

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

Pidämme hyvänä lähtökohtana, että CER-direktiivin niveltämisessä Suomen oikeusjärjestelmään otetaan huomioon Suomen huoltovarmuusjärjestelmä. Ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita tulee välttää.

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?

Venäjän hyökkäyssodan ja lisääntyneen kansainvälisen rikollisuuden vuoksi satamien turvallisuusselvitysten käyttöönotto on tarkoituksenmukainen toimenpide satamien turvallisuuden parantamisessa.

7.

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

Venäjän hyökkäyssodan ja lisääntyneen kansainvälisen rikollisuuden vuoksi satamien turvallisuusselvitysten käyttöönotto on tarkoituksenmukainen toimenpide satamien turvallisuuden parantamisessa.

Turvatoimilain 4 §, henkilöryhmät

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että liikenne- ja viestintävirasto ”hyväksyisi satamanpitäjän esityksestä myös ne henkilöryhmät, joiden nuhteettomuus ja luotettavuus tulee 7 g §:n mukaan varmistaa henkilöturvallisuusselvityksellä.”

Pidämme tarpeettomana tätä ehdotettua lainkohtaa. Satamaoperointiyriytysten tietojärjestelmät ja niitä käsittelevien henkilöiden tehtävänkuvat poikkeavat toisistaan, eikä minkään yleisluontoisten henkilöryhmien määrittäminen ole mahdollista. Yhdenmukaisen lain soveltamisen kannalta on tärkeää, että turvallisuusselvitettävien henkilöiden kriteerit todetaan turvatoimilain 7 g §:ssä.

Turvatoimilain 7 g §, satamanpitäjien ja satamaoperointiyriytysten rooli turvallisuusselvitysten hankinnassa

Esitysluonnoksessa ehdotetaan satamien turvatoimilain 7 g §:ää muutettavaksi. Ehdotuksessa todetaan, että satamanpitäjän on varmistettava, että tiettyihin tietoihin pääsy on rajattu henkilöihin, joilla on turvallisuusselvitys.

Lastitiedot ovat satamaoperointiyriytysten tietojärjestelmissä. Satamaoperointiyriytisiä Suomessa toimii noin 50. Satamanpitäjälle yksityiskohtaisia lastitietoja ei lähtökohtaisesti toimiteta.

Päätöksenteon turvallisuusselvitysten hankinnasta tulee kuulua satamaoperointiyrityksille, jotka myöntävät lastitietojen käsittelyoikeudet. Kyseisten yritysten tulee arvioida oman yrityksensä turvallisuusselvitettävät henkilöt.

Edellä mainittua toimintatapaa ei tarvitse kirjata lakiin, mutta lain perusteluissa se on hyvä todeta. Laissa riittää maininta siitä, että satamanpitäjä varmistaa satamassa toimivilta yrityksiltä, että turvallisuusselvitykset on hankittu.

Ääritapauksessa on mahdollista, että järjestäytynyt rikollisuusryhmä perustaa satamaoperointiyrityksen, jolla pyritään rikolliseen toimintaan. Myös tämänkaltainen toiminta on voitava estää liikenne- ja viestintäviraston tai satamanpitäjän toimesta.

Turvatoimilain 7 g §, turvallisuusselvitettävät henkilöt

Esitysluonnoksessa turvatoimilain 7 g §:ssä todetaan, että ”...lastin käsittelyä koskeviin tietojärjestelmiin sekä sataman turvatoimia koskeviin tietoihin ja kulunvalvontatietoihin on pääsy vain henkilöillä, jonka nuhteettomuus ja luotettavuus on varmistettu turvallisuusselvityslain mukaisella perusmuotoisella turvallisuusselvityksellä.”

Perusmuotoinen turvallisuusselvitys on laajuudeltaan sopiva valinta turvallisuusselvitykseksi.

Pidämme riittävänä, että turvallisuusselvitys rajoitetaan niihin henkilöihin, joilla on oikeus muokata edellä mainittuja tietoja. Mikäli myös katseluoikeus johtaa turvallisuusselvitykseen, niin periaatteessa jokainen ahtaajakin joutuisi turvallisuusselvityksen piiriin, koska työkoneissa on tiedot, mille alueelle esimerkiksi tietty lastiyksikkö siirretään. Ahtaajilla ei ole tietoa lastiyksikköiden sisällöstä.

Satamaoperointiyritysten toiminnanohjausjärjestelmät (eli tuotannonohjaus-järjestelmät) ovat satamaoperointiyrityksen kriittisimpiä tietojärjestelmiä. Sataman suuryksikköliikenne (kontit, rekat, perävaunut) keskeytyy välittömästi, mikäli toiminnanohjausjärjestelmän toiminta lakkaa. Sen vuoksi toiminnanohjausjärjestelmät tilataan vain erittäin laadukkaiksi tunnetuilta kansainvälisiltä yrityksiltä. Toiminnanohjausjärjestelmän kehittäminen satamaoperointiyritykseen kestää noin 5 vuotta. Järjestelmän toimintavarmuuden ylläpitäminen ja kehittäminen edellyttää, että tietojärjestelmän toimittajalla on vapaa pääsy toiminnanohjausjärjestelmän yksityiskohtiin, kuten lastitietoihin ja kulunvalvontaan. Suomalaisen turvallisuusselvityksen teettäminen tällaisilta ulkomaisten tietojärjestelmätoimittajien työntekijöiltä ei ole realistista. Suomalaisilla satamaoperointiyrityksillä ei olisi mitään keinoa velvoittaa kyseisiä kansainvälisiä yrityksiä suomalaisiin turvallisuusselvityksiin.

Edellä sanottu huomioon ehdotamme 7 g §:ään seuraavaa muutosta:

”Ulkomaanliikenteen sataman satamanpitäjän on varmistettava, että lastin käsittelyä koskeviin tietojärjestelmiin sekä sataman turvatoimia koskeviin tietoihin ja kulunvalvontatietoihin on lastinkäsittely-yrityksessä hallinnoimisoikeus vain henkilöllä, jonka nuhteettomuus ja luotettavuus on varmistettu turvallisuusselvityslain mukaisella perusmuotoisella turvallisuusselvityksellä.”

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

LAUSUNTOPYYNTÖNNE CER-DIREKTIIVISTÄ JA SATAMIEN TURVALLISUUSSELVITYKSISTÄ

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto tässä asiassa. Olemme käytettävissä myös asian jatkovalmistelussa.

CER-DIREKTIIVI

Pidämme hyvänä lähtökohtana, että CER-direktiivin niveltämisessä Suomen oikeusjärjestelmään otetaan huomioon Suomen huoltovarmuusjärjestelmä. Ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita tulee välttää.

SATAMIEN TURVALLISUUSSELVITYKSET

Venäjän hyökkäyssodan ja lisääntyneen kansainvälisen rikollisuuden vuoksi satamien turvallisuusselvitysten käyttöönotto on tarkoituksenmukainen toimenpide satamien turvallisuuden parantamisessa.

Turvatoimilain 4 §, henkilöryhmät

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että liikenne- ja viestintävirasto ”hyväksyisi satamanpitäjän esityksestä myös ne henkilöryhmät, joiden nuhteettomuus ja luotettavuus tulee 7 g §:n mukaan varmistaa henkilöturvallisuusselvityksellä.”

Pidämme tarpeettomana tätä ehdotettua lainkohtaa. Satamaoperointiyriytysten tietojärjestelmät ja niitä käsittelevien henkilöiden tehtävänkuvat poikkeavat toisistaan, eikä minkään yleisluontoisten henkilöryhmien määrittäminen ole mahdollista. Yhdenmukaisen lain soveltamisen kannalta on tärkeää, että turvallisuusselvitettävien henkilöiden kriteerit todetaan turvatoimilain 7 g §:ssä.

Turvatoimilain 7 g §, satamanpitäjien ja satamaoperointiyriytysten rooli turvallisuusselvitysten hankinnassa

Esitysluonnoksessa ehdotetaan satamien turvatoimilain 7 g §:ää muutettavaksi. Ehdotuksessa todetaan, että satamanpitäjän on varmistettava, että tiettyihin tietoihin pääsy on rajattu henkilöihin, joilla on turvallisuusselvitys.

Lastitiedot ovat satamaoperointiyriytysten tietojärjestelmissä. Satamaoperointiyriytisiä Suomessa toimii noin 50. Satamanpitäjälle yksityiskohtaisia lastitietoja ei lähtökohtaisesti toimiteta.

Päätöksenteon turvallisuusselvitysten hankinnasta tulee kuulua satamaoperointiyriyksille, jotka myöntävät lastitietojen käsittelyoikeudet. Kyseisten yritysten tulee arvioida oman yrityksensä turvallisuusselvitettävät henkilöt.

Edellä mainittua toimintatapaa ei tarvitse kirjata lakiin, mutta lain perusteluissa se on hyvä todeta. Laissa riittää maininta siitä, että satamanpitäjä varmistaa satamassa toimivilta yrityksiltä, että turvallisuusselvitykset on hankittu.

Ääritapauksessa on mahdollista, että järjestäytynyt rikollisuusryhmä perustaa satamaoperointiyriytksen, jolla pyritään rikolliseen toimintaan. Myös tämänkaltainen toiminta on voitava estää liikenne- ja viestintäviraston tai satamanpitäjän toimesta.

Turvatoimilain 7 g §, turvallisuusselvitettävät henkilöt

Esitysluonnoksessa turvatoimilain 7 g §:ssä todetaan, että ”...lastin käsittelyä koskeviin tietojärjestelmiin sekä sataman turvatoimia koskeviin tietoihin ja kulunvalvontatietoihin on pääsy vain henkilöillä, jonka nuhteettomuus ja luotettavuus on varmistettu turvallisuusselvityslain mukaisella perusmuotoisella turvallisuusselvityksellä.”

Perusmuotoinen turvallisuusselvitys on laajuudeltaan sopiva valinta turvallisuusselvitykseksi.

Pidämme riittävänä, että turvallisuusselvitys rajoitetaan niihin henkilöihin, joilla on oikeus muokata edellä mainittuja tietoja. Mikäli myös katseluoikeus johtaa turvallisuusselvitykseen, niin periaatteessa jokainen ahtaajakin joutuisi turvallisuusselvityksen piiriin, koska työkoneissa on tiedot, mille alueelle esimerkiksi tietty lastiyksikkö siirretään. Ahtaajilla ei ole tietoa lastiyksikköiden sisällöstä.

Satamaoperointiyritysten toiminnanohjausjärjestelmät (eli tuotannonohjaus-järjestelmät) ovat satamaoperointiyrityksen kriittisimpiä tietojärjestelmiä. Sataman suuryksikköliikenne (kontit, rekat, perävaunut) keskeytyy välittömästi, mikäli toiminnanohjausjärjestelmän toiminta lakkaa. Sen vuoksi toiminnanohjausjärjestelmät tilataan vain erittäin laadukkaiksi tunnetuilta kansainvälisiltä yrityksiltä. Toiminnanohjausjärjestelmän kehittäminen satamaoperointiyritykseen kestää noin 5 vuotta. Järjestelmän toimintavarmuuden ylläpitäminen ja kehittäminen edellyttää, että tietojärjestelmän toimittajalla on vapaa pääsy toiminnanohjausjärjestelmän yksityiskohtiin, kuten lastitietoihin ja kulunvalvontaan. Suomalaisen turvallisuusselvityksen teettäminen tällaisilta ulkomaisten tietojärjestelmätoimittajien työntekijöiltä ei ole realistista. Suomalaisilla satamaoperointiyrityksillä ei olisi mitään keinoa velvoittaa kyseisiä kansainvälisiä yrityksiä suomalaisiin turvallisuusselvityksiin.

Edellä sanottu huomioon ehdotamme 7 g §:ään seuraavaa muutosta:

”Ulkomaanliikenteen sataman satamanpitäjän on varmistettava, että lastin käsittelyä koskeviin tietojärjestelmiin sekä sataman turvatoimia koskeviin tietoihin ja kulunvalvontatietoihin on lastinkäsittely-yrityksessä hallinnoimisoikeus vain henkilöillä, jonka nuhteettomuus ja luotettavuus on varmistettu turvallisuusselvityslain mukaisella perusmuotoisella turvallisuusselvityksellä.”

Helsingissä 4. maaliskuuta 2024

Satamaoperaattorit ry

Mutru Juha
Satamaoperaattorit ry