

17.1.2023

IMO auditoinnin (IMSAS) koordinaatioryhmä

Aika	18.1.2023 klo 12.30-14.30
Paikka	Liikenne- ja viestintäministeriö Eteläesplanadi 4, Sali 1
Jäsenet	Anne Miettinen, LVM pj Juha-Matti Korsi, Traficom Katja Viertävä, LVM Pinja Oksanen, LVM Matti Eronen, Väylävirasto Antti Kangas, Ilmatieteenlaitos Sari Talja, Fintraffic VTS Sami Järvenpää, Rajavartiolaitos Milka Parviainen, YM Tommi Kontto, SYKE Ilmari Hyvönen OKM Timo Repo, OH Risto Haimila, Onnettomuustutkintakeskus
Varajäsenet	Helena Orädd, Väylävirasto Jouni Patrakka, Fintraffic VTS Eeva Havas, Rajavartiolaitos Eeva-Maija Puheloinen, YM Jarno Pöntinen, OH
Sihteeri	Susanna Jansson, Traficom

1 Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Anne Miettinen avasi kokouksen klo 12.30 ja toivotti kaikki tervetulleiksi.

2 IMO ja auditoinnin tarkoitus ja prosessi

Miettinen esitteli IMO:n toimintaa, tulevaa auditointia sekä koordinoivan työryhmän toimintaa (liite 1). Auditointi on IMO:n III –säännösten mukainen pakollinen auditointi, joka kohdistuu jäsenmaihin lippu-, satama- ja rannikkovaltion roolissa. Valmistelutyötä varten on myös perustettu sääntelyn toimeenpanoryhmä, jonka toimintaan halukkaat voivat myös ilmoittautua mukaan, mutta tärkeintä on koordinaatioryhmän tuki mm. tietojen tuottamisessa kunkin oman vastualueen osalta.

Aluksi kiireellisintä on valmistella vastaukset IMO:n ennakkokyselyyn, jolla on vakiopohja. Koska monet jäsenmaat ovat saaneet huomautuksia IMO-strategian puuttumisesta, se tulee valmistella kiireellisenä siten, että PAQ-kyselyssä voidaan ilmoittaa sen olemassaolosta. Strategia on hyvä ajoittaa vuosille 2024-2030, jolloin sen toteutumista voidaan arvioida seuraavassa auditoinnissa.

Toinen erityinen haaste on tilanteet, joissa hallinto ei ole käsitellyt johdonmukaisesti, tasapuolisesti ja kaikille tiedossa olevalla tavalla sopimusten kohtia, joissa mainitaan, että määräystä on sovellettava hallintoa tyydyttävällä tavalla. Aluksi katsotaan myös vuoden 2011 vapaaehtoisessa VIMSAS-auditoinnissa saatu palaute ja missä tilanteessa korjausten osalta ollaan.

17.1.2023

Työryhmän materiaalit tallennetaan Tiimeri-kansioon, johon kaikilla koordinaatioryhmän jäsenillä pääsy. Kutsu työtilaan on lähetetty kaikille työryhmän jäsenille ja varajäsenille. Mahdollisista pääsynhallintaongelmista tulee olla yhteydessä Talvikki Akkola-Caputoon (talvikki.akkola-caputo@gov.fi).

Julkiset materiaalit tulevat valtioneuvoston hankeikkunaan.

3 Hankesuunnitelma

Miettinen esitteli hankkeen aikataulun. Suomi on anonut auditoinnin siirtoa heinäkuulta keväälle 2024, mutta toistaiseksi tähän ei ole saatu vastausta IMO:lta. Tästä syystä on valmisteltu kaksi eri aikataulua, joiden merkittävimmät erot ovat auditointiviikon ajankohta ja sekä koordinaatioryhmän kokoontumiset keväällä 2024.

4 Osallistujien esittely ja organisaatioiden merenkulkuun liittyvä toiminta / kaikki osallistujat

Hankesuunnitelman taustamuistiossa on esitelty pääpiirteittäin auditointiin kohdistuminen eri ministeriöiden hallinnonaloille. Tätä tarkennettiin kunkin organisaation merenkulkuun liittyvän toiminnan esittelyllä.

LVM, säädösnäkökulma:

Viertävä (MSC, merenkulun turvallisuus): vuosittain sopimusmuutoksia, joista pääosa on teknisiä muutoksia, jotka menevät ilmoituksella tai valtioneuvoston asetuksella. Lakimuutoksia ei ole lähivuosina ollut tarpeen tehdä.

Oksanen (MEPC, meriympäristön suojelu): Toimeenpano vaihtelee ilmoituksen, valtioneuvoston asetuksen ja lakimuutosten välillä. Lakimuutokset eivät ole aina onnistuneet vaaditussa ajassa, jolloin jouduttu prosessisyistä vastustamaan muutosta.

Korsi: Traficomilla on viranomaistehtäviä niin lippu-, satama kuin rannikkoviranomaisena. Lippuvaltioviranomaisena Traficomin tehtäviin kuuluu suomalaisten laivojen tarkastus, katsastus ja miehistöasiat. Lisäksi valvontaan luokituslaitosten ja nimettyjen katsastajien toimintaa. Lippuvaltiotoimintaan liittyy myös merenkulun koulutuslaitosten auditointi ja hyväksyntä. Satamavaltioviranomaisena tehdään satamavaltiotarkastuksia ulkomaisille aluksille (vuosittain tietty kiintiö). Rannikkovaltiotoimintaan liittyy merikartoitus, väyläviranomaisuus meriväylien osalta sekä VTS viranomaisuus (Alusliikennepalvelulain mukaisesti). Traficom antaa teknisiä määräyksiä liittyen suomalaisiin aluksiin ja niiden turvallisuuteen.

Eronen: Väylävirastolle väyläviranomaisena kuuluu väylien toimivuus ja turvallisuus. Lisäksi Väylän tehtäviin kuuluu VTS-toiminnan tilaaminen sekä talvimerenkulun turvaaminen. Pääasiallinen kv-yhteisö on IMO:n sijasta IALA (merenkulun turvalaitteet). IALAn mukainen Merenkulun turvalaitejärjestelmä tukee merenkulkua.

Kangas: Ilmatieteenlaitos tukee merenkulkua sää- ja meritiedoilla. Sääntely tulee pääosin suomen laista sekä WMO:n (World Meteorological Organization) kautta. Yhteistyötä tehdään erityisesti öljyntorjunnassa Rajan kanssa. Lisäksi

17.1.2023

merisääjohtoryhmän ja merisääseurantaryhmässä tehdään viranomaisten kanssa yhteistyötä.

Talja: Fintraffic VTS on VTS palveluntarjoaja, jonka tehtävä on operatiivinen alusten valvonta meriväylillä ja Saimaan syväväylällä. Kansainvälisten merialueiden valvonnassa yhteistyössä Viron ja Venäjän kanssa. VTS raportoi havainnoista ja onnettomuuksista.

Järvenpää: Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen ja tekee yhteistyötä monilla foorumeilla. IMO:n kautta tulee velvoitteita ja suosituksia. Naapurivaltioiden kanssa on valtiosopimukset. Rajalle kuuluu myös aluksien ja satamien turva-asiat. Ympäristöasioissa Rajavartiolaitos vastaa pelastustoimista avomerellä. Tätä toiminnan kehittäminen yhä (tullut Rajan tehtäväksi 4 v sitten). Lisäksi tehtäviin kuuluu alusöljypäästöjen tutkinta.

Parviainen YM:n vastuulla on paljon pilaantumiseen ja meriympäristön suojeluun liittyvää lainsäädäntöä. Myös YM:ssä on jouduttu prosessisyistä vastustamaan säädösmuutosta, viimeisimpänä Lontoon dumpkaus -sopimus, joka kuuluu lainsäädännön alaan. Koska ympäristölainsäädäntöä on paljon, YM:ssä toivotaan, että LVM pystyy kertomaan miltä osin YM:n apuja kaivataan.

Kontto: Suomen ympäristökeskuksen vastuulla on riskihylkyjen seuranta ja tarkkailu, mikä saatiin selvennettyä vuoden vaihteessa voimaan tullessa ympäristösuojelulainmuutoksessa. Viranomaisyhteistyötä erityisesti Rajan ja puolustusvoimien kanssa. Riskihylkyjen saneerauksen osalta kustannukset haetaan kussakin tapauksessa erikseen. Lain mukaan puolustusvoimat on tarvittavissa velvollinen antamaan virka-apua, toki näistä pyritään aina neuvottelemaan etukäteen. SYKellä on myös merentutkimusala Aranda, jota nykyään ulkopuolinen varustamo miehittää.

Hyvönen: OKM:n vastuulla on merenkulkualan ammattikorkeakoulutus ja ammattikorkeakoulutus vastuiden myöntäminen. Toimivalta ei ulotu Ahvenanmaan koulutukseen. Merenkulkualan koulutuksista on tehty ulkoinen arviointi vuonna 2017 (https://tila.tiimeri.fi/sites/vn-imo_imsas_audit/Tiedostot/Valmistelu-%20ja%20koordinaatioryhm%C3%A4/KARVI_2317.pdf)

Repo: Opetushallitus määrittelee millä saa tutkinnon, Traficom antaa luvan koulutuksen järjestämiseen. Ammatilliset perustutkinnot sis. SICW-mukaisia vaatimuksia; tutkintoperuste ei sisällä vaatimuksia koulutukseen (Traficomin vastuulla). Opetustoimen valvontaa toteuttaa AVI. Tällä hetkellä vielä hieman epäselvää on OKM:n ja opetushallituksen roolit tulevassa auditoinnissa.

Haimila: Onnettomuustutkintakeskuksen (Otkes) tehtävät on IMO ja EU säätelyssä määritetty: lippuvaltiona Otkesille tulee tutkintavelvoitteita; sama säädöstö tulee myös EU-säätelystä rannikkovaltiona. Otkesilla on myös oikeus ottaa tutkintaan kaikki onnettomuudet, joiden tutkinnan nähdään parantavan merenkulun turvallisuutta. Yleismaailmalliset periaatteet tutkintaprosessista on luotu IMOssa, joten toiminnan pitäisi olla kaikkialla samankaltaista. EMSA auditoinnissa nousi esille Otkesin asema ja hallinnon järjestely siten, miten hallinnollinen asema suhtautuu riippumattomaan tutkimukseen, sillä yleinen turvallisuuskuvan hahmottaminen on merkittävässä roolissa onnettomuustutkinnassa. Teknologiasidonnaisuus tulee merionnettomuustietojärjestelmästä, joka yhteydessä GISIS-järjestelmään.

Miettinen totesi, että IMO:n kyselyn vastausten PAQ:n valmistelun yhteydessä tarkennetaan vielä organisaatioittain, mitä tietoja tulee antaa. Tätä valmistellaan LVM:n ja Traficomin yhteistyössä ennen seuraavaa kokousta.

17.1.2023

5 Auditointikoulutus

EMSA tarjoaa jäsenvaltioille tukea IMO auditointiin valmistautumiseen. Kokouskutsussa tiedusteltiin viikkojen 7, 10 ja 11 soveltuvuutta koulutukselle. Koulutussessio järjestetään Helsingissä. Etukäteiskyselyn perusteella viikko 10 sai eniten kannatusta koulutusajankohdalle. Koska koulutus on 3-päiväinen, ehdotettiin aloituspäiväksi tiistaita. Jansson on yhteydessä EMSAan koulutusjärjestelyiden osalta ja tiedottaa tarkemmasta ohjelmasta koordinaatioryhmää.

6 Riskienhallintasuunnitelmaluonnos

Riskienhallinta on hankkeen onnistumisen kannalta tärkeässä roolissa, jotta mahdollisia uhkia pystytään ennakoimaan. Jansson esitteli lyhyesti riskienhallintasuunnitelma. Riskienhallintasuunnitelmaa tullaan päivittämään matkan varrella.

7 Seuraava kokous

Seuraava kokous 15.2 iltapäivällä klo 12-14.

8 Kokouksen päätös

Miettinen päätti kokouksen 14.30

Liitteet Liite 1: esitysmateriaali
https://tila.tiimeri.fi/sites/vn-imo_imsas_audit/Tiedostot/Valmistelu-%20ja%20koordinaatioryhm%C3%A4/IMO%20auditointi%20tarkoitus%20prosessi%20hankesuunnitelma.pdf

Jakelu IMSAS Koordinaatioryhmä