

Lähettäjä: Hörkkö, Heli <Heli.Horkko@dbschenker.com>
Lähetetty: keskiviikko 6. helmikuuta 2019 7.07
Vastaanottaja: Kirjaamo LVM
Aihe: SHLL:n Lausunto LVM:n diaarinumerolla LVM/1557/03/2018 julkaistuun arviomuistion luonnokseen

Tärkeys: Suuri

SHLL:n Lausunto LVM:n diaarinumerolla LVM/1557/03/2018 julkaistuun arviomuistion luonnokseen.

Yleisiä kommentteja arviomuistioluonnoksesta:

Muistio kaikkiaan on hyvä ja selkeästi jaoteltu ja kirjoitettu. Tekstissä esitetyt kysymykset ovat toimivia ja antavat lausunnon antajille hyviä suuntaviivoja vastauksia niihin mietittäessä.

1. Johdanto, 2. Nykytilan kuvaus ja 2.2 digitalisaatio: 1. Mitä tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksista olisi annettava nykyistä laajemmin esimerkiksi viranomaisille tai liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajille, jotta kuljetusten turvallista sujumista voitaisiin parantaa? Entä toisille toimijoille kuljetusketjuissa? 2. Miten tietojenvaihto voitaisiin teknisesti toteuttaa niin, että päästäisiin mahdollisimman automatisoituun ja reaaliaikaiseen toimintaan?

Pelastusviranomaisten käytössä tulee olla riittävä ja oikea tieto vaarallisista aineista aina, kun vahinkoja sattuu kaupallisessa rahtiliikenteessä. Myöskin jo suunniteltaessa kuntien ja kaupunkien sisäisiä ja taajamien ja valtaväylien vak-liikennettä, läpiajoreitityksiä, tunneli- ym erikoiskulkuväylien liikennesuunnitelmia, tulee mielessä pitää vaarallisten aineiden kasvaneen roolin kuljetuksissamme. Suuren riskin sisältävät vaaralliset aineet ja suuret säiliökuljetukset ovat näkyviä, mutta pakattua kappaletavaraa kulkee liikenteessä kaikenkokoisissa ajoneuvoissa ja niistä tietäminen on viranomaiselle suuri haaste. Mikäli tämän tiedon jakaminen kuljetusyrityksistä viranomaisten käyttöön on toteutettavissa siten luotettavalla tavalla, että se ei haittaa kaupallisia intressejä eikä vuorokautta kestävää liikennettä, se on digitalisaation keinoin varmasti toteutettavissa. Mutta, tietoturvan on oltava ehdottoman korkealla tasolla ja tiedonsiirtojen kontrolloitua. Sähköisten rahtikirjojen ym. vastaavan tiedon käyttö myös vaarallisten aineiden kuljetuksissa edellyttää ehdottoman toimivaa ja turvattua tieto- ja sanomaliikennettä kuljetusyritysten ja viranomaisten välillä. Siirrettävän tiedon täytyy olla muodoltaan ymmärrettävää, selkeää, oikeaa ja oikea-aikaista, siis

standardisoituja sanomamalleja ja/tai yhtenäisiä tietokantarakennelmia on käytettävä oikean lopputuloksen takaamiseksi toimijoiden välisessä tiedonvaihdossa. Kuljetusyksikkö- ja kuljetusliiketietojen liitettynä lähetyksiin tulee olla niin selkeästi yksilöityjä, että virheitä ei tunnistamisessa voi sattua ja taustajärjestelmien tulee olla siten varmistettuja, että tiedon päivittyminen viranomaiselle oikein ja oikea-aikaisesti on aina taattua. Kuljetusketjussa useiden eli toisten toimijoiden kannalta voi tulla eteen tilanteita, joissa rahdinkuljettaja on yksi toimija ja hänen ajoneuvonsa, kuljetusyksikön kuormatilan/-tilat täyttää yksi tai useampi vak-tavaraa kuljetettavaksi tarjoava lähettäjä, jolloin tulee eteen myös kysymys tiedonannosta ja luottamuksesta eri lähittäjien kesken. Jokainen toimija päättää itse, mitä tietoa voi antaa toisille toimijoille, mutta rahdinkuljettajan on aina tiedettävä lopputulos, eli tarkalleen, mitä luokiteltua tavaraa kyydissä on, samoin kuin pelastusviranomaisten. Tässä on muistettava huomioida erilaiset yhteenpakkaamismääräykset ja yhteenkuormausmääräykset, vaarallisten aineiden luokkakohtaiset erottelumääräykset ja niiden noudattaminen. Tämä kaikki koskee myös rajoitetun määrän ja poikkeusmäärien pakkaussääntöjen mukaisia kuljetuksia, samoin kuin mahdollisesti erityismääräyksiä soveltamalla vapautettuja vaarallisen aineen kuljetuksia. Tietojenvaihto voi teknisesti ja yksinkertaisimmillaan toimia esim. kuljetusliikkeen/rahdinkuljettajan pelastusviranomaisen rekisteriin / tietokantaan toimittamana, suojattuna ja soveltuvana sanomana. Lähetystiedon siirto on mahdollista tuottaa automaattisesti, kun ajoneuvo kuljetukseen lähtee, se on määriteltävissä käytössä olevalla tekniikalla jo nyt. Sanomassa pitää olla tavaran lähittäjän ja vastaanottajan tietojen lisäksi tavaran paljoustiedot, pakkaustapa, vaarallisen aineen luokitustiedot ja kuljetuksessa mahdollisesti sovelletut erityismääräykset tms. lisätiedot. Suojatun sanoman luotettava tuhoaminen viranomaisen tietokannasta ajastettuna kuljetuksen toteuduttua tulee toimia siten varmistettuna, ettei vaaraa kuljetustietojen vuotamisesta väärin käsiin voi olla. Kuljetusyksiköiden seurantajärjestelmien kehittäminen yhdistettynä vaarallisten aineiden kuljetuksiin tulee tukea tätä kokonaisuutta ja olla luotettava ja turvallinen viranomaisvetoinen järjestelmä.

3. ja 3.1 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tausta: 3. Ovatko laissa olevat asetuksen- ja määräystenantovaltuudet asianmukaiset ja vastaavat tulevaisuuden tarpeisiin? Jos eivät ole, millä tavalla niitä tulisi kehittää? 4. Onko

VAK-lainsäädännössä ns. Suomi-lisiä, joiden purkaminen olisi ajankohtaista ja perusteltua? Jos lisiä on, millaisia taloudellisia vaikutuksia niillä on ja millä

tavalla ne vaikuttavat kilpailukykyyn? 5. Miten normikehikkoa saataisiin selkeytettyä ja yksinkertaistettua (norminpurku)?

Laissa annetut asetuksen- ja määräystenantovaltuudet ovat asianmukaiset ja riittävät. Traficom määräksi on kuljetusketjussa toimijoiden ollut jo nyt mahdollista vaikuttaa ja toimia avoimesti viranomaisen kanssa yhteistyössä. Emme ole huomanneet vak-lainsäädännössä purettavia Suomi-lisiä enää. Normikehikossa ei nähdä norminpurkamiselle tarvetta.

3.2 Soveltamisala ja tarkoitus: 6. Onko soveltamisala selkeä ja täsmällinen? Jos ei, miten

sitä tulisi uudistaa?

Soveltamisala on selkeä. Mielestämme ei ole tarvetta muutoksille.

3.3 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain pääasiallinen sisältö ja rakenne: 7.

Onko voimassa olevan lain rakenne asianmukainen? 8. Jos ei ole, miten sitä voisi kehittää?

Lain rooli puitelakina on hyvin selvä ja se antaa hyvän selkärangan va-kuljetusten oikealle

hoitamiselle. Mielestämme ei ole tarvetta muutoksille. Kuitenkin lainsäädännön käyttäjätystävällinen

käytettävyys uusien ohjelmallisten sovelluksien avulla, esimerkiksi sähköisten apuohjelmien avulla

tietokoneella, tabletissa, älypuhelimessa, tulee viranomaisen tulevaisuudessa kehittää..

Lainsäädännössä sisäiset viittaukset ja niiden lukeminen sähköisten apuohjelmien avulla, kirjanmerkit

ja muut sellaiset. ovat helpommin käytettävissä jo olemassa olevin sähköisin sovelluksin, tarvitaan

lisää toimitusteknistä osaamista viranomaisella, käytön kehittämistä ja oikeat ja soveltuvat tietotekniset työkalut käyttäjille.

3.4 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalle annetut asetukset ja 3.5

Määräystenantovaltuudet: 9. Onko voimassa oleva sääntelymalli (jako lakiin, asetuksiin

ja määräyksiin) asianmukainen? 10. Jos ei ole, miten sääntelymallia voisi kehittää?

11. Voisiko tässä merkityksessä jotakin laissa säädettyä sisällyttää asetukseen tai

määräykseen?

Jako lakiin, asetuksiin ja määräyksiin on asianmukainen ja toimiva. Mielestämme ei ole tarvetta

muutoksille. Määräystenantovaltuudet ovat selkeät ja toimivat.

Käytettävyystyökaluja on kehitettävä, kuten edellisessä kohdassa on jo mainittu.

4. Viranomaisten valvontatehtävät, hallinnonalat, toimijat: 12. Onko

viranomaisten tehtävät ja toimivaltuudet lainsäädännössä selkeät ja riittävät? 13. Jos eivät ole, millä tavalla niitä tulisi selkeyttää ja millä tavalla toimivaltuuksia pitäisi kehittää?

Viranomaisten valvontatehtäviä tulee selkiyttää tavaran lähettäjien ja varastojien, ns. logististen toimijoiden toiminnan valvonnan suhteen, jota valvovan viranomaisen pitää selkeästi lisätä. Rahdinkuljettajan tulee voida luottaa hänelle annettuihin tietoihin, mutta liian usein lähettäjäosapuoli, johon kuuluvat myös lähettäjän lukuun toimivat varastointi-, pakkaus- ym. logistiset palvelut, unohtaa oman vastuunsa ja roolinsa kuljetusketjun turvallisuuden varmistamisessa. 5. Valvonta, seuraamukset ja hallinnolliset pakkokeinot: 14. Ovatko VAK-rikkokset ja -rikkomukset lainsäädännössä selkeä ja asianmukainen kokonaisuus? Kohdistuuko seuraamusuhka oikealla tavalla? 15. Jos eivät ole ja eivät kohdistu,

millä tavalla rangaistussäännöksiä voisi kehittää? 16. Onko seuraamustaso asianmukainen ja riittävän ennalta estävä? 17. Tulisiko hallinnollisia sanktioita ottaa VAK-lainsäädännössä käyttöön esim. lievimpien rikkomusten seuraamuksena? Mitä vaikutuksia niillä voisi olla?

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa havaittuihin rikkomuksiin ja rikoksiin ei seuraamusuhka mielestämme ole riittävä, eikä se kohdistu oikealla tavalla. Lähettäjän vastuu on lain tekstissä ankara, mutta valvonnassa ei tule ilmi riittävästi se, että vastuu tavaran oikeasta ilmoittamisesta rahtikirjalla on ehdoton kuljetusturvallisuuden perusta ja havaituista puutteista ja rikkomuksista ja siis vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksista ja rikoksista tulee rangaista nimenomaan lähettäjä, ei rahdinkuljettajaa. Valvontaa tulee tulevaisuudessa enemmän kohdistaa nimenomaan vaarallisia aineita lähetettäviin ja vastaanottaviin yrityksiin ja nimenomaan niiden kanssa toimiviin lähettäjätoimijoihin, ei rahdinkuljettajiin. Ja, kun maantiellä suoritettussa tarkistuksessa havaitaan lähettäjän tuottamia virheitä, on sanktiot suunnattava nimenomaan siihen tavarasta vastaavaan osapuoleen, ei rahdinkuljettajaan, joka ei useinkaan voi asiaan vaikuttaa juuri millään tavalla. Piilotetut vaarallisten aineiden lähetykset, piilovakit, ovat jatkuva ja päivittäinen, kasvava ongelma rahdinkuljettajan toiminnassa. Kun niitä tulee ilmi viranomaisvalvonnassa, sanktioiden lähettäjille pitää olla niin tuntuva, että lähettäjät eivät

sellaisia toimintatapoja enää halua soveltaa kuljetuksissaan.

Turvallisuusneuvonantajien

puute lähettäjäyrityksissä näkyy juuri tässä kohdassa selkeästi

rahdinkuljettajan toiminnassa

kuvatulla tavalla, eikä se voi olla lainsäätäjän tarkoitus. Ulkomailta saapuvat vaarallisen

aineen lähetykset, joissa esiintyy vastaavia lähettäjän vastuunalaisia virheellisyyksiä ja

puutteellisuuksia, ovat suuri ongelma rahdinkuljettajille. Tavarán

vastaanottajan roolin

kirkastaminen ja erityisesti siellä toimivan turvallisuusneuvonantajan toiminta muodostaa

tässä suuren mahdollisuuden vaikuttaa kuljetusketjun turvallisuuteen.

6. Vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuudet ja esivalmistelussa esille tulleita

huomioita 7.1 Tilapäinen säilytys : 18. Edellä on kuvattu mahdollisia tilapäiseen

säilytykseen liittyviä lainsäädännöllisiä ongelmia. Ovatko ne edelleen ajankohtaisia? Mitä lainsäädännöllisiä muita ongelmia tilapäiseen säilytykseen saattaa lisäksi liittyä? 19. Millä tavalla tilapäinen säilytys ja varastointi tulisi

erottaa lainsäädännössä toisistaan? 20. Mitä käytännön vaikutuksia havaituilla ongelmilla voi olla?

Kuljetusonnettomuuksia sattuu tien päällä ja niitä sattuu myös

kuljetustermiinaaleissa

siirtokuormausten yhteydessä, tavarán käsittelyssä. Kuljetuspakkauksiin, niiden kestävyys,

käsiteltävyyteen koneellisesti ja sidottavuuteen kuormatilassa on kiinnitettävä erityistä ja

jatkuvaa huomiota. Sattuneista tapahtumista terminaalinpitäjät ilmoittavat valitettavan vähän

TUKESille, että tähän asiaan päästäisiin paremmin kiinni yleisellä tasolla ja voitaisiin ottaa

oppia kukin toimija omaan toimintaansa. Esimerkiksi käytännön kokemuksia siitä, että onko

UN-tyyppihyväksytyjen pakkausten kestävyys sillä tasolla, kuin sen pitäisi olla yleisesti, on

varmasti monen tasoisia, mutta TUKES ei saa tietoa tarpeeksi tilastoidakseen, kun näitä

pakkauksia rikkoutuu normaalin käsittelyn yhteydessä turhan helposti.

Kuormansidonnassa

tapahtuu myös paljon kuljetuspakkausten rikkoutumisia, kun pakkauksia yritetään sitoa ja

tukea kuljetustiloihin riittävällä sidonnalla. Rikkoutunut vak-pakkaus menee sitten helposti

suoraan vaan vakuutuskorvattavaksi, mutta siinä voi jäädä usein selvittämättä, että olisiko

myös valmistajalla osuutensa siihen, että olikin kysymyksessä ns.

'maanantaikappale'

isommasta pakkaussarjasta, joka ei kestänytään käsittelyä vaaditusti eikä siis edes

normaalilla tavalla tai oliko pakkauksen sidonta turvallisesti mahdotonta, koska kiinnikkeitä

tms. ei ollut riittävästi. Pakkausvalmistajillakin voi mennä prosessit ja tuotekehittely joskus

pieleen ja tuotteena tulla sutta ja sekunda. Isojen, yli 1m³:n vetoisten IBC-pakkausten

rikkoutuessa vuotomäärät ovat helposti suuria, jos reikä tuli sitten esim. normaalissa purussa,

lastauksessa ja trukkipäilyssä sarvella sohaistuna IBCn alaosaan.

Lisäsuojaukset IBCn

alalaitaan tapauksissa, kun vaarallisimpia kemikaaleja kuljetetaan, ovat ehdottomasti suotavia,

mutta lähettäjät eivät niitä IBC-versioita hevillä käyttöön ota, jos ei vahinkoasioista ole heillä

riittävästi tietoa käytettävissä edes yleistietona. Pakkausten oikeaan päällelataamiseen ja

niiden riittävään kiinnitykseen tulee kiinnittää enemmän huomioita juurikin viranomaisten

suorittamassa tiekuljetusvalvonnassa.

Tilapäinen säilytys on kuljetustoimessa osa normaalia toimintaa, koska vaarallisenkin aineen

kuljetus voi katketa terminaaliin yksinkertaisesti vaikka siksi, että rahdinmaksajalla on

maksuvaikeuksia ja rahdinkuljettaja käyttää määräysvaltaansa tavaraan. Myöskin varastointitoimen 'siirtyessä pyörille', tulee paineita rahdinkuljettajalle

toimitusketjun riittävän

nopeuden takaamiseksi. Kuljetuskaluston saatavuusongelmat saattavat jossain tapauksissa

myös tuottaa yllättäviä tilapäisen säilytyksen tarpeita. Taisi olla

rautatietapaus Kinnissä

juurikin näin yhtenä taustatekijänä.

7.2 Ratapihan turvallisuus selvitys: 21. Millä tavalla raideliikenteen turvallisuudenhallinta voisi

olla toteuttavissa turvallisuusjohtamisjärjestelmässä?

Ei kommentoitavaa.

7.3 Henkilöturvallisuus selvitys: 22. Tulisiko VAK-kuljetuksissa ottaa käyttöön perusmuotoinen

henkilöturvallisuus selvitys? 23. Mitä käytännön vaikutuksia, esimerkiksi taloudellisia

vaikutuksia, laajemmasta menettelystä olisi?

VA-kuljetuksissa ei mielestämme ole tarvetta ottaa käyttöön kuljetusketjun henkilöstön

henkilöturvallisuus selvityksiä. Näitä tehdään yrityskohtaisesti jo nyt ja tarvittaessa, eli niiden ei tarvitse

olla lakisääteisiä.

7.4 Turvallisuusneuvonantajarekisteri 24. Olisiko rekisterin perustaminen edelleen

perusteltua? 25. Olisivatko kustannukset edelleen selvityksen mukaiset?

Turvallisuusneuvonantajarekisterin perustaminen voisi olla hyvä idea ja samalla jonkinlaisen

turvallisuusneuvonantajan toimijakortin käyttöön otto. Kortista näkyisi, milloin tutkinto on hyväksytty

suoritettu, jolloin sitä turvallisuusneuvonantaja voisi mukanaan kantaa, kuten ajokorttia ja ADR-ajolupaakin. Traficomin toimialueellahan tämä asia selkeästi on, sitä mieltä olemme, joten mahdollinen rekisteri, sen ylläpito ja luotettava ja turvattu tiedonsaanti sieltä kuljetusketjun eri toimijoille voi vaikuttaa myös työllistävästi, kun turvallisuusneuvonantajakoulutettujen oikeus toimia turvallisuusneuvonantajana on luotettavasti toimijan selvitettävissä nimenomaan viranomaisen rekisteristä. Lisäksi se kohottaisi turvallisuusneuvonantajien ammatillista asemaa kuljetusketjun eri toimijoilla.

7.5 Pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentaminen: 26. Ollisiko säiliöiden rekisteröinti perusteltua? 27. Mitä käytännön vaikutuksia rekisteröinnillä olisi?

Mielestämme pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentamiselle ei ole tarvetta.

SHLL:n eli Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n puolesta lausunnon antaa: Heli Hörkkö, turvallisuusneuvonantajaryhmän puheenjohtaja, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto r.y, turvallisuusneuvonantaja ja järjestelmäasiantuntija, Schenker Oy, Tikkurilantie 147, 01530 Vantaa, puhelin : 0105202336, sähköposti: heli.horkko@dbschenker.com

