Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto

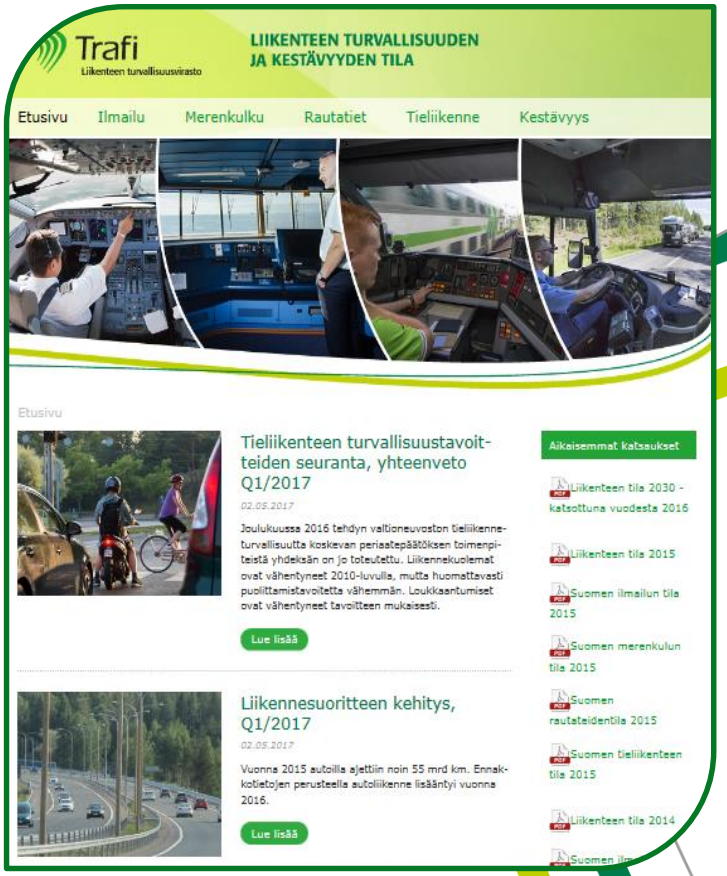
HE 23/2017
Trafi asiantuntijalausunto

11.05.2017

Vastuullinen liikenne.
Rohkeasti yhdessä.

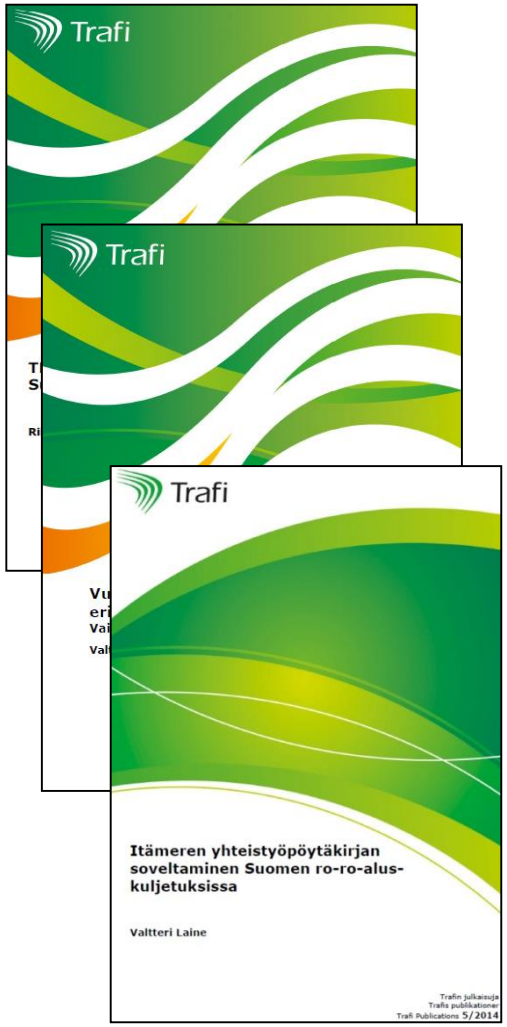
Liikennejärjestelmän kehittäminen tietoperusteisesti
- Liikennejärjestelmän tilakuva

- Liikennejärjestelmän tilakuva on tietoa ja ymmärrystä Suomen liikennejärjestelmän tilasta.
- Tilakuvassa seurataan liikennejärjestelmän turvallisuuden, kestävyyden, markkinoiden ja toimintavarmuuden kehitystä suhteessa tavoitteisiin.
- Liikennejärjestelmän tilan seuranta perustuu laadukkaaseen tietoon ja jatkuvaan vaikutusten arviointiin.
- Turvallisuuden tilakuvan muodostamisessa keskeinen tietopääoma on onnettomuus- ja vaaratilannetieto, jota Liikenteen turvallisuusvirasto liikenteen viranomaisena ottaa vastaan, luokittelee ja hallitsee.
- http://katsaukset.trafi.fi/etusivu.html



Liikennejärjestelmän kehittäminen tietoperusteisesti
- Tietojohmista tukevat palvelut

- tiedon hyödyntämisessä toimitaan liikennemuodoittain palveluiden tuottamisen vaatimusten mukaan. Trafin tiedolla johtamisen palvelut pitävät sisällään:
  - Arviointi- ja analyysipalvelu
  - Riskiarviointipalvelu
  - Tilakuvapalvelu
- palvelut perustuvat tapauskohtaisesti osittain tai kokonaan onnettomuus- ja vaaratilannetietoon, jota jalostetaan palvelussa.
- Ainoa palvelu, jossa tietoa välitetään **de-identifioituna** ”raakadatana” on Ilmailun välitön reagointi-palvelu



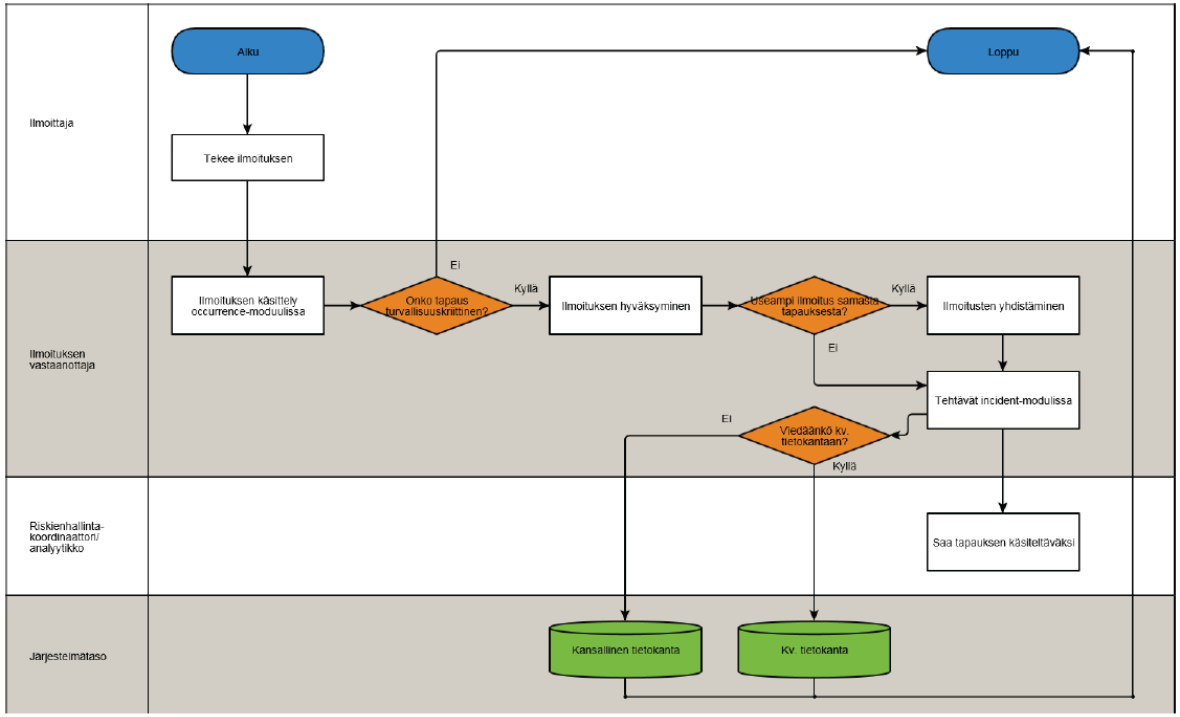
Onnettomuus- ja vaaratilanneraportointi

- Liikenteen turvallisuusvirastolle raportoidaan ilmailun ja raideliikenteen osalta onnettomuuksista **sekä** vaaratilanteista
- Merenkulussakin on merilain perusteella ollut jo vuosikymmeniä velvoite toimittaa meriturvallisuusviranomaiselle tapahtuneista onnettomuuksista seikkaperäinen merionnettomuusilmoitus.
- Liikenteen turvallisuusvirastolla on selkeät prosessit sekä työohjeet, kuinka virastolle ilmoitettu onnettomuus- ja vaaratilannetietoa eri liikennemuodoissa käsitellään.
  - Kaikkien liikennemuotojen osalta asiantuntijat ottavat tiedon vastaan, vahvistavat sen sisällön, tekevät liikennemuotokohtaiset rikastamistoimenpiteet ja tallettavat tiedon QPulse-järjestelmään.
  - Järjestelmä toimii Arkistolaitoksen hyväksymänä py-syvän säilytyksen rekisterinä, joka on keväällä 2017 auditoitu EU:n tietosuoja-asetuksen vaatimuksia vastaavaksi.

Onnettomuus- ja vaaratilannetiedon hallintaprosessi ja työohjeet

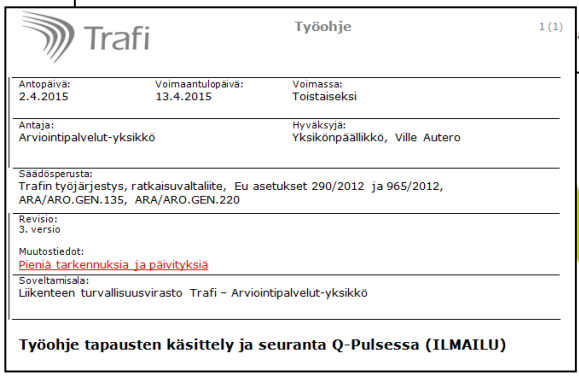
- Formaalit prosessit työohjeineen ovat osa ISO 9001:2015 sertifioitua Trafin laatujärjestelmää

Onnettomuus- ja vaaratilannetiedon hallinta (Versio 2) - Trafi tuotanto 8
Muokattu: Vahtera, Ari 30.1.2017 15:03.
Hyväksytty: Vahtera, Ari 10.2.2017 10:41.
Yksilöllinen tunniste: PRO-17193-18259-fi




Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Työohje 1 (1) (Asianumero)
Antopäivä: 30.9.2013 Voimaantulopäivä: 31.1.2017 Voimassa: Toistaiseksi
Säädösperusta:
Merilaki 18 luku 6 § ja 8 §, EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2009/18/EY
Muutostiedot:
1.1 (päivitetty10.01.2017)
Arviointipalvelut-yksikön työohje EMCIP
OHJEEN TARKOITUS JA TAVOITTEET


Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Työohje 1 (1) TRAFI/8871/00.00.02/2017
Antopäivä: 30.9.2013 Voimaantulopäivä: 31.1.2017 Voimassa: Toistaiseksi
Säädösperusta:
Trafin työjärjestys 1.1.2017
Muutostiedot:
1.1 (päivitetty 10.1.2017)
Arviointipalvelut-yksikön työohje merionnettomuusilmoitus
OHJEEN TARKOITUS JA TAVOITTEET


Trafi Työohje 1 (1)
Antopäivä: 2.4.2015 Voimaantulopäivä: 13.4.2015 Voimassa: Toistaiseksi
Antaja: Arviointipalvelut-yksikkö Hyväksyjä: Yksikönpäällikkö, Ville Autero
Säädösperusta:
Trafin työjärjestys, ratkaisuvaltaliite, Eu asetukset 290/2012 ja 965/2012, ARA/ARO.GEN.135, ARA/ARO.GEN.220
Revisio:
3. versio
Muutostiedot:
Pieniä tarkennuksia ja päivityksiä
Soveltamisala:
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi – Arviointipalvelut-yksikkö
Työohje tapausten käsittely ja seuranta Q-Pulsessa (ILMAILU)

Esityksen tavoite: turvallisuuden kehittäminen

- Viraston ensisijainen tavoite on saada tietoa vaaratilanteista, jotta niistä kerättävää tietoa voidaan hyödyntää turvallisuuden edistämiseen tarkoitetussa työssä.
- Vaaratilannetietoa käytetään erityisesti hiljaisten signaalien löytämiseksi
- Vaaratilannetiedon keräämisen tarkoituksena ei ole missään tilanteessa etsiä syyllisiä, vaan koko onnettomuus- ja vaaratilanneilmoituksia koskevan raportointikulttuurin perusedellytys on tietojen luottamuksellisuus.
- Vaaratilanneraportoinnissa kyse on vähäisemmistä tapahtumista kuin onnettomuuksista. Voimassaolevassa merilaissa ei ole säädetty nyt merilakiin lisättäväksi esitetyn 15 a §:n kaltaista erityistä suojaa onnettomuudesta ilmoittajalle.

Esityksen tavoite: turvallisuuskulttuurin kehittäminen yhdessä sidosryhmien kanssa

- Vaaratilanneraportoinnin kehittämisessä on ollut laaja joukko varustamoita ja merenkulun sidosryhmiä mukana jo usean vuoden ajan.
- Kehittämistyössä on vallinnut positiivinen ja luottamuksellinen ilmapiiri, joka on ollut osoitus selkeästi kypsyvästä luottamukseen perustuvasta turvallisuuskulttuurista.
- Erityisesti Liikenteen turvallisuusviraston etu on, että asiakkaat voivat luottaa tietojen luottamukselliseen käsittelyyn.
- Ilman luottamusta tietojen luottamukselliseen käsittelyyn, viraston mahdollisuus saada tarvitsemansa tieto vaarantuu.

Vaaratilannetieto ja itsekriminointisuoja käytännössä

- Tähän mennessä Liikenteen turvallisuusvirastolle saapuneiden vaaratilanneilmoitusten perusteella esim. ilmailussa yhtään tapausta ei ole viety viraston ulkopuolelle. Ilmailun välitön reagointi -prosessin mukaisesti vuonna 2016 saapuneesta poikkeamatiedosta tiedotettiin talon sisällä 479 kertaa kokonaisvolyymin ollessa noin 6200.
- Merenkulussa ei ole odotettavissa tällaisia raportointimääriä. Kuitenkin se, että vaaratilanneilmoituksesta säädetään lain tasolla, mahdollistaa sen, että virasto saa riittävän kattavasti tietoja vaaratilanteista turvallisuustyötään varten.
- Liikenteen turvallisuusviraston menettelytavat merenkulun vaaratilannetiedon käsittelyssä tulisivat noudattamaan samoja periaatteita kuin muissa liikennemuodoissa.
- Näin ollen viraston näkemys on, että hallituksen esityksessä ehdotetut merilain 15 ja 15 a §:t eivät ole itsekriminoinnin kannalta ongelmallisia.