

IMO auditoinnin (IMSAS) koordinaatioryhmä

Aika 09:04-11:01, 3.5.2024.
Paikka Pasilan Virastotalo, 2.krs/Skype

Jäsenet Anne Miettinen, LVM (pj)
Juha-Matti Korsi (vpj), Traficom Skype
Susanna Jansson, Traficom
Hanna Suutarla, Traficom (siht.)

Haimila, Risto
Ahlroos, Joonatan
Havaste, Eeva
Hyvärinen, Ilmari
Kontto, Tommi
Parviainen, Milka
Repo, Timo
Kangas, Antti
Talja, Sari
Hjort, Suvi

Muotoiltu: ruotsi (Ruotsi)

1 Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avaa kokouksen ja toteaa, että edellisessä kokouksessa oli melko vähän osallistujia. LVM:n sidosryhmäkokous on siirtynyt toukokuun lopulle ja kutsu toimitetaan koordinaatioryhmälle. Keskustellaan sidosryhmätapaamisen mahdollisesta annista ja todetaan, että tavoitteena on esitellä työryhmän työtä ja saada palautetta sidosryhmiltä liittyen merenkulun hallintoon. Tilastoja ja tilannekuvaa voisi esitellä, ja hallinnon palautekanavia hyödyntää. Esiin ei nouse muita aiheita sidosryhmätilaisuuden agendalle.

Käydään lävitse edellisen kokouksen pöytäkirjaluonnos. Säädösseurannasta todetaan, että se on ajan tasalla. Keskustellaan GISIS:ksestä ja raportoinnista. Todetaan kansallisesta lainsäädännöstä, että Traficom on syöttämässä sitä auditoinnin kattamassa laajuudessa GISIS:kseen. Sarlin toteaa, että lainsäädäntövastuut ovat ministeriöllä, mutta GISIS pääkäyttäjänä toimii Traficom. Yhdessä kootun merenkulun hallinnon dokumentin mukaan myös ylläpitovastuu kuuluu Traficomille. Suutarla kertoo, että GISIS:n vastuita ja ylläpitoa on tarkoitus katsoa samana päivänä tarkemmin ja asiaan palataan. Kuva GISIS-tietojen pakollisuudesta ei ylipäänsä ole vielä selkeä ja sitä on selvitettävä ennen kuin Traficom voi laatia tarkemman ohjeistuksen.

Puheenjohtaja korostaa, että tilannekuvan ylläpito ja tietoonpohjautuvat päätöksenteko ovat ministeriön lähtökohtia. Keskustellaan hallinnon ratkaisuksista (to the satisfaction of the administration) ja puheenjohtaja pyytää Traficomin vastuuhenkilöä tulemaan paikalle seuraavaan kokoukseen esittelemään työtä.

Sovitaan, ettei riskienhallintakeinoja julkisteta turvallisuussyistä.
Kerrataan tiedossa olevat määräajat (27.2.2024).

2 Katselmushavainnot: IMO -koulutus

Todetaan, että tarjottu IMO-koulutus on hyvä mahdollisuus kouluttautua IMO-sääntelyn perusteisiin, mutta se on verkkokoulutus eikä kata esimerkiksi merenkulun hallintoa tai IMO-kokouksia, joista on hyvä tarjota koulutusta myöhemmin. Keskustellaan verkkokoulutuksen osallistujamääristä ja koulutuksen ajankohdasta, sekä materiaalin saapuvilla olosta. ELY-keskuksista kurssille on osallistumassa yksi henkilö budjettisivistä, Rajavartiolaitoksella tieto on liikkunut hyvin rajakoululle ja oikeudelliseen yksikköön asti, LVM:ssä on jaettu tieto koulutuksesta merenkulkutiimille ja muille kiinnostuneille. Väylävirastossa ja OTKES:ssa ennakoidaan, että käyttäjiä olisi muutamia. OTKES:lla sama. Traficomilla on käynnissä laajempi koulutuspaketti.

3 Katselmushavainnot: Traficomien säädösprosessi

Jansson esittelee Traficomien säädösprosessin luonnoksen ja korostaa, että tarkastelukulma on täysin Traficom -keskeinen. Prosessi toki, esimerkiksi resoluutio- ja raporttien osalta kytkeytyy ministeriön prosessiin. Lopuksi todetaan, että kyseessä on vielä luonnos. Pj. toteaa että prosessia on tarpeen täydentää myös GISIS:n kansallisen sääntelyn raportoinnilla kun asia on käsitelty erillisessä kokouksessa.

4 Katselmushavainnot: tilastot ja tilannekuva

Traficomien Korsi esittelee tieto.traficom sivuilta sivun [Merenkulun turvallisuuden tila](#), eli lyhyen tilastollisen yhteenvedon merionnettomuuksista ja aluspysäytyksistä. Keskustellaan Fintrafficin vuosiraportteista* ja todetaan, että sellainen toimitetaan Traficomien yhteispisteeseen.

OTKES korostaa tilannekuvan suhteen sen merkitystä päätöksenteolle ja toisaalta tuo aikaulottuvuuden tarkasteluun. Miten tilannekuvan muodostuminen ajoittuu suhteessa päätöksenteon sykleihin? Trendit ovat tärkeitä, mutta pitää pystyä myös ennakoimaan millaisia asioita uudet teknologiat tuovat tullessaan ja mihin suuntaan käyrien nähdään kulkevan.

Sisäisiä hallinnon toimintaan kohdistuvia mittareita ovat: aloitettujen ja valmistuneiden tutkintojen määrät, tutkintojen kestot, paljonko tutkintoihin kuluu rahaa ja paljonko virastolla on henkilöresursseja ja miten ne jakautuvat. Tärkeitä ovat myös annetut turvallisuussuosituksien seuranta.

<https://www.turvallisuustutkinta.fi/fi/index/tutkintaselostukset/vesiliikenneonnettomuuksientutkinta.html#>

Aiempiä vuosina on saatu hyviä tuloksia esimerkiksi luotsinjättötilanteiden parantuessa. EU-tasolla on omat platformit EMCIP, joissa voidaan tarkastella onnettomuuksien paikallista sijoittumista tai aiheen mukaista yleisyyttä:

<https://portal.emsa.europa.eu/emcip-public/#/dashboard>

Väyläviraston tilannekuva ja mittarit keskittyvät väylästä kuntoon ja mahdolliseen korjausvelkaan. Toisaalta väyläsuunnittelussa on käytössä erillinen riskienhallinnan työkalu, joka pyrkii tunnistamaan väylän mahdolliset riskikohteet jo ennalta. Tilannekuva täydennetään myös sidosryhmäkokouksilla ja väylänkäyttäjille suunnatuilla kyselyillä. Edellinen kysely on vuodelta 2017 ja seuraava on valmisteilla yhteistyössä Traficomien Merikartoituksen kanssa.

Väylänpidon tämän hetkistä tilannekuva voi seurata seuraavista lähteistä:

<https://baltice.org/> (jäätilanne, jäänmurto), <https://dvh.vaylapiivi.fi/>,

<https://suomenvaylat.vayla.fi/>

<https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat/turvalaitteet/turvalaiteviat>

9.8.2024

Tämän lisäksi Reimari ja Pooki -ohjelmissa seurataan turvalaitokohtaisia vikoja, ja ne noudattavat IALA:n standardeja, tällöin Väylävirasto on tilaava asiakas palveluntoimittajille ja Traficom taas valvoo Väyläviraston onnistumista väylänpitäjänä.

Ilmatieteenlaitokselle tilannekuvan ylläpitäminen sääolosuhteista on ydintehtävä (SOLAS V). Tilannekuvaan perustuen IL tarjoaa suoraan säävaroitukset ja sää- meri- ja jäätietoa sekä ennusteita. Tätä tietoa hyödynnetään myös esimerkiksi Väyläviraston digitaalisissa väyläkorteissa. Sen lisäksi IL tuottaa tarvittaessa tilannekuvaa sidosryhmilleen esimerkiksi tarjoamalla ajelehtimismalleja.

Oman toimintansa suoriutumista IL mittaa ministeriölle raportoitavien mittareiden avulla, näitä ovat esimerkiksi tuuli- ja säävaroitusten osuvuus, vedenkorkeusennusteiden osuvuus ja toimitusvarmuus.

LVM pitää yllä IMSAS-auditoinnin kattamaa lainsäädännön tilannekuvaa seuraamalla päätöslauselmien hyväksyntää ja allokoituja henkilöstöresursseja. Hallinnonalan konsernistrategia sisältää tilannekuvan, mutta siinä ei eritellä lakisääteisiä vastuita.

Fintrafficilla on käytössä laatujärjestelmä, joka hallitsee toiminnan kehittämistä, tärkein mittari, joka kuvaa hallinnon tämän osan suoriutumista on alusliikennepalvelun saatavuus. Yleisesti Fintraffic seuraa meriliikenteen turvallisuutta dokumentoimalla, tilastoimalla ja raportoimalla* alusten ja muiden toiminnan poikkeamia ja läheltäpiti tilanteita, tarkkailemalla liikennemääriä ja suuntia sekä selvittämällä mm. DGPS -häiriöitä. Julkista tilannekuvaa voi tarkastella täältä: <https://mastersguide.fintraffic.fi/en>
Lisäksi Fintraffic on osallistumassa Väyläviraston vesiväylien käytettävyyden kyselytutkimukseen.

Syke pitää yllä tilannekuvaa lähinnä liittyen alushylkyihin ja vuotoriskeihin, se hyödyntää rajavartiolaitoksen MERT -hylkyrekisteriä.

ELY-keskuksien työstä merenkulku on vain kapea siivu. Tilannekuvan ja valvonnan mahdollistamiseksi tehdään vuosittain valvontasuunnitelma ja -ohjelma, joka määrittää kuinka monta tarkastusta mahdutetaan ympäristölupavalvonnan piiriin. YM on asettanut ELY:ille tavoitemäärän MYSL:in mukaisista määräaikaistarkastuksista, ja nämä pyritään toteuttamaan. Lisäksi on joitakin YVA-mittareita.

Merenkulkuun liittyvää tilannekuvaa muodostuu lähinnä satamien jätteistään tekemän YLVA-vuosiraportin kautta, mutta tietoa ei jalosteta edelleen esimerkiksi tilastoiksi.

YLVA = Ympäristönsuojelun raportointipalvelu <https://www.ely-keskus.fi/web/ylva>

Rajavartiolaitoksella julkista tilannekuvaa viestitään vuosittain vuosiraportin ja vastuullisuusraportin avulla, sekä ajankohtaisilla tiedotteilla. Tämän lisäksi on ns. tekninen tilannekuva, joka ei ole julkinen ja jota tuetaan erityisesti METO-yhteistyöllä. Sisäistä hallinnon suoriutumiseen liittyvää tilannekuvaa tarkastellaan tulostietojärjestelmässä.

YM:llä ei ole käytössä mittareita, mutta ELY-keskuksilta tehdyt nostot ja mittarit kuvaavat hyvin merenkulun tilannetta YM:n näkökulmasta.

Karvilla ei ole erityisiä mittareita tähän osuuteen.

Todettiin että jo yhteinen keskustelu tilannekuvasta ja tilastoista auttaa hahmottamaan sitä missä on tarpeen tehostaa yhteistyötä ja tietojen vaihtoa. Jatkossa pyritään tehostamaan yhteistyössä tietojen jakamista, mutta se saattaa

Kommentoanut [A1]: Tässä oli jokin esimerkki, mikä havaittiin kokouksen aikana. Muistaako kukaan tarkemmin?

9.8.2024

vaatia erillistä hanketta sillä tilannekuvaa tulee kehittää laajemmin kuin vain auditoinnin vaatimien tietojen osalta.

5 Korjaukset dokumentteihin

Sihteeri toi esiin, että kuten alusta asti on ollut tarkoitus, julkaistaan ”[Kuvaus Suomen merenkulun hallinnosta ja sen toimijoista](#)” -dokumentti laajalla jakelulla. Se tullaan julkaisemaan [Hankeikkunassa](#), ja tyyppinä tulee olemaan liite Linjauspaperiin. Sihteeri pyysi **kutakin tahoa tarkistamaan, että kuvaus ei sisällä virheitä tai osia, joita ei sovi julkaista**. GISIS yhteystietoluettelo on jo poistettu. Määräpäivä näille korjauksille on 31.5.

Myös [PAQ:n ja APAI:n](#) päivityksen DL 31.5.2024.

6 Kokouksen päätös

Päätettiin sopia seuraavan kokouksen ajankohta sähköpostitse.
Kokous päättyi 11:01.