena kommenttina Trafi näkee, että dokumentin sisältö terävöityisi, mikäli Suomen Visio yhdenmukaisesta meripolitiikasta ja sen kärjet esitettäisiin aivan dokumentin alussa.

Yhdenmukaisen meripolitiikan lähtökohtana voidaan pitää globaalia sopimuskehikkoa, erityisesti YK:n merioikeusyleisopimusta (UNCLOS) ja YK:n Kestävän kehityksen 2030 tavoitteita, joista merkittävin on tavoite (SDG) 14. Suomi on UNCLOSin sopimusosapuoli ja sitoutunut YK:n kestävä kehityksen tavoitteisiin.

Trafin huomio kiinnittyi siihen, että dokumentissa todetaan, että EU:n yhdenmukainen meripolitiikka toteutetaan meripolitiikka linjausten mukaisesti vain soveltavien osin, mutta ei selitetä miksi tähän on päädytty.

Dokumentissa käytetään termiä ”reilu kilpailu”. Tälle parempi ilmaisu saattaisi olla tasa-arvoisen kilpailun mahdollistaminen tai kilpailuedellytykset samalle tasolle asettava toiminta. Lähtökohtana lienee englanninkielinen ilmaus ”level playing field”.

Yksityiskohtaiset kommentit

Kestävän sinisen kasvun periaatteet

s.7 Trafi ehdottaa seuraavien kursivilla kirjoitettujen sanojen lisäämistä. Myös digitalisaatio avaa mahdollisuuksia uusille *energiatehokkaille ja vähäpäästöisille* ratkaisuille.

Merten suojelu

Merten suojelun kuvauksessa viitataan valtamerten suojeluun. Tässä yhteydessä Trafin mielestä ei liene tarvetta tehdä eroa valtamerten ja merien suojelun välillä.

Koska meripolitiikan linjauksissa esitetyillä merten suojelun prioriteeteilla ja toimenpiteillä on selkeä yhteys merilogistiikan toimenpiteisiin, olisi tämä hyvä tuoda selkeästi esille. Lisäksi olisi hyödyllistä, jos kansainvälistä sääntelykehikkoa avattaisiin laajemmin. Pelkkä toteamus YK:n merioikeusyleissopimuksesta ja sen yleisluontoisista määräyksistä ei anna selkeää kuvaa globaalista sääntelyjärjestelmästä.

Ensimmäisen toimenpiteen 'Vaikuttaminen valtamerten ympäristönsuojeluun liittyvän kansainvälisen oikeudellisen kehikon vahvistamiseksi' Trafi kaipaisi hieman tarkennusta. Tarkoituksena ei liene rajautua pelkästään valtameriä koskevan sääntelyn kehittämiseen, vaan kaikkien merien (ml. Itämeren) sääntelyn vahvistamiseen.

Viides toimenpide koskien globaalia öljyntorjuntakeskuksen perustamista Suomeen. Trafi haluaa muistuttaa, että Suomi on tehnyt kaksi samankaltaista harjoitusta tätä

aiemmin: kansallisen öljyntorjuntakeskuksen perustamiseksi Porvooseen ja Arktisen öljyntorjuntakeskuksen perustamiseksi.

Merilogistiikka

Merilogistiikan osalta Suomen meripolitiikan visio on, että logistiikan turvallisuus ja sujuvuus sekä huoltovarmuus voidaan taata kaikissa olosuhteissa. Lisäksi Suomi tukee digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntämistä ja mahdollistaa globaalisti kilpailukykyisen logistiikan.

Merilogistiikan prioriteetteihin tulisi lisätä Trafin näkemyksen mukaan merilogistiikan kasvihuonekaasujen minimoiminen. Vähäpäästöisen operoinnin edistäminen toki on esillä yhtenä toimenä, mutta koska kasvihuonekaasupäästöjen radikaali vähentäminen on merenkulun tämän hetken merkittävin haaste, se tulisi olla mainittu myös prioriteeteissa. Trafin mielestä paras tapa huomioida kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on nostaa tämä yhdeksi horisontaaliseksi toimeksi. Trafin mielestä digitalisaatio tulisi myös mainita keinona vähentää alusten kasvihuonekaasupäästöjä.

Edelliseen liittyen, yhtenä prioriteettinä on 'Tehokas, älykäs, turvallinen ja puhdas logistinen järjestelmä'. Koska kansainvälisen kilpailukykyyn parantamisen yhtenä olennaisena tekijänä on kehittyvän ympäristöteknologian soveltaminen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi, ehdotamme, että yllä mainittua prioriteetin kuvausta laajennetaan seuraavasti: 'Energiatehokas, älykäs, turvallinen ja puhdas logistinen järjestelmä'.

Koskien toimenpiteitä:

Kohta 1. Huipputehokkaan logistiikan edellytysten edistäminen globaalisti: henkilöliikenne, tavarat ja data liikkuvat vapaasti, turvallisesti, sujuvasti ja puhtaasti:

Trafi ehdottaa muutettavaksi:

- Hyödynnetään uusia teknologioita ja dataa täysimääräisesti navigointiturvallisuuden ja energiatehokkuuden parantamiseksi ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Kohta 3. Koskien merilogistiikan tointa nro 3 Trafi haluaisi todeta, että Suomi on omalta osaltaan perustanut jo kansainvälisen test bed-alueen, Jaakonmeren, edistämään meriliikenteen digitalisaation ja automaation kehitystä. Alueelle on vapaa pääsy kaikkien lippujen alla purjehtivilla aluksilla. Suomi voi toki yhteistyössä pyrkiä laajentamaan ajatusta testialueesta muiden Itämeren parissa. Tämä tarkennus olisi hyvä lisätä dokumenttiin.

Kohta 5. Digitalisaation edistäminen logistisessa ketjussa. Satamat nimetään kohteena, missä erinäisten toimenpitein on mahdollista edistää palveluiden saatavuutta ja yhteen toimivuutta mm. liikenteestä aiheutuvien ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Tämä on hyvä ehdotus, mutta alusten rooli digitalisaation edistämässä jää avoimeksi. Tätä olisi syytä selkeyttää, sillä digitaalisen tiedon käsittely ja sen hyödyntämisen potentiaali kasvaa koko ajan ja tarjoaa aluksille kustannustehokkaita tapoja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja muita ympäristövaikutuksia.

Kohta 7. Vähäpäästöisen operoinnin edistäminen. Kuten tekstissä todetaan, vähäpäästöisen operoinnin edistäminen satamissa on tärkeä kokonaisuus, mutta jotta vähäpäästöisen operoinnin koko ketju tulisi huomioitua, alusten roolia tulisi tarkentaa.

Ehdotamme seuraavia lisäyksiä:

- Edistetään alusten jätehuoltoa
- Tehostetaan aluksen ja sataman kykyä jätteiden lajitteluun (erityisesti muovi)
- Edistetään alusten mahdollisuutta käyttää sataman tarjoamaa sähköverkkoa
- Edistetään alusten sitoumusta jättää kaikki toiminnastaan aiheutuvat jätteet sataman vastaanottolaitteisiin

Horisontaaliset toimet

Kuten yllä on todettu, horisontaalisten teemojen osalta Trafi jäi kaipaamaan ilmastomuutoksen vastaisia toimia, ml. energiareformi ja niille nimettyjä vastuutahoja.

Trafilla on lisäksi seuraavat lisäysehdotukset (kursiivilla) Digitalisaation ja automaation mahdollistavan ja muutoksia ennakoivan *kansainvälisen ja kansallisen lainsäädännön* kehittäminen.

Osaaminen, tutkimus ja koulutus-otsakkeen alla Trafille jäi epäselväksi, mitä seuraavalla tarkoitetaan: *Merten suojelun integrointi osaksi mereen vaikuttavien alojen koulutusta?*

EU- ja kansainvälinen vaikuttaminen

Vaikuttamisen vahvistaminen kansainvälisesti merkittävillä foorumeilla: Tästä puuttuvat Trafin mielestä ainakin UNCLOSin alla käynnistyneet BBNJ-neuvottelut, kv. biodiversiteettisopimus (CBD) ja FAO.

Trafi toivoo, että lausetta "Muutos IMO-vaikuttamisessa sektoriaalisesta asalähtöisestä vaikuttamisesta horisontaaliseen vaikuttamiseen", avattaisiin ja tarvittaessa tarkennettaisiin.

Anita Mäkinen

johtava asiantuntija

Merenkulun esikunta