Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

11.1.2023

Eduskunta, Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Lausuntopyyntö: HE 220/2021vp + HE 231/2022vp + LavL 31/2022vp - Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Kauppamerenkulun satamanpitoa harjoittavia yhteisöjä edustava Suomen Satamaliitto ry (jatkossa: Satamaliitto) kiittää mahdollisuudesta lausua vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan lain uudistamisesta.

Satamaliitolla ei ole huomautettavaa HE:ssä 231/2022vp esitettyihin täsmennyksiin tai lain seuraamusjärjestelmän uudistamista täydentävään Lakivaliokunnan lausuntoon LaVL 31/2022.

HE:een 220/2021vp liittyen viittaamme Liikenne- ja viestintävaliokunnalle 10.2.2021 antamaamme ao. lausuntoon:

Lakiuudistus nostaa rajapinnat näkyviin

Laajamittaisen valmistelutyön tuloksena lakiuudistus on tuottanut kokonaisuuden, joka korvaa aiemman, moniin eri säädöksiin pilkkoutuneen lain. Uusi laki on mittava sekä sisältää sekä yleisiä että liikennemuotokohtaisia säädöksiä. Lakiesityksen ansiona on sen päämäärä kattaa mahdollisimman hyvin nyt myös liikennemuotojen ja kuljetustoimintojen rajapinnat, joihin liittyvät vastuunvaihdot ja tiedonkulun potentiaaliset katkot ovat omiaan aiheuttamaan riskejä. Kootessaan kaikkia osapuolia koskevat yleiset ja erityiset vastuut laki tekee kaikkien osapuolten erilliset vastuut osana koko kuljetustapahtumaa paremmin näkyviin.

Vastuiden ja rajapintojen täydentäminen kuitenkin jatkuu. Maan huoltovarmuudelle tärkeiden satamien näkökulmasta tärkeää on esim. jatkotyö, jossa määritellään tarkemmin sääntelyn rajapinnat siviili- ja viranomaistoiminnan säädöksille kun on kysymyksessä esim. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kansainvälisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvä vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä tehtävä vaarallisten aineiden kuljetus.

Sataman monitoimijaisuus sisältää lukuisia rajapintoja

Satama on logistiikkakeskukseen verrattava liikenteen palvelupaikka, joka tarjoaa järjestelyt ja välineet kuljetusten tarvitsemaan liikennemuodon vaihtamiseen.

Satamassa palveluita tarjoavat keskenään itsenäiset yritykset, joiden on koordinoitava yhteistyönsä kuljetusten sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Fyysisten, toiminnallisten ja lainsäädännöllisten rajapintojen moninaisuus on sataman toimintaympäristölle ominaista.

Satamaliiton edustamat, kauppamerenkulun satamapitoa harjoittavat satamayhtiöt ja -yhteisöt (mm. kuntien virastomuodossa toimivat satamat) vastaavat alueensa teknisistä aluspalveluista sekä liikenteen tarvitsemasta yhteisestä infrastruktuurista, toimien mm. alueen rataverkonhaltijoina. Ne vastaavat myös alueen yhteisten turvallisuusmenettelyjen koordinoinnista, joita liittyy erilaisiin lakisääteisiin turvallisuusvelvoitteisiin.

Lastin käsittely tapahtuu satamaoperoinnin yrityksissä, joita on satamissa yleisesti jo useampia. Vaarallisten aineiden käsittelyä voidaan tehdä niistä useammassakin, mikä lisää kaikkien toimijoiden yhteistyön merkitystä. Satamaoperaattorit toimivat yleensä satamayhtiöltä vuokraamallaan alueella, vastaten sen sisäisistä lastiyksiköiden järjestelyistä ja niiden käsittelystä.

Satamassa voi toimia lisäksi sinne sijoittuneita teollisuusyrityksiä, jotka on huomioitava alueen turvallisuussuunnittelussa ja -toimenpiteissä.

Tilapäinen säilytys – uusien vaatimusten sisäänajoon yhteistyötä ja kehittämistä

Tilapäisen säilytyksen turvallisuustason varmistamista lähdetään uudistuksessa hakemaan siihen käytettävien paikkojen yleisellä sääntelyllä, ei rajoittamalla tilapäisen säilytyksen määräaikaa. Satamiin valittu vaihtoehto osuu kahta kautta:

- myös pienempiin satamiin olisi tehtävä sisäinen pelastussuunnitelma, kun se aiemmin koski ainoastaan yli 10.000 tn/v volyymin, eli turvallisuusselvitysrajan ylittäviä satamia.
- raidekuljetuksissa sisäisen pelastussuunnitelman vaatimus laajenisi koskemaan myös satamien sisäisiä järjestelyratapihoja.

Kummassakin edellytetään yhteistyötä: rautatieyrityksen ja/tai satamaoperaattorin kanssa, mikä on perusteltua ja tärkeää.

Sisäinen pelastussuunnitelman edellyttämä riskienarviointi ja hallintatoimet voidaan liittää muuhun lakisääteiseen pelastus- tai turvasuunnitelmaan, mutta tämän mahdollisuuden potentiaali toteutuu vasta kun satamayhtiöiden jatkuvuudenhallinnan käytännöt kykenevät sulauttamaan 2000-luvun aikana niihin kohdistuneet suunnitelmavaatimukset osaksi satamalähtöistä kokonaisvaltaista riskienhallintaa.

Sisäinen pelastussuunnitelma koskisi jatkossa kaikkia erilaisia tilapäisen säilytyksen paikkoja kokoon katsomatta, ei ainoastaan nykyisiä suurimpia. Satamaliitto näkee siksi tarpeellisena, että sisäisen pelastussuunnitelman sisältämän arvioinnin laajuutta ja skaalautumista havainnollistetaan vielä jatkotyössä, mm. VAK-asetuksen valmistelussa, jotta uusista vaatimuksista ei muodostu toiminnan laajuuteen nähden ylimitoitettuja.

Koulutus, suunnittelu, järjestelmät ja valvonta tarvitsevat panostusta

Pykälän 33 (Sisäinen pelastussuunnitelma ja vastuuhenkilö) vaatimukset tuottavat uuden tehtäväkuvan, johon liittyviä osaamisalueita pitää pystyä erittelemään, jotta yritykset voivat suunnitella henkilöstönsä koulutuksen päivittämistä. Yhtenä osaamisalueena mm. suuronnettomuusriskien tunnistaminen olisi suunnittelulle ja suunnitelmien arvioinnille tärkeä laadullinen kysymys.

Esitetty 18 kuukauden siirtymäaika lainsäädännön voimaantulosta sisäisen pelastussuunnitelman laatimiselle ja vastuuhenkilön nimeämiselle on siksi perusteltu.

Liikenteen turvallisuus- ja viestintäviraston vahvistuva rooli valvonnan yleisviranomaisena on tarpeellinen ja edellyttää sen resurssien vahvistamista. Se mahdollistaisi myös opastusta ja aihepiiriin liittyvän laajemman viranomaiskentän ja yhteistyötahojen osaamisen jakamista toiminnanharjoittajille säännöllisesti toistuvina tapahtumina, kuten jo perinteinen viraston VAK-päivä.

Jatkuvaa yhteistyötä tarvitaan myös vaarallisten aineiden kuljetuksen liittyvien järjestelmien ja/tai digitaalisten välineiden kehittämisessä. Satamien näkökulmasta yksi keskeinen on Alusliikennepalvelulain mukainen kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä (Portnet, 1.6.2025 alkaen NEMO). Uudistamisen yhteydessä on tärkeä vahvistaa sen roolia kaikkien VAK-lastien satamailmoitusten antamisessa, ajantasaisen tilannekuvan vahvistamiseksi satamassa. Sähköisten toiminnanohjausjärjestelmien mahdollistama tilannekuvaa olisi mahdollista laajentaa monin eri tavoin, ja näemme kannattavana niiden edistämisen VAK-lain uudistuksen toimeenpanossa.

Suomen Satamaliitto ry

Kirsti Tarnanen-Sariola
Apulaisjohtaja