

Asia: VN/18947/2022-SM-46

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi

1.

Yleiset huomiot CER-direktiivin kansallisesta toteuttamistavasta, kuten esimerkiksi viranomaistoiminnan järjestämisestä ja valvontamallista

-

2.

Soveltamisalaa koskevat huomiot, kuten esimerkiksi kriittisen toimijan määrittäminen ja kriteeristön kattavuus

-

3.

Vaikutustenarviointia koskevat huomiot, kuten esimerkiksi yhteiskunnalliset vaikutukset, taloudelliset vaikutukset yrityksille, hallinnollinen taakka ja muut kustannukset sekä vaikutukset yritysten toimintaan

-

4.

Valvontaa koskevat huomiot

-

5.

Laiminlyöntimaksua koskevat huomiot

-

6.

Miten arvioitte turvallisuusselvityslakia koskevan esityksen tarpeellisuutta ja muotoilua? Millaisia turvallisuusvaikutuksia esityksellä olisi?

-

7.

Miten arvioitte satamien turvallisuusselvityksiä koskevan esityksen tarpeellisuutta ja muotoilua? Millaisia toiminnallisia ja taloudellisia vaikutuksia esityksellä olisi? Millaisia turvallisuusvaikutuksia esityksellä olisi?

8.

CER-yleislain 28 §:ään liittyen, miten arvioitte säännösehdotuksia, jotka koskevat muiden EU-jäsenvaltioiden rikosrekisteritietojen käyttämistä kriittisen toimijan työntekijästä tehtävässä turvallisuusselvityksessä (1. lakiesityksen 28§ sekä 3. ja 4. lakiesitys)?

-

9.

Muut huomiot

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

HaminaKotka Satama Oy kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta ja eräksi muiksi laeiksi.

Lakiluonnos on erittäin tarpeellinen ja kannatettava. Luonnos sisältää kuitenkin muutamia epäselvyyksiä satamanpitäjän ja satamassa toimivien yritysten suhteissa. Satama on toimintakenttä, jonka alueella toimii mittava määrä erilaisia itsenäisiä yrityksiä. Esityksessä on asetettu satamaa vastuulliseksi sellaisiin toimiin, jotka eivät käytännössä ole mahdollisia tämänhetkisessä satamaympäristössä.

3. Mikäli satamanpitäjät toimisivat kaikkien turvallisuusselvitysten koordinoijana ja valvojana, kaikkien satamassa toimivien yritysten osalta, nostaisi tämä sataman kustannuksia kohtuuttomasti. Muodostuneen rekisterin ylläpidon vaatima työmäärä olisi huomattavan suuri. Päälle tulevat turvallisuusselvitysten hakemisesta aiheutuvat kustannukset. Satamat eivät ole keskenään vertailukelpoisia, vaan yritysten ja turvallisuusselvitysten määrä vaihtelee satamakohtaisesti suuresti.

7. Esitys turvallisuusselvitysten lisäämisestä satamien alueilla on hyvin perusteltu ja tarpeellinen.

Satamaan kulkuvan saaneet pääsevät vapaasti liikkumaan alueella tai alueilla, joille kulkulupa on myönnetty. Näin ollen lähes jokaista satamassa liikkujaa voidaan pitää riskinä vähintään infrastruktuuria kohtaan. Luonnoksessa tulisi tarkentaa, millaisiin tietoihin, tiloihin ja alueille pääseviin henkilöihin turvallisuusselvitykset tulisi kohdentaa.

Mikäli satamanpitäjä toimisi kaikkien turvallisuusselvitysten koordinoijana ja valvojana kaikkien satamassa toimivien osin, nostaisi tämä sataman kustannuksia. Muodostuneen rekisterin ylläpidon vaatima työmäärä muodostuisi kohtuuttoman suureksi. Lisäksi tulisivat turvallisuusselvitysten hakemisesta aiheutuvat kustannukset.

Satamanpitäjälle olisi erittäin haastavaa varmistaa, että turvallisuusselvitykset ovat ajan tasalla. Velvollisuus turvallisuusselvitysten teettämisestä tulisi kohdentaa niin että satamassa kriittiseksi katsottu yritys vastaa itse selvitysten hakemisesta ja koordinoinnista. Heillä itsellään on parhaimmat tiedot siitä kuka (henkilökuntaan kuuluva tai alihankkija) pääsee käsiksi mihinkin turvallisuuskriittiseen tilaan tai tietoon. Satamalla ei ole käytettävissään tietoa millainen kunkin henkilön työnkuva kussakin yrityksessä on eikä satamalla ole käytössään tai ole pääsyä yritysten lastitietojärjestelmiin. Jokainen satamassa oleva yritys on itsenäinen toimija ja vastaa järjestelmistään ja rekrytoinneistaan itse.

Suurissa satamissa liikkuvien ja/tai toimivien yritysten ja muiden toimijoiden määrä liikkuu kriittisimmilläänkin alueilla useissa kymmenissä ja henkilömäärät useissa sadoissa. Alueen yritysten henkilöstömäärä vaihtelee lyhyelläkin varoitusajalla, ja henkilöt pääsevät liikkumaan laajalti eri sataman osissa sen mukaan missä työtehtäviä suorittavat. Tässä kohdin tulee myös huomioida turvallisuusselvitysten hakuajojen pituudet ja siten yritysten mahdollisuudet jatkaa toimintaansa keskeytyksettä.

Lakiehdotus ja yllä olevat huomioiden nousee seuraava kysymys: millä keinoin satamanpitäjä pystyisi varmentamaan, että kaikki turvallisuusselvitykset tulee tehtyä vaatimusten mukaisesti? Valvontavastuu ei voi olla satamanpitäjällä, muusta kuin omasta henkilöstöstään ja alihankkijoistaan sekä lisäksi niistä satamassa toimivien yritysten henkilöistä, joilla pääsy satamanpitäjän kriittisiin järjestelmiin.

Yhteenvetona yllä olevasta toteamme, että kaikki sataman turvallisuuskriittiset toimijat tulisi nimetä ja heidän jokaisen tulisi itse varmistua, että turvallisuusselvitykset tulee tehtyä vaatimusten mukaisesti, koska on kyse heidän omasta työstään ja toimistaan satamassa. Näin ollen satamanpitäjän vastuulla olisi varmistaa omien työntekijöidensä ja alihankkijoidensa sekä kaikkien sataman kriittisiin järjestelmiin pääsevien nuhteettomuus ja luotettavuus.

