

CENTRALA NORMER MED ANKNYTNING TILL MARINA STOROLYCKOR OCH FLERTYPSOLYCKOR

1. Allmänt

Sjöräddningstjänstens internationella förpliktelser fastställs utifrån internationella konventioner och avtal mellan länder, vilka preciseras i lagstiftning och föreskrifter på den nationella nivån. Dessutom finns det avtal mellan olika länders myndigheter som inte förbinder andra än de myndigheter som ingått avtalen. Det bör beaktas att sjöräddningstjänstens ansvarsgräns inte sammanfaller med den yttre gränsen för den ekonomiska zonen (=ansvarsgränsen för oljebekämpning).

I Finland är Gränsbevakningsväsendet den ledande sjöräddningsmyndigheten som ansvarar för organiseringen och samordnandet av sjöräddningstjänsten. Sjöräddningslagen (1145/2001) fastställer även Gränsbevakningsväsendets befogenheter och ledarskapsförhållanden för sjöräddningens del. I sjöräddningslagen fastställs även vilka andra sjöräddningsmyndigheter som deltar i sjöräddningstjänsten och vilka deras uppgifter är. I lagen anges grunderna för planeringen av sjöräddningstjänsten och för dess verksamhet. Nuförtiden avspeglas realiserandet av sjöräddningstjänsten även i många andra nationella lagar.

I sjöräddningsinstruktionen 2010 som publicerats av inrikesministeriet preciseras grunderna för samarbetet mellan sjöräddningstjänsten och intressentgrupperna.

Som en internationell föreskrift för sjöräddningens operativa verksamhet iaktas ICAO:A och IMO:s gemensamma flyg- och sjöräddningshandbok och principerna i IAMSAR-handboken.

Dessutom finns det grunder för verksamheten i Gränsbevakningsväsendets utarbetade sjöräddningshandbok och i Gränsbevakningsväsendets interna föreskrifter.

Med tanke på oljebekämpning är det viktigaste internationella fördraget för oljebekämpning i Finland skyddsavtalet för Östersjön, dvs. Helsingforsavtalet (FördrS 2/2000). Inom ramen för fördraget har kuststaterna i Östersjön beslutat om gemensamma förfaringsätt och beredskaper för avvärjande av skador i havsmiljön. Avvikande från andra fördrag fastslås i fördraget och i dess rekommendationer och anvisningar hurudan nationell beredskap är nödvändig, vilka de rekommenderade primära bekämpningsmetoderna är och vilken kapacitet för flygövervakning som krävs.

I Helsingforskommissionens bekämpningsmanual ges de noggrannaste beskrivningarna och de mest heltäckande grunderna och handlingsmönstren för det operativa samarbetet. Den beredskap som anges i bekämpningsmanualen uppfyller väl den kravnivå som anges i andra fördrag. Därför är det skäl att se över de krav som ställs i internationella fördrag utifrån HELCOMs bekämpningsmanual. I HELCOMs bekämpningsmanual finns detaljerade anvisningar om grunderna för det operativa samarbetet, till exempel om kommunikation, uppgifter om nationell beredskap och organisation samt andra uppgifter som med tanke på det praktiska bekämpningsarbetet är nödvändiga.

I Finland har bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieskador ordnats enligt lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) och enligt den förordning om oljeskador som är under beredning (den s.k. bekämpningsförordningen). Övriga viktiga författningar med avseende på bekämpning av oljeskador är bland annat lagen om oljeskyddsfonden (1406/2004) som gäller finansieringen av och ersättning för bekämpningen av oljeskador samt sjölagen (674/1994) som stadgar om fartygens ansvar för oljeskador. Bestämmelserna om övervakningen av fartygens illegala utsläpp anges i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). I lagen om bekämpning av oljeskador finns bestämmelser om beredskap för bekämpande av skador, bekämpningsåtgärder, avhjälpande av konsekvenserna av skadorna, bekämpningsmyndigheter och beredskapsplaner.

2. Internationella fördrag och bestämmelser

Enligt artikel 98 i FN:s konvention om havsrätt (FördrS 50/1996) förpliktas alla kuststater att ordna och upprätthålla ett tillräckligt effektivt spanings- och räddningssystem på havsområdena. I praktiken är förpliktelserna i konventionen mycket allmänna och därför har det varit nödvändigt att precisera dem.

Den internationella konventionen om efterspanings- och räddningstjänsten till havs (International Convention on Maritime Search and Rescue) som slöts i Hamburg 1979, dvs. den s.k. Hamburgkonventionen och ändringar som senare gjorts i den, kan anses vara en viktig norm inom sjöräddningen än konventionen om havsrätt. Hamburgkonventionen är det viktigaste internationella fördraget som reglerar sjöräddningsverksamheten. Finland anslöt sig till fördraget den 6 december 1986. Internationella operativa bestämmelser gällande ordnandet av sjöräddningstjänsten ingår till stor del just i bilagan till Hamburgkonventionen. I konventionen och dess bilaga läggs grunden för den internationella sjöräddningen och fastslås prestationskraven för kuststaternas sjöräddningssystem. Konventionen förpliktar bl.a. att hålla sjöräddningscentraler i kontinuerlig beredskap och upprätthålla sjöräddningscentraler som förmår arbeta på engelska, förmedla läkarkonsultationstjänster till fartyget, ge medicinsk första hjälp samt transportera människor i säkerhet från havet. Dessutom förpliktar konventionen att upprätthålla särskilda räddningsplaner på centralerna. Hamburgkonventionen uppmanar även parterna att ingå avtal med grannländerna för fastställande av sjöräddningstjänstens ansvarsgränser och för att arrangera samordnandet av sjöräddningen vid marina olyckor.

Finland har i enlighet med Hamburgkonventionen genom bilaterala avtal med sina grannländer avtalat om sjöräddningstjänstens ansvarsgränser och om arrangemang i anslutning till samarbetet. Sådana bilaterala avtal om samarbete ”mellan

sjöräddningstjänsten och flygräddningstjänsten för att rädda människoliv på havet” har Finland med Ryssland, Estland och Sverige.

Hamburgkonventionen ålägger avtalsparterna att vidta alla rättsliga eller övriga ändamålsenliga åtgärder för att verkställa konventionen och den bilaga som utgör en väsentlig del av konventionen. Det här betyder att avtalsparten ska garantera att den vid sina kustvatten ordnar nödvändiga och ändamålsenliga efterspanings- och räddningstjänster för att rädda nödställda människor. Hamburgkonventionen innehåller även bestämmelser om bl.a. ledningen av sjöräddningstjänstens efterspanings- och räddningsuppdrag, klassifikation av kritiska lägen utifrån hur allvarliga de är, åtgärder som de kritiska lägena kräver samt om handlingsplaner och verksamhetssystem.

I samband med godkännandet av Hamburgkonventionen har Finland i samband med utfärdandet av sjöräddningslagen genom lag och presidentens förordning godkänt det tillägg som verkställdes 1998 och genom vilket IAMSAR-flyg- och sjöräddningshandboken togs i bruk. IAMSAR förutsätter att Finland har ett sjöräddningssystem som för sjöräddningscentralens del innebär följande.

- 1) En kontinuerlig beredskap på att ta emot larm och leda en sjöräddningshändelse samt att vid behov fortsätta operationen kontinuerligt tillräckligt länge.
- 2) En tränad och kompetent personal
- 3) En personal som har färdigheter att använda engelska som arbetspråk
- 4) Kartor över sjöräddningsområdet
- 5) Färdigheter och kompetens att lokalisera och använda kartan i sitt arbete
- 6) Omedelbara och säkra förbindelser till sjöräddningsenheterna och andra sjöräddningsmyndigheter
- 7) Planer för att agera i sjöräddningstjänstens olika situationer

IAMSAR rekommenderar att sjöräddningens ledningscentraler har de bredvidliggande centralernas och områdenas kartor i sina centraler. Dessutom borde sjöräddningens ledningscentral ha uppgifter om de bredvidliggande områdenas SAR-resurser. Användningen av datorer (om de främjar sjöräddningstjänsten) och olika databanker rekommenderas men förutsätts inte. Hamburgkonventionen fokuserar på personalen, prestandan och metoderna.

Utöver FN:s konvention om havsrätt och Hamburgkonventionen finns det bestämmelser om sjöräddningen i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974 (FördrS 11/1996) inklusive tillägg, nedan SOLAS-fördraget. Även den konventionen innehåller en allmän förpliktelse att ordna sjöräddningstjänsten. Enligt konventionen förbinder sig avtalsstaterna att vidta alla nödvändiga åtgärder för att övervaka kusten och vid det egna landets kuster rädda nödställda människor. Till dessa åtgärder ska det höra att skapa, använda och upprätthålla sådana sjöräddningsarrangemang som med hänseende till den livliga sjötrafiken och sjöfartens faror anses vara möjliga och nödvändiga. Åtgärderna ska enligt konventionen vara tillräckliga för att lokalisera och rädda människor i sjönöd.

GMDSS-systemet som förverkligats på grundval av kapitel IV i SOLAS-fördraget ställer krav på kommunikationsmedlen och utrustningen. Enligt det bygger sjöräddningssystemet på en 24 h jour av kommunikationsmedlen. På sjöräddningens ledningscentral av MRCC-nivå ska det finnas en kontinuerlig kapacitet att ta emot och reagera på larm som inkommer via följande kommunikationsmedel:

- 1) VHF ch kanal 16
- 2) VHF DSC
- 3) MF/HF DSC
- 4) Inmarsat C
- 5) EPIRB (Cospas - Sarsat)

Enligt regel 7 i kapitel V i SOLAS-fördraget ska passagerarfartyg i internationell trafik ha en samarbetsplan med de aktörer inom sjöräddningen genom vilkas ansvarsregioner fartygen seglar. Fartygsägarna ska tillsammans med företrädarna för fartygen och berörda sjöräddningstjänster aktivt delta i uppgörandet av de samarbetsplaner som enligt Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) antagna bestämmelser ska upprättas. Planerna ska inbegripa sex delområden som är

- 1) Uppgifter om fartyget
- 2) Uppgifter om fartygets befälhavare
- 3) Sjøräddningens ledning
- 4) Användbara resurser
- 5) Informationen vid sjöräddningshändelser samt
- 6) Övningsverksamhet

Finland godkände SOLAS-fördraget 1981 och har senare ratificerat ändringarna i det.

Avtal och bestämmelser som lyder under Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Finland deltar i flera avtal som lyder under den Internationella sjöfartsorganisationen IMO och som berör förbyggande av nedsmutsning av havsmiljön, avvärjande av skador i havsmiljön, ersättning av skador och begränsning av ansvaret för skador. Marpol 73/78-konventionen (FördrS 51/1983) inklusive bilagor reglerar förebyggandet av nedsmutsningen av havsmiljön. Vad gäller att ingripa i olycksfartyget och dess last har Finland förbundit sig att följa FN:s havsrättskonvention (UNCLOS, FördrS 49/1996), det s.k. interventionsavtalet (FördrS 63/1976) och dess tilläggsprotokoll samt den s.k. räddningskonventionen (FördrS 107/2007). Finland har anslutit sig till den internationella konventionen om oljeutsläpp (OPRC) (FördrS 32/1995) och undertecknat det till konventionen anknyttande tilläggsprotokollet om farliga och skadliga ämnen (OPRC-HNS).

Finland är även avtalspart i internationella fördrag som gäller ersättningar och ersättningsansvar för oljeskador: Om fartygsägarens ansvar föreskrivs i CLC-konventionen (FördrS 43/1996) och bestämmelserna om ägarens ansvar kompletteras i den på konventionen om IOPC-fonden (FördrS 42/1996) baserade internationella ersättningsfonden för oljeskador, IOPC-fonden och dess tilläggsfond. Finland har för avsikt att ratificera HNS-konventionen och då ansluter sig Finland till fonden för ersättning av fartygskemikalieskador. Den nya bunkerkonventionen (FördrS 3/2009), som även Finland har undertecknat, gäller ersättning av skador som fartygets bränsle ger upphov till. Finland har även undertecknat Nairobi-konventionen som gäller borttagning av vrak.

I bilaga 1 presenteras alla de viktigaste internationella konventionerna om marin verksamhet.

3. Viktiga avtal och protokoll med grannländerna

3.1 Sjö- och flygräddningsavtal som ingåtts med grannländerna

Överenskommelse mellan Republiken Finlands regering och Kungariket Sveriges regering om samarbete vid sjö- och flygräddning (FördrS 27/1994).

Överenskommelse mellan Republiken Finlands regering och Ryska Federationens regering om samarbete inom efterspanings- och räddningstjänsten till havs och i luften (FördrS 28/1994).

Överenskommelse med Estland inom efterspanings- och räddningstjänsten till havs och i luften. (FördrS 53/1999)

3.2 Sjö- och flygräddningsavtal som ingåtts med grannländerna

Protokollet om samarbete mellan de myndigheter i Finland och Sverige som ansvarar för sjö- och flygräddningen och efterspaningar. Protokollet är undertecknat den 3 oktober 2005 i Stockholm och den 2 november 2005 i Helsingfors.

Protokoll om samarbete för räddning av människoliv mellan Republiken Finlands Gränsbevakningsväsende och Luftfartsverket samt Sjötrafikavdelningen och Flygtrafikavdelningen vid Ryska Federationens Trafikministerium.

Ett protokoll om samarbete för räddning av människoliv mellan gränsbevakningsväsendet i Republiken Finland och Luftfartsverket samt Gränsbevakningsväsendet i Republiken Estland.

3.3 Avtal som slutits med grannländerna om bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieskador

Den nationella beredskapen att bekämpa skador i havsmiljön anknyter ofta till internationella avtal som ingåtts om det samarbete som är nödvändigt för att bekämpa skadorna. Finland är medlem i det s.k. Helsingforsavtalet som gäller skyddandet av Östersjöområdet och i Köpenhamnavtalet som är ett avtal som slutits mellan de nordiska länderna. Dessutom har Finland ingått tvåpartsavtal med Estland och Ryssland. Även länderna inom Europeiska gemenskapen har sinsemellan ingått motsvarande avtal. Förutom oljeskador till havs gäller alla dessa avtal bekämpning av miljöskador till havs som förorsakats av andra ämnen. I fråga om Helsingforsavtalet, Köpenhamnavtalet, avtalet mellan Finland och Estland och avtalet mellan Finland och Ryssland är skyldigheten till assistans och rätt till assistans centrala principer. Assistansen grundar sig på den ena statens behöriga myndighets officiella begäran om assistans (i Finland, Finlands miljöcentral (SYKE)). Den som begär assistans betalar för kostnaderna. Assistans gäller bekämpning till havs, i första hand nödvändiga fartyg och annan materiel.

4. Central nationell lagstiftning

Ovan nämnda internationella konventioner och avtal har styrt utvecklingen av sjöräddningen och det nationella lagstiftningsarbetet. På nationell nivå föreskrivs om sjöräddningen i sjöräddningslagen (1145/2001) och med stöd av den i statsrådets förordning om sjöräddning (37/2002). I nämnda lag och förordning har senare några uppdateringar och kompletteringar gjorts.

I sjöräddningslagen föreskrivs bland annat om de viktigaste begreppen, aktörer som deltar i sjöräddningen och deras uppgifter, sjöfartens radiokommunikation i säkerhetssyfte, krav på beredskap, lämnande av uppgifter i anknytning till sjöräddning och beredskap för den, olika ersättningar och fördelning av kostnader och användningen av vissa nödsignaler. Enligt sjöräddningslagen är Gränsbevakningsväsendet den ledande och samordnande myndigheten för sjöräddningstjänsten.

I sjöräddningslagen föreskrivs att sjöräddningstjänstens verksamhet omfattar efterspaning och räddning av samt första hjälpen för människor som är i fara till havs samt skötseln av den radiokommunikation som har samband med kritiska lägen. I sjöräddningslagen föreskrivs även om de myndigheter som inom sjöfarten ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte, om tillhandahållande av telemedicinsk rådgivning från läkare till fartyg, om maritim assistansservice, om krav på tillstånd för användning av vissa hjälpmedel för nödsignalering och om krav på beredskapen inom sjöräddningstjänsten. I lagen föreskrivs om Gränsbevakningsväsendets och andra sjöräddningsmyndigheters uppgifter med anknytning till sjöräddning och om privata personers skyldighet att delta i sjöräddningen och överlåta material för att användas i sjöräddningstjänstens uppdrag. Lagen anger även grunderna för betalning av arvoden och ersättningar med statliga medel till dem som deltagit i sjöräddningstjänstens uppdrag eller dem som bistått sjöräddningen.

Statsrådets förordning om sjöräddning (37/2002) preciserar sjöräddningslagen. Graden av kritiskt läge och handling, efterspaning och avslutande och avbrytande av sjöräddningen samt kraven på beredskap har med hänseende på verksamheten har behandlats på ett klart och tydligt sätt med tanke på verksamheten.

I samband med att sjöräddningslagen antogs gjordes även flera ändringar i andra lagar. Bland annat Lagen om ändring av 6 kapitlet i sjölagen (1146/2001) innehåller fartygets befälhavares skyldighet att anmäla sjöräddningens ledningscentral om risken för att råka i sjönöd. Författningen är bindande för finska fartyg och även för andra länders fartyg som rör sig på finska vatten.

I Finland har bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieskador ordnats enligt lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) och enligt den förordning om oljeskador som är under beredning (den s.k. bekämpningsförordningen). Övriga viktiga författningar med avseende på bekämpning av oljeskador är bland annat lagen om oljeskyddsfonden (1406/2004) som gäller finansieringen av och ersättning för bekämpningen av oljeskador samt sjölagen (674/1994) som stadgar om fartygens ansvar för oljeskador. Bestämmelserna om övervakningen av fartygens illegala utsläpp anges i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). I lagen om bekämpning av oljeskador finns bestämmelser om beredskap för bekämpande av skador, bekämpningsåtgärder, avhjälpande av konsekvenserna av skadorna, bekämpningsmyndigheter och beredskapsplaner.

I bilaga 2 presenteras de viktigaste nationella lagar som anknyter till marin verksamhet.

5. Publikationer och föreskrifter

Sjöräddningsinstruktionen 2010 är den mest heltäckande handlingen om Finlands sjöräddningssystem. I instruktionen delas Finlands sjöräddningssystem i administrativa och operativa funktioner. Verksamheten enligt IAMSAR-handboken är fortfarande bunden till Finland nationella aktörer.

International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual. IMO/ICAO 1998 och senare ändringar av den som publiceras som IMO:s och ICAO:s kommersiella publikationer. Med ca fyra års intervaller publiceras publikationerna i helt nya upplagor.

Baltic ACO manual (handbok) som skapar enhetliga förfaringssätt för koordinatör för flygverksamheten i fråga om efterspanings- och räddningsuppdrag där flera länders luftfarkoster är i bruk.

Sjöräddningshandboken 2006 Gränsbevakningsväsendets publikation som är avsedd som en guide för dem som deltar i sjöräddningsverksamheten.

Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa Miljöministeriets rapporter 26/2011 (Sammandrag på svenska : Handlingsplan för stora fartygsoljeskador)

Poliisin käsikirja erityistilanteista, ("Polisens handbok om särskilda situationer") som beskriver samarbetet med sjöräddningstjänsten i särskilda situationer till havs (inte offentlig)

BILAGA 1

De viktigaste internationella konventionerna om marin verksamhet.

Hamburgkonventionen, internationella konvention från 1979 om efterspanings- och räddningstjänster till havs, jämte ändringar. Förordning 89/1986 och FördrS 4-5/2002; lag1144/2001.

SOLAS 1974: Den internationell konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från år 1974 (FördrS 11/1981) jämte ändringar.

STCW-konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning från 1978 (FördrS 22/1984) jämte senare ändringar.

GMDSS: SOLAS 1974; Ändringar i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss. Förordning 842/1994 och kompletteringar 1988 till SOLAS-konventionen 1974.

Förordningen om verkställighet av den 28 november1986/89: Internationella KONVENTIONEN från 1979 om efterspanings- och räddningstjänster till havs, den s.k. Hamburgkonventionen.

Förordning om verkställande av den 22 april 1949/11: Internationella KONVENTIONEN om civil luftfart

AVTAL mellan Republiken Finlands regering och Folkrepubliken Polens regering angående bärgningsarbeten på finska och polska territorialvatten (FördrS 26/1974)

Avtal mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige om samarbete över territorialgränserna i syfte att vid olyckshändelser hindra eller begränsa skador på människor eller egendom eller i miljön (förordning 21/1992).

Lagen och Överenskommelsen om antagande av vissa bestämmelser i överenskommelsen med Ryssland om samarbete i syfte att förebygga olyckor och avvärja följderna av dem av den 28 juni 1996/550 (FördrS 52/1996).

Förordning om genomförande av överenskommelsen med Ryssland om samarbete i syfte att förebygga olyckor och avvärja följderna av dem och ikraftträdande av lagen om godkännande av vissa bestämmelser i överenskommelsen (FördrS 52/1996).

Lag och Överenskommelse mellan Finland och Estland om samarbete och ömsesidigt bistånd vid olyckshändelse (FördrS 53/1996) som kompletterar överenskommelsen från 1996 om motsvarande ärende (54/1996).

Lag om räddning och återsändande av rymdfarare och återsändande av föremål som utsänts i rymden (616/1970)

En förordning som gäller verkställande av vissa 1958 slutna konventioner om havsområden (7/1965)

Skyddsavtalet för Östersjömiljön (Helsingforsavtalet) FördrS 2/2000

Lag och avtal mellan regeringarna i Barentsregionen om samarbete på området för förebyggande av, beredskap för och insatser vid nödsituationer (RP 2011)

BILAGA 2

De viktigaste nationella lagarna som gäller marin verksamhet anges i bilaga 2.

Sjöräddningslagen (1145/2001) och statsrådets förordning om sjöräddning (37/2002) som kompletterar den

Lag om dataskydd vid elektronisk kommunikation (516/2004)

Lag om nödcentralsverksamhet (692/2010) och förordningen som kompletterar lagen.

Räddningslagen (379/2011) och förordningen som kompletterar lagen.

Lag om bekämpning av oljeskador (1673/2009) och förordningen som kompletterar lagen.

Miljöskyddslag för sjöfarten (1672/2009)

Lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser(525/2011)

Lag om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999)

Lag om behandling av personuppgifter vid Gränsbevakningsväsendet (579/2005)

Lag om fartygstrafikservice(623/2005)

Statsrådets förordning om fartygstrafikservice (763/2005)

Lag om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995)

Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009)

Lag om passagerarfartygs personlistor (1038/2009)

Förordning om helikopterverksamhet på fartyg (64/1996)

Hälsa- och sjukvårdslag (1326/2010) och Social- och hälsovårdsministeriets förordning om prehospital akutsjukvård (340/2011)

Beredskapslag (1080/1991)

Miljöskyddslag för sjöfarten (86/2000)

Lag om oljeskyddsfonden (1406/2004).

Sjölag (674/1994), särskilt kapitel 6

Havsskyddslag (1415/1994)

Lag om försvarsmakten (551/2007)

Lag om varningsmeddelande (för tillfället utkast till RP)

Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009)

Lag om marin utrustning (1503/2011)

Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009)

Lag om transport av farliga ämnen (719/1994)

Lotsningslag (940/2003)

Sjötrafiklag (463/1996)

Fartygsregisterlag (512/1993)