

6.5.2008

Itämeren meriturvallisuusohjelman valmistelu

Asettaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut hankkeen laatimaan ohjelman Itämeren meriturvallisuuden parantamiseksi.

Hankkeen asettaminen perustuu pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelmaan. Hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallitus laatii ohjelman meriturvallisuuden parantamiseksi Itämerellä. Itämeren alusliikenteen turvallisuutta edistetään kehittämällä kansainvälisessä yhteistyössä liikenteen valvontajärjestelmiä, jääluokitusjärjestelmän luotettavuutta ja turvallista navigointia.

Ohjelmassa määritellään keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet, joita Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja toteuttaa kansallisilla toimilla. Itämeren meriturvallisuusohjelmassa otetaan huomioon hallituksen Itämeriselvityksen ja Euroopan unionin Itämeristrategian valmistelun yhteydessä tehtävät linjaukset.

Toimikausi

6.5.2008 - 31.3.2009

Tausta

Itämeren alue on teollistunut ja nopeasti kasvava talousalue, joka tarvitsee toimivat ja tehokkaat kuljetusyhteydet. Itämeri yhdistää alueen valtiot muuhun Eurooppaan ja maailmaan ja on keskeinen kuljetusreitti. Alusliikenne Itämerellä ja Suomenlahdella on lisääntynyt viime vuosina ja liikenteen kasvun ennustetaan jatkuvan. Suomenlahdella liikenteen kasvu johtuu huomattavalta osin Venäjän öljysatamien vientikuljetusten kasvusta. Vuonna 2007 kuljetetun öljyn määrä oli noin 145 miljoonaa tonnia. Öljynkuljetusten arvioidaan kasvavan niin, että vuonna 2015 kuljetettaisiin noin 250 miljoonaa tonnia. Suomen satamien kautta kuljetettiin 100 miljoonaa tonnia lastia vuonna 2007. Tästä määrästä 21 miljoonaa tonnia oli öljyä.

Liikenteen kasvu lisää lähtökohtaisesti myös onnettomuusriskiä. Alusonnettomuuksiin liittyy puolestaan aina jonkin asteisen ympäristövahingon ja usein myös henkilövahinkojen riski. Suuren säiliöaluksen vaurioituminen karilleajossa tai yhteentörmäyksessä tai uppoaminen esimerkiksi räjähdysten seurauksena voisi johtaa huomattavaan ympäristövahinkoon. Itämerellä on paljon myös matkustaja-alusliikennettä ja huomattava osa matkustaja-aluksista on ns. poikittaisliikennettä säiliöalusten reitillä. Matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen yhteentörmäykseen liittyy riski monialaisesta suuronnettomuudesta.

Tehtävät

Itämeren meriturvallisuusohjelma on laaja-alainen toimintasuunnitelma merenkulun turvallisuuden lisäämiseksi Itämerellä. Ohjelma perustuu nykytilan arviointiin ja se sisältää keskeiset tavoitteet ja turvallisuutta edistävät toimenpiteet, joita Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja toteuttaa lainsäädäntö- ja lainkäyttövaltaansa kuuluvissa asioissa. Ohjelmassa arvioidaan kuinka näitä tavoitteita ja toimenpiteitä voidaan edistää ja toteuttaa yhdessä naapurivaltioiden kanssa alueellisella tasolla sekä Euroopan yhteisössä ja kansainvälisessä merenkulku järjestössä IMO:ssa.

Ohjelmassa määritellään keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet, joilla:

1. Pyritään ennalta ehkäisemään ja vähentämään alusonnettomuuksia sekä lisäämään alusliikenteen ja yksittäisten alusten turvallisuutta.
2. Arvioidaan ihmishenkien pelastamiseen liittyviä teknisiä järjestelmiä, toimia ja niiden tehostamistarpeita yksittäistä alusta koskevissa onnettomuuksissa ja kahta tai useampaa alusta koskevissa suuronnettomuuksissa.
3. Varaudutaan torjumaan alusonnettomuuden seurauksena veteen päässeitä vaarallisia tai haitallisia aineita.
4. Arvioidaan onnettomuuksiin johtaneiden olosuhteiden ja syiden tutkintaa ja tutkimustiedon hyödyntämistä onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä sekä tarvetta kehittää tutkintaa ja siihen liittyvää tietojenvaihtoa ja yhteistyötä. Lisäksi arvioidaan vaaratilanteiden ilmoittamis- ja arviointikäytäntöjä sekä vaaratilanteita koskevan tiedon hyödyntämistä onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä.

Tavoitteita ja toimenpiteitä määriteltäessä huomioidaan kunkin toimenpideryhmän osalta nykytila ja odotettavissa oleva kehitys, vireillä olevat turvallisuutta edistävät kansainväliset ja kansalliset hankkeet sekä tarvittavat uudet linjaukset ja toimenpiteet.

Organisointi

Itämeren meriturvallisuusohjelman valmistelua varten asetetaan ohjausryhmä ja työryhmä. Asettamispäätöksessä on määriteltävä ohjelman keskeiset painopistealueet, jotka perustuvat eri ministeriöiden tehtäviin. Ohjelman painopistealueiden sisältö määritellään valmistelun yhteydessä hankkeen ohjausryhmässä ja työryhmässä viranomaisilta kerättävän aineiston ja alan järjestöjen ja yritysten kuulemisessa saatavan aineiston pohjalta.

Ohjausryhmän ja työryhmän työ käynnistyy seminaarilla, johon kutsutaan alan järjestöjen edustajat.

Ohjausryhmä

Ohjausryhmä ohjaa ohjelman valmistelua ja työryhmän työskentelyä. Ohjausryhmän kokoonpano on seuraava:

Puheenjohtaja Juhani Tervala, ylijohdaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Mirja Kurkinen, hallitusneuvos, oikeusministeriö

Kari-Pekka Rannikko, eversti, puolustusministeriö

Janne Koivukoski, valmiusjohtaja, sisäasiainministeriö

Nina Hyvärinen, EU-erityisasiantuntija, valtioneuvoston kanslia

Ari Tasanen, lähetystöneuvos, ulkoasiainministeriö

Olli Pahkala, ympäristöneuvos, ympäristöministeriö
 Mikko Kirjavainen, prikaatinkenraali, Rajavartiolaitos
 Mikael Nyberg, hallitusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Pääsihteeri Sirkka-Heleena Nyman, merenkulkuneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Työryhmä

Työryhmä valmistelee ohjelman valtioneuvoston hankepäätöksen ja ohjausryhmän linjausten mukaisesti. Työryhmän kokoonpano on seuraava:

Puheenjohtaja Sirkka-Heleena Nyman, merenkulkuneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Matti Aaltonen, johtaja, Merenkululaitos
 Ann-Christine Kivelä, ylitarkastaja, Merenkululaitos
 Martti Heikkilä, johtava tutkija, Onnettomuustutkintakeskus
 Markku Hassinen, komentaja, Rajavartiolaitos
 Meri Hietala, ylitarkastaja, Suomen Ympäristökeskus
 Tapio Nyman, erikoistutkija, VTT
 Lolan Eriksson, hallitusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Ohjausryhmä ja työryhmä valitsevat itse sihteerit.

Työryhmä kuulee asiantuntijoita tarvittavassa laajuudessa.

Kustannukset ja rahoitus

Ohjelma valmisteellaan virkatyönä.

Liikenneministeri



Anu Vehviläinen

Kansliapäällikkö



Harri Pursiainen

LIITE

Taustamuistio

JAKELU

Ohjausryhmän jäsenet
 Työryhmän jäsenet

TIEDOKSI

Ministeriöt
 Valtiosihteerit
 Erituisavustajat
 Ministeriöiden tiedotukset

Merenkululaitos
Onnettomuustutkintakeskus
Rajavartiolaitos
Suomen Ympäristökeskus
VTT

TAUSTAMUISTIO

ITÄMEREN MERITURVALLISUUSOHJELMAN VALMISTELU

Taustaa

Alusliikenteestä aiheutuvia riskejä voidaan pienentää lisäämällä turvallisuutta edistäviä toimia sekä varautumalla tehokkaasti ihmishenkien pelastamiseen ja ympäristövahinkojen torjuntaan.

Merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi merenkulun turvallisuutta on mahdollista edistää parhaiten kansainvälisessä yhteistyössä, mahdollisimman suurta määrää maita sitovilla kansainvälisillä yleissopimuksilla. Turvallisuutta voidaan edistää merkittävästi myös alueellisilla toimilla, erityisesti Euroopan Unionin ja Itämeren suojelukomission (Helcom) puitteissa.

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO = International Maritime Organization) on valmisteltavana useita merenkulun turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä ja vuoden 2009 alussa tulee voimaan mm. alusten tunnistamista avomerellä koskevat sopimusmääräykset (LRIT = Long Range Identification and Tracking of Ships).

Euroopan Yhteisön komissio antoi joulukuussa 2005 kolmannen meriturvallisuuspaketin, johon sisältyvien seitsemän säädösehdotuksen tarkoituksena parantaa meriturvallisuutta ja edistää laadukasta merenkulkua. Viidestä ehdotuksesta on neuvostossa hyväksytty poliittinen yhteisymmärrys niiden käsittely jatkuu yhteispäätösmenettelyssä. Voimaan tullessaan ehdotetut säädökset parantavat merenkulun turvallisuutta myös Itämerellä. Erityisen suuri merkitys on alusliikenteen valvontadirektiivin muutoksella ja satamavaltiotarkastuksista annetun direktiivin kokonaisuudistuksella.

Alusliikenteen valvonnalla ja ohjauksella voidaan tutkimusten mukaan edistää alusliikenteen turvallisuutta ja ehkäistä onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Suomen aluevesillä aluksille annetaan tutka- ja radiolaitteilla ylläpidettävään meriliikennekuvaan perustuvaa alusliikennepalvelua (VTS). Alusliikennepalvelu kattaa tällä hetkellä kaikki kauppamerenkulun pääväylät. Suomenlahden kansainvälisillä vesialueilla Suomi, Venäjä ja Viro pitävät yhteistoiminnassa yllä Suomenlahden pakollista reittijako- ja ilmoittautumisjärjestelmää (GOFREP = Gulf of Finland Reporting System). Itämeren kansainvälisillä vesialueilla lisääntyvän liikenteen vuoksi GOFREP -järjestelmän toiminnan laadun varmistamisella ja kehittämällä on suuri merkitys turvallisuudelle.

Alusten turvallista liikkumista Suomen vesialueilla varmistetaan myös luotsinkäyttövelvollisuudella, joka koskee kaikkia vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia sekä tietyn kokoluokan ylittäviä aluksia. Itämerellä aluksilla on mahdollista käyttää vapaaehtoisesti ns. itämerenluotsia, joka on saanut joltakin Itämeren valtiolta valtuutuksen toimia tehtävässä.

Itämerellä liikkuvien alusten aluskohtaista turvallisuutta voidaan edistää lippuvaltioiden sekä satamavaltioiden toimenpitein. Lippuvaltiotoimenpiteitä ovat

mm. kansainvälisten yleissopimusten mukainen ja tarkoituksenmukainen lainsäädäntö ja sen tehokas toimeenpano niin, että alusten katsastuksilla ja tarkastuksilla varmistetaan aluksen ja sen laitteiden kunto sekä riittävä ja pätevä miehistys.

Suomen satamissa käyvien ulkomaisten alusten kuntoa ja miehistystä voidaan valvoa satamavaltiotarkastuksilla. Näiden tarkastusten avulla voidaan vaikeuttaa ja jopa kieltää alikuntoisten alusten liikennöinti Suomen satamiin. Tiedonvaihdon ja yhteistyön tiivistäminen satamavaltiotarkastuksissa Itämeren alueella palvelisi tarkastusten tehostamista.

Itämeri on yksi harvoista maailman meristä, joka jäätyy talvisin ainakin osittain. Liikennöinti jääolosuhteissa on lisähaaste alusten miehistölle ja alusten rakenteille ja teknisille järjestelmille.

Ilmastonmuutoksen arvioidaan vaikuttavan merkittävästi Itämeren jää- ja sääolosuhteisiin. Jääpeitteisen kauden lyhentymisen vähentää tarvittavien jäänmurtopalveluiden määrää, mutta ilmastonmuutoksen myötä lisääntyvä tuulisuus ja kovat myrskyt voivat hankaloittaa meriliikennettä. Jääpeitteisen kauden lyhentymisen juuri vuoden tuulisimpaan aikaan lisää aallokon ankaruutta erityisesti Perämerellä. Tämä lisää tarvetta kehittää edelleen sää-, jää-, ja vedenkorkeusennusteiden ja reaaliaikaisten tietojen saatavuutta ja luotettavuutta.

Itämeri on suhteellisen matala ja pieni meri. Alusliikenteen turvallisuuden kannalta tärkeää on luotettavan syvyystiedon saatavuus sekä virallisiin syvyystietoihin perustuvien luotettavien ja ajantasaisten merikarttojen saatavuus ja käyttö. Uuteen teknologiaan perustuvilla syvyysmittauksilla ja elektronisen navigointijärjestelmän (ECDIS =Electronic Chart Display and Information System) käyttöönottoa edistämällä voidaan vaikuttaa alusten mahdollisuuksiin havaita vaarallisen matalat vesialueet ajoissa ja edistää näin turvallista navigointia.

Tutkimusten mukaan noin 80 % merellä sattuvista onnettomuuksista johtuu ihmisen toiminnasta. Vaaratilanteiden ja onnettomuuksien ennalta ehkäisyssä on tarpeen kiinnittää huomiota myös ihmisen toimintaan ja tarkastella alusten henkilökunnan ammatillista osaamista, vireystilaa ja asenteita.

Kaikista turvallisuutta edistävästä toimista huolimatta merenkulussa ei voida täysin välttyä onnettomuuksilta. Vaaratilanteiden ja onnettomuuksien syiden ja pelastustoimien selvittäminen tarjoaa mahdollisuuden oppia tapahtuneesta ja kehittää näin onnettomuuksia ennaltaehkäiseviä toimia ja lisätä ihmisten ja ympäristön turvallisuutta.