

YLÄNURKKA

Merten vapaus – merten tuho?

KATSELEN KESÄMÖKISTÄNI etelässä siintäviä kansainvälisiä vesisiä. Kiikarilla näen mitä erilaisempia rahtilaivoja ja tankkereita, jotka ajavat kohti Suomenlahden pohjukkaa. Ne ovat tulleet vain kääntymään. Jos onnettomuuksia tapahtuu, me olemme niitä, jotka jäävät tänne kärsimään seurauksista.

Kansainväliset merenkulkualan sopimukset, jotka valvovat laivojen rakennetta ja kuntoa sekä miehistön määrää, pätevyyttä ja toimintatapoja, tuntuvat useilta kohdin liian löysiltä, kun kyse on omasta rannastani ja lasteni ja ehkä tulevien lastenlastenikin perinnöstä. Asiaa ei kuitenkaan ole helppo muuttaa. Kansainvälisten sopimusten neuvottelu ja voimaantulo ovat raskaita prosesseja ja uusien normien käyttöönotto vie vuosia. Miksi näin?

MERTEN VAPAAUS on aivan erityinen perusoikeus, joka eroaa ratkaisevasti maanomistuksen perusteista. 1600-luvulla hollantilainen lakimies ja oikeusfilosofi Hugo Grotius julisti ajatuksen merten vapaudesta – Mare Liberum. Hän julisti meret kansainväliseksi omaisuudeksi. Kaikkien maiden alusten tulee voida matkustaa kansainvälisillä vesillä ja käyttää hyväksi niiden antimia. Mare Liberum on ns. negatiivista vapautta, jos jokin ei ole merillä erikseen kiellettyä, on se sallittua. Se olettaa pohjimmiltaan, että valtamerten luonnonvaroja voidaan rajattomasti hyödyntää.

Periaatteessahan merten vapautta voidaan pitää ihan-teellisena, jossa jokainen merenkävijä on tasa-arvoinen ja kaikilla on oikeus kulkea kansainvälisillä vesillä. Kuin luonnonkansojen yhteisomistus maasta. Toisaalta Mare Liberum -periaatetta voidaan myös pitää eräänä nykyaikaisen kapitalismin pohjista, jossa yrittäjillä on mahdollisuus hyväksikäyttää meriteitä ja merten vapaita luonnonvaroja luodakseen taloudellista hyötyä.

RAJAT HYÖDYNTÄMISELLE ovat kuitenkin tulleet vastaan. Tänä päivänä ylikalastus, laiva-onnettomuudet, saastuminen, rehevöityminen jne. osoittavat, että vapauden ajan pitäisi olla ohi. Ongelmaa kuvataan talusteoriassa nimellä ”problem

of commons”, eli että vapaasti saavutettavat resurssit – kuten tässä tapauksessa meret ja niiden luonnonvarat – ovat tunnetusti huomattavasti heikommassa asemassa kuin yksityisomistetut. Esimerkkinä taloustieteilijät käyttävät sukupuuuttoon kuolevia ”ei-kenenkään omistamia” villieläimiä verrattuna yksityisomistettuihin kotieläimiin, joista pidetään hyvää huolta niin kauan kuin ne tuottavat omistajilleen hyötyä.

Viimeaikainen esimerkki merten luonnonvarojen yksityistämisen hyödyistä löytyy Islannista. Valtio jakoi meret yksityisiin kalastuskiintiöihin ja ylikalastus loppui. Kalastajat alkoivat itse toimia kalastuksensa säätelijöinä maksimoidakseen ei vain tämän päivän vaan myös tulevat saaliinsa.

On mielenkiintoista huomata, että vapaiden resurssien – vapaan meren – kohdalla suurpääoman haltijat eivät puolustakaan yksityisomistusta. Johtaisihan merten yksityisomistus väistämättä kiristyviin ympäristönormeihin, nouseviin väylämaksuihin ja kalastuskiintiöiden tiukkene-miseen.

VOISIKO YKSITYISOMISTUS olla pelastus saastuneelle Itämerellemme? Jos meillä olisi oikeus päättää, kuka kulkee merellämme ja millaisella laivalla, emmekö me haluaisi tehdä sen odottamatta pitkiä kansainvälisiä neuvotteluja? Emmekö haluaisi päättää millaisia päästöjä Itämereen laske-taan sen toisella puolella, jotka kulkeutu-va sitten omille rannoillemme? Pitäisikö kansainväliset vedet yksityistää? Pitäisi-kö Mare Liberum unohtaa?

ULLA TAPANINEN

Kirjoittaja on professori, merenkulun logistiset järjestelmät, Turun yliopisto/
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus Merikotka.

