

Asia: VN/2080/2021

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Ei lausuttavaa

Ei lausuttavaa - toteaminen

-

Lausuttavaa

Yleisiä huomioita esityksestä

Suomen Satamat ry (entinen Suomen Satamaliitto ry), myöhemmin lausunnossa ”Satamat”, joka edustaa Suomessa kauppamerenkulun tarpeisiin satamanpitoa (satamatoiminnot ja niihin käytetyn kiinteistön hallinta) harjoittavia yhteisöjä (satamanpitäjiä), kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Laki- ja asetusluonnokset sisältävät Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien säädösten lisäksi säädökset uudesta, satama-alueelle normaaliajan lainsäädännön puitteissa tarvittaessa muodostettavasta väliaikaisesta toiminnallisuudesta, sotasatama-alueesta.

Sotasatama-aluetoimintatilan käyttöönotto ja purkaminen eivät tapahdu erillään normaaliolojen lainsäädännön oikeuksista ja vastuista satamissa. Tämän vuoksi on tärkeää sovittaa sitä koskeva lainsäädäntö ja toimintaperiaatteet yhteen satamasektorin liiketoimintaedellytysten turvaamisen kanssa, elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toimintavarmuuden turvaamiseksi sekä aiheeseen liittyvän viranomaisyhteistyön ennakoitavuuden ja sujuvuuden vuoksi.

Satamanpito: infrastruktuuri- ja liikennepalveluita ja turvallisuuden yhteensovittamista

Suomessa satamanpito on pääosin paikallisessa eli kuntien omistuksessa, mutta niiden lisäksi on myös yksityisten tahojen omistamia satamia sekä teollisuusyritysten omassa käytössä olevia satamia. Kilpailuilla markkinoilla toimivien kuntaomisteisten satamien satamanpito yhtiöitettiin 1.1.2015 alkaen kuntalain muutoksella. Muutoksen jälkeen yksityisesti omistettuun sekä kaupunkien

omistuksessa olevaan satamanpitoon on sovellettu omistajuudesta riippumatta samoja hallinnon, rahoituksen ja markkinakilpailun säädöksiä.

Satamayhtiöt toimivat hallinnassaan olevalla vesi- ja maa-alueita käsittävällä alueella, missä niiden liiketoimintana on tarjota liikenne- ja tavaravirran tarvitsemia infrastruktuuripalveluita (väyliä, rakenteita, laitteita, energiaa, tietoliikenneyhteyksiä) sekä alusliikenteen tarvitsemia aluspalveluita, kuten alusten kiinnitystä, irrotusta ja jätehuoltoa. Satamayhtiön tulot muodostuvat näistä palveluista veloittavista tavara-, alus- ja palvelumaksuista. Satamaoperointiyrietykset ja mahdolliset muut alueella toimivat yritykset puolestaan maksavat aluevuokraa käyttämästään alueesta koko aluetta hallinnoivalle satamanpitäjälle.

Yrietykset hakevat valitsemassaan satamassa lasteilleen toimitusvarmuutta ja häiriöttömyyttä, mikä on myös satamayhtiön tulonmuodostuksessa ja edelleen kehittämisessä avainkysymys. Normaaliolojen lainsäädännön puitteissa toimittaessa ennakoitavuus, luotettavuus ja häiriönsietokyky ovat keskeisiä tekijöitä, joita myös sotasatama-alueen aikaisesta toiminnasta sovittaessa on voitava huomioida.

Satamat ja turvallisuus

Satamanpitäjän tehtäviin kuuluu kokonaisvastuu turvallisuudesta satamassa, joka saa sisältönsä eri hallinnonalojen lainsäädännöstä. Satama-alueen yleiset turvallisuusohjeet sisältyvät satamayhtiön kaikille sataman käyttäjille laatimaan ja hyväksymäänsä satamajärjestykseen. Sen lisäksi alueella sovitaan tarvittavista, eri säädösten edellyttämien turvallisuustehtävien työnjaosta alueella toimivien organisaatioiden kesken.

Satamanpitäjät vastaavat normaalitilanteen lainsäädännön edellyttämistä, koko aluetta koskevista velvoitteista myös sotasatama-alueen käytön aikana: ympäristölupien, alueen turvallisuuden (safety – esim. pelastussuunnittelu, VAK-turvallisuuteen varautuminen) sekä turvaamisen (security – esim. turvatoimilain mukaiset ISPS-säännösten turvatoimet) edellyttämistä alueen yhteisistä järjestelyistä, niiden yhteensovittamisesta sekä rajapinnoista viranomaisten suuntaan.

Satamanpitäjä vastaa ISPS-säännösten 24/7 ylläpidettävistä turvatoimista alusten ja alueina määriteltyjen satamarakenteiden vuorovaikutusalueella ja ne ovat pakollinen edellytys kansainvälisen alusliikenteen harjoittamiselle satamassa. Satamanpitäjälle vastuulla oleviin turvatoimintoihin kuuluu myös kulunvalvontaa satama-alueen rajalla. Vaikka sotasatama-alue koskisi sellaisenaan vain sataman sisällä olevaa laituria ja sen välitöntä läheisyyttä, satamanpitäjällä on siihen liittyvään liikenteeseen kulunvalvontavelvoite satama-alueen portilla. Normaaliolojen lainsäädännön aikana satamanpitäjä on siksi aina sotasatama-alueen osapuoli sekä sopimusosakeudellisesti että toiminnallisesti.

Satamaoperointi: lastinkäsittelyn ehdoista sovitaan myös satamanpitäjän kanssa

Lastien purkamisesta ja lastaamisesta vastaa satama-alueella yksi tai useampi yksityinen satamaoperointiyrietyty, joka käsittelee yhden tai useamman lastinantajan lasteja. Operointiyrietyty sopii satamanpitäjän kanssa toiminta-alueestaan, toiminnan ehdoista ja muista tarvittavista järjestelyistä. Yrietyty hallitsee tyyppillisesti käsittelemiensä lastien tarvitsemaa terminaalivarastoa ja sen ympäristöä, tai joissain tapauksissa myös kokonaista satamarakenne -aluetta. Satamanpitäjän ja

lastinkäsittelijän tarvitsemat alueet limittyvät toisiinsa siten, että satamalle on tapana varata alusten palvelemiseen tarvittavat toimintaedellytykset terminaalin yhteydessä olevalla laiturialueella.

Satamaoperointiyritys ei voi oma-aloitteisesti poiketa sovitusta toiminnoista, varsinkaan sotasatama-alueen kaltaisesta merkittävästä muutoksesta, mikä vaikuttaa sataman liikenteen luonteeseen ja alueen riskienhallintaan sekä sen määrään ja siten myös liiketoimintaan ja tulonmuodostukseen.

Soveltamisala

Soveltamisalan tarkennus siviili ja PV-RVL VAK-lakien kesken

Siviili VAK-lakia 541/2023 sovelletaan rautatiekuljetuksiin (1 §, 2 mom 2.kohta), mutta lain 2 § 2 momentin mukaan kyseistä ”lakia ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen eikä kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen”.

Em. soveltamisalamääritelmät yhdessä esitetyn lakiluonnoksen 2 §, 2 momentin kanssa, jonka mukaan vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset tehdään siviili VAK-lain säännöin, tarvitsivat vielä täsmennystä esim. perusteluihin, jotta lakien yhteinen soveltamisala tulisi ilmaista tämän hetkistä selvemmin.

Terminologian johdonmukainen käyttö

Lakiluonnoksen perusteluissa, sivulla 26 on havainnollinen esitys valmiuden tehostamisen, kohottamisen ja poikkeusolojen vaiheista ja niihin liittyvistä päätöksistä ja sovellettavista laeista. Näiden johdonmukainen käyttö tulisi vielä tarkistaa teksteissä, koska nyt perusteluissa ja lakiluonnoksessa valmiuden tehostamisesta ja nostamisesta sekä sotasatama-alueesta ei puhuta johdonmukaisesti samoilla ilmaisuilla.

Määritelmien täsmentämistä: sotasatama, sotasatama-alue ja sotasatamapitäjä

Satamat kiinnittää huomiota määritelmistä löytyvään täsmentämistarpeeseen. Lakiluonnoksen 4 § sisältää tarvittavat määritelmät:

”6) sotasatamalla tarkoitetaan Puolustusvoimien hallinnassa olevaa satamaa;”, ts. Puolustusvoimien hallinta liittyy sen omaan omistukseen tai valmiuslain/puolustustilalain nojalla tapahtuvaan sataman tai satamanosan hallintaan.

”7) sotasatama-alueella tarkoitetaan Puolustusvoimien hallinnassa osittain tai kokonaan olevaa siviilisatama-aluetta tai siviilisatamaa;” ts. Puolustusvoimien hallinta sotasatama-alueella liittyy aina normaaliolojen lainsäädännön puitteissa tapahtuvaan väliaikaiseen hallintaan.

Satamat katsoo, että järjestelyn tulee koskea vain yleisen liikenteen satamia tai sen satamanosia, ei teollisuusyritysten omien kuljetustensa tarpeisiin ylläpitämiä satamia tai niiden hallitsemia satamanosia yleisessä satamassa.

”9) sotasatamanpitäjällä sitä, joka ylläpitää sotasatamaa ja sotasatamatoimintoja, vastaa sotasatamapalveluista ja omistaa sotasatama-alueen tai hallinnoi aluetta;”

Satamat esittää muutosta sotasatamanpitäjän määritelmään. Sotasatama-alue on väliaikainen menettely siviilisatamassa, joka ei muuta sen omistusta, ainoastaan ajallista tilapäistä hallinnan muutosta normaaliajan lainsäädännön aikana. Määritelmä tulee siksi muuttua muotoon: 9) sotasatamanpitäjällä sitä, joka ylläpitää sotasatamaa ja sotasatamatoimintoja, vastaa sotasatamapalveluista ja hallitsee tai omistaa sotasataman, tai hallinnoi sotasatama-aluetta sopimuksen perusteella.

Satamat esittää myös sotasatama-alue -nimen muuttamista muotoon ”sotilassatama”. Nimitys olisi analoginen laissa käytetyn sotilaslentopaikan määritelmän kanssa: ”1 § 8 kohdan mukaan sotilaslentopaikalla tarkoitettaisiin Puolustusvoimien hallinnassa olevaa lentopaikkaa” ja siten yhteensopiva sotasatama-alueen ajaltaan rajatun olemuksen ja hallinnan kanssa.

Säännökset valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa

Sotasatama-alueen käyttöönottoon on selkeä menettely, mutta sen purku tai muuttuminen valmiuslain mukaisiin poikkeusoloihin on ajallisesti ennakoimatonta, mikä on sataman normaalin toiminnan jatkamisen kannalta haasteellista. Siirtymien kokonaiskuvaa voisi selventää osaltaan muokkaamalla perusteluissa sivulla 26 esitettyä kaaviota siten, että se näyttäisi väliaikaisen sotasatama-alueen päättymisen aikajanalla joko siihen johtavan välttämättömän tarpeen poistumiseen tai poikkeusoloihin/puolustustilaan siirtymiseen. Koska häiriö- ja poikkeustilanteista palautumista pidetään yhtenä osana varautumista, olisi tärkeää täydentää ajattelua tai kaaviota myös paluulla normaalitilanteen suuntaan. Kuljetusten normaalitoimintaan palautumisen edesauttaminen on yhteiskunnalle ja elinkeinoelämälle ensiarvoisen tärkeää, ei ainoastaan satamalle.

Turvatoimilain ja sotasatama-alueen yhteensovittaminen

Sotasatama-alueen aikana noudatetaan edelleen turvatoimilakia (485/2004), joka sisältää satamien kansainvälisen liikenteen ylläpitämiselle pakolliset ISPS-turvasäännökset. Satamat on jaettu lainsäädännön edellyttämiin alueellisesti rajattuihin satamarakenteisiin, joiden määrä satamissa riippuu satama-alueen koosta ja toiminnoista. Satamarakenteet, sataman turvaorganisaation ja satamarakenteissa ja koko satamassa 24/7 voimassa olevat turvasatama-alueen turvatoimet on kuvattu satamanpitäjän laatimassa, toimivaltaisen viranomaisen (Liikenteen turvallisuus- ja viestintävirasto) hyväksymässä ei-julkisessa turvasuunnitelmassa.

Sotasatama-alueen mahdollinen käyttöönotto voi muuttaa turvatoimien soveltamista eri tavoin. Sataman turvatoimien kokonaisuus muuttuu, joka heijastuu turvaorganisaatioon. Jotta vaikutukset sataman liikenteen muodollisuuksiin minimoitaisiin, varsinkin satamarakenteiden ja sotasatama-alueen yhteensovittaminen alueellisesti olisi hyvin tärkeää. Myös sen ratkaiseminen, tarvitseeko sotasatama-alue oman ISPS-turvasuunnitelmansa vai tarvitaanko menettely, jolla alueella tavanomaisesti voimassa oleva turvasuunnitelma jää tauolle.

Mahdollisen ISPS-säännösten mukaisen turvauhan ilmetessä Poliisi päättää turvataso nostamisesta sekä laskemisesta. Turvatoimien tasoa voidaan tietyissä tilanteissa kohottaa myös oma-aloitteisesti, ilman virallisen turvataso kohotuksen alusliikenteelle aiheuttamaa haittaa seuraavissa

käyntisatamissa. Puolustusvoimilla on luonnollisesti edellytykset hoitaa sotasatama-alueen satamarakenteen turvaaminen tehokkaasti omilla resursseillaan.

Tilapäinen säilytys

Tilapäisen säilytyksen sääntelyn periaatteet siviili VAK-laissa ja esitetystä Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta koskevassa monin osin samanlaisia, mikä antaa perustan toimintojen yhteensovittamiselle. Satamassa eri lakien alaisten toimintojen rajapintojen on silti oltava huolellisesti organisoituja. Asetusluonnoksen 2 §, 1 momentti esittää, että ”Sijoittelussa on huomioitava muu liikenne tilapäisen säilytyksen paikassa...”. Periaate on erittäin tärkeä, sillä sotasatama-alueen käyttöönotto ja sen aikainen vaarallisten aineiden kasvava volyyymi lähtökohtaisesti merkitsee kasvavia turvallisuusriskejä.

Siviilisatama ja sotasatama-alueen sisäinen pelastussuunnitelma ja turvallisuus selvitys

Sisäinen pelastussuunnitelma ja mahdollinen turvallisuus selvitys ovat sotasatama-alueen VAK-kuljetusten turvallisuusjohtamisen ydintä sataman- ja sotasatamanpitäjän vastuiden konkreettisesti yhteensovittamisessa satamassa.

Sotasatama-alueen haltijan on nimettävä tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö (lakiesitys 37 § 7 mom), samalla tavoin kuin satamanpitäjä siviili-VAK-laissa. Siviili- ja sotasatama-alueen vastuuhenkilöiden on tehtävä yhteistyötä turvallisuuden saumattomuuden varmistamiseksi.

Kaikilta tilapäisen säilytyksen paikoilta edellytetään sisäisen pelastussuunnitelman laatimista. Lakiluonnoksen 37 § 3 mom. esittää, että sotasatama-alueen sisäisen pelastussuunnitelman laatii sotasatamanpitäjä (Puolustusvoimat) yhdessä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavien yritysten kanssa. Satamanpitäjä ei voi alueen haltijana ja kokonaisvaltaisen yhteensovittavan roolinsa vuoksi jäädä kokonaan sisäisen pelastussuunnitelman toteutuksen ulkopuolelle satama-alueella.

Asetusluonnoksen 5 § 3 momentti esittää, että siviililiikenteeltä ja sotasatama-alueelta edellytetyt sisäiset pelastussuunnitelmat voidaan koota samaan suunnitelmaan. Satamat pitää hyvänä lakiluonnoksen 38 § (satama-alueen turvallisuus selvitys) perusteluissa esitettyä toimintatapaa suunnitelmien laatimisessa, jonka mukaan osapuolet tekisivät yhteistyötä ja sovitaisivat osasuunnitelmat toistensa suunnitelmiin, tarvittaessa satamanpitäjän määrittelemään muotoon.

Yhteistyössä laaditun suunnitelman etu on ilmeinen sillä saavutettavan saumattomuuden vuoksi. Luonnoksesta ei kuitenkaan käy suoraan ilmi, miten toimitaan yhdenmisen suunnitelman hyväksymisessä, koska luonnoksessa esitetty vastuuviranomaisten toimivalta on jakautunut siviili- ja puolustushallinnon kesken. Sotasatama-alueen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksyy Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto (lakiesitys 37 §, 5 mom), kun taas siviilisataman suunnitelman hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto. Esitetyn menettelyn koordinoitua tai vaihteistusta onkin siksi tarvetta vielä konkretisoida ja esimerkiksi käsitellä lain perusteluissa.

Turvallisuus selvitys vaatimuksen kynnyks on sotasatama-alueella siviilikuljetuksia koskevien määräysten tavoin kuljetusmäärissä, jotka ylittävät 10.000 tonnia vaarallisia aineita vuodessa (lakiluonnos 38 § ja asetuseruonnos 7 §). Siviilisataman ja sotasatama-alueen puitteissa kuljetettujen määrät kerryttäisivät kummankin määrää toisistaan riippumatta. Siviilikuljetuksissa Liikenteen

turvallisuus- ja viestintävirastolla on valtuudet päättää turvallisuusselvityksen laatimisveloitteesta myös vuotuisen rajan alittavissa satamissa, Puolustusvoimien osalta sama toimivalta on Pääesikunnan teknillisellä tarkastusosastolla. Sotasatama-alueen mahdollisten kuljetusvolyymien ennakointi yhdistettynä siviilisataman vaarallisten aineiden vuotuisiin määriin voisivat ennakoida satamaan turvallisuusselvityksen tarvetta, vaikka kummankin osapuolen määrät yksinään eivät ylittäisi säädettyyn vuotuiseseen alarajaan. Muodostuuko riittävä kokonaiskuva koko sataman vaarallisten aineiden kuljetuksesta normaaliajan lainsäädännön aikana, kun suunnitelmat hyväksyvät toimivaltaiset viranomaiset ovat eri hallinnonaloilla? Koko satama-alueen haltijana siviilisataman satamanpitäjällä on tässä roolinsa puolesta keskeinen paikka.

Suomen Satamat toteaa, että koko alueesta vastaava siviilisatamanpitäjää ei voi sivuuttaa turvallisuusselvityksen laatimisessa, ja lakiesitystä tulee siksi vielä muokata näiltä osin. Siviili VAK-lain (541/2023) 34 §, Satama-alueen turvallisuusselvitys, kuvailee satamanpitäjän roolin suhteessa satama-alueella laadittaviin turvallisuusselvityksiin. Normaaliajan lainsäädännön näkökulmasta sotasatama-alue on mahdollisesti ainoastaan yksi terminaali-alueeseen tai ISPS-satamarakenteeseen verrattava osa. Em. Pykälän 3 momentissa todetaan: ”Satamanpitäjä voi edellyttää, että nämä turvallisuusselvitykset laaditaan tietyssä muodossa. Satamanpitäjän on laadittava turvallisuusselvitys koko satama-alueelle, pidettävä se ajan tasalla ja huolehdittava siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan ja turvallisen kokonaisuuden koko satama-alueella.” Tätä kokoavaa roolia ei voi siviilisataman satamanpitäjältä ottaa pois, kuten lakiesityksen 38 § nyt muotoillaan.

Turvatoimet

Osapuolten velvollisuudet

Normaaliolojen lainsäädännön aikana lakiluonnoksen esitetty soveltamisala koskee mm. (1 §, 2 momentti) ”kansainvälisiä harjoituksia sekä muuta valtiollista ja järjestöyhteistyötä”. Mainitusta toiminnasta on satamissa kokemusta nykyisen lainsäädännön puitteissa. Laki Puolustusvoimista 551/2007, 14 § (Kiinteistöjen tilapäinen käyttöoikeus) säätelee (3 mom.): ”Puolustusvoimien 1 momentissa tarkoitetusta kiinteistön käyttämisestä sovitaan suullisesti tai kirjallisesti kiinteistön omistajan tai haltijan kanssa”. 5 momentti puolestaan: ”Kiinteistön käyttämisestä aiheutuneesta vahingosta suoritetaan kiinteistön omistajalle tai haltijalle käyvän hinnan mukainen korvaus.” Satamat pitää perusteltuna, että esitetyn lain perusteluihin on hyvä lisätä viittaus Puolustusvoimia koskevan lain pykäliin.

Samat periaatteet soveltuvat ohjaamaan myös soveltamisalan 5 momentissa kuvattua vaarallisten aineiden kuljettamista sotasatama-alueen aikana. Satamat pitää selvänä, että sotasatama-alueen kaltainen menettely edellyttää ennakkoon tehtyä kirjallista sopimusta alueen vuokraamisesta ja korvauksesta sekä satamanpitäjän, lastinkäsittelijän että mahdollisten muiden toimijoiden kanssa. Myös alueeseen liittyvät osapuolten vastuut ja niiden hoitaminen on täsmennettävä, kuten vastuu- ja yhteyshenkilöt, turvamenettelyjen koordinointi, kulunvalvonta ja näiden tarvitsema yhteydenpito ja tiedottaminen.

Koska sopimus laaditaan normaaliolojen aikaisesta toiminnasta, kiinteistön omistajalle tai haltijalle maksettava käyvän hinnan mukainen korvaus kattaa myös sopimuskumppanien liiketoiminnalle mahdollisesti aiheutuneet taloudelliset tappiot. Toimintojen palautuminen poikkeuksellisesta tilanteesta normaalioloihin on kokemuksiin perustuen vähemmän suoraviivaista kuin tehostaminen

tai valmiuden kohottaminen. Puolustusvoimien sotasatamanpitäjänä tulisi siksi myötävaikuttaa siviilisataman normaaliliikenteeseen palautumista sotasatama-alueen tarpeen purkautuessa valmiustason laskemiseen.

Lakiluonnoksen 15 luku koskee henkilöstön ammattitaitoa, ml. perehdytyskoulutus kolmansille osapuolille. Satamat pitää tärkeänä, että Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos kouluttavat satamien henkilöstöä mm. sotasatama-alueen aikaiseen yhteistyöhön ja turvallisuustoimiin.

Klikkaa ja lisää otsikko avoimelle kysymykselle

Valvonta

Satamiin sovelletaan usean hallinnonalan ja niiden alla olevien lakien turvallisuussäätelyä, joihin liittyviin valvontaan ja auditointeihin sekä niiden valmisteluun osallistuu myös henkilökuntaa. Satamanpidon yhtiöiden keskimäärin pienen henkilökunnan vuosittaisesta työajasta tämä johtaa tuntuvaan osaan. Satamasektorilla on vuosien ajan suosittu ja myös päästy lisäämään eri alojen viranomaisten yhdessä tekemää valvontaa. Toimintatavan on alalla havaittu hyödyttävän kaikkia osapuolia. Viranomaiset pystyvät arvioimaan toimintaa yhdessä monipuolisemmin ja koordinoimaan omaa työtään, satamatoimijat pystyvät keskustelemaan aiheeseen liittyvistä kysymyksistä eri valvojien kanssa samalla kerralla, mikä säästää työaikaa. Mikäli tapahtumiin liitetään harjoittelua, niissä voidaan parhaimmillaan toteuttaa samalla kertaa useampi harjoitteluelvoite. Yhteensovitettu valvonta tarjoaa monipuolisen kuvan sataman toimintaympäristöön liittyvistä tekijöistä ja siellä huomioitavista asioista, ja myötävaikuttaa valvonnan vaikuttavuuteen.

Sotasatama-alueen valvontaan osallistuu uuden lain myötä uusina toimijoina puolustusvoimien alaisia laitoksia sekä satamassa jo nyt toimivia viranomaisia. Lakiluonnoksen 101 §:n sisältämä valvontasuunnitelma on myös valvonnan yhteensovittamisen näkökulmasta tärkeä yhteistyön ja yhteensovittamisen väline. Sen tehtävänä voisi olla myös kuvata Puolustusvoimien alaisuuteen kuuluvat vaarallisten aineiden kuljetusta valvovat tahot ja niiden yhteyshenkilöt. Puolustusvoimien satamaan nimeämä tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö voisi myös olla avainasemassa aihetta koskevassa sataman ja Puolustusvoimien välisessä niin yhteydenpidossa, järjestelyissä kuin valvonnan järjestämisen kysymyksissä.

Viranomaisten toimivalta

Satamat tukee Väyläviraston, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston sekä Suomen Pelastusalan Keskusliiton lausuntoja, joissa kiinnitetään huomiota PV-RVL VAK-lain ja siviili VAK-lain keskinäiseen suhteeseen ja soveltamisalaan sekä toimivallan ja tehtävien jakautumiseen Pääesikunnan teknillisen tarkastusviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston kesken. Tuemme myös näkemystä, jossa salassapitonäkökulmat huomioiden turvallisuusselvitykset edellyttäisivät aina tietojen vaihtoa siviili- ja sotilasviranomaisten kesken. Yhdyskuntia suojaavaa varautumista vaarallisten aineiden kuljetuksen riskeiltä on voitava tehdä kaikissa tilanteissa.

Sanktiot

Huomioita liitelaesta

Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

Satamanpitäjien ja lastinkäsittelijöiden tulonmuodostus ja toimintaedellytykset riippuvat liikenteen ja satamatoimintojen jatkuvuudesta. Siviilisataman liikenteen hoitamisen edellytykset sotasatama-alueen ollessa voimassa osassa satamaa tai koko sataman alueella ovat siten sekä satamalle että elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle kokonaisuudessaan tärkeitä.

Puolustusvoimien kuljetukset sekä esim. kansainvälinen harjoitustoiminta on voitu toteuttaa sataman tavanomaisen liikenteen tarpeet huomioiden. Suomen NATO-jäsenyys lisää tätä toimintaa ja sujuvuuden varmistaminen on jatkossa aiempaakin tärkeämpää.

Sotasatama-alueen muodostaminen muuttaa todennäköisesti ympäristöriskien torjuntatoimenpiteitä säätelevässä ympäristö – muutkin slmat uusiksi

Tilapäisen sotasatama-alueen käyttöönotto Puolustusvoimien valmiutta tehostettaessa, mikä tuo mukaan tilanteen keston ennakoimattomuuden ja saattaa johtaa myös tavanomaisen liikenteen häiriöihin, mikä puolestaan vaikuttaa niin sataman asiakkaiden kuljetusten vaikeutumiseen kuin satamayritysten toiminnan jatkuvuudenhallintaan ja talouteen. Puolustusvoimia koskevan lain 14 § - Kiinteistöjen tilapäinen käyttöoikeus - turvaa käyvän hinnan mukaisen korvauksen kiinteistön käyttämisestä aiheutetusta vahingosta. Tämäntapaiset korvaukset tarkoittavat tavallisesti henkilöille, omaisuudelle tai ympäristölle aiheutuneiden fyysisten vahinkojen korvaamista. Tilapäinen sotasatama-alue saattaa todennäköisesti aiheuttaa myös toiminnallista vahinkoa, ts. sataman normaaliliikenteen vähenemistä tai katkoa, mikäli koko satama otetaan väliaikaisesti sotasatama-alueeksi. Säädöksen soveltamisen tulee näin ollen huomioida myös sataman kaupalliselle toiminnalle aiheutuneet tappiot ja niiden korvaaminen.

Asetukset ja niiden vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

Muita huomioita

Tarnanen-Sariola Kirsti
Suomen Satamaliitto ry - Kirsti Tarnanen-Sariola