

Sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön





Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Styrgruppen: ordf. överdirektör Juhani Tervala, generalsekreterare sjöfartsråd Sirkka-Heleena Nyman, sekreterare överinspektör Tiina Jokinen Arbetsgruppen: ordf. Sirkka-Heleena Nyman, sekreterare Tiina Jokinen och Valtteri Laine, Sjöfartsverket		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum då organet tillsattes 6.5.2008	
Publikation Sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön			
Referat <p>Utarbetandet av ett sjösäkerhetsprogram för Östersjön bygger på regeringsprogrammet. Det är en omfattande handlingsplan som syftar till att öka säkerheten i sjöfarten på de finska vattenområdena och på hela Östersjön. Den grundläggande utgångspunkten för sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön är att sträva efter att allt effektivare förebygga olyckor och de följder som orsakas av dem i form av dödsoffer och förstöring av den marina miljön. De riktlinjer och åtgärder som används inom programmet grundar sig på en uppskattning av det nuvarande läget och den utveckling som väntas inom de närmaste åren.</p> <p>Sjöfartens säkerhet har granskats på basis av fyra huvudteman inom programmet: 1) förebyggande och minskande av olyckor, 2) räddande av människoliv, 3) bekämpning av skadliga ämnen som hamnat i vattnet samt 4) undersökning av olyckor och farliga situationer och utnyttjande av informationen man har fått för att förebygga olyckor.</p> <p>Sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön består av allmänna riktlinjer som stöder regeringens verksamhet och av enskilda åtgärder. Till de allmänna riktlinjerna hör bl.a. att regeringen satsar inom Europeiska unionen på beredning och behandling av ärenden som gäller sjöfartens säkerhet. Finland ska påverka beredningen av de ärenden som är viktiga för Finland i ett så tidigt skede som möjligt genom att betona Östersjöns speciella förhållanden och sjöfartens betydelse för Finlands samhällsekonomi. Den nationella beredningen och samordningen av internationella ärenden utvecklas också inom regeringen.</p> <p>En av de enskilda åtgärderna som ingår i programmet är bl.a. en effektiv verkställighet av EU:s tredje sjösäkerhetspaket. Verkställigheten av de åtta rättsakterna som ingår i paketet ökar sjöfartens säkerhet på Östersjön. Verkställigheten förutsätter under de kommande ett och ett halvt år betydande lagstiftningsåtgärder och samarbetsarrangemang mellan myndigheterna. Dessa gäller flera ministeriers, bl.a. kommunikationsministeriets, inrikesministeriets, miljöministeriets och justitieministeriets, förvaltningsområden.</p> <p>I programmet fästs vikt också vid den mänskliga faktorn. Människans handlande är den allmännaste enskilda orsaken som ligger bakom olyckor. Människans kunnande och handlande kan påverkas med hjälp av internationella krav som gäller sjöfararutbildningen och det nationella utbildningssystemet. I de enskilda åtgärderna ingår också en effektivare övervakning av fartygstrafiken bl.a. på Bottniska viken i Kvarken, sjöräddningsberedskapen, oljebekämpningsberedskapen och sjöområden samt utveckling av undersökningen av olyckor och rapporteringen av farliga situationer.</p>			
Nyckelord Östersjön, säkerhet i sjöfarten			
Övriga uppgifter Programmet för sjösäkerheten på Östersjön bygger på en arbetsgruppsrapport. Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Sirkka-Heleena Nyman.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 17/2009	ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-243-042-7 (trycksak) 978-952-243-043-4 (nätpublikation)	
Sidoantal (trycksak) 30	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	

Till kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet tillsatte 6.5.2008 ett projekt för att utarbeta ett program för förbättrande av Östersjöns sjösäkerhet. Mandattiden för projektet fastställdes till 6.5.2008 - 31.3.2009.

Tillsättandet av projektet bygger på regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering. I regeringsprogrammet har projektet tagits upp under rubriken *”Regeringen tillsätter program för förbättrande av sjösäkerheten på Östersjön”*. *Säkerheten för Östersjöns fartygstrafik befrämjas genom att inom det internationella samarbetet utveckla trafikövervakningssystemen, tillförlitligheten i fråga om isklassificeringssystemet samt navigeringssäkerheten.*

Förslaget till Östersjöns sjösäkerhetsprogram är utarbetat under ledning av kommunikationsministeriet i samarbete med andra vederbörande ministerier, ämbetsverk, anstalter och intresseorganisationer.

Projektet sattes igång med ett startseminarium och en omfattande utlåtanderunda.

Programmets förberedelser styrdes av en styrgrupp. Överdirektör Juhani Tervala från kommunikationsministeriet fungerade som ordförande.

Styrgruppen bestod av regeringsråd Mirja Kurkinen från justitieministeriet, överste Kari-Pekka Rannikko från försvarsministeriet, beredskapsdirektör Janne Koivukoski från inrikesministeriet, specialsakkunnig Nina Hyvärinen från statsrådets kansli, ambassadråd Ari Tasanen från utrikesministeriet, miljöråd Olli Pahkala från miljöministeriet, brigadgeneral Mikko Kirjavainen från Gränsbevakningsväsendet, regeringsråd Mikael Nyberg från kommunikationsministeriet (t.o.m.22.9.2008) och råd för internationella frågor Minna Kivimäki från kommunikationsministeriet (fr.o.m. 23.9.2008).

Sjöfartsråd Sirkka-Heleena Nyman från kommunikationsministeriet fungerade som styrgruppens generalsekreterare och som sekreterare överinspektör Tiina Jokinen från kommunikationsministeriet.

Styrgruppen samlades 5 gånger och bekantade sig under sitt arbete med Helsinki VTS och Sjöräddningsundercentralens verksamhet. Dessutom presenterade Finnavia föreskrifter och tillvägagångssätt gällande flygkontrollsverksamhet för styrgruppen.

En arbetsgrupp beredde programmet enligt kommunikationsministeriets projektbeslut och styrgruppens riktlinjer. Som ordförande fungerade sjöfartsråd Sirkka-Heleena Nyman från kommunikationsministeriet. Som arbetsgruppens sekreterare fungerade lotsinspektör Valtteri Laine från Sjöfartsverket och överinspektör Tiina Jokinen från kommunikationsministeriet.

Arbetsgruppen bestod av direktör Matti Aaltonen och överinspektör Ann-Christine Kivelä från Sjöfartsverket, ledande utredare Martti Heikkilä från Centralen för undersökning av olyckor, kommendör Markku Hassinen från Gränsbevakningsväsendet, överinspektör Meri Hietala från Finlands miljöcentral, specialforskare Tapio Nyman från Statens tekniska forskningscentral, regeringsråd

Lolan Eriksson från kommunikationsministeriet samt kommendör Kari Aapro från försvarsministeriet (fr.o.m. 23.9.2008).

Arbetsgruppen samlades 11 gånger och hörde experter enligt den plan som styrgruppen godkänt.

Programmet grundar sig på en av arbetsgruppen utarbetad bakgrundsrapport, som finns som bilaga till programmet.

Styrgruppen överräcker Östersjöns sjösäkerhetsprogram till trafikminister Anu Vehviläinen.

Helsingfors den 6 mars 2009

Juhani Tervala

Mirja Kurkinen

Kari-Pekka Rannikko

Janne Koivukoski

Nina Hyvärinen

Ari Tasanen

Olli Pahkala

Mikko Kirjavainen

Minna Kivimäki

Sirkka-Heleena Nyman

Tiina Jokinen

BAKGRUND

Östersjöområdet är ett industrialiserat område som under de senaste åren har varit ett snabbt växande ekonomiskt område, som behöver fungerande, effektiva och miljövänliga transportförbindelser. Östersjön förenar områdets stater med varandra och världen och är en central transportrut.

Östersjön sträcker sig från Kattegattsundet som finns mellan Sverige och Danmark längst in i Finska viken och Bottniska viken. Östersjöns kuststater är Danmark, Sverige, Tyskland, Polen, Litauen, Lettland, Estland, Ryssland och Finland.

Fartygstrafiken har under de senaste åren ökat på Östersjön och i Finska viken och det förutspås att ökningen på lång sikt kommer att fortsätta. Speciellt betydande är ökningen av oljetransporter och persontrafiken. Den ekonomiska nedgången som började förra hösten har ändå redan minskat trafiken till Finlands hamnar. Just nu kan man ännu inte uppskatta hur omfattande och hur långvarigt det ekonomiska lägets verkan på mängden sjötransporter blir.

Trafikens ökning är en faktor som ökar olycksrisken. Till fartygsolyckor hänför sig å sin sida alltid en risk för person- eller miljöskador av något slag. Då ett stort tankfartyg skadas vid grundstötning eller kollision kan följden vara en betydande miljöskada.

På Finska viken går också mycket passagerarfartyg vars regelbundna rutt korsar rutten som stora tankfartyg använder. En kollision mellan ett passagerarfartyg och ett tankfartyg kan orsaka en storolycka med många effekter.

Östersjön är en grund havsbassäng, vars nordliga och östliga delar varje år tillfrysar. De låga kusterna och skärgårdarna samt de stränga vinterförhållandena är en krävande navigationsmiljö, som ökar sannolikheten för olyckor och farliga situationer.

Det förutspås att klimatförändringen i framtiden skall förkorta isvintern. Det ökande antalet stormar förorsakar ändå svåra packisar och gör att isen samlas på fartygens konstruktioner.

Olyckor kan förebyggas genom krav och åtgärder gällande fartyget och dess besättning samt fartygets trafikering. Skador, som orsakas som en följd av olyckor och påverkar människor och den marina miljön, kan minskas om man effektivt satsar på att rädda människoliv och att förebygga miljöskador.

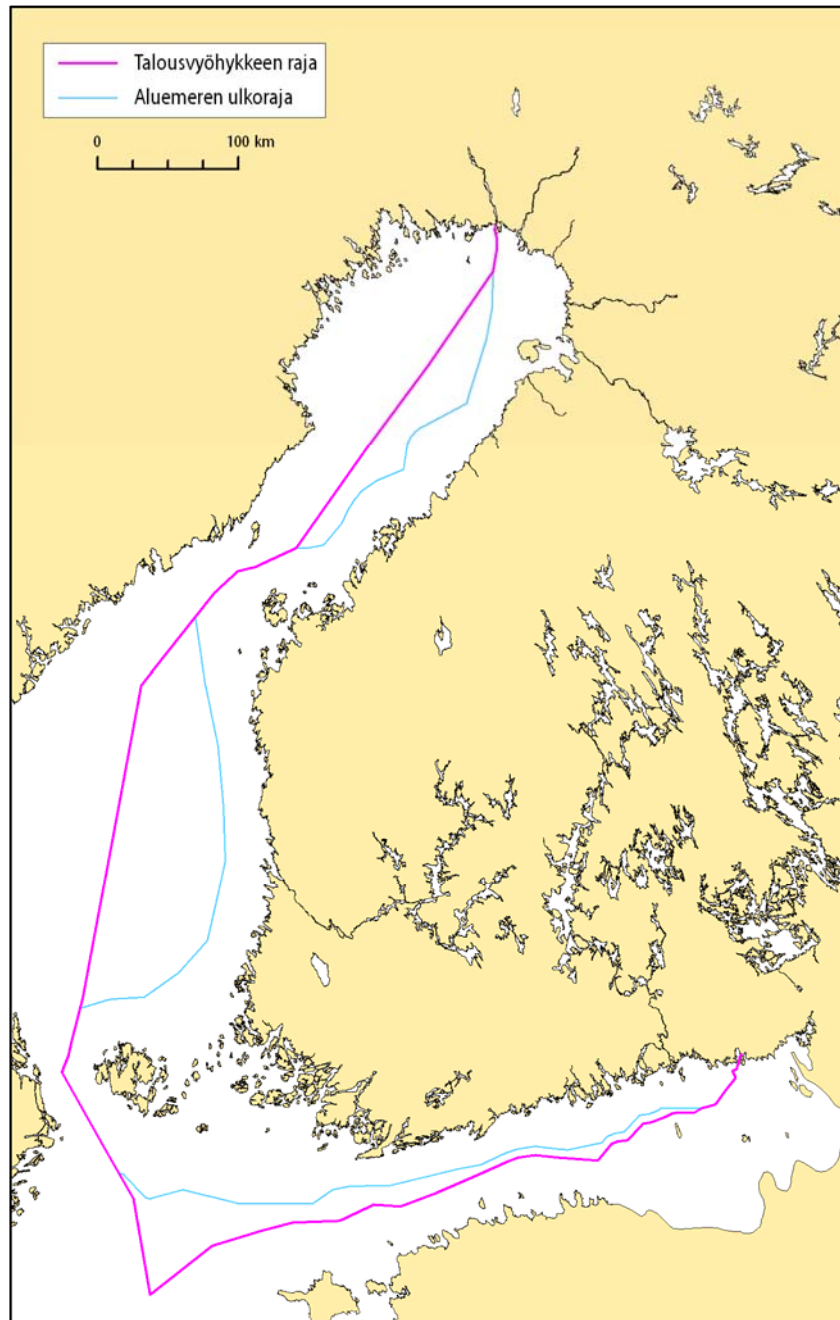


Bild 1. Gränserna för Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. (Källa:Sjöfartsverket)

UPPSKATTNING AV DET NUVARANDE LÄGET

Fartygstrafiken på Finlands vattenområden och Östersjön har stigit betydligt under de senaste åren. Olyckorna har ändå på samma gång minskat och trenden för antalet olyckor är klart nedåtgående.

Ur olycksstatistiken framgår dessutom att de olyckor som har hänt fartyg har till största delen varit grundkänningar eller sammanstötningar och deras följder har varit rätt små.

På handelsfartyg under finsk flagg har de fartygsolyckor som inträffat på 2000-talet inte krävt dödsoffer. På Östersjöområdet har det under 2000-talet däremot inträffat fartygsolyckor, som krävt flera dödsoffer.

I olyckorna har det bara sällan hamnat farliga eller skadliga ämnen i vattnet och mängden av dessa ämnen har varit rätt liten.

På basen av den analys som berör den tvärgående trafiken på Finska viken och som är gjord för förberedningen av projektet för Östersjöns sjösäkerhetsprogram har antalet fartyg som möts på nära håll minskat och trafikdisciplinen förbättrats. Man kan anta att ibruktagandet av fartygens obligatoriska anmälningssystem GOFREP (*Gulf of Finland Reporting System*) på Finska vikens internationella havsområde år 2004 samt fartygstrafikservicen (VTS) på kuststaternas territorialvatten har påverkat den här utvecklingen.

Trots den gynnsamma utvecklingen sker fortfarande tiotals olyckor och farliga situationer per år. Med tanke på mängden fartygstrafik på Finska viken och Östersjön måste man ständigt och målmedvetet, med hänsyn till de speciella omständigheterna på området och de riskfaktorer som gäller trafiken, arbeta för att den positiva utvecklingen under de senaste åren skall fortsätta och att allvarliga olyckor och deras följder skall undvikas.

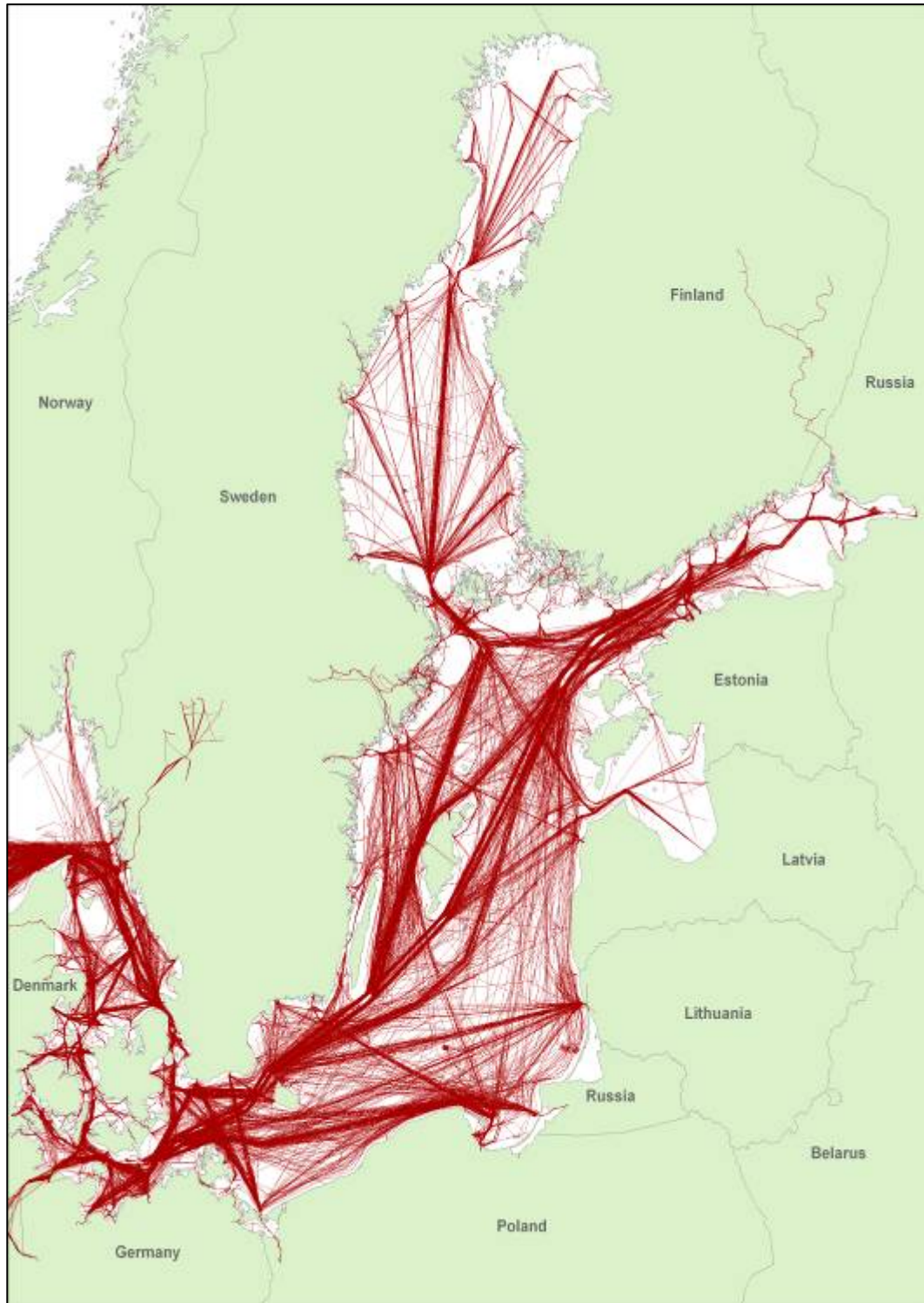


Bild 2. Östersjöns fartygstrafiks fartygsrutter illustrerade med streck under en veckas period år 2007. Uppgifterna grundar sig på information från AIS-databasen och har samlats upp med hjälp av det automatiska fartygsidentifieringssystemet (AIS). AIS-databasen upprätthålls av Östersjöns skyddskommission (HELCOM).

PROGRAMMETS MÅL OCH GRUNDUTGÅNGSPUNKTER

Målet för upprättandet av programmet har varit att fastställa de riktlinjer och åtgärder som berör förbättringen av Östersjöns sjösäkerhet. Dessa riktlinjer och åtgärder befrämjar Finland i det internationella samarbetet och förverkligas med nationell verksamhet. På detta sätt kan alla vederbörande ministeriers, myndigheters och andra aktörers potential riktas mot viktiga frågor gällande Finland.

Med sjösäkerhet menas i programmet säkerhet gällande enskilda fartygs konstruktion, utrustning och bruk, säkerhet gällande fartygens gång, räddandet av människoliv och bekämpande av förorening av havet då fartyg råkat ut för olycka samt undersökning av orsaker till olyckor och farliga situationer och lärande av dem.

I ett brett perspektiv kunde sjösäkerhet också innebära fartygsutsläpp i luft och vatten i normalt bruk och de skador som de innebär för människor och miljön samt åtgärder för att förhindra spridningen av sjöröveri, terrorism och massförstörelsevapen. Dessa frågor granskas ändå inte i detta program.

P.g.a. sjöfartens internationella karaktär kan dess säkerhet effektivt befrämjas endast genom internationella avtal. Som grund för sjöfartens reglering fungerar FN:s allmänna havsrättsavtal och som staternas viktigaste samarbetsram den internationella sjöfartsorganisationen IMO och de allmänna avtal som gjorts inom dess ramar.

I hänseende till sjöfartens säkerhetsfrågor på Östersjön och Finlands territorialvatten framhävs Finlands ställning som tänkt hamn- och kuststat inom FN:s allmänna havsrättsavtal, då bara ca 30 procent av de fartyg som trafikerar till Finlands hamnar är under finsk flagg och därför inom tänkta internationella avtal och gemenskapslagstiftningen under de finska myndigheternas direkta övervakning. Övervakningen för andra fartygs del är möjlig endast inom utsträckningen av de internationella avtalen.

Europeiska unionen är internationellt en betydande aktör inom frågor som berör sjöfartens säkerhet p.g.a. den omfattande gemenskapslagstiftningen och den maktbefogenhet som grundar sig på den. Det finns flera stora sjöfartsland inom EU. De rederier som finns inom EU- och EES-området äger ca 41 procent av världens handelsflotta.

Vid sidan av verkställandet av den lagstiftning som berör sjöfartens säkerhet har EU en integrerad havspolitik som en helhetsmässig politisk stomme som främjar havens hållbara användning. Dessutom håller man på att inom EU bereda en Östersjöstrategi som också innebär konkreta projekt för att förbättra sjöfartens säkerhet och utveckla övervakningen av havsområdena.

Man har gjort tidtabellen för sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön sådan att programmet kan utnyttjas då man påverkar beredandet av EU:s Östersjöstrategi samt då man bereder regeringens Östersjöutredning som ges åt riksdagen.

Sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön är en omfattande strategi att öka sjöfartens säkerhet på Finlands vattenområden och på hela Östersjön.

Sjöfartens säkerhet har granskats på basen av fyra huvudteman inom programmet: förebyggande och minskande av olyckor, räddande av människoliv, bekämpning av skadliga ämnen som hamnat i vattnet samt undersökning av farliga situationer och utnyttjande av informationen man har fått för att förebygga olyckor.

De riktlinjer och åtgärder som används inom programmet grundar sig på en uppskattning av det nuvarande läget och den utveckling som väntas inom de närmaste åren.

Grundutgångspunkten för Österjöns sjösäkerhetsprogram är att sträva till att allt effektivare förebygga olyckor och de följder som orsakas av dem i form av dödsoffer och förstöring av den marina miljön.

Förebyggande av olyckor kan ske genom att ställa internationella krav på fartyg, deras besättning och bruk och genom att övervaka att man följer dessa, genom övervakning och styrning av fartygstrafiken (fartygsinformationssystemet (VTS) på nationella vattenområden och GOFREP på internationella vattenområden), genom tjänster som är obligatoriska för fartyg (lotsning på nationella vattenområden) eller frivilliga (lotsning på Östersjön) samt genom väder- och israpporter.

Inom programmet har man också beaktat den mänskliga faktorn som starkt kommit fram under beredningen. Den mänskliga faktorn är enligt statistiken den största enskilda orsaken till olyckor.

Trots alla åtgärder för befrämjandet av säkerheten kan olyckor ändå inte helt undvikas. P.g.a. detta måste man också vara beredd att rädda människor från fartyg som råkat ut för en olycka och bekämpa möjliga farliga och skadliga ämnen som hamnat i den marina miljön som en följd av olyckan.

ÅTGÄRDER SOM REGERINGEN FÖRVERKLIGAR OCH BEFRÄMJAR

1 Allmänna riktlinjer

1.1 Man satsar på att frågor berörande säkerheten av sjöfarten bereds och behandlas inom Europeiska unionen.

I frågor som berör sjöfartens säkerhet är EU ett centralt verksamhetsfält för Finlands och Östersjöområdets del. EU har en omfattande befogenhet i frågor angående säkerheten av sjöfarten. Av den anledningen koordineras också frågor som behandlas i IMO på gemenskapens nivå.

Den gemenskapslagstiftning som berör sjöfartens säkerhet grundar sig långt på IMO:s allmänna avtal, resolutioner och rekommendationer.

Gemenskapens befogenheter syns speciellt på områden som berör fartygens tekniska krav, bevakning av fartyg som utförs i hamnstaterna och bevakning av fartygstrafiken. Gemenskapslagstiftningen innefattar i det nuvarande läget över 40 författningar som berör sjöfartens säkerhet. Det tredje säkerhetspaketet inom sjöfarten vars sakinnehåll godkändes i december 2008 kommer ännu att öka antalet författningar.

Angående beredandet av frågor som berör sjöfartens säkerhet är den centrala aktören kommissionen, som har initiativrätt för lagstiftningen och ansvar för beredandet av politik- och strategihandlingar.

Det förutsätts att man utövar inflytande på alla nivåer och inom alla institutioner i EU för att lyfta fram och föra vidare viktiga frågor för Finland. Det väsentliga är att Finland satsar på att påverka i ett så tidigt skede som möjligt.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA stöder kommissionen i beredandet av lagstiftningen, i uppskattandet av lagstiftningens genomförande samt upprätthåller medlemsstaternas gemensamma datasystem såsom informationsutbyttssystemet (SafeSeaNet) och systemet (CleanSeaNet) som används för bevakandet av fartygens oljeutsläpp. EMSA har också inom vissa tidsgränser med avtal bokat oljebekämpningsfartyg som står till medlemsstaternas förfogande. Dessutom befrämjar EMSA samarbetet mellan medlemsstaterna genom att ordna möten och skolningstillfällen för specialister gällande frågor om sjöfartens säkerhet, bekämpning av miljöskador som är förorsakade av fartyg och om undersökningen av olyckor.

Koordinationen inom EU av frågor som behandlas i IMO.

De frågor som skall behandlas inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO koordineras i EU före mötena. Gällande frågor där gemenskapen har befogenhet förs gemenskapens åsikt till IMO. För att föra framåt frågor som är viktiga för Finland måste man speciellt satsa på IMO:s underkommittéers EU-koordination som bereder frågorna.

EU:s integrerade havspolitik och Östersjöstrategin

Målet för EU:s integrerade havspolitik som godkändes i slutet av år 2007 är att främja den hållbara användningen av hav samt förenandet av olika motsatta och tävlande intressen inom havsverksamheten ur ekosystemets perspektiv och helhetsperspektivet.

EU:s Östersjöstrategi som bereds under ledningen av kommissionen ger en regionalt inriktad politisk ram att befrämja havsfrågor. Kommissionen har preliminärt tänkt att strategin skall bestå av fyra pelare, i vilka man granskar Östersjöområdet som 1) ett hållbart område för miljöpolitik, 2) ett framgångsrikt ekonomiskt område, 3) ett område som är intressant och fungerar med goda förbindelser och 4) ett säkert område. Man utnyttjar Östersjöns sjösäkerhetsprogram då man påverkar beredningen av den del som berör sjöfartens säkerhet.

EU:s och Rysslands politiska dialog

EU:s och Rysslands politiska dialog där man på arbetsgrupp-nivå också behandlar sjöfartsfrågor är en inkörsport att föra Rysslands direktiv och praxis närmare EU:s direktiv.

Åtgärder:	<p>1. Man befrämjar sådana frågor som är viktiga för Finland i ett så tidigt skede av beredningen som möjligt genom att betona de särskilda förhållandena på Östersjön och sjöfartens betydelse för Finlands nationalekonomi.</p> <p>2. Man påverkar aktivt beredningen av den gemenskapslagstiftning som berör sjösäkerheten och EU-koordineringen av de frågor som bereds i IMO och för framåt speciellt frågor som tagits med i detta Östersjö sjösäkerhetsprogram.</p> <p>3. Man deltar i och påverkar aktivt beredandet och verkställandet av EU:s Östersjöstrategi. Man deltar aktivt i den verksamhet mellan medlemsstaterna som leds av kommissionen och Europeiska byrån för sjösäkerhet EMSA samt effektiverar den nationella koordinationen som berör detta.</p> <p>4. Man deltar i och påverkar behandlingen av de aktuella frågor som berör Östersjöns säkerhet i dialogen mellan EU och Ryssland.</p>
Tidtabell:	Kontinuerlig
Ansvar:	KM , Statsrådets kansli, UM, MM, JM, IM, FSM

1.2 Man effektiviserar deltagandet i den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s arbete.

De centrala författningarna som berör sjöfartens säkerhet bereds och godkänns i den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s kommittéer och underkommittéer. Man kan befrämja saker som är viktiga för Finland inom ramen för EU-koordinationen i samarbete med andra land inom EU och med kommissionen. I enskilda, för Finland viktiga frågor, såsom bevakningen av fartygstrafiken på Östersjön samarbetar man också med andra land. Man borde kunna påverka frågorna i ett så tidigt skede som möjligt på basen av de nationella utvärderingarna av möjligheten att påverka och riktlinjerna.

Kommunikationsministeriet svarar för beredandet av de frågor som behandlas inom IMO samt för det nationella och EU-koordinationen. Kommunikationsministeriet tillsätter också de delegationer som behövs.

Åtgärder:	1. I beredningen av de frågor som behandlas inom IMO och EU-koordinationen satsar man på att i ett så tidigt skede som möjligt påverka och föra vidare de frågor som finns i Östersjöns sjösäkerhetsprogram.
Tidtabell:	1. Kontinuerlig
Ansvar:	1. KM, MM, JM, IM/Gränsbevakningsväsendet

1.3 Man utvecklar samarbetet som berör sjöfartens säkerhet mellan två eller flera land inom Östersjöområdet.

Det pågår redan nu mycket samarbete inom flera olika forum inom Östersjöområdet. Det samarbete som görs inom EU:s ramar spelar en central roll, då alla Östersjöländer utom Ryssland är EU-medlemmar. Ryssland är ändå en betydande samarbetspartner speciellt för sina närmaste grannländer men också för andra Östersjöländer när det gäller befrämjandet av Östersjöns sjöfarts säkerhet och förebyggandet av förstöringen av den marina miljön som förorsakas av fartyg.

EU, dess nordliga medlemsländer och Ryssland har en bred beröringsyta i praktiska samarbetets tecken inom ramarna för Östersjön t.ex. den nordliga dimensionens politik, Östersjöstaternas råd CBSS och via de behöriga myndigheternas direkta samarbetsarrangemang i områdets länder.

Samarbetet mellan trafikministerierna

Det obligatoriska rapporteringssystemet GOFREP på Finska vikens internationella havsområde, som upprätthålls i samarbete av Finland, Ryssland och Estland är ett gott exempel på samarbetet mellan Östersjöstaterna. Ländernas trafikministerier kom överens om att grunda systemet och skaffade tillsammans IMO:s godkännande.

Det skulle vara möjligt att också mer omfattande utnyttja motsvarande avtal mellan trafikministerierna för att befrämja verksamheten för sjöfartens säkerhet inom hela Östersjöområdet.

Det finns också samarbete och samarbetsavtal mellan två eller flera länder som baserar sig på internationella avtal och rekommendationer bland Östersjöstaterna gällande sjöräddning, bekämpning av skadliga ämnen som hamnat i havet och undersökning av olyckor. Det samarbete som finns mellan alla Östersjöländerna gällande förebyggande och bekämpning av förstörandet av den marina miljön förekommer i huvudsak inom ramarna för Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljö (HELCOM, *Baltic Marine Environment Protection Commission*).

Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljö (HELCOM)

Ändamålet för Östersjöns skyddsavtal (1992) är att förebygga och bekämpa föroreningen av Östersjön och främja återhämtningen av dess ekologiska balans. Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljö bevakar uppföljandet av Östersjöns skyddsavtal, främjar samarbetet mellan medlemsstaterna och myndigheterna samt främjar forskningen.

I avtalet och dess IV bilagor finns flera direktiv som berör förebyggandet av föroreningen av vatten förorsakat av fartyg samt bekämpningen av utsläpp och direktiv gällande samarbetet. Avtalsparterna har dessutom bundit sig att samarbeta inom utvecklingen av de internationella förordningarna.

I bilagan IV har man för sjöfartens säkerhets del nämnt bl.a. om förverkligandet av sjöfartens huvudrutters systematiska sjömätning samt befrämjandet av användningen av det elektroniska navigeringssystemet (ECDIS, *Electronic Chart Display and Information System*).

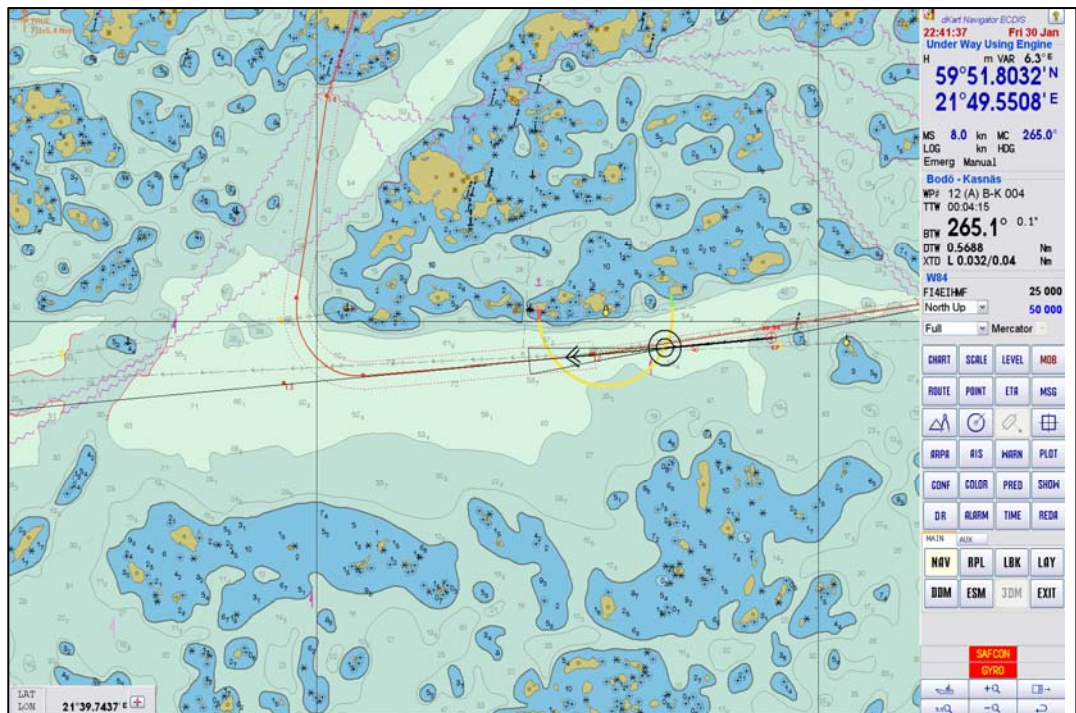


Bild 3. Bild på ECDIS- systemets bildskärm om en navigeringssituation på Skärgårdshavet nordost om Jurmo. Fartygets plats har märkts ut med en ringformig symbol med en riktningvektor framför som visar färdriktningen. På basen av fartygets djupgående har man ställt in apparatens alarmgräns på 10 meter och de vattenområden som är grundare syns på apparatens kartbotten som mörkblåa. Den röda linjen anger fartygets ruttplanering på den elektroniska kartan som är i bruk. På bildskärmens panel som finns i den högra kanten finns uppgifter om bl.a. fartygets läge, position samt knappar som behövs för användningen av navigeringsprogrammet. (Källa: Sjöfartsverket)

Dessutom upprätthåller Östersjöländerna inom HELCOM:s ramar det behövliga landstationsnätet för det automatiska fartygsidentifieringssystemet (AIS, *Automatic Identification System*), som förutsätts av de internationella avtalen och gemenskapslagstiftningen för att fartygen skall kunna sända och spara plats- och andra uppgifter. HELCOM sköter också om att göra statistik gällande fartygstrafiken på basen av de uppgifter som man får ur systemet.

Köpenhamndeklarationen som innehåller ett flertal projekt som främjar säkerheten inom Östersjöns sjöfart godkändes år 2001 inom Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljöer ministermöte där undantagsvis också trafikministrarna förutom miljöministrarna deltog. Av dessa projekt har största delen redan utförts.

Hösten 2007 godkände Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljöer ministermöte en aktionsplan för att skydda Östersjön (*Baltic Sea Action Plan*) vars mål är att återställa en god ekologisk situation i Östersjön. Funktionsprogrammet innehåller flera åtgärder som berör bekämpningen av utsläpp och förebyggande av det fartygsförorsakade förstörandet av den marina miljön, bl.a. förverkligandet av uppskattning angående de regionala miljöriskerna för att dimensionera bekämpningsmetoderna.

Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljö samlas i huvudsak i form av miljöministrarna och miljöministeriet står för beredandet och koordineringen av frågorna på nationell nivå.

Kommunikationsministeriet står för beredandet och koordineringen av frågorna för arbetsgruppen som bereder sjöfartsfrågor (HELCOM Maritime).

Åtgärder:	<p>1. För att effektivera samarbetet mellan Österjöländernas trafikministerier bereds ett förslag till samförståndsprotokoll (Memorandum of Understanding) för verksamheten som skall öka sjöfartens säkerhet på Östersjön.</p> <p>2. Man förverkligar nationellt HELCOMs Östersjö funktionsprogram och befrämjar då man tar del av HELCOMs arbete de åtgärder som tagits med i Östersjöns sjösäkerhetsprogram.</p>
Tidtabell:	<p>1. Sätts igång under år 2010</p> <p>2. Enligt HELCOMs tidtabell</p>
Ansvar:	<p>1. KM</p> <p>2. MM, KM, FSM</p>

1.4 Utvecklingen av beredningen och koordineringen av internationella frågor på nationell nivå

Finland representeras av flera ministerier och ett flertal anstalters tjänstemän i behandlingen av frågor gällande sjöfartens säkerhet inom EU, den internationella sjöfartsorganisationen IMO och Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljö HELCOM.

En effektiv åsiktsbildning och koordinering i ett så tidigt skede av beredningen som möjligt ökar påverkningsmöjligheterna inom EU-koordinationen och beslutsfattandet inom internationella samfund.

Det skulle göra det nationella beslutsfattandet mer systematiskt att uppskatta de nationella påverkningarna, utveckla åsiktsbildandet och koordineringen t.ex. i den riktningen att det skulle motsvara koordineringen av de frågor som behandlas i EU.

För tillfället bereds flera EU-projekt som berör Östersjöområdet och internationella projekt, som kommer att räcka flera år framöver.

Åtgärder:	<p>1. Man effektiviserar den nationella behandlingen och koordineringen av internationella frågor som berör Östersjöns sjöfarts säkerhet på ministerhåll och på alla andra håll inom regeringen.</p> <p>2. Man utvecklar den nationella berednings-och koordinationsprocessen samt samarbetet med intressentgrupper angående de frågor som berör sjöfartens säkerhet och skyddandet av den marina miljön inom IMO och HELCOM</p>
Tidtabell:	Kontinuerlig Beredningen sätts igång under år 2009
Ansvar:	KM, MM, UM, IM/Gränsbevakningsväsendet, JM, Statsrådets kansli, FSM

2. Enskilda åtgärder

2.1 Man verkställer effektivt det tredje sjöfartssäkerhetspaketet inom EU.

Det tredje sjöfartssäkerhetspaketet vars innehåll godkändes i december 2008 är en bred helhet. Det nationella verkställandet av de åtta författningarna som ingår i det påverkar inom de närmaste åren märkbart sjöfartens säkerhet på Finlands territoriella vatten och Östersjön. I detta hänseende är direktiven som berör hamnstatskontroller och bevakningen av fartygstrafiken de viktigaste.

Med helhetsreformen av direktivet gällande hamnstatskontrollerna skapar man ett nytt kontrollsystem och målet är att alla fartyg som besöker EU ländernas hamnar eller ankarplatser skall kontrolleras. Tiden mellan kontrollerna bestäms på basen av varje enskilt fartygs riskprofil så att fartyg som är i dåligt skick och fartyg med en hög risk granskas oftare och grundligare än fartyg som är i gott skick. Fartyg som är i dåligt skick kan stoppas i hamnen och de kan t.o.m. fräntas passage till hamnar inom EU:s medlemsstater.

Med ändringen av fartygstrafikens övervakningsdirektiv har man tillsatt förordningar för effektiveringen av fartygstrafikens övervakning med hjälp av EU:s gemensamma informationsutbytesystem SafeSeaNet och EU:s gemensamma informationscenter LRIT (*Long Range Identification and Tracking of Ships*) med vars hjälp man kan identifiera fartygen på lång sikt och övervaka dem. Till direktivet hör också sammanfallande förordningar att ge en fristad till fartyg som behöver hjälp. Man har också beaktat vintersjöfarten i direktivet och det innehåller en förordning som ger medlemsstaterna rätten att om de så önskar ställa strukturella krav och begränsningar på trafikeringen av fartyg som trafikerar i isförhållanden. Förordningen motsvarar nuvarande praxis i Finland.

Båda direktiven innehåller förpliktelser som berör samarbetet, så gällande genomförandet av dem är det väsentligt att få till stånd ett fungerande samarbete på

Östersjöområdet. Med tanke på Östersjöns sjöfarts säkerhet är det speciellt väsentligt att också få med Ryssland ännu mer än tidigare i samarbetet gällande fartygens hamnstatskontroller, övervakningen av fartygstrafiken, informationsutbytet och att ge fartygen en fristad. Här kan Finlands verksamhet ha stor betydelse också inom EU.

Meningen med direktivet som berör flaggstatens ansvar och ingår i paketet är att försäkra att medlemsstaterna faktiskt uppfyller sin plikt som flaggstat innan de beviljar rätten att använda deras flagg och också under den tiden som fartyget är under deras flagg. Direktivets mest centrala förordning är det krav som anvisar medlemsstaterna att inom sin sjöfartsregering utföra värderingsprocessen (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme*) för IMO:s medlemsstater. IMO:s uppskattning ger avtalsstaterna en opartisk bedömning av hur effektivt de ratificerar och genomför IMO:s allmänna avtal.

Inom värderingen granskas medlemsstatens agerande som flaggstat, strandstat och hamnstat. I Finland evalueras kommunikationsministeriet och Sjöfartsverket samt de uppgifter som grundar sig på IMO:s allmänna avtals direktiv, såsom sjöräddning. Övervakningen av olagliga utsläpp och undersökningen av olyckor sköts av andra ministerier och dem underlydande förvaltningen.

Klassificeringssällskapsdirektivet har reviderats till två olika författningar, klassificeringssällskapsförordningen och klassificeringssällskapsdirektivet. Med författningarna förstärker man klassificeringssällskapens övervakningssystem och uppföljningssystem, som kontrollerar fartygen och ger dem betyg.

Med direktivet om utredning av olyckor skapar man på EU-nivå principer för att utföra tekniska säkerhetsundersökningar för sjöolyckor och ramar för samarbetet mellan medlemsstaterna och Europeiska byrån för sjösäkerhet EMSA, speciellt i olyckor som har drabbat flera medlemsstater. I direktivet har man tagit i beaktande IMO:s kod för sjöolyckor i dess nuvarande form.

<p>Åtgärder:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Man gör de lagstiftningsändringar som förutsätts av genomförandet av de nationella författningarna i det tredje sjöfartens säkerhetspaket inom ramarna för implementeringstiden (18 mån.). Författningar som ändras är t.ex. lagen om fartygstrafikservice, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, och lagen om undersökning av olyckor. 2. IMO ombeds att genomföra utvärderingen gällande administrationen av IMO:s avtalsstats sjöfartssäkerhetsfrågor som berör ansvarsdirektivet och förutsätts av direktivet EU:s tredje sjöfartens säkerhetspaket 3. Man kommer överens om det samarbete som förutsätts av grannstaterna för att genomföra säkerhetspaketet speciellt med Sverige och Estland. Samarbetet förutsätter bl.a. utbyte av fartygstrafikens övervakningsdata, fristad åt fartyg och undersökningen av olyckor.
-------------------------	---

Tidtabell:	Till slutet av år 2010
Ansvar:	1 – 3. KM, MM, JM var och en för sin del.

2.2 Utvecklingen av fartygstrafikens bevakning och styrning

Övervakningen och styrningen av fartygstrafiken samt effektiveringen av informationsutbytet gällande fartygstrafiken på Finlands vattenområden och hela Östersjön ökar möjligheten att förutspå fartygstrafiken och dess säkerhet samt att effektivera sjöräddnings- och oljebekämpningsmyndigheternas beredskap och informationsåtkomst.

Till förändringsförslaget för fartygstrafikens övervakningsdirektiv som hör till det tredje sjöfartssäkerhetspaketet hör utvecklingen av EU:s gemensamma fartygs informationsutbytessystem SafeSeaNet. Dessutom har EU:s medlemsstater beslutit bygga en gemensam LRIT informationscentral, som för medlemsstaternas räkning långsiktigt sköter om det som rör identifiering och uppföljning av fartyg för att uppfylla den internationella förpliktelse som gjorts i det allmänna avtalet (*SOLAS*-konvention) angående människolivets sjösäkerhet.

GOFREP som är ett obligatoriskt anmälningssystem på Finska viken och upprätthålls i samarbete med Ryssland och Estland på det internationella vattenområdet på Finska viken är ett välfungerande exempel på samarbetet mellan kuststaterna. Användandet av motsvarande dirigerings- och anmälningssystem angående fartygstrafiken skulle främja möjligheten att förutspå sjöfarten och dess säkerhet också på andra ställen på Östersjön.

Djupfarleden (DW route 16,2 m) i Kvarken i Bottniska viken är kurvig och som smalast endast 732 meter bred och där finns inga skilda filer för fartyg som går mot norr eller söder. Genom kvarken går över 10 000 fartyg per år. Om Norra Finlands gruvprojekt skulle bli av skulle det väsentligt öka fartygstrafikens mängd. På området finns det också tvärsående passagerarfartygstrafik. Bottniska viken tillfryser varje vinter och det är en extra utmaning för navigeringen av fartygen.

Kvarkens område har utnämnts till UNESCOs världs naturarvsområde.

Kvarkens farled är i huvudsak belägen på Sveriges territoriella vatten. Utvecklingen av fartygstrafikens dirigerings och övervakning förutsätter att man avtalar med Sverige.

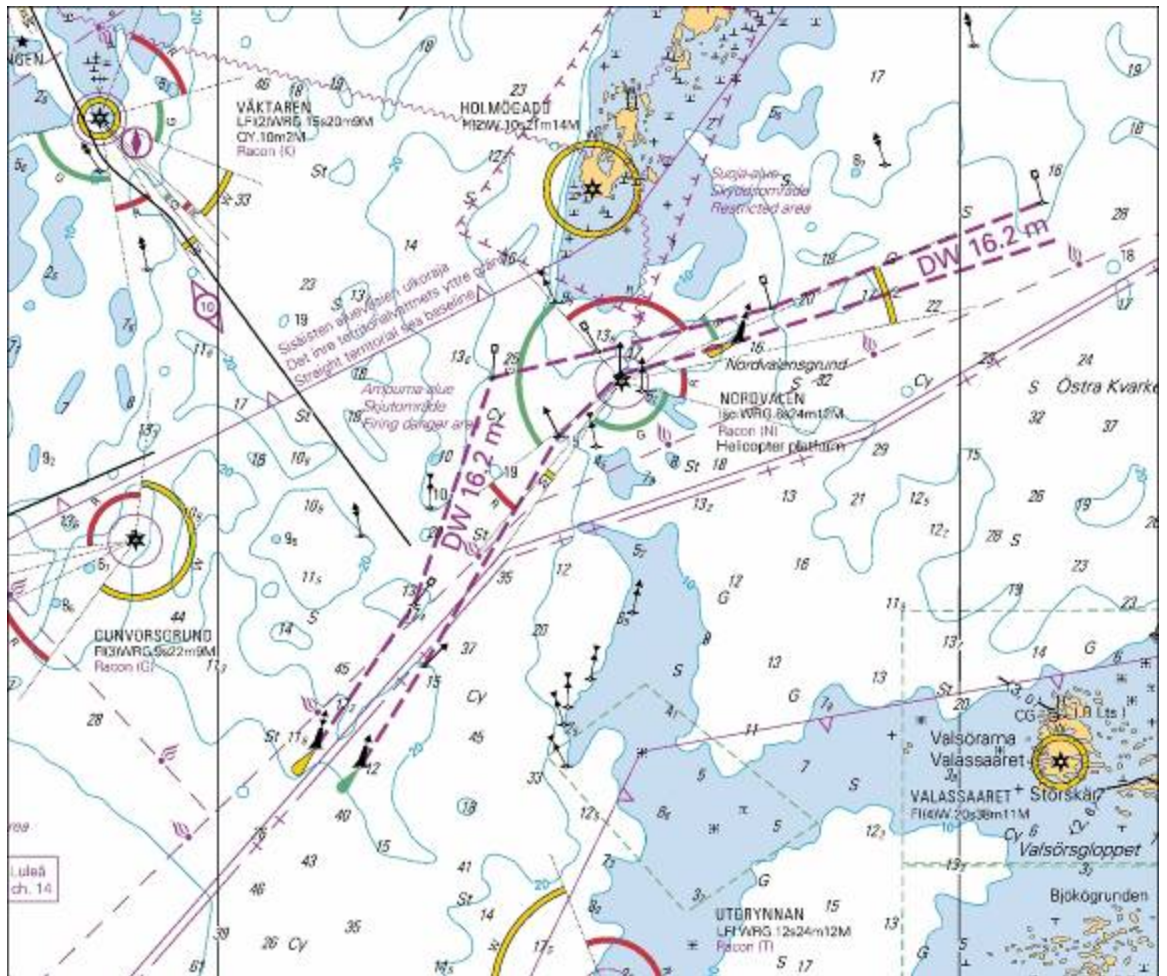


Bild. 4. Kvarkens djupfarled (Källa: Sjöfartsverket)

<p>Åtgärder:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Man utvecklar åtgärder för övervakningen och styrningen av fartygstrafiken med målet att få dem som en central del i Östersjöländernas trafikministeriers samförståndsprotokoll. Inom beredningen utnyttjar man undersökningar och metoder som berör identifieringen och behärsningen av risker. 2. Man går in för att på ministernivå satsa på samarbetet med Ryssland och Estland gällande upprätthållandet och utvecklingen av fartygens obligatoriska anmälningsystem på Finska viken (GOFREP). 3. I samarbete med Sverige gör man upp en plan för att utveckla dirigeringen och styrningen av trafiken i Kvarken.
<p>Tidtabell:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sätts igång före slutet av år 2010. 2. Kontinuerlig 3. Sätts igång före slutet av år 2010.
<p>Ansvar:</p>	<p>KM</p>

2.3 Man utvecklar sjötrafikanternas kunnande och tar i beaktande den mänskliga faktorn

Den största enskilda faktorn bakom olyckor är människans verksamhet. Genom att påverka människans kunnande och handlande kan man minska olycksrisken. För sjöfartens del spelar behörigheten och aktualiteten av den utbildning som sjötrafikanterna får (lagstiftningen, tekniska system, speciella förhållanden t.ex. på Östersjön), vakenhetstillstånd (trötthet, bruk av droger) samt standardisering och automatisering av tekniska system och kommandobryggans arbetsrutiner en stor roll.

Angående människans kunnande och handlande är ett centralt och aktuellt projekt helhetsreform av den konventionen (STCW), som bereds inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO och berör fartygens besättnings kompetens och vaktgående. Revisionens mål är att förbättra sjötrafikanternas kompetens och ta i beaktande bl.a. de utmaningar som den nya teknologin för med sig och sjöfartsnäringens behov. För Östersjöns del är det möjligt att i samband med revisionen fästa uppmärksamhet på bl.a. fartygens besättning, besättningarnas kompetensintyg, navigeringskunnande och vakenhetstillstånd.

Människans kunnande och undvikandet av tidigare fel kan också befrämjas genom att på ett effektivt och anonymitetssäkert sätt dela information om olyckor och farliga situationer samt genom att också utnyttja den här kunskapen i skolningen av sjötrafikanter.

Åtgärder:	<p>1. Man fastställer nationella mål för beredningen av helhetsförnyandet av STCW-avtalet som gäller fartygens besättning och vaktgående inom EU och IMO och tar i beaktande särdragen på Östersjöområdet. Man samarbetar med andra stater inom Östersjöområdet.</p> <p>2. Man utvecklar ett nationellt skolningssystem för sjötrafikanter genom att ta i beaktande den internationella utvecklingen och den information som fås genom att undersöka olyckor och rapportera om farliga situationer. Man utvecklar specialscolning såsom isnavigering och användningsscolning i nya tekniska system.</p>
Tidtabell:	<p>1. Under år 2009</p> <p>2. Kontinuerlig</p>
Ansvar:	KM, UVM

2.4 Effektivisering av sjöräddningsberedskapen

Den strukturella säkerheten förbättras på nya passagerarfartyg som byggs efter år 2010 p.g.a. SOLAS-avtalets direktiv som berör (*Safe return to port*) som trädde i kraft i början av år 2009 för att göra fartygens återvändande till hamnen säkert. Direktivets mening är att säkra att fartyget med passagerare kan återvända säkert till hamnen efter en viss sorts läckage eller eldsvådor. De nya direktiven minskar behovet av evakuering av passagerare på havet.

Trots den utvecklingen som är att vänta finns det behov av att utveckla både fartygens egna och kuststaternas sjöräddningssystem.

I det av statsrådet år 2008 godkända programmet om intern säkerhet har man konstaterat att angående förebyggandet av katastrofer och miljöförstöring är den mest utmanande katastrofen med tanke på räddningsverksamheten en kollision av ett stort passagerarfartyg och ett tankfartyg. I en sådan omfattande sjökatastrof måste man på samma gång kunna rädda människoliv och förbereda sig på att förebygga miljöskador och rädda egendom.

Som tväradministrativ strategisk linje i det interna säkerhetsprogrammet har man angett att man effektiviserar beredskapen av att förebygga katastrofer och miljöförstörelse. Som behövliga åtgärder har man bl.a. angett att man förbättrar behärskandet av katastrofer och miljöförstörelse genom att förbättra beredskapssystemens funktion genom att försäkra ihoppassandet av de regionala och lokala myndigheternas lednings-, lägesbils-, och meddelandesystem.

Åtgärder:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Man genomför med en nationellt snabb tidtabell nya internationella direktiv och deltar aktivt i alla projekt som berör att få ett skadat fartyg att förbli funktionsdugligt och de krav som ställs på fartygens livräddningsapparat. 2. Man utvecklar samarbetet mellan sjöräddningsmyndigheterna på Östersjöområdet. 3. Man utvecklar samarbetet mellan de myndigheter som deltar i den nationella sjöräddningen genom att ta i beaktande de mål som angetts i programmet för den interna säkerheten.
Tidtabell:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Till slutet av år 2010 2.- 3. Kontinuerlig
Ansvar:	<ol style="list-style-type: none"> 1. KM 2. – 3. IM/Gränsbevakningsväsendet, FSM, KM



Bild 5. Oljebekämpningsfartyg i arbete på Ålands hav vintern 2000. M/v Janra som kolliderat med ett sjömärke och kantrat vänds (Källa: Finlands miljöcentral).

2.5 Utvecklingen av oljebekämpningsberedskapen

För nya fartygs del effektiveras märkbart förebyggandet av skadliga ämnens utsläpp i vattnet efter år 2010, då de nya direktiven gällande fartygens konstruktioner (bl.a. dubbelskrov) träder i kraft.

Trafikeringen av gamla fartyg fortsätter ändå och det bör tas i beaktande då man uppskattar kuststaternas oljebekämpningsberedskap.

Fastän den moderna bevakningen och styrningen av sjötrafiken minskar risken för fartygsolyckor finns det ändå ett hot för allvarliga oljeolyckor speciellt på Finska viken, som också inom internationella mått har blivit en betydande oljetransportrut.

Just nu byggs ett nytt multifartyg till havsmakternas bruk som skall användas för bekämpningen av olje- och kemikalieskador. Dessutom håller man på att utveckla oljebekämpningsberedskapen med flera tväradministrativa lösningar inom de närmaste åren.

För att kunna förbättra bekämpningsberedskapen på Finska viken och Norra Östersjön skulle det vara viktigt att förutom Sverige och Finland också Estland och Ryssland skulle anskaffa nya oljebekämpningsfartyg.

Väder, is-, vattenhöjd-, våg-, och strömningsiakttagelser samt rapporter om hur oljan rörs och sprids är nödvändiga för ett lyckat bekämpningsarbete.

Åtgärder:	<p>1. Man befrämjar planer som berör den nationella oljebekämpningsberedskapen och utvecklingen av samarbetet. Man befrämjar förverkligandet av de mål som ingår i HELCOM:s Östersjö strategiplan och HELCOM:s rekommendationer.</p> <p>2. Man strävar till att i alla internationella sammanhang betona att alla Östersjöländer bör effektivisera sin oljebekämpningsberedskap så att den motsvarar de hot som ökningen av oljetransporterna utgör genom att skaffa nya bekämpningsfartyg och annan utrustning för detta ändamål.</p> <p>3. Man utvecklar rörelsemodeller av olja som hamnat i havet som lämpar sig för beredskap av oljebekämpningen på Finlands vattenområden.</p>
Tidtabell:	Kontinuerlig
Ansvar:	<p>1. -2. MM, IM/Gränsbevakningsväsendet, FSM</p> <p>3. MM och KM</p>

2.6 Utvecklingen av undersökningen av olyckor och rapporteringen av farliga situationer

Olycksundersökningen i Finland är etablerad och den nationella lagstiftningen står i samklang med IMO:s nuvarande normer och artiklarna gällande gemenskapens direktivs olycksforskning. IMO:s nya undersökningskod och direktivet gällande undersökningen av EU:s sjöolyckor riktar då de träder i kraft den internationella undersökningen av sjöolyckor, men förutsätter specificering av Finlands lagstiftning. Samarbetet mellan grannländerna är i huvudsak fungerande.

Rapporteringen av farliga situationer sker enligt säkerhetsledningssystemet mellan fartyget och rederiet. Därtill fungerar registreringen av farliga situationer och rapporteringen gällande fartygstrafikservicen (VTS) och det obligatoriska fartygsanmälningsystemet på Finska viken (GOFREP).

Det finns ändå klara utvecklingsbehov gällande rapporteringen av farliga situationer och analyseringen samt fördelningen av informationen, då man inte systematiskt har organiserat rapporteringen av farliga situationer, analyseringen av dem och utdelandet av informationen från olika källor. Fördelandet av informationen som gäller farliga situationer är av betydelse också med tanke på människans kunnande och utvecklandet av funktionsmönstren samt för förebyggandet av olyckor.

Målet för olycksundersökningen och rapporteringen av farliga situationer är att utveckla en säkerhetskultur inom sjöfarten på ett sätt som inte är skyllande och genom informationsutbyte. Det här säkerhetsarbetet och utvecklingen av dess verkan är en kontinuerlig process. Det finns behov av att förbättra informationens spridning för näringen samt att få respons på de åtgärder som förverkligats, så att resurserna kan riktas på bästa möjliga sätt.

På olika håll inom sjöfartsnäringens krets skulle man kunna förbättra påverkan av det arbete som görs för att utveckla säkerheten med hjälp av samarbetsforumet som samlas kontinuerligt och brett representerar näringen. Ett sådant här samarbetsforum kunde samlas ihop som ett samarbete mellan olycksforsknings- och sjösäkerhetsmyndigheterna av representanter från rederiföreningar, yrkesföreningar, olika myndigheter samt skolnings- och forskningsorganisationer.

Genom forumet skulle man utse näringen att utvärdera bland annat den information som fås genom undersökning av olyckor och farliga situationer genom dessas rapporteringssystem och man skulle från näringen få uppgifter i frågor som hänför sig till utvecklingen av sjösäkerheten. Målet skulle vara en systematisk utveckling av sjöfartens säkerhetskultur och ett aktivt insamlande av respons för hur man skulle kunna utveckla näringens metoder och praxis och utvecklingen i allmänhet samt speciellt iakttaga säkerhetsbrister.

Åtgärder:	<p>1. Man förverkligar de förändringar i den nationella lagstiftningen som havsolycks forskningsdirektivet och IMO:s forskningskod förutsätter samt utvecklar samarbetet som pågår internationellt och inom Östersjöns krets.</p> <p>2. I samarbete med Sverige och de andra Östersjöländerna utvecklar man rapportering gällande farliga situationer i ”no blame and shame”-anda, systematisk analysering av rapporter, fördelning av information och utnyttjande av information inom förebyggandet av olyckor och skolningen av sjöfarare.</p> <p>3. Man grundar ett samarbetsforum för att behandla utnyttjandet av den information som man får via undersökningen av olyckor och rapporteringssystemet för farliga situationer inom utvecklingsarbetet av sjöfartens säkerhet. I forumet skulle sjöfartsnäringen och de centrala myndigheterna vara representerade.</p>
Tidtabell:	<p>1. Till slutet av år 2010</p> <p>2. -3. Kontinuerlig</p>
Ansvar:	<p>1. JM</p> <p>2.-3. KM och JM</p>

2.7 Befrämjandet av forskningen

I Finland finns det också världsomfattande högt kunnande i forsknings och utvecklingsprojekt gällande bl.a. fartygens struktur och byggande, sjötrafikens risker, vintersjöfarten och väderservice.

Genom att befrämja forskningsverksamheten kan man få ny information och hitta nya metoder att påverka fartygens strukturella säkerhet och en säker användning och

trafikering. Det här verkar i det långa loppet på sjöfartens säkerhet och också på den marina industrin och sjöfartsnäringsens funktionsvillkor i Finland.

Åtgärder:	Man riktar den nationella forskningsfinansieringen på forskning som tjänar en högklassig säkerhet inom sjöfarten och deltar i EU:s forskningsprojekt.
Tidtabell:	Kontinuerlig
Ansvar:	KM, UVM, ANM

2.8 Utvecklingen av samarbetet gällande havsområdenas övervakning

Inom EU finns det flera projekt som tjänar olika behov på havsområdet och effektiviserar övervakandet av fartygstrafiken. Sådana är t.ex. vidareutvecklingen av det av Europeiska byrån för sjösäkerhet EMSA upprätthållna informationsutbytessystemet SafeSeaNet för trafikeringen och laster på handelsfartyg samt grundandet av EU:s informationscentral LRIT som möjliggör identifiering av fartyg på lång sikt och uppföljning och därtill utvecklade av gränsbevakningssystemet EUROSUR som en del av det integrerade gränssäkerhetssystemet inom EU. Huvudavdelningen som svarar för maritima frågor inom EU:s kommission strävar till att utveckla lösningar där man genom att gå över gränsen på olika förvaltningsområden och medlemsstater skulle uppnå synergi och ekonomiska lösningar.

Med hjälp av MARSUR (*Maritime Surveillance Networking*) -projektet som leds av Europas försvarsbyrå strävar man till att bygga ett marint bevakningsnätverk som skulle täcka hela Europa och i vilket alla huvudansvariga sjöbevakningsmyndigheter samt Europas gränsbevakningsverk och Europeiska byrån för sjösäkerhet skulle delta.

Åtgärder:	<p>1. Man stöder målet som framställts i EU:s havspolitik om att skapa en informationsutbytesmiljö som täcker hela EU och i vilken ingår en gemensam sjölägesbild. I samband med detta deltar man aktivt i de projekt som pågår (MARSUR, EUROSUR, SAFESEANET) och genom att föra fram METO-samarbetsmodellen mellan Finlands havsmyndigheter (Gränsbevakningsväsendet, Sjöfartsverket, marinen). Man strävar till synergi mellan myndigheterna genom att aktivt delta i Östersjöprojektet som finansieras av kommissionen och som år 2009 går att ansökas om.</p> <p>2. Man strävar till att utvidga Finlands lägesinformationsutbyte på riksnivå till ett lägesbildssamarbete (SUCBAS) som förutom Sverige</p>
------------------	---

	också skulle täcka alla andra Östersjöstater. Man strävar till att få med alla relevanta havsmyndigheter att binda sig till lägesinformationsutbytet.
Tidtabell:	Kontinuerlig
Ansvar:	FSM, IM/Gränsbevakningsväsendet, KM var och en för sin del

BEHANDLINGEN AV PROGRAMMET, FÖRVERKLIGANDE OCH UPPFÖLJNING

Man har beräknat tiden för upprättandet av sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön så att programmet kan utnyttjas i beredningen av Östersjöutredningen som överräcks till regeringen och då man påverkar beredandet av EU:s Östersjöstrategi.

Sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön behandlas i regeringen inom mars månad.

Sjösäkerhetsprogrammet för Östersjön förverkligas så att varje ansvarigt ministerium tar i beaktande programmet i sitt förvaltningsområdes verksamhet och planeringen av ekonomin och uppsättandet av mål. Programmet förverkligas i första hand inom ramarna för varje ministeriums förvaltningsområdes ram- och budgetfinansiering.

Förverkligandet av programmet följs på statsrådsnivån samt i samband med den normala resultatrapporteringen.