

Asia: VN /5137/2022

## **Työryhmän lausuntopyyntö valmiuslain varautumisvelvollisuutta koskevasta muistiosta sekä valmiuslain yleisistä kehittämistarpeista**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Huomionne valmiuslain varautumisvelvollisuutta koskevasta muistiosta**

VN/5137/2022

Valmiuslain varautumisvelvollisuutta koskevan sääntelyn nykytila ja kehittämistarpeet

Valmiuslain kokonaisuudistusta valmisteleva työryhmä on laatinut arviomuis-tion valmiuslain kehittämistarpeista turvallisuusympäristön muutoksia huo-mioiden. Muistion keskeistä osaa on julkisen ja yksityisen sektorin varautumi-sen tarkastelu tilanteessa, jossa julkisen sektorin hallintotehtäviä on siirretty yksityistä sektoria edustavan toimijan hoidettavaksi.

Muistiossa tarkastellaan lisäksi voimassa olevan valmiuslain 12§:n yleisvarau-tumisen sisällöllistä riittävyttä ohjata julkisen sektorin varautumisvelvoitteen toteuttamista ja sitä, onko säännös riittävä kattamaan poikkeusoloja lievem-piä häiriötilanteita ja niihin varautumista.

Nykyinen valmiuslaki on tarkoitettu lähtökohtaisesti ohjaamaan varautumista poikkeusoloihin, ja virkamiestyöryhmä katsoo perustelluksi edelleen pitää valmiuslain pääfokus poikkeusoloissa. Muuhun häiriötilanteiden lakisäätei-seen varautumisvelvoitteeseen ohjaavia säännöksiä löytyy toimialakohtaises-sa lainsäädännössä, ja tätä jakoa virkamiestyöryhmä pitää jatkossakin perus-teltuna.

Suomen Satamat ry kiittää mahdollisuudesta tuoda esille Suomessa toimivien yleissatamien huomioita valmiuslain kokonaisuudistukseen.

Satamien ja meriliikenteen keskeinen merkitys kansallisessa kokonaisturvalli-suudessa ja toimialojen varautumisessa on kiistaton: Suomen ulkomaankau-pan volyymistä yli 90 prosenttia on täysin riippuvainen merikuljetusten suju-vuudesta.

### Satamien varautuminen

Suomen satamamarkkina on kilpailtu, kaupallinen markkina ja omistajuudel-taan hajautettu. Suomessa toimii yksityisten ja kuntien omistamia satama-osakeyhtiöitä, joiden päätoimiala on satamanpitäminen. Tämän ohella Suo-messa toimii merkittävien teollisuusyritysten satamia, jotka ovat luonteeltaan yksityissatamia, ja satama edustaa teollisuusyrityksen tuotantoketjun osaa, minkä johdosta satamatoiminnon varautuminen asettuu monilta osin osaksi yhtiön kokonaisvarautumista. Lisäksi Suomessa toimii mittava määrä pieni-muotoista satamatoimintaa harjoittavia kuntia, jolloin satamatoiminta aset-tuu toimialaluonteeltaan kuntasektorin sisään. Suomessa ei toimi yhtään val-tio-omisteista yleistä satamaa.

Suomessa toimivat yleiset satamat on yhtiöitetty kuntalain säännöksiin 31.12.2014 mennessä. Yhtiöittämisvelvoite ei koske vähäistä satamanpitämi-sen toimintaa ylläpitäviä kuntia, joiden hallinnassa olevat satamarakenteet on katettu kuntia velvoittavalla varautumisvelvoitteella.

Yhtiömuodossa toimivat satamanpitäjät (satamayhtiöt) siirtyivät yhtiöittämi-sen yhteydessä vapaaehtoisen varautumisen piiriin kaikilta muilta osin paitsi yksityisraiteiden haltijoita koskevalta raideinfrastruktuurin kattavalta varau-tumisvelvoitteelta. Vapaaehtoisen varautumisen piiriin siirtyessään satamien varautumista on vahvistettu Huoltovarmuusorganisaatioon perustetulla sa-tamapoolilla ja poolin satamien jatkuvuuden hallintaa ja varautumista vahvis-tavalla toiminnalla.

Satamapoolin puitteissa on vahvistettu sataman yhteistä varautumista, joka käsittää satamayhtiön ohella sataman alueella toimivien palveluntuottajien (kuten tavarankäsittely) varautumista häiriötilanteisiin.

Satamapooli kattaa kaikki merkittävät satamayhtiöt ja tavarankäsittely-yritykset Suomessa. Poolin koko on siinä määrin pieni, että poolitoiminnan puitteissa on mahdollisuus varmistaa varautumisen kehittäminen hyvinkin yri-tyskohtaisella tasolla.

Satamapooli on tarttunut lausunnolla olleessa muistiossakin esille nostettui-hin kyber- ja hybridiuhrien tunnistamiseen ja alueellisen ja valtakunnallisen tilannekuvan muodostamisen prosesseihin uusien häiriöuhkien varalta. Sata-mapoolin toimikunta on lisäksi määritellyt itselleen toimintamallin päätök-senteko- ja johtamisvastuineen poolin häiriötilanteiden varalta.

Satamissa on pitkäaikaiset perinteet harjoittelusta niin puolustusvoimien, alueen muiden viranomaisten sekä satamassa toimivien viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Satamassa toimivat pysyvästi tullit, rajavartiolaitos ja poliisi. Tiivistä yhteistyötä ja harjoituksia toteutetaan säännöllisesti myös muiden viranomaisten kanssa, kuten alueelliset pelastusviranomaiset. Satamissa on mm. sisäiset ja ulkoiset pelastautumisen suunnitelmat, joita harjoitellaan sisäisten ja ulkoisten toimijoiden ja viranomaisten kanssa yhdessä ja erikseen. Samoin vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät harjoitukset ovat tavanomaista harjoitustoimintaa satamissa. Satamat ovat tottuneet laaja-alaisesti toimimaan hyvässä yhteistyössä useiden viranomaisten kanssa.

Harjoitusten määrä eikä frekvenssi ole muuttunut satamayhtiöiden siirryttyä vapaaehtoiseen varautumiseen. Pikemminkin satamayhtiöiden liiketoiminnan jatkuvuuden tunnistavat ja sitä tukevat varautumissuunnitelmat ja näitä ko-konaisvaltaisemmat turvallisuusjohtamisen järjestelmät vastaavat aiempaa paremmin normaaliolojen operatiivista varautumista, minkä varaan vakavampien tai lievempien häiriötilanteiden varaan varautuminen rakentuu. Satamayhtiöt ovat motivoituneita kehittämään varautumistaan ja tunnistavat hyvin merkityksensä kriittisen infrastruktuurin edustajina.

Koska satamanpitäminen Suomessa ei edusta eikä ole aiemminkaan edustanut julkista valtaa eikä siten satamanpitämisen yhtiöittämisessä ole ollut kyse julkisen hallintotehtävän siirtämisestä yksityiselle sektorille, Suomen Satamat ry katsoo nykyisen, vapaaehtoiseen ja sopimus pohjaiseen järjestelyyn nojautuvan varautumisen olevan perusteltu satamayhtiöille ja satamassa toimiville palveluyrityksille. Lausunnolla oleva muistio katsoo Suomen Satamat ry:n laillisen satamien olevan jatkossakin vapaaehtoisuuteen perustuvan varautumisen piirissä.

Satamat tulevat valikoiduilta osin muistiossa kuvattujen NIS2 ja CER-säännösten soveltamisalaan kuuluviksi.

Energia- ja liikenneinfrastruktura yhdistyvät

Taustamuistio korostaa eri elinkeinojen keskinäisriippuvuuksia ja varautumisen vahvaa rakentamista julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyölle, julkisen hallinnon keskinäiselle koordinaatiolle, hyvälle tiedonkululle, tilannekuvan kokoamiselle ja toiminnalliselle harjoittelemiselle.

Keskinäisriippuvuutta vahvemmin on käynnissä kehityskulku, jossa talouden energiamurros fossiilitaloudesta puhtaiden käyttövoimien tuotantoon, varastointiin ja jakeluun vahvistaa energia- ja liikenneinfrastruktuureiden yhdistymistä, erityisesti verkkojen solmukohdissa kuten satamissa, lentokentillä ja liikenteen terminaaleissa.

Tulevassa valmiuslaissa on perusteltua tarkastella satamien ja muiden liikenneinfrastruktuurin solmukohtien roolia varautumisessa omana kokonaisuutenaan toisin kuin nykyisessä valmiuslaissa satamien rooli nähdään varsin ohuena, passiivisena jatkeena meriliikenteelle. Satamien rooli molempiin – vesi- ja maapuolen liikenteen – suuntiin uupuu nykyisestä valmiuslaista tyystin.

Nykyä laajemmassa tarkastelussa on tarpeen myös huomioida satamien kriittisen infrastruktuurin ohella sataman toiminnallinen kokonaisuus (ns. sup-rainfrastrukturo) ja sen häiriökriittinen rooli. Lisäksi satamilla on tavarankäsittelyn ja matkustajaliikenteen palveluiden ohella keskeinen rooli alueen ja (osittain myös) valtakunnan tason polttoainejakelussa ja sataman toiminnallisuus edellyttää häiriötilanteissa ajoneuvo- ja konekannan varaamista sataman toiminnan turvaamiseksi.

## Valmiuslain 12§

Virkamiestyöryhmä toteaa lausunnolla olevassa muistiossa johtopäätöksensä, että valmiuslain 12§:n yleissäännöksen ”... varautumisvelvollisuus koskee kaikkia hallinnonaloja ja hyvin erilaisia toimijoita, valmiuslakityöryhmä katsoo, ettei varautumisvelvollisuutta ole mahdollista tai tarpeellistakaan säätää merkittävästi voimassa olevaa säännöstä yksityiskohtaisemmaksi. Yleistä varautumisvelvollisuutta on mahdollista erityislainsäädännöllä tämentää ottaen huomioon toimialakohtaiset erityistarpeet ja olosuhteet.” Mielestämme työryhmän kannanotto on perusteltu ja kannatettava sata-mayhtiöiden näkökulmasta.

Kannatettava on myös työryhmän kannanotto siihen, että ”valmiuslain yleisen varautumisvelvollisuuden (12§) tulisi koskea sekä poikkeusoloihin, että tätä lievempiin häiriötilanteisiin varautumista.”

**Miten arvioisitte voimassa olevan valmiuslain kokonaisuutta ja toimivuutta? Mitä valmiuslaissa tulisi erityisesti kehittää?**

Energia- ja liikenneinfrat yhdistyvät

Taustamuistio korostaa eri elinkeinojen keskinäisriippuvuuksia ja varautumisen vahvaa rakentamista julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyölle, julkisen hallinnon keskinäiselle koordinaatiolle, hyvälle tiedonkululle, tilannekuvan kokoamiselle ja toiminnalliselle harjoittamiselle.

Keskinäisriippuvuutta vahvemmin on käynnissä kehityskulku, jossa talouden energiamurros fossiilitaloudesta puhtaiden käyttövoimien tuotantoon, varastoointiin ja jakeluun vahvistaa energia- ja liikenneinfrastruktuurien yhdistymistä, erityisesti verkkojen solmukohtissa kuten satamissa, lentokentillä ja liikenteen terminaaleissa.

Tulevassa valmiuslaissa on perusteltua tarkastella satamien ja muiden liikenneinfrastruktuurin solmukohtien roolia varautumisessa omana kokonaisuutenaan toisin kuin nykyisessä valmiuslaissa satamien rooli nähdään varsin ohuena, passiivisena jatkeena meriliikenteelle. Satamien rooli molempiin – vesi- ja maapuolen liikenteen – suuntiin uupuu nykyisestä valmiuslaista tyystin.

Nykylakia laajemmassa tarkastelussa on tarpeen myös huomioida satamien kriittisen infrastruktuurin ohella sataman toiminnallinen kokonaisuus (ns. sup-rainfrataso) ja sen häiriökriittinen rooli. Lisäksi satamilla on tavarankäsittelyn ja matkustajaliikenteen palveluiden ohella keskeinen rooli alueen ja (osittain myös) valtakunnan tason polttoainejakelussa ja sataman toiminnallisuus edellyttää häiriötilanteissa ajoneuvo- ja konekannan varaamista sataman toiminnan turvaamiseksi.

**Onko muita näkökulmia, joita edustamanne taho erityisesti toivoisi otettavan huomioon valmiuslain uudistamista koskevassa työssä?**

Koska satamanpitäminen Suomessa ei edusta eikä ole aiemminkaan edustanut julkista valtaa eikä siten satamanpitämisen yhtiöittämisessä ole ollut kyse julkisen hallintotehtävän siirtämisestä yksityiselle sektorille, Suomen Satamat ry katsoo nykyisen, vapaaehtoiseen ja sopimus pohjaiseen järjestelyyn nojautuvan varautumisen olevan perusteltu satamayhtiöille ja satamassa toimiville palveluyrityksille. Lausunnolla oleva muistio katsoo Suomen Satamat ry:n lailla satamien olevan jatkossakin vapaaehtoisuuteen perustuvan varautumisen piirissä.

Castrén-Mäkilä Annaleena  
Suomen Satamat ry