



Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Ert datum

Er beteckning
N2009/8674/RT

Näringsdepartementet
Ulf Savbäck
103 33 Stockholm

Kopia: Christina Skantze
Tillväxtverket
117 86 Stockholm

Rapportering av uppdrag att medverka i genomförandet av EU:s Strategi för Östersjöregionen och dess handlingsplan


Sjöfartsverket har fått i uppdrag av regeringen att aktivt bidra till genomförandet av EU:s Strategi för Östersjöregionen. I uppdraget ingår att senast den 30 juni 2010 och 2011 redovisa hur uppdraget lagts upp och fortskrider samt vilka arbetsformer och projekt som Sjöfartsverket deltar i. Redovisningen 2011 ska dessutom omfatta en analys av kopplingar mellan projekten och myndighetens övriga verksamhet och eventuella effekter av dessa.

Sjöfartsverket har deltagit i de myndighetsgemensamma möten som Tillväxtverket arrangerat. Sjöfartsverket redovisar sin rapport enligt den mall som Tillväxtverket tagit fram.

Beslut i detta ärende är fattat av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl. I ärendets slutliga beredning har chefen för Samhällsavdelningen Jaak Meri, t.f. chefen för sjöfartspolitiska enheten Thomas Ljungström samt internationella samordnaren Nariné Svensson deltagit, den sistnämnda som föredragande.



Ann-Catrine Zetterdahl



Nariné Svensson

2011-07-01

050311-09-03622

Narine Svensson, 010 478 4909

N2009/8674/RT

Näringsdepartementet
Ulf Savbäck
103 33 Stockholm

Kopia: Christina Skantze
Tillväxtverket
117 86 Stockholm

Rapportering enligt uppdrag att medverka i genomförandet av EU:s Strategi för Östersjöregionen och dess handlingsplan

Bakgrund

EU:s strategi för Östersjöregionen, som antogs under det svenska ordförandeskapet hösten 2009, syftar till att göra Östersjöregionen mer konkurrenskraftig, bidra till stark och hållbar tillväxt i regionen samt minska de ekonomiska klyftorna mellan länderna. Östersjöstrategin är den första geografiskt avgränsade EU strategin, och Östersjöregionen ses som ett föregångsområde inom EU.

Uppdraget

Sjöfartsverket har fått i uppdrag av regeringen att aktivt bidra till genomförandet av EU:s Strategi för Östersjöregionen. I uppdraget ingår att senast den 30 juni 2011 redovisa hur uppdraget lagts upp och fortskrider samt vilka arbetsformer och projekt som Sjöfartsverket deltar i. Redovisningen ska dessutom omfatta en analys av kopplingar mellan projekten och myndighetens övriga verksamhet och eventuella effekter av dessa.

Sjöfartsverkets redovisning följer den mall som Tillväxtverket tagit fram. I den första delen svarar verket på de frågor som ställs, därefter redovisas verkets arbete inom ett antal flaggskeppsprojekt (Del 2).

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

DEL 1 – Frågor till 2011 års rapportering från myndigheter rörande EU:s Östersjöstrategi

1. Tydliggöra hur respektive myndighets mål och verksamhet kan bidra till Östersjöstrategins genomförande.

a) Beskriv de mål som myndigheten har idag som har koppling till strategin? Det finns mål i regleringsbrevet, dessa mål har sedan delats ut i myndigheten. Vilka mål syftas det till?

Genom ett Riksdagsbeslut i maj 2009 har Sverige en ny transportpolitisk målstruktur (*Mål för framtidens resor och transporter*, Prop. 2008/09:93). Det övergripande målet är fortsatt ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.

De sex tidigare delmålen ersätts med ett *funktionsmål* (tillgänglighet) och ett *hänsynsmål* (säkerhet, miljö och hälsa):

Funktionsmålet lyder ”*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet*”.

Hänsynsmålet lyder ”*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa*”.

I propositionen presenterar regeringen också ett antal prioriteringar eller målpreciseringar.

För sjöfartens del är en central prioritering av tillgänglighetsmålet att kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras. Standarden i resandet ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Enligt Regleringsbrevet för budgetår 2011 ska Sjöfartsverket bidra till att sjöfartens negativa miljöpåverkan minskar och att miljöpolitikens mål nås. Sjöfartens miljöarbete ska allmänt sett fokuseras på de miljöpolitiska målen. En stegvis ökad energieffektivitet inom sjöfarten och ett minskat beroende av fossila bränslen ska bidra till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

b) Beskriv hur ni jobbar med dessa mål

Mot bakgrund av de mål som riksdag och regering har lagt fast har Sjöfartsverket formulerat mål och strategier för verksamheten.

Sjöfartsverket arbetar för ett effektivt och hållbart transportsystem med sjöfarten som bas. Tillsammans med näringslivet bidrar vi till att stärka sjöfartens

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

konkurrenskraft och samarbetar med andra myndigheter för en effektiv infrastruktur i landet.

Sjöfartsverket ska bli en modern och lönsam serviceorganisation med unik sjöfartskompetens. Sjöfartsverkets löfte till kunderna är: ”vi erbjuder moderna och säkra sjövägar med service dygnet runt och vi tar ansvar för framtidens sjöfart”. I treårsplan för 2012-2014 har dessa mål konkretiserats för sjöfartsverkets verksamheter. Här redovisas endast de mål som har koppling till EU:s Östersjöstrategis genomförande. Några av dessa mål är att:

- ha en god tillgänglighet och transportkvalitet i farledssystem, kanaler och slussar samtidigt som sjösäkerheten upprätthålls och påverkan på miljön minimeras;
- ersätta gammal teknik med ny och billigare teknik med minskad miljöpåverkan;
- tillhandahålla nautiskt dygnet runt-stöd med hög anpassningsbarhet och god konkurrenskraft genom stordrift och specialistkompetens;
- allt svenskt farvatten är sjömått/kartlagt med moderna metoder;
- det finns en uppdaterad, geografiskt heltäckande och kvalitetssäkrad nationell djupdatabas, som möter samhällets behov;
- främja en ökad användning av elektroniska sjökort för alla typer av sjöfart;
- minska miljöpåverkan från vår verksamhet;
- samverka med sjöfartssektorns aktörer och kollegor i andra länder för att utveckla EU:s sjömotorvägskoncept;
- öka antalet forsknings- och innovationsprojekt inom sjöfartsområdet genom att stärka den finansiella basen för svensk sjöfartsforskning och innovationer med bäring på sjöfarten.

Sjöfartsverket verkar för en minskad miljöbelastning från sjöfarten. Arbetet med genomförande och uppföljning av HELCOM:s aktionsplan för Östersjöns miljö, den s.k. *Baltic Sea Action Plan*, och EU:s Östersjöstrategi är därför prioriterat. Sjöfartsverket kommer också i ökad grad att bidra med konsekvensanalyser och policydokument som underlag till nationella och internationella initiativ för att minska miljöpåverkan från sjöfarten.

Sjöfarten är en internationell näringsgren som i första hand regleras på global nivå genom internationella regler, överenskommelser och konventioner med rötterna i FN:s havsrättskonvention (UNCLOS). Merparten av de för Sverige bindande marina och maritima regelverken kommer från IMO, men också andra FN-organ (t.ex. ILO). Sverige deltar aktivt inom FN-systemet och andra internationella samarbetsorgan i syfte att skapa goda förutsättningar för sjöfart med hög miljö- och säkerhetsstandard. Detta arbete sker på flera nivåer, globalt, regionalt och bilateralt, samt inom ett stort antal sakområden. Sjöfartsverkets internationella arbete och uppdrag baseras på flera pelare, dels utövas uppdrag

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

och mandat i kapacitet av kuststatsansvaret, men i flera avseenden också utifrån havsrätten och den svenska politiken för global utveckling (PGU).

Den absoluta huvuddelen av Sjöfartsverkets uppgifter hanteras i ett internationellt sammanhang och kräver en aktiv medverkan i det internationella arbetet. Det gäller såväl sjötrafikledning, sjögeografisk verksamhet, isbrytning, sjö- och flygräddning, farledsverksamhet, som andra myndighetsuppgifter inom bland annat miljöpolicyarbete, krisberedskap och transportpolitiskt utvecklingsarbete.

Ett stort antal åtgärder och aktiviteter i Östersjöstrategin som direkt kopplar till Sjöfartsverkets uppdrag och verksamhet återfinns i strategins handlingsplan under prioritetsområde 4 (en föregångsregion för ren sjöfart), prioritetsområde 6 (att undanröja hinder på den inre marknaden inklusive samarbete på tull- och skatteområdet), prioritetsområde 11 (att förbättra interna och externa transportförbindelser) och prioritetsområde 13 (en föregångsregion inom sjösäkerhet och sjöfartsskydd).

c) Ser ni ytterligare mål eller verksamheter som borde ha en starkare koppling till strategins genomförande?

Sjöfartsverket leder ett projekt, MONALISA som adresserar flera prioriterade områden inom Östersjöstrategin (projektet beskrivs i Del 2).

2. Bidra till att utveckla effektiva samverkansformer i Östersjöregionen som förstärker ett långsiktigt internationellt samarbete mellan myndigheter och lokala och regionala aktörer och som bidrar till att framgångsrikt genomföra EU:s strategi för Östersjöregionen.

a) Vilka nya samverkansformer har myndigheten skapat deltar eller ingått i till följd av strategin?

b) Har redan befintliga samverkansformer intensifierats?

a) och b) Som nämndes ovan är sjöfarten en internationell näring som har en lång tradition av internationellt samverkan. Inom Östersjösamarbetet är denna samverkan inom sjöfartsområdet långtgående. Sjöfartsverket har under lång tid haft ett nära samarbete med sjöfartsadministrationerna i övriga Östersjöländer, såväl inom ramen för bilateralt tekniskt samarbete som i interregionala projekt.

En rad projekt inom transport- och sjöfartsområdet har genomförts med medfinansiering från EU:s Interreg-program. Inom ramen för det mellanstatliga samarbetet är HELCOM ett viktigt forum, där Sjöfartsverket aktivt deltar genom HELCOM MARITIME. Det är mycket positivt att EU:s Östersjöstrategi införlivar HELCOM:s aktionsplan för Östersjöns miljö, den s.k. Baltic Sea Action Plan.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

c) Kan ni beskriva några resultat från denna samverkan?

Som följd av strategins antagande har arbetet inom HELCOM intensifierats genom bl.a. effektivare bilateral samverkan, vilket innebär att stater som är *lead* eller *associated partners* samarbetar inom ett eller flera flaggskeppsprojekt.

Ett konkret exempel på detta samarbete är en s.k. *Cooperation Platform on Port Reception Facilities (PRF)* som utformades vid HELCOM MARITIME 9:e möte (november 2010) för att diskutera frågor rörande mottagningsanordningar i hamnar runt Östersjön. Till detta forum bjöds in representanter från nationella administrationer, HELCOM:s observatörer, hamnmyndigheter, länsstyrelser, rederier m.fl. för att kunna diskutera dessa frågor i en så bred krets av intressenter som möjligt.

Ett samarbete som pågått sedan HELCOM MARITIME 8 i november 2009 är beredandet inom kommittén av en ansökan till IMO om att utse Östersjön som ett kontrollområde för utsläpp av kväveoxider (NECA, NOx Emission Control Area).

d) Vilka svårigheter har ni stött på när det gäller nya samverkansformer?

Sjöfartsverket har inte upplevt några svårigheter att samverka med andra länder, vilket kan delvis bero på att verket har en lång tradition av såväl internationellt som regionalt samarbete och samverkansformer är väl utvecklade.

3. Identifiera synergier och samverkansmöjligheter mellan den egna myndigheten och andra myndigheter i Sverige som berörs av strategin i syfte att förstärka och samordna insatser som är i linje med strategin och dess handlingsplan.

- a) Vilka synergieffekter har skapats sedan arbetet med strategin startade?**
- b) Vilka myndigheter har ni intensifierat arbetet med pga strategin?**
- c) Vilka myndigheter har ni börjat samarbeta med pga strategin?**
- d) Uppnått resultat från detta samarbete?**

a) –d) På samma sätt som samverkan med Östersjöländerna är ett naturligt inslag i samverkan kring åtgärder, projekt och program inom sjöfartsområdet, är ett nära samarbete mellan svenska myndigheter nödvändigt. Inom miljöområdet i bl.a. prioritetsområde 4 är exempelvis Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Kustbevakningen samverkanspartner.

I prioritetsområde 6 som handlar om förutsättningar för en effektiv inre marknad och minskade administrativa bördor genom utveckling och harmonisering av *Single Window* är Kustbevakningen, Tullen, Transportstyrelsen och hamnarna nödvändiga partners.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Inom tillgänglighetsområdet (prioritetsområde 11) är Trafikverket viktig samverkanspartner.

När åtgärderna handlar om sjösäkerhet, sjöfartsskydd och krisberedskap återfinns Kustbevakningen, Transportstyrelsen och MSB bland de svenska samverkanspartnerna.

Resultat av detta samarbete är bl.a. tydliggörandet av ansvar och gränsdragning, minskat dubbelarbete samt förenkling av vissa formaliteter. Som exempel på den senare kan nämnas ett arbete med SafeSeaNet där Sjöfartsverket, Tullverket Kustbevakningen och Transportstyrelsen samarbetar för att utveckla ett myndighetsgemensamt system. Syftet är att förenkla och harmonisera de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporten genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter.

4. Medverka till att genomföra de åtgärder av olika karaktär som leds av andra länder och organisationer som anges i handlingsplanen för EU:s strategi för Östersjöregionen och som berör myndighetens verksamhetsområde, i den mån detta efterfrågas.

a) Medverkar ni i några aktiviteter, som leds av annat land?

b) Vilken typ av aktiviteter gäller det?

a)- b) Deltagande i möten och seminarier, anordning av möten, bidrag till rapportering till KOM, delfinansiering av projekt.

c) Finns redan resultat av detta samarbete?

Ja, inom ett antal flaggskeppsprojekt som beskrivs i Del 2.

Inom prioritetsområde 4 deltar Sjöfartsverket i ett antal projekt. Verket bidrar även till PAC:s rapportering till KOM. Sjöfartsverket tillsammans med Finska sjöfartsmyndigheten samordnar aktiviteter under de två underprojekt som utvecklats inom 4.2, dvs. *CleanShipping* och *Innoship* (för mer information hänvisas till Del 2).

Sjöfartsverket delfinansierar en studie om LNG-infrastruktur i Östersjön och Nordsjön som har initierats inom ramen för flaggskeppsprojekt 4.6. Studien ska resultera i ett beslutsunderlag. Två svenska konsulter har nu anlitats för att genomföra studien, SSPA och ÅF.

Inom prioritetsområde 11 leder Sverige arbetet på att ta fram en studie över godsflöden och infrastruktur i Östersjöregionen - Baltic Transport Outlook. Sjöfartsverket har aktivt medverkat i tillskapandet av projektet. Sjöfartsverket deltar även som Sveriges representant i *Baltic Sea Motorways of the Sea Taskforce*, det forum som leder utvecklingen av flaggskeppsprojekt 11.3 (*Develop the Baltic Motorways of the Seas network*).

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Sjöfartsverket har därutöver deltagit i möten som arrangerats av koordinatorena för prioritetsområde 4, 11 och 13.

Sjöfartsverket har under ett antal år, i nära samarbete med Näringsdepartementet, arbetat med att utveckla det så kallade sjömotorvägskonceptet (*Motorways of the Sea*). Sjömotorvägskonceptet är ett av trettio prioriterade projekt inom EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) och EU-bidrag kan sökas för studier och projekt. De svenska insatserna har hittills bland annat resulterat i att fyra sjömotorvägsprojekt med svenskt deltagande (Karlkrona-Gdynia, Karlshamn-Klaipeda, Trelleborg-Sassnitz samt Göteborg-Århus-Tallinn) har beviljats EU-bidrag med totalt över 500 miljoner kronor, varav över 300 miljoner kronor tillfaller de svenska projektpartnerna för infrastrukturåtgärder och effektivisering av transportsystemet.

EU-kommissionen fokuserar nu på ökat stöd för projekt som effektiviserar integrationen av sjöfarten i transportsystemet och ökar sjöfartens konkurrenskraft. Sjöfartsverket stödjer denna strategi och har tagit initiativ till att tillsammans med övriga Östersjöländer ta fram en projektansökan om ett innovativt sjömotorvägsprojekt som syftar till att främja en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart i Östersjön genom att skapa en plattform för att genomföra en rad pilotprojekt/åtgärder som också ingår eller ligger i linje med EU:s Östersjöstrategi. Denna ansökan har beviljats i september 2010 och projektet MONALISA har påbörjats under Sjöfartsverket ledning. En viktig orsak till att projektet beviljades finansiering var att projektet adresserar ett antal prioriterade områden i Östersjöstrategin. EU-kommissionens representanter från DG MOVE har också lyft fram EU:s Östersjöstrategi som ett gott exempel för andra delar i EU när det gäller att kraftsamla och fokusera på olika utvecklingsområden.

5. Samordna arbetet med andra internationella åtaganden och finna synergier med det arbete som görs inom Helsingforskommissionen (Helcom) och andra organisationer. (Endast Miljödepartementet)

a) Hur har ert arbete med HELCOM påverkats av ert engagemang i genomförandet av strategin?

b) Beskriv några synergier?

a) – b) Även om detta avsnitt endast ska redovisas av Miljödepartementets myndigheter bör i sammanhanget nämnas att Sjöfartsverket har en lång tradition av det viktiga samarbete som bedrivs inom ramen för HELCOM. Som beskrivs i svar på fråga 4 kopplar Sjöfartsverket genomförandet av en rad åtgärder i EU:s Östersjöstrategi till utvecklingen av EU:s koncept för sjömotorvägarna. Också åtgärder för att minska sjöfartens administrativa börda (Prioriterat område 6) är en integrerad del i EU:s policyarbete med e-maritime.

Att Östersjöstrategin har en så tydlig politisk förankring från såväl stats- och regeringschefer som EU:s allmänna råd borde kunna nyttjas för att ge ökad tyngd åt frågorna i exempelvis HELCOM, där beslut endast fattas i form av rekommendationer. Ett konkret exempel är flaggskeppsprojekt 4.3

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

(*Environmental differentiated port dues*). Sverige genom Sjöfartsverket i många år drivit inom ramen för HELCOM-samarbetet frågan om att få tillstånd miljödifferenterade sjöfartsavgifter. 2007 beslutade HELCOM om en rekommendation om ekonomiska styrmedel, på initiativ av Sverige (Sjöfartsverket). Därefter har inget östersjöländ genomfört detta. Finland gjorde en utredning, men fullföljde inte. Danmark utreder frågan för närvarande. Att frågan om införandet av ekonomiska incitament för att minska fartygs utsläpp till luft enligt rekommendationen nu är ett flaggskeppsprojekt inom Östersjöstrategin borde kunna ge frågan ny fart. En samstämmig hållning från svensk sida i att driva frågan i HELCOM MARITIME och HELCOM HOD är viktig.

6. Delta i den svenska samordningen av insatserna för att genomföra strategin samt bidra till att frågor kring EU:s strategi för Östersjöregionen beaktas av myndigheternas samordningsgrupp för havsmiljöfrågor, SamHav.(Endast Miljödepartementet)

a) Hur har ert arbete med genomförandet av strategin påverkat ert arbete i SamHav?

7. Förstärka bevakning av och kunskapsuppbyggnad om utvecklingen i Östersjöregionen och om EUs program och projekt med relevans för Östersjöstrategins insatsområde och myndighetens ansvarsområde. (Endast Näringsdepartementets myndigheter).

a) Hur har arbetet med genomförandet av strategin diskuterats inom er myndighet?

Arbetet samordnas av Sjöfartspolitiska enheten (avdelning Samhälle) och diskuteras med verkets andra enheter och avdelningar.

b) Vilka områden inom er myndighet tydligt påverkats av strategin?

Ett antal verksamhetsområden påverkas av Östersjöstrategin men i hög grad gäller det verkets regelförenklings- och miljöarbete, sjötrafikledning, sjömätning, sjögeografisk- och farledsverksamhet, sjö- och flygräddning samt krisberedskap.

c) Är strategin något som finns med i er verksamhetsplanering?

Övergripande beskrivning av EU:s Östersjöstrategi återfinns i Verksamhetsplan för 2010 för enheten för Transportpolitik och internationellt samarbete (numera Sjöfartspolitisk enhet). I planen nämns att ett stort antal åtgärder och aktiviteter i strategin ligger direkt inom Sjöfartsverkets kärnområden och bedömning görs om att medverkan i genomförande och uppföljning av strategin behöver prioriteras under kommande år. Även i Sjöfartsverkets treårsplanen för 2012-2014 finns information om verkets aktiviteter inom ramen för Östersjöstrategin.

d) Vilka resurser har avsatts för uppdraget?

Ett antal personer deltar i Östersjöstrategins genomförande.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

8. Delta i ett svenskt samordningsarbete av insatserna för Östersjöstrategins genomförande och i regeringens dialog med regional nivå inom ramen för Nationellt Forum för regional Konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning. (Endast Näringsdepartementets myndigheter).

a) Har myndigheten deltagit i Nationellt Forum och på vilken nivå ligger uppdraget?

Sjöfartsverket har inte deltagit i detta arbete.

9. Bistå Regeringskansliet (Näringsdepartementet resp. Miljödepartementet) med kunskaper och erfarenheter för att ta fram svenska positioner i den högnivågrupp som etablerats för att bistå Europeiska kommissionen i genomförandet.

a) På vilket sätt har er myndighet deltagit i detta arbete?

Sjöfartsverket bidrar med underlag till den nationella rapporteringen om strategins genomförande som koordineras av Tillväxtverket samt indirekt med diverse underlag om enskilda projekt inför möten där Östersjöstrategin står på agendan.

Sjöfartsverket kommer även i fortsättningen att bistå regeringen med underlag och analyser i transport och näringspolitiska frågor med anknytning till sjöfartsområdet samt kommer genom det nära samarbete som finns mellan verket och Näringsdepartementet att bidra till att Östersjöstrategin utvecklas.

10. Myndighetens samlade bedömning av arbetet med strategin sedan starten. (Här redovisas även de hinder och svårigheter, som upplevs i samband med genomförandet).

Sjöfartsverket ser EU:s strategi för Östersjöregionen som en ypperlig plattform för samverkan inom regionen, inte minst inom transport- och sjöfartsområdet. Strategin ger en institutionell uppbackning till genomförande av viktiga åtgärder och är även en plattform för genomförande av pilotprojekt inom EU:s transportpolitik, exempelvis Maritime Space without barriers och e-maritime. Strategins betydelse för prioritering av åtgärder, såväl inom de olika EU-programmen som nationellt, är betydelsefull och bör inte urlakas.

Samtidigt ser verket en fara i att arbetet med strategin blir alltför tungrodd administrativt, med samordning på olika nivåerna och i de olika geografiska dimensionerna, och att denna administration tar alltför stora resurser från det reella genomförandet av åtgärder. Balansgången är svår, men måste göras.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Även att dra gränsen mellan olika projekt, som t.ex. inom prioritetssområde 4, kan vara svårt. I sådana fall krävs en effektiv samordning för att koordinera aktiviteter mellan projekten och för att undvika dubbelarbete.

11. Förslag till förändringar av arbetet med strategin

Hittills har i princip allt fokus legat på flaggskeppsprojekten, vilket gör att arbetet med strategic actions och cooperative actions blir lidande. Det finns anledning att lägga ökat fokus på såväl strategic actions och cooperative actions och få en ökad framåtblick som komplement till den återrapporterings- och uppföljningsordning som nu råder.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

DEL 2 – Projektredovisning

Projektnamn: FP 4.2 Att minska luftburna utsläpp från fartyg

Prioritetsområde: 4 en föregångsregion för ren sjöfart. Prioritetsområdet samordnas av Danmark. Sjöfartsverket deltar i ett antal flaggskeppsprojekt - FP 4.2, FP 4.3 och FP 4.6.

Typ av projekt: Flaggskeppsprojekt

Syfte: Kort beskrivning

Östersjöstrategins flaggskeppsprojekt 4.2 som syftar till att minska utsläpp av koldioxid och olika former av luftföroeningar från fartyg genom att främja användningen av landansluten el i hamn, med siktet inställt på 2015 för samtliga större Östersjöhamnar.

Projektet är inne i ett skede av arbete. Projektet drivs via två underprojekt - *CleanShip* och *InnoShip* som finansieras av Kommissionens Baltic Sea Regional Programme 2007-2013.

Syftet med *CleanShip* projektet är att utveckla en strategi för att minska utsläpp från fartyg. Projektet ska främja bl.a. användningen av landansluten el i hamn samt åstadkomma infrastruktur för bunkring av LNG. Projektets syfte är även att utveckla strategier rörande mottagningsanordningar i hamnar samt miljödifferenterade hamnavgifter och övriga ekonomiska styrmedel.

Syftet med *InnoShip* projektet är att hitta vägar för sjöfarten att minska utsläppen till luft med bibehållen konkurrenskraft.

Flaggskepp - kontakter tagna med PAC (Priority Area Coordinator)?

Nära samarbete med PAC - den danska sjöfartsmyndigheten (DMA) som koordinerar prioritetsområde 4. Sjöfartsverket har bidragit till PAC:s rapportering till KOM.

Övriga projekt – har kontakt tagits med relevant PAC alt. flaggskepp?

De flesta flaggskeppsprojekt inom prioritetsområde 4 har mycket gemensamt och vissa aktiviteter är sammankopplade med varandra vilket innebär att samverkan med övriga flaggskeppsprojekt är nödvändig inte minst för att undvika dubbelarbete. Projekten har ett flertal partners i stater runt östersjöområdet, inklusive myndigheter, institut och näringsliv.

Sjöfartsverket är en s.k. *associated partner* till båda delprojekten och ingår i deras styr- och/eller referensgrupper. Kontakt med DMA är väl etablerad.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Partnerskap – organisation och land

Finska Trafiksäkerhetsverket, (Trafi), Finland;
Baltic Institute of Finland, Finland
German Ministry of Transport, Tyskland
Baltic Sea Subregional States Co-operation (BSSSC), Tyskland
Germanischer Lloyd, Hamburg, Tyskland
Rosmoport (Kaliningrad), Ryssland
Vestfold County Council, Norge
E.ON Gas Sverige AB, Sverige
Baltic Ports Organisation (BPO), Polen
German Shipowners Association, Tyskland

Svenska myndigheter: Naturvårdsverket, Transportstyrelsen

Ett antal hamnar runt Östersjön (Stockholm, Helsingfors, Trelleborg, Oslo, Rostock, Kalundborg, Turku, Tallin).

Mål och uppnådda resultat

Projektet syftar till att minska utsläpp av koldioxid och olika former av luftföroreningar från fartyg genom att främja användningen av landansluten el i hamn, med siktet inställt på 2015 för samtliga större Östersjöhamnar.

Kick-off konferenser har anordnats för båda delprojekten under 2010. Koordineringsmöten mellan projekten har hållits ett antal gånger för att samordna aktiviteterna i projekten. En hemsida med information om båda delprojekten har skapats.

Länk till vidare information:

Mer information om båda delprojekten finns på CLEANSHIP projektets hemsida: <http://www.clean-baltic-sea-shipping.eu/index.php?id=23>

Kontaktperson för Prioritetsområde 4

Reidar Grundström,

Sjöfartsverket
Samhällsavdelningens Sjöfartspolitiska enhet
Tel: 010 478 49 06, e-post: reidar.grundstrom@Sjofartsverket.se

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: FP 4.3 Att införa miljödifferierade hamnavgifter för fartyg.

Prioritetsområde: 4

Typ av projekt: Flaggskepp

Syfte: Kort beskrivning

Projektets övergripande mål är att främja tillämpning av ekonomiska styrmedel för att minska sjöfartens utsläpp. Projektet ska även inventera och föreslå ett gemensamt miljödifferieringssystem för hamnavgifter.

Flaggskepp - kontakter tagna med PAC (Priority Area Coordinator)?

HELCOM sekretariatet leder projektet med Sverige och Finland som biträdande ledare. Nära kontakt med sekretariatet är väl etablerad.

Övriga projekt – har kontakt tagits med relevant PAC alt. Flaggskepp?

Flera hamnar i östersjöområdet är partner i delprojekten under prioritetsområde 4 och deltar även i detta projekt.

Partnerskap – organisation och land

HELCOM:s sekretariat

Finska Trafiksäkerhetsverket, (Trafi), Finland.

Naturvårdsverket, Sverige

Mål och uppnådda resultat

Målet är att föreslå ett gemensamt miljödifferieringssystem för hamnavgifter. Enligt PAC:s rapportering är detta en komplicerad uppgift. Bland svårigheterna nämns komplexiteten av Östersjöstaternas avgiftssystem, vilket hindrar möjligheten för harmonisering. Insatser bör göras för att utveckla projektet vidare.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: FP 4.6 att genomföra en studie om förutsättningarna för en infrastruktur för bunkring av LNG.

Prioritetsområde: 4

Typ av projekt: Flaggskepp

Syfte: Kort beskrivning

Projektet handlar om att underlätta bland annat användandet av LNG i praktiken genom pilotanläggningar i hamnar. LNG frågan behandlas även i FP.2.

Flaggskepp - kontakter tagna med PAC (Priority Area Coordinator)?

Kontakt med koordinatören för ”Clean Shipping”, den danska sjöfartsmyndigheten (DMA) är väl etablerad. Sjöfartsverket bidrar till PAC:s rapportering avseende prioritetsområde 4 till KOM.

Övriga projekt – har kontakt tagits med relevant PAC alt. Flaggskepp?

Nära samarbete och koordinering med FP.2.

Partnerskap – organisation och land

Danska sjöfartsmyndigheten, Danmark

Inom Sverige - Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Trelleborgs hamn

Sjöfartsverket är *associated partner* till projektet. Verket delfinansierar studien och deltar i projektets styrgrupp.

Mål och uppnådda resultat

Östersjöstrategins flaggskeppsprojekt 4.6 ska skapa förutsättningar för infrastruktur för bunkring av LNG. En studie om LNG-infrastruktur i Östersjön och Nordsjön har initierats och finansieras delvis av Sjöfartsverket. Studien ska resultera i ett beslutsunderlag. Två svenska konsulter har nu anlåtts för att genomföra studien, SSPA och ÅF. Ett första referensgruppsmöte anordnades i Bryssel den 17 juni.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: FP 6.2 Harmonisering av nationella *Single Window* system.

Prioritetsområde: 6 - att undanröja hinder på den inre marknaden inklusive samarbete på tull- och skatteområdet. Prioritetsområdet samordnas av Estland.

Typ av projekt: Flaggskepp

Syfte: Kort beskrivning

EU- direktiv 2010/65/EG kräver att medlemstaterna ska ha elektroniska *Single Window* system i drift senast 1 juni 2015. För Sveriges del innebär detta att Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Tullverket ska utveckla ett myndighetsgemensamt system. Syftet är att förenkla och harmonisera de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporter genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter. SafeSeaNet kommer att vara den plattform som ska användas för informationsutbyte.

Partnerskap – organisation och land

- a) Inom EU - ansvariga myndigheter i medlemsstater;
- b) Inom Sverige – Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Tullverket och hamnarna.

Mål och uppnådda resultat

Målet är att förenkla och harmonisera de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporten genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter. Systemen som inrättas på medlemsstats- och unionsnivå bör underlätta mottagandet, utbytet och spridningen av uppgifter mellan medlemsstaternas informationssystem för sjöfarten. SafeSeaNet-systemen bör vara driftkompatibla med andra unionssystem för rapporteringsformaliteter. Detta är något Sjöfartsverket avser att arbeta vidare med. De internationella SafeSeaNet systemen som utvecklas ska kunna kommunicera med varandra och giltig information inlagd i ett nationellt system ska inte behöva återinföras på nytt i ett annat lands system.

Beslut har tagits om att samordning av de svenska insatserna sker mellan de berörda myndigheterna, dvs. Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Tullverket. Den myndighetsgemensamma portalen ska vara i drift senast sommaren 2015.

Länk till vidare information/kontakt:

Marielle Svan, Sjöfartsverket, Samhällsavdelningens Sjöfartspolitiska enhet
Tel: 010 4784674; e-post: marielle.svan@sjofartsverket.se

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: FP 11.3 Att utveckla nätverken *Baltic Motorways of the Sea*

Prioritetsområde: 11 - att förbättra interna och externa transportförbindelser

Typ av projekt: Flaggskepp

Syfte: Kort beskrivning

I kapitel 11 är Sverige ansvarig part i arbetet med att ta fram en studie över godsflöden och infrastruktur i Östersjöregionen - Baltic Transport Outlook. Sjöfartsverket har aktivt medverkat i tillkomsten av projektet. Sjöfartsverket deltar även som Sveriges representant i *Baltic Sea Motorways of the Sea Taskforce*, det forum som är lead i utvecklingen av flaggskeppsprojekt 11.3 (*Develop the Baltic Motorways of the Seas network*).

I syfte att fortsätta utvecklingen av sjömotorvägskonceptet i Östersjön har Sverige genom Sjöfartsverket tagit initiativ till ett innovativt östersjöprojekt, MONALISA, som syftar till att främja en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart i Östersjön genom att skapa en plattform för att genomföra en rad pilotprojekt/åtgärder som också ingår eller ligger i linje med EU:s Östersjöstrategi. Följande arbetspaket inkluderas i projektet:

- 1) Dynamisk och proaktiv ruttplanering (Green Pilots).
- 2) Verifikationssystem för sjöbefälscertifikat.
- 3) Kvalitetssäkring av HELCOM-farlederna och andra harmoniserade åtgärder i Östersjön inom det sjögeografiska området.
- 4) Globalt utbyte av maritim information.

MONALISA bidrar till att delfinansiera en rad åtgärder inom EU:s Östersjöstrategi (via EU TEN-T budget och *Motorways of the Sea*-programmet).

EU:s koncept för Gröna korridorer kan ses som en dimension för miljömässigt hållbar utveckling av EU:s transportsystem och effektivisering för ett gemensamt europeiskt transportsystem med ökad konkurrenskraft. Trafikverket, Sjöfartsverket och Vinnova stöder regeringen i detta arbete.

Sjöfartsverket bidrar bl.a. genom att koppla ihop Gröna korridorkonceptet med vad som görs inom ramen för dels sjömotorvägskonceptet, dels EU-projektet MONALISA.

MONALISA innefattar även innovativa e-navigationstjänster till sjöfarten, något som kan komma att spridas och genomföras internationellt. Systemet kommer att leda till effektivare sjötransporter, optimerad bränsleförbrukning och minskade emissioner.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Flaggskepp - MONALISA är för närvarande inte ett flaggskeppsprojekt, men adresserar såväl prioritetsområde 4, 11 och 13 i strategin samt konkreta flaggskeppsprojekt som exempelvis 13.3 ”*Speed up re-surveying of major shipping routes and ports*” och 13.4 ”*To become a pilot region for e-navigation*”

Övriga projekt – Nära samverkan finns med såväl prioritetsområde 11 och 13. Sjöfartsverket medverkar vid styrgruppsmöten etc. Kontakt är tagen med koordinatör för prioritetsområde 4.

Partnerskap – MONALISA har projektpartner i Sverige, Finland och Danmark. Förutom projektpartnererna har kontakter etablerats med andra intressenter, såväl privata som offentliga.

Samverkan sker i de harmoniseringsaktiviteter som ligger inom aktivitet 3 med alla Östersjöländer genom samarbetet i *Baltic Sea Hydrographic Commission*.

Nära samverkan har etablerats med HELCOM-sekretariatet.

Samarbete sker med Världsnaturfonden WWF.

Mål och uppnådda resultat

MONALISA syftar till att ge ett konkret bidrag till en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart. Detta sker genom utveckling, demonstration och resultatspridning av innovativa e-navigationstjänster till sjöfarten som kan lägga grunden för en kommande internationell implementering.

Kvalitetssäkring av hydrografiska data för de större farledsstråken på svenskt och finskt vatten i Östersjön bidrar till ökad sjösäkerhet och till optimering av fartygens rutter.

Enligt Ministerdeklarationen undertecknat i maj 2010 av samtliga Östersjöstater ska sjömätningarna i Östersjön effektiviseras och nationella sjömättningsplaner revideras. Sverige och Finland har reviderat sina planer. Av s.k. HELCOM farlederna kvarstår att sjömäta 19 000km². Målsättningen är att sjömäta 13 600 km² under 2012 och 2013.

Länk till vidare information/kontaktuppgifter

Magnus Sundström
Sjöfartsverket
Avdelningen Ledningsstöd
Tel: 010-478 46 81
e-mail: magnus.sundstrom@sjofartsverket.se

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: FP 13.2 Att analysera möjligheterna att integrera sjöövervakning i regionen.

Prioritetsområde: 13 - en föregångsregion inom sjösäkerhet och sjöfartsskydd. Prioritetsområdet samordnas av Danmark och Finland.

Typ av projekt: Flaggskepp

Syfte: Kort beskrivning

Sjöfartsverket ansvarar idag för informationsservice enligt EU:s övervakningsdirektiv (2002/59/EG och 2009/17/EG) som berör fartygs ankomst- och avgångsrapportering och för sjötrafikrapporteringssystem (SRS) men har samtidigt ett uttalat övervakningsansvar för trafiksepareringssystem till sjöss (TSS) och ansvar för sjötrafikinformation VTS (Vessel Traffic Services). Genom detta ansvar tillhandahåller verket en kvalitetssäkrad sjötrafikinformation för sjö- och miljösäkerheten samt tillgängligheten för sjöfarten.

MARSUNO är ett projekt med en total budget på 3 047 085 Euro som är relevant att nämna i detta sammanhang. I projektet som leds av den svenska Kustbevakningen deltar 24 myndigheter från 10 länder. Projektet består av sex delprojekt (WP), s.k. layers. Sjöfartsverket leder arbetet i ett av dessa delprojekt, WP.4 Search and Rescue (SAR).

En av uppgifterna i SAR-projektet är att se om det finns vita fläckar eller överlappande delar när det gäller den geografiska gränsdragningen för sjöräddning och miljöräddning. Syftet är även att komma med förslag till samordning mellan sjöräddning och sjötrafikövervakning inklusive miljöräddning och andra säkerhetsfrågor inom Östersjöområdet.

Partnerskap – organisation och land

Sjöövervakning involverar ett stort antal sektorer och myndigheter och berör områden och aktiviteter till sjöss, såsom miljöräddningstjänst, gränsövervakning, tull, brottsbekämpning, fiskerikontroll med mera.

Mål och uppnådda resultat

Målet är att skapa ett gränsöverskridande samarbete inom SAR. I maj 2011 undertecknades ett avtal avseende sjö- och flygräddning inom det arktiska havs- och landområdet, *Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic* mellan de åtta medlemmarna i det Arktiska Rådet. Denna överenskommelse kommer att öppna för ett mer flexibelt utnyttjande av befintliga resurser för en mer effektiv sjö- och flygräddning samt möjligheter att hitta mer kostnadseffektiva lösningar.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Modern informationsteknik är en förutsättning för många av förslagen, inte minst i den samverkan mellan sjöräddningsorganisationen i land och fartyg ute till sjöss som är en viktig förutsättning i kritiska situationer. Där ser Sjöfartsverket möjligheten att lägga in uppgifter i SafeSeaNet som ett komplement till den information som finns där.

Länk till vidare information/ kontaktuppgifter

Christer Waldegren

Rådgivare

Sjöfartsverket

Tel: 0771-63 00 00 (växel);

e-post: christer.waldegren@sjofartsverket.se

Datum
2011-07-01Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: FP 13.3 Sjömätning av farleder inom Östersjön

Prioritetsområde: 13 - en föregångsregion inom sjösäkerhet och sjöfartsskydd.

Typ av projekt: Flaggskepp

Syfte: Kort beskrivning

Projektets syfte är att utföra sjömätningar inom Östersjön.

Flaggskepp - kontakter tagna med PAC (Priority Area Coordinator)? Ja

Partnerskap – organisation och land

Arbetet utförs i nära samarbete med Finland. Övriga Östersjöstater deltar via HELCOM samt *Baltic Sea Hydrographic Commission* (BSHC).

Mål och uppnådda resultat

Vid ett ministermöte i maj 2010 antogs en Ministerdeklaration som innehåller bl.a. en överenskommelse om att effektivisera sjömätningarna i Östersjön och att revidera nationella sjömättningsplaner, vilket underlättar administrationen av HELCOM RSP. 21 juni 2010 uppdaterade Sjöfartsverket HELCOM *Hydrographic Re-survey Plan* (RSP) till version 2 (se bild.1 nedan). Uppdateringen innehöll nya attribut exempelvis s.k. farledskategorier: CAT I, II och III. Med dessa attribut kan man skilja på HELCOM rutter (CAT I), nationellt sjömättningsbehov (CAT II) och annan typ av mätning exempelvis miljö (CAT III). Sjöfartsverkets målsättning är att sjömäta 13 600 km² under 2012 och 2013.

Bild 1. HELCOM Hydrographic Re-Survey-Plan



Länk till vidare information/kontaktuppgifter

Patrik Wiberg, Sjöfartsverket; Affärsavdelningen, AO Sjögeografi

Tel: 0771-63 00 00 (växel); patrik.wiberg@sjofartsverket.se

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: FP 13.4 – Att utveckla konceptet *e-navigation*

Prioritetsområde: 13 - en föregångsregion inom sjösäkerhet och sjöfartsskydd

Typ av projekt: Flaggskepp

Syfte: Kort beskrivning

Sjöfartsverket arbetar för utveckling av e-navigationservice. e-Navigation är ett koncept som syftar till att förbättra sjösäkerhet, miljöskydd, sjöfartsskydd och transporteffektivitet genom förbättrad insamling, behandling, utbyte och presentation av relevant information såväl ombord som i land. För närvarande pågår arbetet inom IMO med att utforma en strategi för genomförande av konceptet, vilket kan förväntas bli en process över många år. En parallell process pågår inom EU för att utveckla konceptet e-maritime, vilket är ett bredare koncept än e-Navigation.

EfficienSea är ett projekt där Sjöfartsverket deltar. Projektet syftar till en effektiv, säker och uthållig sjötrafik i Östersjön. Fokus ligger på miljöfrågor och säker navigering. En stor del av projektet är att bidra till utvecklingen av konceptet e-navigation.

Projektet består av fyra tematiska arbetspaket och Sjöfartsverket leder WP3 som behandlar kompetens- och rekryteringsutmaningar inom sjöfartsnäringen. Vi deltar även i WP 4 som handlar om e-navigation och WP6 dynamisk riskanalys.

WP3 fokuserar på kompetensförsörjning inom sjöfartsbranschen. Bristen på arbetskraft är världsomspännande och genom att lyfta fram sjöfarten som en framtidsbransch och öka kunskapen om olika karriärvägar kommer vi på sikt att få fler kompetenta sökande till lediga jobb och ha lät att behålla personalen. I förlängningen leder detta till en mer effektiv och säker sjöfart.

WP4 syftar till att utforma ett eller flera testområden i Östersjöområdet för att låta olika intressenter prova och utvärdera produkter och tjänster. Initialt samlar man in information om vilka e-Navigationstjänster som ska bygga konceptet och vad som efterfrågas av marknaden. De lösningar som man tar fram ska vara baserade på användarnas behov snarare än tekniska möjligheter.

I bl.a. Öresundsområdet testas nu metoder för sammanställning, överföring och presentation av information till fartyg och mellan fartyg. Bl.a. har framgångsrika försök gjorts med att ombord på sjöräddningsanordningar grafiskt presentera sökområden för respektive enhet och med att ta fram och presentera ruttanpassade väderprognoser. Vidare testas ett system för intelligenta och situationsanpassad presentation av *Maritime Safety Information*.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

WP6 syftar till att utveckla och demonstrera olika synsätt för riskanalys; att gå från konventionella metoder till att arbeta med dynamisk riskanalys vad det gäller sjötrafikövervakning.

Mål och uppnådda resultat

Baserat på AIS-data ska högriskfaktorer identifieras och algoritmer för att beräkna risker ska utvecklas, med syfte att förfinas information och beslutsunderlag i VTS-centralerna. Resultatet ska bli ett system som kan producera realtidsinformation om risknivåer för ett specifikt fartyg i ett specifikt farvatten. Systemet ska beräkna risken för kollision, grundstötning och kontaktsituationer med andra fartyg samt beräkna konsekvenserna av en olycka vad det gäller människor, miljö och infrastruktur. Systemet ska förse VTS-operatören med automatiska varningssignaler.

En internationell konferens har genomförts, där problem och möjligheter med e-Navigation presenterats och diskuterats.

Länk till vidare information/ kontaktuppgifter

Rolf Zetterberg

Sjöfartsverket, Affärsavdelningen
AO Bygg & Teknik Systemteknik
Tel: 0771-63 00 00 (växel);
e-post: rolf.zetterberg@sjofartsverket.se

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

Projektnamn: MONALISA

Prioritetsområde: MONALISA adresserar ett antal prioritetsområden, strategiska åtgärder och flaggskeppsprojekt i EU:s strategi för Östersjöregionen och bidrar därmed till strategins genomförande.

MONALISA ligger också direkt i linje med Logistikforums arbete med ”Gröna korridorer”, ett koncept som bland annat innefattar miljödimensionen i utvecklingen av transportsystemet men som fortfarande är under utveckling. Trafikverket, Sjöfartsverket och Vinnova har i uppdrag att stödja regeringens arbete med ”Gröna korridorer”.

Typ av projekt: Annat projekt (ej flaggskeppsprojekt), men har kopplingar till ett antal prioritetsområden (se ovan).

Syfte: Kort beskrivning

MONALISA syftar till att ge ett konkret bidrag till en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart. Detta sker genom utveckling, demonstration och resultatpridning av innovativa e-navigationstjänster till sjöfarten som kan lägga grunden för en kommande internationell implementering.

Kvalitetssäkring av hydrografiska data för de större farledsstråken på svenskt och finskt vatten i Östersjön bidrar till ökad sjösäkerhet och till optimering av fartygens rutter.

MONALISA är uppdelat på fyra aktiviteter som alla bidrar till måluppfyllelsen.

1. Dynamisk och proaktiv ruttplanering – ”Green Routes”

Aktiviteten syftar till att utveckla och demonstrera en ny modell för ruttplanering, baserad på existerande elektroniska sjökort och AIS-systemet. Varje fartygs färdplan blir tillgänglig för trafikinformationscentraler och andra fartyg. Fartygets befälhavare och trafikinformationscentralen kommer överens om färdväg och fartrekommendationer via AIS-systemet, anpassade efter fartygsstorlek, djupgående, fart samt önskad ankomsttid. Systemet kommer att leda till effektivare sjötransporter, optimerad bränsleförbrukning och minskade emissioner. Systemet ska även ha en larmfunktion när fartyg avviker från sin planerade färdväg vilket kan tolkas som att något är fel ombord och leder till ökad sjösäkerhet.

I aktiviteten ingår Sjöfartsverket, SAAB TransponderTech, Chalmers, SSPA och danska Farvandsvaesenet.

Aktivitetsansvarig är Sjöfartsverket.

Budgeten uppgår till 1,7 miljoner euro.

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

2. Verifikationssystem för sjöbefäls certifikat

Certifikat som verifierar vakhavande befälsbehörigheter finns idag i pappersformat ombord i fartygen. Inom ramen för MONALISA ska ett koncept utvecklas och demonstreras, där ett personligt ”smart card” placeras i en korläsare på fartygsbryggan när vakhavande befäl går på vakt. Via AIS systemet blir befälets identitet tillgängligt för ett verifikationssystem iland som kontrollerar innehavda behörigheter mot krävda. En faktor för uppkomna olyckor till sjöss är uttröttade vaktbefäl, varför även arbetstimmar på vakt ska kunna fjärravläsas av systemet. Ett system där kontrollen av behörigheter begränsas till lotsdispenser ska utvecklas och demonstreras.

I aktiviteten ingår Sjöfartsverket, SAAB Transpondertech och Chalmers.

Aktivitetsansvarig är Sjöfartsverket.

Budgeten uppgår till 0,5 miljoner euro.

3. Kvalitetssäkring av hydrografisk data

Sjömätning i de viktigare sjöfartslederna i Östersjön, de s.k. HELCOM-farlederna, kommer att genomföras med modern teknik för att säkerställa att korrekt djup presenteras i sjökorten, vilket bidrar till ökad navigations säkerhet för handelssjöfarten och effektivare färdplanering.

Ett annat syfte med aktiviteten är att öka samverkan mellan Östersjöländerna inom det sjögeografiska området för att harmonisera metoder för datainsamling, presentation och distribution av djupdata och vertikal referensyta i sjökorten.

Aktivitetsansvarig är finska Trafikverket.

Budgeten uppgår till 18,9 miljoner euro.

4. Globalt utbyte av maritim information

Aktiviteten syftar till att utveckla en funktionell demonstrator, både tekniskt och vad gäller metodik, med målsättningen att utvidga utbytet av sjöfartsinformation globalt och utveckla informationsutbytet mellan myndigheter. Nödvändig infrastruktur ska utvecklas för att möjliggöra global delning av AIS-information och annan sjöfartsinformation.

I aktiviteten ingår danska Farvandsvaesenet, SAAB TransponderTech och Sjöfartsverket.

Aktivitetsansvarig är danska Farvandsvaesenet.

Budgeten uppgår till 0,5 miljoner euro.

Övriga projekt – har kontakt tagits med relevant PAC (Priority Area Coordinator) alt. Flaggskepp?

Datum
2011-07-01

Vår beteckning
050311-09-03622

En kick-off konferens anordnades den 14 juni 2011 där samtliga berörda parter däribland från Finland och Danmark bjudits in. Projektledaren presenterade projektet även för HELCOM-sekretariatet som visat stort intresse i projektets utveckling och utfall.

Partnerskap – organisation och land

Sjöfartsverket (SE), Lead Partner, Farvandsvaesenet, (DK), Trafikverket (FI), Chalmers Tekniska Högskola (SE), SAAB Transpondertech AB (SE), SSPA AB (SE) och GateHouse A/S (DK).

Mål:

MONALISA syftar till att ge ett konkret bidrag till en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart. Detta sker genom utveckling, demonstration och resultatspridning av innovativa e-navigationsstjänster till sjöfarten som kan lägga grunden för en kommande internationell implementering.

Kvalitetssäkring av hydrografiska data för de större farledsstråken på svenskt och finskt vatten i Östersjön bidrar till ökad sjösäkerhet och till optimering av fartygens rutter.

Projektdata

Partner: Sjöfartsverket (SE), Lead Partner, Farvandsvaesenet, (DK), Trafikverket (FI), Chalmers Tekniska Högskola (SE), SAAB Transpondertech AB (SE), SSPA AB (SE) och GateHouse A/S (DK).

Budget: Projektbudgeten uppgår till 22,4 miljoner euro.

EU-bidrag: 11,2 miljoner euro (50%) från EU:s program för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Tidplan: Projektet pågår under drygt tre år.
Projektstart september 2010.
Projektet avslutas december 2013.

Länk till vidare information/ kontaktuppgifter:

MONALISA:

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Press/Pressmeddelanden/?rssdetail=578170>

Magnus Sundström
Projektledare MONALISA
Sjöfartsverket Avdelningen Ledningsstöd
Tel: 011-19 12 71
e-post: magnus.sundstrom@sjofartsverket.se