

Asia: VN/7202/2018

Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Ei lausuttavaa

Ei lausuttavaa - toteaminen

-

Lausuttavaa

Yleisiä huomioita esityksestä

Haluamme kiinnittää huomiota siihen, että HaminaKotka Satama on Suomen satamakentässä täysin poikkeuksellinen kokonaisuus eikä kuulu Satamaliittoon. Olemme Suomen suurin tavaraliikenteen vientisatama, ja satamassamme on sijoittuneena huomattava määrä kemian teollisuutta. Lisäksi olemme Suomen ylivoimaisesti suurimman yksityisen rataverkon haltija. Toivomme, että erityinen asemamme ei jää lakia säädettäessä huomioimatta.

Kokosimme tähän lausuntoon havainnoistamme keskeisimmät kohteet.

Laissa tulee huomioida, että satamanpitäjä ei ole viranomainen eikä sillä ole oikeutta eikä velvollisuutta vastata satama-alueella toimivien yritysten sisäisistä pelastussuunnitelmista tai niiden kokoamisesta tai turvallisuusjärjestelmistä yritysten oman toiminnan osalta. Tämä rooli kuuluu pelastuslaitokselle, joka koostaa ulkoisen pelastussuunnitelman yritysten sisäisten pelastussuunnitelmien pohjalta sekä muille lupa- ja valvontaviranomaisille.

Käsitteet ”satama” ja ”satama-alue” pitää määrittellä, jolloin myös satamanpitäjän määrittely selkeytyisi. Käsitteiden pitäisi olla sellaiset, että niiden tarkoitus on selkeä ja tarkkarajainen eikä mitenkään päällekkäinen siten, että eri käsitteillä asiallisesti tarkoitettaisiin samaa asiaa. Käsitteiden määrittelyn ei pidä sisältää sanoja ja/tai käsitteitä, joilla ei ole vastaavuutta säännöstekstissä, esimerkkeinä ”satamatoimintoja” ja ”satamapalveluista”.

Soveltamisala

-

Tilapäinen säilytys

Tilapäinen säilytys ja tilapäisen säilytyksen paikka pitäisi määrittellä. Tilapäisen säilytyksen paikan määrittelyssä on tarpeen huomata, että paikka ei voi olla määrittelemätön rataverkko. Esim. satamissa on käytössä tilapäiseen säilytykseen IMDG-kentät (kontit, trailerit), joiden sisällä sijoittelu tehdään luokituksen mukaan. Tätä ei ole mahdollista toteuttaa rataverkoilla.

Tilapäisen säilytyksen paikkaan kohdistuvat vastuut pitäisi kuvata selkeästi laissa. Nyt 30 § ja 31 § ei lainkaan kerro, kuka asioista vastaa. Ilman rajauksia vastuullinen taho ei voi olla satama, satamanpitäjä tai rataverkon haltija.

Viittaus raideliikennelain tarkoittamaan rataverkkoon on tarpeen korvata selkeällä kuvauksella tarkoitetuista rataverkoista. Johtuen raideliikennelakiin viittaamisesta (3 § Määritelmät) ja raideliikennelain tekstistä on hankala saada selvää, mitä rataverkolla tässä tarkoitetaan.

Turvauhat

-

Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa

-

Osapuolten velvollisuudet

63 § ”Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet” sekä 71 § ”Rataverkon haltijan velvollisuudet” määräävät samat velvollisuudet kuljetuksen suorittajalle ja rataverkon haltijalle.

Vastuu vaarallisen aineen kuljetuksesta pitää selkeästi, tarkkarajaisesti sekä johdonmukaisesti säätää rautatieliikenteen harjoittajalle sekaannusten ja vastuun siirtelyn välttämiseksi. Koko kuljetusketjussa olisi yksi toimija (rautatieliikenteen harjoittaja), joka koko ajan tietäisi, mitä, missä, milloin ja kuinka paljon vaarallista ainetta on, sekä kuinka ainetta pitää käsitellä.

Satamanpitäjää ollaan säätämässä velvolliseksi laatimaan sisäisen pelastussuunnitelman yhdessä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavien kanssa. Lisäksi ollaan säätämässä velvoitetta laatia sisäinen pelastussuunnitelma rataverkon alueelle, jolloin rataverkon haltija yhdessä rautatieliikennettä harjoittavien ja muiden alueella toimintaa harjoittavien kanssa laatisi tämän suunnitelman. Tätä ei ole realistista tai edes mahdollista toteuttaa HaminaKotka Sataman kaltaisessa monitoimijaympäristössä, jossa pelkästään rautatieliikenteen harjoittajia on 5 kpl, rataverkon haltijoita yli 20 kpl ja alueelle toimintaa harjoittavia yrityksiä 170 kpl.

Rataverkon haltijan velvollisuudeksi asetetaan pelastussuunnitelman laatimisen varmistamisen velvoite (71 §), jonka toteuttaminen on niin ikään käytännössä mahdotonta, samoista syistä. Miten tällaisen varmistamisen voisi toteuttaa ilman viranomaisvaltuuksia?

Markkinavalvonta

-

Valvonta

-

Viranomaisten toimivalta

-

Sanktiointien uudistaminen

-

Huomioita liitelaesta

-

Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

-

Asetus ja sen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

-

Muita huomioita

34 § säättää, että satama-alueella on oltava turvallisuusselvitys. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää myös ”muilta satama-alueilta” turvallisuusselvityksen tekemistä. Mitä ovat nämä satama-alueen sisällä olevat muut satama-alueet?

Jäljempänä säädetään seuraavaa: ”Satamanpitäjän on ilmoitettava hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittaville”. Vaade tuntuu kohtuuttomalta, kun otetaan huomioon, että toimijoiden joukossa saattaa olla sellaisiakin, jotka eivät turvallisuusselvitystä ole tuottaneet, kun eivät VAK-käsittelyä tee. Miten tämä on mahdollista käytännössä toteuttaa?

52 § säättää seuraavaa: ”rautatiekuljetuksessa tilapäisen säilytyksen paikan on oltava valaistu ja muutoin turvattu, sekä asiaton pääsy alueelle on mahdollisuuksien mukaan oltava estetty”. Asia jää epäselväksi, kun vastuullista taho ei ole määritelty. Vastuutaho ei voi ilman rajoituksia olla satama, satamanpitäjä tai rataverkon haltija.

Kuitunen Ville
HaminaKotka Satama Oy