

Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät turvatoimet, turvasuunnitelma ja turvakoulutus



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Janne Rautio ja Mari Päätaalo,		Julkaisun laji Tutkimus	
WSP LT-Konsultit Oy		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät turvatoimet, turvasuunnitelma ja turvakoulutus			
Tiivistelmä <p>Vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) säädöksiin tulee vuoden 2005 alkupuolella voimaan säädös, jonka mukaan suuren riskin sisältävien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvalla yrityksellä tulee olla turvasuunnitelma. Lisäksi henkilöstön koulutuksessa on oltava turvatoimia koskeva osio.</p> <p>Tässä työssä selvitettiin suomalaisten yritysten vaarallisten aineiden kuljetusten turva-asioiden nykytilaa. Yhteensä 19 suomalaisen yrityksen turva-asioista vastaavia henkilöitä haastateltiin. Yrityksissä turvariskejä pidettiin yleisesti melko pieninä. Turva-asioiden hoitoon oltiin motivoituneita ja niihin oli myös panostettu. Lukuisten aliurakoitsijoiden käyttö tuo moniselitteisyyttä turva-asioiden hoitoon. Turvasuunnitelman laatimista varten laadittiin turvasuunnitelmamalli, jonka avulla yritys voi laatia oman turvasuunnitelmansa. Turvasuunnitelman keskeistä sisältöä ovat turvaorganisaation määrittäminen, riskien arviointi ja niiden hallinta, turvakoulutuksen määrittely, henkilöstöasiat, kuljetuskalusto ja turvallisuuslaitteet ja turva-asioiden huomioiminen operatiivisessa toiminnassa. Myös toiminta uhkatilanteissa, tietoturva-asiat, turvasuunnitelman ylläpidosta huolehtiminen ja turvauhasta, vaara- tai onnettomuustilasta tiedottaminen kuuluvat turvasuunnitelman sisältöön.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Vaarallisten aineiden kuljetukset, VAK, turvasuunnitelma, turvakoulutus			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Seija Miettinen			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2005		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 952-201-326-9 (painotuote) 952-201-327-7 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 66	Kieli suomi	Hinta 12 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Janne Rautio ja Mari Päätaalo,		Typ av publikation Undersökning	
WSP LT-Konsultit Oy		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation (även den finska titeln) Säkerhetsåtgärder, säkerhetsplan samt säkerhetsskolning i anknytning till transport av farligt gods (Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät turvatoimet, turvasuunnitelma ja turvakoulutus)			
Referat <p>I förordningarna om transport av farligt gods träder en ny förordning i kraft i början av år 2005. I den nya förordningen föreskrivs att företag som tar del i transporter av farligt gods där risknivån bedöms vara hög, bör ha en säkerhetsplan. I personalutbildning bör även ingå en del som tar upp säkerhetsfrågorna.</p> <p>I denna utredning kartlades nuläget i finska företag beträffande säkerhetsfrågorna i anknytning till transport av farligt gods. Sammanlagt 19 personer med ansvar för företagets säkerhetsfrågor intervjuades. Säkerhetsriskerna bedömdes allmänt taget vara rätt små. Man var motiverad att ta hand om säkerhetsfrågorna och man hade även satsat på området. Det stora antalet underentreprenörer medför komplexitet i sammanhanget.</p> <p>För att hjälpa företagen att uppgöra säkerhetsplaner gjordes en modell för planens innehåll. Centrala ämnen som tas upp i modellen är bl.a.: säkerhetsorganisationen, riskbedömning och riskhantering, säkerhetsskolning, personalangelägenheter, vagnpark, säkerhetsutrustning samt hur säkerhetsfrågorna hanteras i den operativa verksamheten. Övriga frågor som tas upp i säkerhetsplanen är: handlingsmönster i hotsituationer, dataskydd, uppdatering av säkerhetsplanen, säkerhetshot samt informering om säkerhetsrisk och olycksfallssituation.</p>			
Nyckelord Transport av farligt gods, säkerhetsplan, säkerhetsskolning			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet: Seija Miettinen			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 13/2005		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 952-201-326-9 (trycksak) 952-201-327-7 (nätpublikation)
Sidoantal 66	Språk finska	Pris 12 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Janne Rautio and Mari Päätaalo,		Type of publication Report	
WSP LT-Consultants Ltd		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Security operations, security plan and security training for transportation of dangerous goods			
Abstract <p>The Legislation of Transportation of Dangerous Goods (ADR) will be changed during the first half of the year 2005. According to the new regulation every company engaged in the transportation of dangerous goods shall adopt a security plan. Furthermore, security has to be included in personnel training.</p> <p>This project studied the present state of security of dangerous goods in Finnish companies. 19 persons responsible for transportation of dangerous goods were interviewed. The security risks were considered small. The companies were motivated to take care and had already taken care of security. A number of subcontractors make security operations complex.</p> <p>To help companies to compile their security plan the template for security plan was made. The security organisation, risk evaluation and management, security training, personnel management, fleet and security equipment and security in everyday operations are essential elements in security plan template. Also breaches of security or security incidents and information in these situations, data security system and updating the security plan are important in template.</p>			
Keywords Dangerous goods, transportation, companies, ADR			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Seija Miettinen			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 13/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-326-9 (printed version) 952-201-327-7 (electronic version)
Pages, total 66	Language Finnish	Price € 12	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Suomessa vaarallisten aineiden kuljetussäännöksiin on vuoden 2005 alkupuolella tulossa vaatimus yritysten turvasuunnitelmista ja turvakoulutuksesta. Jokaisella suuren riskin sisältävien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvalla yrityksellä tulee uusien säännösten mukaan olla turvasuunnitelma.

Turvasuunnitelman keskeisiä teemoja ovat yrityksen sitoutuminen turva-asioiden hoitoon, yrityksen turvaorganisaation määrittäminen, turvatoimet lastauksen, kuljetuksen ja luovuttamisen aikana, henkilöturvallisuus, turva-asioista tiedottaminen, turvakoulutus sekä toimintaohjeet erilaisia uhkatilanteita varten.

Liikenne- ja viestintäministeriön vaarallisten aineiden kuljetusyksikkö on teettänyt turvasuunnitelmamallin, jonka tarkoituksena on auttaa vaarallisten aineiden kuljetusten parissa toimivia yrityksiä ottamaan huomioon ja pienentämään vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä mahdollisia turvariskejä. Turvasuunnitelmamallin avulla yritys voi muokata oman turvasuunnitelmansa omaan toimintaansa sopivaksi.

Työtä ovat ohjanneet liikenne- ja viestintäministeriön vaarallisten aineiden kuljetusyksiköstä liikenneneuvos Seija Miettinen sekä yli-insinööri Liisa Virtanen. Turvasuunnitelman laadintaan on osallistunut myös keskeisistä sidosryhmistä koottu ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet Rauli Parmes liikenne- ja viestintäministeriöstä, Pekka Huttula Öljy- ja kaasualan keskusliitosta, Markku Maukonen Suomen kuorma-autoliitosta, Aimo Kastinen Kemianteollisuus ry:stä, Krister Kronlund Huolintaliikkeiden liitosta, Janne Koivukoski sisäasiainministeriöstä, Kari Karjalainen VR Oy:stä, Eero Laine poliisista sekä Paula Mikkonen Schenker Oy / Kiitolinja Oy:stä. Työn käytännön toteutuksesta on vastannut WSP LT-Konsultit Oy, jossa työhön ovat osallistuneet FM Janne Rautio ja DI Mari Päätaalo.

Helsingissä, 03.01.2005

Seija Miettinen

Liikenneneuvos

KUVAILULEHTI

PRESENTATIONSBLAD

DESCRIPTION

ESIPUHE

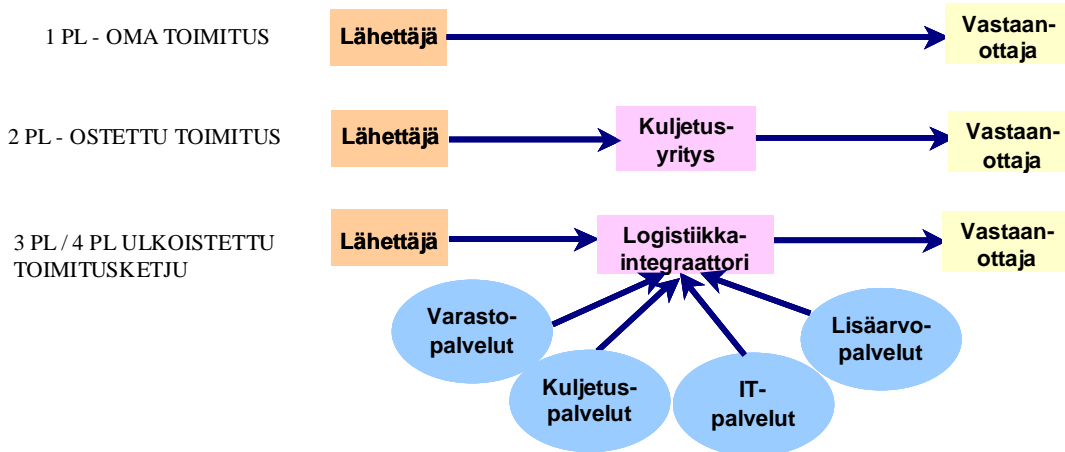
1	TOIMINTAYMPÄRISTÖN KUVAUS	4
2	MÄÄRITELMIÄ	6
3	TURVARISKIEN ARVIOINTI.....	8
4	YRITYSHAASTATTELU TURVATOIMISTA.....	9
4.1	HAASTATTELUIDEN KULKU	9
4.2	VARTIOINTI, VALAISTUS JA PÄÄSYN RAJAAMINEN	10
4.3	HENKILÖTUNNISTAMINEN	10
4.4	TYÖNTEKIJÄN LUOTETTAVUUDEN TARKISTAMINEN	11
4.5	TIETOTURVALLISUUS	11
4.6	YHTEISTYÖ ERI OSAPUOLTEN KANSSA.....	12
4.7	KULJETTAJIEN OHJEISTUKSET	12
4.8	KULJETUSTELEMATIIKKA	13
4.9	UHKATILANTEET	13
4.10	SATTUNEET UHKATILANTEET	14
4.11	VASTUU TURVA-ASIOISTA	14
5	TURVASUUNNITELMAMALLI.....	15
6	TURVAKOULUTUS.....	16
6.1	YLEISTÄ	16
6.2	TURVAKOULUTUKSEN SISÄLTÖ	16
7	KANSAINVÄLISIÄ ESIMERKKEJÄ.....	18
7.1	YLEISTÄ	18
7.2	ISO-BRITANNIAN PUOLUSTUSMINISTERIÖN OHJEET TURVATOIMENPITEIDEN VAATIMUKSILLE	18
7.3	VAPAAEHTOISET OHJEET TIEKULJETUSTEN VAARALLISTEN AINEIDEN TIEKULJETUKSIEN TURVA-ASIOIHIN (ISO-BRITANNIA).....	20
7.4	VAHVISTETUT OHJEET TIEKULJETUSTEN VAARALLISTEN AINEIDEN TIEKULJETUKSIEN TURVA-ASIOIHIN (ISO-BRITANNIA).....	22
7.5	VAPAEHTOISET OHJEET RAUTATEIDEN VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUKSIEN TURVA-ASIOIHIN (ISO-BRITANNIA).....	22
7.6	OHJEET RAUTATEIDEN VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUKSIEN TURVA-ASIOIHIN (ISO-BRITANNIA).....	23
7.7	TIEKULJETUSTEN TURVASUUNNITELMAMALLI (ISO-BRITANNIA)	23
7.8	TURVAOHJEITA KULJETTAJILLE (ISO-BRITANNIA).....	25

7.9	KANSAINVÄLINEN MAANTIEKULJETUSJÄRJESTÖ IRU.....	25
7.10	EUROOPAN KEMIANTEOLLISUUDEN JÄRJESTÖ CEFIC	26
7.11	SAKSAN KULJETUS- JA LOGISTIIKKAYHDISTYKSEN OHJEET UUSIEN SÄÄDÖSTEN SOVELTAMISEEN	27
7.12	USA:N TIELAITOS (DEPARTMENT OF TRANSPORT).....	28
8	YHTEENVETO	29
9	LÄHDELUETTELO	30

LIITE 1. TURVASUUNNITELMAMALLI

LIITE 2. ADR-SOPIMUKSEN LUKU 1.10

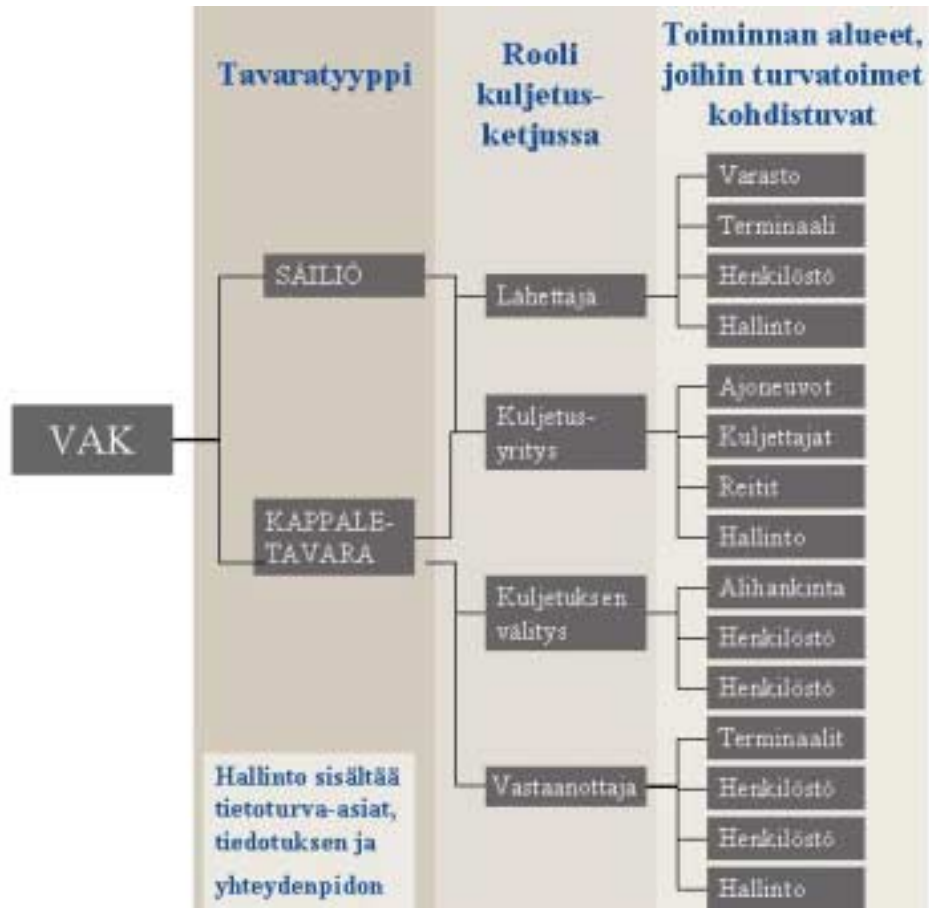
1 TOIMINTAYMPÄRISTÖN KUVAUS



Kuva 1. Kuljetusketjun toimijoita voi olla yksinkertaisimmillaan vain lähettäjä ja vastaanottaja tai sitten ketjussa voi olla mukana lukuisia toimijoita.

Kuljetusalalla toimivia yrityksiä on hyvin paljon erityyppisiä. Kuljetusketju voi sisältää useita eri osapuolia. Lähettäjän ja vastaanottajan lisäksi voi kuljetusketjussa toimia mukana varastopalveluja tai ajoneuvon ja kuljettajan vuokrausta tarjoavia kuljettajia. IT –palvelut, joita yritys tarvitsee kuljetusten tiedon käsittelyyn, ostetaan usein yrityksen ulkopuolelta. Lisäksi kuljetusyritys voi käyttää muita lisäarvopalveluja, kuten esimerkiksi asiantuntijapalveluita. Kentän moninaisuutta on yksinkertaistaen kuvattu kuvassa 1.

Vaarallisten aineiden kuljetukset voidaan jakaa kahteen perustyyppiin, kappaletavarakuljetuksiin ja säiliökuljetuksiin. Vaarallisten aineiden kuljetusten turvatoimenpiteet kohdistuvat useille eri osa-alueille. Osa-alueet sisältävät niin fyysisiä kuin hallinnollisiakin elementtejä. Toimintakenttää on kuvattu kuvassa 2.



Kuva 2. Vaarallisten aineiden kuljetusten toimintakenttä ja toiminnan alueet, joihin turvatoimet kohdistuvat

2 MÄÄRITELMIÄ

Vaaralliset aineet

Vaarallisilla aineilla tarkoitetaan ainetta, joka räjähdys-, palo- tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä taikka muun sellaisen ominaisuutensa vuoksi saattaa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994). Suuren riskin vaaralliset aineet ja niiden vapaarajat on lueteltu taulukossa 1.

Taulukko 1. Luettelo suuren riskin sisältävistä vaarallisista aineista

Luokka	Vaarallisuusluokka	2.1.1.1.1.1 Aine tai esine	Määrä		
			Säiliö (l)	Irtotavara (kg)	Kollit (kg)
1	1.1	Räjähteet	^a	^a	0
	1.2	Räjähteet	^a	^a	0
	1.3	Yhteensopivuusryhmän C räjähteet	^a	^a	0
	1.5	Räjähteet	0	^a	0
2		Palavat kaasut (luokituskoodit, joissa on vain kirjain F)	3000	^a	^b
		Myrkylliset kaasut (luokituskoodit, joissa ovat kirjaimet T, TF, TC, TO, TFC tai TOC) lukuun ottamatta aerosoleja	0	^a	0
3		Pakkausryhmien I ja II palavat nesteet	3000	^a	^b
		Flegmatoidut nestemäiset räjähdysaineet	^a	^a	0
4.1		Flegmatoidut räjähdysaineet	^a	^a	0
4.2		Pakkausryhmän I aineet	3000	^a	^b
4.3		Pakkausryhmän I aineet	3000	^a	^b
5.1		Pakkausryhmän I hapettavat nesteet	3000	^a	^b
		Perkloraatit, ammoniumnitraatti ja ammoniumnitraattipohjaiset lannoitteet	3000	3000	^b
6.1		Pakkausryhmän I myrkylliset aineet	0	^a	0
6.2		Kategorian A tartuntavaaralliset aineet	^a	^a	0
7		Radioaktiiviset aineet	3000 A ₁ (erityismuoto) tai 3000 A ₂ B(U)-, B(M)- tai C-tyypin kolleissa		
8		Pakkausryhmän I syövyttävät aineet	3000	^a	^b

^a Ei sovellettavissa.
^b Ainemäärästä riippumatta kohdan 1.10.3 määräyksiä ei sovelleta.

Turva (eng. security)

Turva sanalla tarkoitetaan tässä raportissa vaarallisten aineiden varkauksien tai tahallisten väärinkäytösten ehkäisyä silloin, kun väärinkäytökset voivat aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudella tai ympäristölle.

Turvallisuus (eng. safety)

Onnettomuuden tai vahingon poissaolo.

Henkilöturvallisuus

Henkilöturvallisuudella tarkoitetaan henkilökunnan luotettavuuteen liittyviä asioita. Vaaralliset aineet tai niiden kuljetuksia koskevat tiedot (reitti ja aikataulut jne.) voivat aiheuttaa vahinkoa joutuessaan väriin käsiin.

Turvallisuusselvitys

Laissa (Laki turvallisuusselvityksistä 177/2002) ja asetuksessa säädetään turvallisuusselvityksestä. Turvallisuusselvitys voidaan tehdä virkaan tai tehtävään hakeutuvasta, tehtävään tai koulutukseen otettavasta taikka virkaa tai tehtävää hoitavasta henkilöstä. Turvallisuusselvitys voidaan tehdä perusmuotoisena, laajana tai suppeana. Lain mukaan VAK –maakuljetusten parissa työskenteleville ei voi turvallisuusselvitystä tehdä (Suojelupoliisi 2002).

Turvasuunnitelma

Yrityksen tai organisaation laatima turvasuunnitelma, josta löytyy turvatoimenpiteet, yrityksen turvaorganisaatio sekä toiminta mahdollisessa ongelmatilanteessa.

ADR-ajolupa

VAK/ADR-ajolupa tarvitaan kuljettaessa vaarallisia aineita kotimaassa tai kansainvälisessä liikenteessä yli vapaarajan. VAK/ADR-ajolupa pitää uusia viiden vuoden välein.

Pelastustoimi

Pelastustoimella tarkoitetaan onnettomuuksien ehkäisyä, pelastustoimintaa ja väestönsuojelua. Pelastustoimintaa ovat kiireellisesti suoritettavat toimet, jotka onnettomuuden sattuessa tai uhatessa toteutetaan ihmisten, omaisuuden ja ympäristön suojaamiseksi ja pelastamiseksi sekä vahinkojen rajoittamiseksi ja seurausten lieventämiseksi. Pelastustoimintaan kuuluviin toimiin ryhdytään myös tahallisesti aiheutetuissa, seurauksiltaan vastaavissa tilanteissa tai niiden uhatessa. Väestönsuojelu tarkoittaa ihmisten ja omaisuuden suojaamista sekä pelastustoimintaan kuuluvien tehtävien hoitamista poikkeusoloissa tai kyseisiin tehtäviin varautumista.

Terrorismi

Rikoksenteijöillä on terroristinen tarkoitus, jos hänen tarkoituksenaan on:

1. aiheuttaa vakavaa pelkoa väestön keskuudessa;
2. pakottaa oikeudettomasti jonkin valtion hallitus tai muu viranomainen taikka kansainvälinen järjestö tekemään, sietämään tai tekemättä jättämään jotakin;
3. oikeudettomasti kumota jonkin valtion valtiosääntö tai muuttaa sitä tai horjuttaa vakavasti valtion oikeusjärjestystä taikka aiheuttaa erityisen suurta vahinkoa valtiontaloudelle tai valtion yhteiskunnallisille perusrakenteille
4. aiheuttaa erityisen suurta vahinkoa kansainvälisen järjestön taloudelle tai sellaisen järjestön muille perusrakenteille. (Valtioneuvosto 2003.)

3 TURVARISKIEN ARVIOINTI

Nykyisen **hallitusohjelman** mukaan Suomi edistää kansainvälistä turvallisuusyhteistyötä pitäen tavoitteena konfliktien ennaltaehkäisyä ja terrorismin torjuntaa.

Valtioneuvosto on antanut **periaatepäätöksen yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisesta**. Sen mukaan suomalaisen yhteiskunnan on kyettävä mahdollisimman hyvin turvaamaan elintärkeät toiminnot normaalioloissa, häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa (Valtioneuvosto 2003).

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä kuvataan kymmenen uhkamallia. Uhkamalli on kuvaus turvallisuusympäristön häiriöistä, jotka mahdollisesti vaikuttavat valtiolliseen itsenäisyyteen sekä kansalaisten elinmahdollisuuksiin ja turvallisuuteen. Uhkamallistolla yhtenäistetään viranomaisten ja muiden tahojen suunnittelua, jotta he voivat turvata yhteiskunnan elintärkeät toiminnot (Valtioneuvosto 2003).

Yksi uhkamalleista on järjestäytynyt rikollisuus ja terrorismi (Valtioneuvosto 2003).

Uhkamallin mukaan **Suomeen ei tiedetä kohdistuvan terroriuhkia**. Uhat voivat kuitenkin konkretisoitua joissakin tilanteissa. Suomen kannanotot, toiminta ja liittoutuminen suuria vastakkainasetteluja sisältävissä kansainvälisissä konflikteissa voivat toimia yllykkeenä terrori-iskuihin suomalaisia kohteita vastaan (Valtioneuvosto 2003).

4 YRITYSHAASTATTELU TURVATOIMISTA

4.1 Haastatteluiden kulku

Yrityshaastattelut tehtiin puhelimitse 18.3.-21.5 välisenä aikana. Haastateltaville lähetettiin sähköpostitse ennakkotietoa haastattelusta. Taulukossa 2 näkyy haastateltujen yritysten lukumäärä toimialoittain.

Taulukko 2. Haastatellut yritykset toimialoittain.

<u>Yritystyyppi</u>	<u>Lukumäärä</u>
Huolintaliikkeet	5
Öljytuote- ja nestekaasuliikennöitsijät	9
Lastaajat (säiliöt)	3
<u>VR</u>	<u>2</u>
Yhteensä	19

Haastattelujen alussa kerrottiin, että Suomessa vaarallisten aineiden kuljetussäännöksiin on vuoden 2005 alussa tulossa vaatimus **yritysten turvasuunnitelmista ja turvakoulutuksesta**. Haastattelun tarkoituksena oli selvittää yritysten turvakoulutusten ja turvatoimenpiteiden nykytilaa. Haastattelurunko on liitteessä 1. Yksi haastattelu kesti noin puoli tuntia.

Kuljetuksia hoitavissa yrityksissä on tyypillistä, että asioita hoidetaan lukuisten aliurakoitsijoiden kautta. Turva-asioiden hoitoon tämä tuo moniselitteisyyttä. Yritys voi vaatia esimerkiksi omilta työntekijöiltään henkilökortin käytön, mutta aliurakoitsijoilla sellaista ei ole käytössä. Yrityksen omat tilat, jossa lastaus tapahtuu, voivat olla aidattuja ja vartioituja, mutta asiakkaiden tiloissa näin taas ei ole.

4.2 Vartiointi, valaistus ja pääsyn rajaaminen

Turvatoimia koskevien säädösten mukaan (ADR:n ja RID:n luku 1.10) vaarallisten aineiden kuljetuksessa tilapäiseen säilytykseen käytettävät alueet terminaaleissa, muilla paikoilla, varikoilla ja ratapihoilla on huolellisesti **turvettava**, hyvin **valaistava** ja, jos mahdollista ja sovellettavissa, **yleinen pääsy** näille alueille on **estettävä**.

Kysyimme yritysten edustajilta, miten yrityksessä on toteutettu nämä asiat. Kuusi vastaajista arvioi, että heillä asiat ovat täysin kunnossa: alueet on aidattu, hyvin valaistu ja vähintään kiertävä vartiointi on järjestetty. Seitsemän edustajaa totesi, että asiat ovat enimmäkseen kunnossa, mutta turvatoimet saattavat vaatia pientä tarkentamista tai läpikäyntiä, jotta säädöksen vaatima taso täytyisi täysin. Useammassa vastauksessa todettiin, että usein pienen asiakkaan kohdalla turvataso ei ole niin hyvä kuin isomman asiakkaan kohdalla. Kaksi vastaajayritystä vastasi, etteivät säädöksessä vaaditut asiat toteudu heidän yrityksessään.

Kolme vastaajayrityksen edustajaa totesi, ettei heillä ole omaa varastointia/kuljetuksia/terminaalia, joten asiaa pitäisi tiedustella aliurakoitsijalta/asiakkaalta, jonka vastuulla kyseinen kuljetuksen vaihe on.

4.3 Henkilötunnistaminen

Säännösluonnoksessa edellytetään, että vaarallisia aineita kuljettavan [junan/ajoneuvon/aluksen] jokaisella miehistön jäsenellä on kuljetuksen aikana oltava mukanaan valokuvalla varustettu henkilötodistus tai -kortti.”

Tiedustelimme yritysten edustajilta, onko heidän työntekijöillään käytössään kuvallinen henkilökortti tai -todistus?

Kuljettajilla on luonnollisesti ajokortit ja ADR-ajoluvat mukanaan. Kaikkiaan kahdeksassa vastaajayrityksessä on käytössä henkilökortti tai siihen rinnasteinen tunnistusmenetelmä. Tosin kahdessa näistä se on käytössä vain osalla henkilökuntaa. Yhdessä vastaajayrityksistä työntekijän nimi lukee vaatteissa. Yhden vastaajayrityksen edustaja totesi, että heillä on käytössä henkilökortit, mutta aliurakoitsijoilla ei ole.

Kahdessa vastaajayrityksessä oli suunnitteilla henkilökorttien hankinta. Seitsemässä vastaajayrityksessä henkilökorttia ei ole. Kahdessa näistä yrityksistä todettiin, ettei siihen ole tarvetta, koska kaikki tuntevat toisensa ja tuntemattomien ulkopuolisten kulkemiseen yrityksen alueella tai tiloissa puututaan.

4.4 Työntekijän luotettavuuden tarkistaminen

Kysyimme yrityksen edustajilta, tarkistavatko he uusien työntekijöiden luotettavuuden. Suurin osa haastatelluista yrityksistä (11 kpl) sanoi, että henkilöä palkattaessa kysellään suosituksia edelliseltä työnantajalta tai koulusta. Useimmat yritykset mainitsivat kysyvänsä lupaa selvitykseen palkattavalta työntekijältä ja totesivat, että lupa selvitykseen yleensä annetaan.

Muutamit yritykset totesivat ADR-ajoluvan haltijoitten olevan jo valikoitunutta porukkaa.

Muita kommentteja:

- kuljettajien rekrytointiin on tehty yksityiskohtainen ohje.
- rikosrekisteri tarkastettaisiin mielellään, jos se olisi Suomen lainsäädännön mukaan mahdollista (2 mainintaa)
- ajokortin valvontaotteen tarkastus ja henkilökohtaiset haastattelut tehdään
- oppisopimuskoulutus on keskeinen tapa rekrytoida
- ajokäyttäytyminen on tärkeä asia (ylinopeudet)
- tarkistetaan niin hyvin kuin lainsäädäntö sallii
- uudet kuljettajat ovat koulutuksessa 2 viikkoa kokeneemman kuljettajan mukana, tämä on tehokas tapa seuloa
- rekrytointiohjelmassa on kymmenen kohtaa, jotka kaikki käydään läpi (koulutus, soveltuvuus, työhistoria, kokemus, erityistaidot, motivaatio, asenne, entisten työnantajien ja –toverien haastattelu, fyysinen ja henkinen terveydentila, asenne hoitaa fyysistä terveyttä, suhtautuminen huumeisiin ja alkoholiin ja niiden käyttö, perhesuhteen vaikutus työn joustavaan suorittamiseen, asuntoasiat ja muuttotarve, sitoutumishalukkuus laatu- ja turvallisuuspolitiikkaan)
- ilmailulaitos vaatii suppean taustaselvityksen

4.5 Tietoturvallisuus

Kysyimme yritysten edustajilta, mitä tietoturvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä tai toimintatapoja heidän yrityksessään on käytössä vaarallisten aineiden kuljetusten suhteen? Lähes kaikki yritykset totesivat, että kuljetuksia koskeviin sähköisiin tietoihin pääsee vain salasanalla, jotka ovat vain tietyillä henkilöillä. Myös ajoneuvopäätteet vaativat salasanan. Kysymys tietoturvallisuudesta aiheutti toisaalta kaikista eniten epävarmuutta vastaajissa. Näiden asioiden koetaan kuuluvan ATK-henkilöstölle.

4.6 Yhteistyö eri osapuolten kanssa

Säännösluonnoksessa edellytetään, että kuljetuksen suorittajien, lähettäjien ja vastaanottajien on toimittava yhteistyössä keskenään ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa mahdollista turvauhkaa koskevien tietojen välittämisessä, soveltuvien turvatoimien hoitamisessa ja niihin liittyviin tapahtumiin reagoimisessa.

Kysyimme, millaista yhteistyötä yritykset tekevät VAK -kuljetusten turvallisuusasioissa muiden tahojen (kuljetuksen suorittajat, lähettäjät, vastaanottajat ja viranomaiset) kanssa?

Yhteistyö oli vastausten perusteella melko vilkasta ja siihen tunnuttiin olevan tyytyväisiä. Liitot mainittiin hyvänä yhteistyökumppanina ja koettiin, että niiden kautta pystytään vaikuttamaan. Poliisia ja tullia on käytetty tukena neuvoa antamassa ja koulutuksissa. Useat mainitsivat hyvänä verkostona turvallisuusneuvonantajat.

4.7 Kuljettajien ohjeistukset

Yrityksiltä kysyttiin: "Oletteko ohjeistaneet kuljettajianne esim. kaappausyrityksen suhteen?" Millaisia ohjeita olette antaneet?

Kahdeksan vastaajaa sanoi, ettei kaappaustapausten varalta ole annettu erityisiä ohjeita. Kolmessa yrityksessä ohjeita on annettu. Kolmessa yrityksessä ohjeita ollaan parhaillaan laatimassa. Kaksi yritystä ei halunnut vastata tähän kysymykseen.

Monessa yrityksessä, joissa ei ollut varsinaisia ohjeita kaappausyritysten varalta, oli kuitenkin huomioitu vähäisempiä ongelmatilanteita. Monilla yrityksillä oli kuitenkin ohjeita mm. sen suhteen, että auto on pidettävä aina lukittuna ja että tarpeetonta pysähtymistä on syytä välttää.

Kolmessa yrityksessä ohjeistuksen lähtökohta oli lähinnä varkautta koskevaa ohjeistusta. Arvokkaan tavaran kuljettaminen aiheuttaa turva-asioissa toimenpiteitä, jotka palvelevat myös VAK-kuljetusten turvallisuutta.

Kommentteja:

- töhrimisen estämiseen on annettu ohjeita
- hälytyskaaviot onnettomuuksia varten on kyllä olemassa
- kemikaaliautojen kaappaaminen ei ole yleistä, säiliöautoa on vaikea myydä
- meillä on eräitä purkupaikkoja, jotka ovat niin riskialttiita, että siellä on vartiointipalvelu paikalla.
- poliisilta on käynyt kouluttaja, joka on ohjeistanut varkauksien suhteen
- ohjeistukset ovat olemassa. Ne on laadittu lähinnä vakuutusyhtiöiden ja viranomaisten tekstejä mukailleen
- Ohjeet sisältävät lähinnä ohjeita siitä missä liikutaan, missä pysähdytään, missä yövytään, mihin auto jätetään, miten toimitaan, kun joku lähestyy ja ohjeita puhelimen käytöstä ja avun pyytämisestä
- johdon osalta on annettu toimintaohjeet kriisitilanteita varten

4.8 Kuljetustelematiikka

Säädösten mukaan turvatoimia koskevien säädösten mukaan kuljetustelematiikkaa ja muita suuren riskin vaarallisten aineiden liikkumisen seurantamenetelmiä tai laitteita on käytettävä, jos menetelmät ovat jo käytössä ja tarvittavat laitteet asennettu.

Yrityshaastattelujen mukaan vaikutti siltä, että telematiikka on voimakkaasti tulossa käyttöön, mutta sen asema ei ole vielä vakiintunut vaarallisten aineiden kuljetusten parissa toimivissa yrityksissä.

Seitsemässä yrityksessä oli käytössä telematiikkaa osittain joissakin ajoneuvoissa tai järjestelmä oli koekäytössä. Reitin tai kuorman suunnittelu olivat yleisimpiä telematiikan sovelluksia. Järjestelmällistä lastin seurantaa ei ollut käytössä. Kaksi vastaajaa sanoi, että telematiikkaa (reittiopas) on käytössä ulkomailla. Neljä vastaajaa sanoi, ettei heidän yrityksessään ole lainkaan käytössä telematiikkaa.

4.9 Uhkatilanteet

Kuinka todennäköisenä pidätte kuljetuksiinne kohdistuvia uhkia?

Yrityshaastatteluun vastanneet pitivät VAK -kuljetuksiin kohdistuvia uhkia yleisesti hyvin pieninä. Monet vastaajat kuitenkin pitivät tärkeänä, että uhkiin silti varaudutaan. Monet totesivat, että tilanne voi muuttua tulevaisuudessa. Useat pitivät Suomen (tai Pohjoismaiden) alueella toimimista turvallisena, mutta totesivat ulkomaan toiminnan lisäävän riskiä merkittävästi. Haastatteluissa tuli mm. seuraavanlaisia kommentteja:

- uhat todennäköisimpiä ajon aikana
- lastauspäässä (jalostamot ja varastot) voi olla riskejä
- auton pysäköinti ja taukotilanteet on riskitilanne (useampi maininta)
- Auton seisominen lastissa yön tai viikonlopun yli on suuri uhka
- säiliöauton polttaminen on suurin uhka
- terroristimin uhka vielä perusvarkautta tai ilkivaltaa pienempi uhka
- *securityyn* liittyvä suurin uhka on onnettomuuden jälkitilanteessa

Yksi kyselyyn vastannut ei halunnut vastata tähän kysymykseen.

Miten näitä uhkia mielestänne voidaan torjua?

Vastauksissa tuli mm. seuraavia uhkien torjuntakeinoja:

- kuljetusten seuranta (useampi maininta)
- tämän turvanäkökohdan kannalta olisi hyvä, jos VAK-kuljetuksia ei merkittäisi. Tämä olisi kuitenkin ristiriidassa muun turvallisuuden kanssa.
- kuljettajien vaitiolovelvollisuuden painottaminen
- selvät ohjeet
- eri osapuolten (toimeksiantaja, alihankkija) välinen yhteistyö, yhteiset ohjeet ja luottamus

- tiedonkulku ja sen varmistaminen ovat vainasemassa (useampi maininta)
- kuljetusten turvallisuuden kannalta kuljetus tulisi voida suorittaa yhtäjaksoisesti, tämä on kuitenkin ristiriidassa liikenneturvallisuuden (ajoaikalainsäädäntö) kanssa
- vartioituja lepopaikkoja tulisi saada lisää
- reittivalinnat (useampi maininta)
- kulunvalvonta

4.10 Sattuneet uhkatilanteet

Yrityshaastattelussa kysyttiin: ”Onko kuljetustenne turvallisuus milloinkaan ollut uhattuna (muutoin kuin liikenneturvallisuuden kannalta)? Yhdeksän vastaajaa vastasi kysymykseen ei. Yksi vastaajista ei halunnut vastata kysymykseen. Kuusi vastaajaa mainitsi jonkinlaisista turvallisuusongelmista, joita olivat:

- Aikanaan traileri varastettiin Saksassa, mutta kyseessä ei ollut VAK-kuljetus.
- Varkauksia tapahtuu silloin tällöin, ilkivalta ei ole yleensä varsinainen turvallisuusongelma, sillä se kohdistuu kalustoon, suurin harmi on se, että trailerista varastetaan vararenkaita.
- Venäjän liikenteessä on ollut ryöstöyrityksiä, tällöin kiinnostus on kohdistunut lähinnä kuljettajan rahoihin, näistä on kuitenkin selvitty, koska paikalla on sattunut olemaan riittävän monta miestä.
- Ei muuten, mutta tahallisia alleajoja on ollut.
- Venäjällä vuosia sitten oli jotain hankaluuksia.
- Muutama ”läheltäpiti” –raportti on tehty. Tällöin ulkopuolinen ”nuorisoporukka” on uhannut polttaa ajoneuvon purkutilanteen aikana.
- Rautatiekuljetuksissa suurin ongelma on radalle kasattavat esteet. Ne voivat aiheuttaa ongelmia vaarallisten aineiden kuljetusten yhteydessä.

Yrityshaastattelun mukaan vakavat turvallisuusriskitilanteet eivät ole VAK-yrityksissä kovinkaan yleisiä, mutta haastatteluun vastanneet olivat motivoituneita pitämään huolta, että tarvittavat toimenpiteet on tehty.

4.11 Vastuu turva-asioista

Kysyimme yrityksen edustajilta kuka vastaa VAK –turva-asioista heidän yrityksessään. Useat totesivat yrityksen turvallisuusneuvonantajan olevan asiasta vastuussa. Vastauksissa korostettiin myös yrityksen johdon vastuuta.

5 TURVASUUNNITELMAMALLI

Vuoden 2005 alussa tulevat voimaan uudet ADR/RID- ja VAK-säädökset. Uudessa luvussa 1.10 säädetään turvasuunnitelmasta, että jokaisella vaarallisten aineiden kuljetusten parissa toimivalla yrityksellä olisi oltava turvasuunnitelma. Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut turvasuunnitelmamallin, jonka avulla yritys voi laatia oman turvasuunnitelmamallinsa omaan toimintaansa sopivaksi.

Turvasuunnitelman laadinnassa keskeisiä teemoja ovat:

- Yrityksen sitoutuminen turva-asioiden hoitoon
- Yrityksen turvaorganisaation määrittäminen
- Turvatoimet lastauksen, kuljetuksen ja luovuttamisen aikana
- Henkilöturvallisuus
- Turva-asioista tiedottaminen
- Turvakoulutus
- Toimintaohjeet erilaisia uhkatilanteita varten.

6 TURVAKOULUTUS

6.1 Yleistä

Kaikkien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien henkilöiden koulutuksessa ja täydennyskoulutuksessa on otettava huomioon myös turvatoimia koskevat seikat.

Kohdassa 5.2. on esitetty turvakoulutuksen vähimmäissisältö kaikille työntekijöille.

6.2 Turvakoulutuksen sisältö

Vaarallisten aineiden kuljetuksien parissa toimivien henkilöiden turvakoulutuksen tulisi sisältää vähintään (Mikkonen 2004):

- **Turvatoimia koskevat säädökset**
 - Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä
 - Asetus vaarallisten aineiden kuljettamisesta tiellä
 - Tarvittaessa turvallisuus satama-alueella, satamakohtaiset säännökset
- **Kuljetettavat suuren riskin aineet ja väärinkäytettynä niiden aiheuttamat uhat**
 - Suuren riskin aineet
 - Kuljetettavana olevat suuren riskin aineet
 - Uhat, joita aineiden väärinkäyttö voi aiheuttaa
- **Turvavastuut ja vastuuhenkilöt**
 - Operatiivinen vastuu, toiminnasta vastaava
 - Turvavastaava
 - Turvallisuusneuvonantaja
 - Koulutettavan vastuu turva-asioista
- **Turvasuunnitelman koulutettavaa koskeva osa**
 - Tietoturva
 - Kalusto ja kaluston tekniset turvavälineet
 - Liikkuminen lähettäjällä, terminaalissa ja vastaanottajalla
 - Kaluston, yrityksen, kuljettajan sekä vastaanottajan tunnistaminen

- **Toimintaohjeet (tarvittavat ja toimintaan soveltuvat)**
 - Ajojärjestely ja liikenteen ohjaus
 - Kuljettaminen
 - Kuormaus / lastaus / purkaus
 - Asiakaskohtaiset ohjeet (tarvittaessa)
 - Asiakirjojen käsittely ja säilyttäminen
- **Toiminta onnettomuus-, hätä- ja uhkatilanteissa**
 - Liikenneonnettomuus
 - Kalustovaurio
 - VAK-vahinko
 - Uhkatilanne
 - Ilkivalta
 - Varkaus
 - Ryöstö ja kaappaus
 - Pommiuhka
- **Poikkeamista raportointi**
 - Raportointikäytäntö

7 KANSAINVÄLISIÄ ESIMERKKEJÄ

7.1 Yleistä

Tässä luvussa on käsitelty erilaisia ADR-säädösten soveltamiseen laadittuja ohjeita. Iso-Britanniassa sekä puolustusministeriö että liikenneministeriö ovat julkaisseet turvaohjeita. Saksassa säädösten noudattamisen soveltamisohjeet on laatinut kuljetus- ja logistiikka järjestö. Lisäksi on käsitelty Euroopan kemianteollisuuden järjestön sekä kansainvälisen Maantiekuljetusjärjestön IRU:n laatimia ohjeita. Kansainvälinen rautatiejärjestö UIC on myös valmistelemassa malliohjetta rautateiden turvasuunnitelmaksi.

USA:n tielaitos (DOT) on laatinut useita erilaisia ohjeita ja malleja. USA:ssa on mm. ilmestynyt myös CD-rom, jossa on käyty läpi turva-asioita. DOT –vaarallisten aineiden www-sivustolle on kerätty tärkeimmät ohjeet ja linkit.

Turvaohjeiden sisältö ei poikkea toisistaan merkittävästi; suurimmat erot ovat ryhmittelyssä. Kaksi käsitellyistä turvaohjeista seuraa sanasta sanaan luvun 1.10 sisältöä. Ohjeeseen on vain lisätty ohjeet, mitä toimenpiteitä tai muutoksia nykytilaan säädöksen voimaantulo yritykseltä edellyttää.

7.2 Iso-Britannian puolustusministeriön ohjeet turvatoimenpiteiden vaatimuksille

Iso-Britannian puolustusministeriö on laatinut ohjeen, jonka avulla voidaan suojata toimintojen turvallisuutta. Opas on englanninkieliseltä nimeltään: Security Service Guide to Producing Operational Requirements for Security Measures. Opas on päivätty toukokuussa 2002.

Iso-Britannian puolustusministeriön sivusto löytyy osoitteesta <http://www.mi5.gov.uk>.

Opas pyrkii auttamaan johtotasa saamaan rahoilleen vastinetta turvatoimia käytettäessä. Se tarjoaa järjestelmällisen metodin, turvatoimien määrittelyyn eri alueilla.

Järjestelmän yksinkertaistamiseksi menetelmä on jaettu kahteen osaan. Tason 1 ja Tason 2 toiminnalliset vaatimukset

Taso 1 kattaa omaisuuden määrittelyn, arvioi uhkan, seuraukset ja arvioi heikkoudet ja ehdottaa vaatimuksia. Tasolla 1 on kymmenen kysymyksen lista. Kysymykset eivät ole kovin teknisiä ja niihin on pystyttävä vastaamaan suoraan.

Toiminnalliset vaatimukset – Taso 1 – Yhteenveto

1. Alue tai rakennus

Alueen tai rakennuksen sijainti ja tarkoitus sekä sen tärkeys. Harkitse vaarallisille aineille tarkoitettun alueen merkitsemistä.

2. Yhteistyötahot

Tee lista yhteistyötahoista, jotka voivat olla asianosaisia rakennuksen tai alueen turvatoimissa. Määrittele, kenen tavoitteet ovat tärkeimpiä ja kuinka vastakkaiset tarpeet voitaisiin ratkaista.

3. Suojeltava arvot ja omaisuus:

Tee lista arvoista ja omaisuudesta, jota pitää suojella (ihmiset, aineelliset, tiedolliset) sekä niiden arvo (inhimillinen, rahallinen, toiminnallinen, poliittinen)

4. Uhka

Arvioi määritetyn uhkan taloudellisia, toiminnallisia, moraalisia ja poliittisia seurauksia.

5. Vaaratilanteen seuraukset:

Määrittele uhka, mahdolliset hyökkääjät, keinoja, joita he mahdollisesti käyttäisivät. Arvioi uhkan todennäköisyyttä

6. Haavoittuvat ja heikot alueet:

Tässä kohdassa on syytä arvioida millä tavoin alueet, joissa omaisuus tai arvo sijaitsee, ovat haavoittuvia (sido kohtaan 4).

7. Ehdota toimenpiteitä:

Mitä muutoksia nykyisessä tilanteessa tarvitaan, jotta turvamuutokset olisivat menestyksekkäitä

8. Muut tekijät:

Huomio muut asiat, kuten rakennuslupa, naapurikiinteistöt, henkilökunta ja ympäristöasiat kuten ilmasto ja kasvillisuus. Tässä osiossa pitäisi määritellä miksi tietyt ratkaisut tarvitaan ja miksi.

9. Lopputulokset:

Kun arvioidaan ”huolenaiheita ja heikkouksia” on erilaisia mahdollisuuksia useita. Nämä ajatukset olisi kirjattava yhteen mahdollisten rajoitusten kanssa.

Taso 2 on jatkoa tasolle 1 ja keskittyy yksityiskohtaisempiin toimenpiteisiin. Taso 1 läpikäydessä on voinut nousta jo esiin joitakin ratkaisuja. Taso 2 rakentuu tarkistuslistoissa, joilla läpi käydään kutakin turvatoimenpidettä.

Taso 2 läpikäy konkreettisia toimenpiteitä, kuten

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. aitaus | 6. Kulunvalvonta |
| 2. valaistus | 7. Tunkeutumisen havaitsemis- ja estojärjestelmät (IDS) |
| 3. videovalvonta järjestelmä (CCTV) | |
| 4. sähköistetyt aitaukset (PIDS) | |
| 5. Viivytyksen seuranta | |

Tarkistuslistat sisältävät mm. seuraavia asioita

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| 1. toimenpiteen peittämä alue | 5. suoritusvaatimukset |
| 2. toiminnot | 6. riskianalyysi |
| 3. heikot kohdat | 7. arviointikriteerit |
| 4. ympäristönäkökulmat | |

7.3 Vapaaehtoiset ohjeet tiekuljetusten vaarallisten aineiden tiekuljetuksien turva- asioihin (Iso-Britannia)

Iso-Britannian liikenneministeriö on julkaissut tammikuussa 2004 vapaaehtoisen ohjeen tiekuljetusten (Voluntary Code of Practice for the Security of Dangerous Goods by Road). Ohje löytyy osoitteesta:

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/page/dft_transsec_027287.pdf

Toimintasääntö on tarkoitettu vaarallisten aineiden tiekuljetusten lähettäjäille, lastaajille, kuljettajille sekä purkajille. Kuljetukset, joissa on käytössä tiekuljetusten lisäksi muita kuljetusmuotoja, tulee selvittää, pitäisikö käyttää näiden sääntöjen lisäksi muita sääntöjä.

Sääntömalli on laadittu vuonna 2004 ja siinä mainitaan, että vuonna 2005 turvasuunnitelma tulee pakolliseksi. Sääntömallin ovat hyväksyneet teollisuuden edustajat sekä osapuolet poliisiorganisaatiosta sekä valtion eri viranomaiset.

Turvasuunnitelman tulisi sisältää seuraavat asiat:

- turva-asioiden vastuunjako
- miten vaarallisten aineiden kuljetuksia voidaan seurata viimeisen neljän vuoden aikana
- selvitys nykyisistä toimenpiteistä ja heikkouksista
- lausuma riskien vähentämisestä sisältäen henkilöstöpolitiikan
- turvauhkien, turvaongelmien tai onnettomuuksien raportointi ja käsittely
- turvasuunnitelmien arviointi ja testaaminen
- kuljetustietojen turvaaminen
- kuljetusasiakirjojen jakelun turvallisuus

Ohje jakaantuu seuraaviin osiin:

1. Henkilöstö

1.1. Rekrytointi

Uuden henkilöstön sekä alihankkijoiden soveltuvuuden takaaminen)

1.2. Koulutus

Turvatietoisuuden korostaminen: turvariskien laatu, tunnistaminen, osoittaminen ja vähentäminen sekä toimenpiteet)

2. Menettelytavat

2.1. Yritykset

Työnantajien tulee arvioida heidän toimintojensa turvariskiä esim. ovatko pysäköintipaikat turvallisia ja rohkaista henkilöstä ilmoittamaan kollegoidensa muuttuneesta käytöksestä ja asenteesta

Kuljetuksen tilaajan tulisi myös olla selvillä kuljettajien tarkoituseristä.

2.2. Matkat

Kuljettajien tunnistaminen, ovien lukitseminen, pysähtymisen välttäminen reitin varrella, toimitusten ja keräilyn aikatauluttaminen, kuljettajien ilmoittaminen reitillä tapahtuvista muutoksista, kuljettajille annettut ohjeet siitä miten tulee toimia, jos poliisi tms. pysäyttää

2.3. Pääsy

työntekijöiden, kuljettajien, lastaajien, ajoneuvojen, ja purkajien pääsy eri paikkoihin

3. Omaisuus

3.1. Alueet

alueet, jotka on varattu lastaukseen, purkuun tai väliaikaiseen varastointiin tulisi olla yleisöltä suljettuja

3.1. Ajoneuvot

Kohdan 2.2.”Matkat” sisällön lisäksi mahdollinen laitteiden hankinta ajoneuvoihin

3.3. Turva-aitaukset (tai muu alueelle pääsyn rajaaminen)

lastaus-, purku- tai väliaikaiseen varastointiin tarkoitettujen alueiden aitaaminen tai muuten pääsyn rajaaminen

Liite 1. Lista sääntöjen laatijoista: teollisuus, poliisiorganisaatiot ja valtio

Liite 2. Säädöksen mukainen vaarallisten aineiden lista

Liite 3. Lista muista ohjeista, jota voidaan käyttää turva-asioiden hoitoa tukemaan

7.4 Vahvistetut ohjeet tiekuljetusten vaarallisten aineiden tiekuljetuksien turva-asioihin (Iso-Britannia)

Iso-Britannian liikenneministeriö on julkaissut vahvistetut ohjeet vaarallisten aineiden tiekuljetuksille (Consolidated Guidance for the Security of Dangerous Goods by Road). Ohjeet löytyvät osoitteesta:

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/downloadable/dft_transsec_027284.doc

Vahvistetun ohjeen rakenne on luvussa 7.3 kuvatun vapaaehtoisen ohjeen mukainen.

7.5 Vapaaehtoiset ohjeet rautateiden vaarallisten aineiden kuljetuksien turva-asioihin (Iso-Britannia)

Iso-Britannian liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut elokuussa 2004 vapaaehtoisen ohjeen vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksiin (Voluntary Code of Practice for the Security of Dangerous Goods by Rail). Ohje löytyy osoitteesta:

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/page/dft_transsec_030612.doc

Ohje rakentuu ADR luvun 1.10. säädösten mukaan. Ohjeeseen on kirjattu jokainen säännön kohta, jonka jälkeen on selitetty ja esimerkein selvennytty säädöksen aiheuttamia toimenpiteitä. Saksalainen ohje (luvussa 7.4) rakentuu vastaavalla tavalla.

Esim. luku 1.10.1.2. kuuluu:

”Vaarallisia aineita saa jättää kuljetettavaksi vain kuljetuksen suorittajille, jotka on sopivalla tavalla tunnistettu.”

Britannialainen rautatiekuljetusten soveltamisohje tarkentaa kyseistä esimerkki kohtaa.

Aiemmat rautatiesäädökset vuodelta 2000 (sisältäen lainmuutokset vuosilta 2001 ja 2003) säätävät jo tunnistamisesta. Tunnistaminen on huomioitava myös silloin, kun toisesta kuljetusmuodosta siirrytään rautatielle tai rautatieltä siirrytään muihin kuljetusmuotoihin.

7.6 Ohjeet rautateiden vaarallisten aineiden kuljetuksien turva-asioihin (Iso-Britannia)

Iso-Britanniassa on valmisteilla luvun (7.1.4) vapaaehtoisen ohjeen pohjalta vaarallisten aineiden virallinen ohje. Ohje noudattaa vapaaehtoisen ohjeen kaavaa. Ohje on tarkoitettu hyväksyä vuoden 2004 loppupuolella.

7.7 Tiekuljetusten turvasuunnitelmamalli (Iso-Britannia)

Iso-Britannian liikenneministeriö on laatinut turvasuunnitelman, johon yritys voi täyttää haluamansa kohdat. Turvasuunnitelmamalli jakaantuu kohtiin 1-5 sekä liitteisiin A-D.

Malli on julkaistu tammikuussa 2004.

Malli rakentuu seuraavasti:

Osa 1. Yrityksen tiedot

nimi, yhteystiedot, turvavastaavan nimi ja yhteystiedot, turvavastaavan saama (turva)koulutus

Osa 2: Turva-asioiden hallinta

Henkilökunta (lista henkilöistä, jotka ovat vastuussa turva-asioista. Nimet ja vastualueet (liitteessä A). Turvakokousten dokumentointi, turva-tiedon vastaanottaminen ja jakaminen sitä tarvitsevalle henkilökunnalle, vaarallisia aineita käsittelemään valtuutettujen henkilöiden nimet (liite B)

Vastuut ja uhkien, onnettomuuksien ja turvahäiriöiden raportointi (seuranta, onnettomuuden tutkinta)

Evakuointisuunnitelma ja –reitit (evakuointiprosessi, turvatilat)

Tietoturva

Turva välineiden ylläpito

Turvakoulutus

Turvasuunnitelman ja turvatoimenpiteiden testaaminen

Osa 3: Yhteydenpito

Yhteydenpito ajoneuvoissa ja yrityksen kiinteistöissä

Turvahäiriö: henkilöt, joille turvahäiriöistä tulee ilmoittaa, toiminnot ja väärin hälytysten hallinta

Yhteystiedot: poliisi, vartiointiliike, palokunta jne., muut tarvittavat yhteystiedot

Osa 4: Turvatoimenpiteet

Alueet, joille on rajattu pääsy sekä niiden sisäänkäynnit ja vastuuhenkilöt

Valvotut alueet ja rakennukset

Suojattavat alueet ja rakennukset

Lastaajien/purkajien ja kuljettajien tunnistaminen

Pääsy suljetuille alueille, valvottuihin rakennuksiin ja suojatuille alueille

Kulunvalvonta suljetuille alueille, valvottuihin rakennuksiin ja suojatuille alueille

Suljettujen alueiden, valvottujen rakennusten ja suojattujen alueiden valvonta:
valaistus, kameravalvonta jne.

Turvavartiointi

Ajoneuvojen suojaaminen

Osa 5: Muut oleelliset asiat

Liite A: Lista turva-asioiden vastuuhenkilöistä ja heille osoitetut vastuut ja tehtävät

Liite B: Lista vaarallisten aineiden käsittelyyn valtuutetuista henkilöistä

Liite C: Kaavio alueista, joille on rajattu pääsy

Liite D. Taulukko, johon merkitään päivämäärät, jolloin suunnitelmaa on päivitetty sekä päivityksen tehneen henkilön nimi.

7.8 Turvaohjeita kuljettajille (Iso-Britannia)

Iso-Britannian liikenneministeriö on julkaissut turvaohjeen myös kuljettajille. Kyseessä on kaksisivuinen selkeä ja käytännönläheinen ohje, johon on listattu toimintatapoja turvallisuuden varmistamiseksi.

Ohje löytyy osoitteesta: http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/downloadable/dft_transsec_027286.pdf

Ohje käsittelee mm. seuraavia asioita:

- ajoneuvon lukitseminen ja avaimien säilyttäminen
- pysäköinti
- etukäteen suunnittelu
- ajon aikana pysähtyminen
- lastista keskusteleminen
- jokapäiväisten rutiinien vaikutukset turvallisuuteen
- asiakirjat lastauksen/keräilyn tai toimituksen/purun yhteydessä

Ohje on helppolukuinen ja toimiva muistilista turva-asioiden huolehtimisesta ja sen voisi kiinnittää esim. muistitauluun.

7.9 Kansainvälinen Maantiekuljetusjärjestö IRU

Kansainvälinen Maantiekuljetusjärjestö IRU on laatinut ohjeen vaarallisten aineiden tiekuljetuksien turva-asioiden hoitamiseen. Ohje on laadittu auttamaan pieniä ja keskisuuria kuljetusyhtiöitä uusien säädösten soveltamisessa ja käyttöönotossa. Ohje löytyy osoitteesta <http://www.iru.org/Presenting/SecurityGuidelines/MainADR.E.html>. Ohje jakautuu seuraavasti:

- laillinen perusta
- yleiset varautumiskeinot (asianosaiset, ajoneuvojen tunnistus, alueiden turvaaminen, henkilöstön tunnistaminen)
- turvakoulutus (turvatietoisuuden korostaminen)
- turvasuunnitelma (osalliset henkilöt, turvasuunnitelman minimivaatimukset, ajoneuvon jäljittäminen)
- poikkeukset

Tässä ohjeessa on mainittu yhtenä asiakohdana ajoneuvon jäljittäminen. Malliin on kirjattu: ”Ajoneuvo on oltava mahdollista jäljittää kuljetuksen aikana. Matkapuhelin voidaan lukea päteväksi jäljitysmenetelmäksi”

7.10 Euroopan kemianteollisuuden järjestö CEFIC

Euroopan kemianteollisuuden järjestö CEFIC on laatinut ohjeen kuljetusten turva-asioihin. Se on nimeltään Guidelines for Transportation Security. Ohje löytyy osoitteesta:

<http://www.ecta.be/Pages/workshops/download/Security%20GUIDELINES.pdf>

Ohje on tarkoitettu kemian yritysten, kuljetusyritysten ja muiden logistiikkatoimintojen tarjoajille. Ohjeessa on tarkoitettu nostaa esille tärkeimmät asiat. Ohje koskee niin tie, rautatie ja vesikuljetuksia.

Ohje rakentuu seuraavasti:

1. Johdanto

2. Toiminta-alue

3. Vaarallisten aineiden turva-asiat kuljetusten aikana

3.1. Vastuu henkilöt

Yrityksen tulee nimetä turva-asioista vastuussa olevat henkilöt.

3.1. Tilastointi

Yrityksen tulee pitää tilastoa suuren riskin vaarallisten aineiden kuljetuksistaan.

3.3. Toimenpiteet

Yrityksen johdon tulisi olla hyvin perillä suuren riskin vaarallisten aineiden varastoinnin, käsittelyn ja kuljetusten toimenpiteistä. Turva-asioista vastaavan ja johdon tulisi säännöllisin väliajoin läpikäydä turvatoimenpiteet.

3.3. Koulutus

Jokaisen suuren riskin vaarallisten aineiden kuljetusten parissa toimivalle työntekijälle on annettava turvatietoisuuskoulutus.

3.4. Turvauhkien, -rikkomusten ja onnettomuuksien raportointi

Työntekijöiden tulee raportoida turvauhkista, -rikkomuksista ja -vahingoista. Johto tekee päätöksen siitä, että otetaanko viranomaisiin yhteyttä.

3.5 Tietoturvallisuus

Kaikille suuren riskin vaarallisten aineiden parissa työskenteleville tulee annettu ohjeet, ettei vaarallisten aineista ja niiden kuljetuksesta anneta ulkopuolisille.

3.6. Lisätoimenpiteet

Yrityksen tulee selvittää, tarvitaanko muita infrastruktuurin tai toiminnan kehittämistoimenpiteitä.

4. Tuotanto- ja varastoalueiden turva-asiat

4.1. Alueiden turvajärjestelmä

Yrityksellä tulee olla kirjallinen turva-asioiden hallintajärjestelmä tuotanto ja varastoalueille, joissa kemiallisia aineita käsitellään. Järjestelmän tulee sisältää riskien tunnistamis-, arviointi ja hallintaprosessit. Riskit voivat kohdistua ihmisiin, omaisuuteen, tietoasioihin tai maineeseen.

4.2. Logistiikka palveluiden toimittajien valinta ja hallinta sekä aliurakoitsijoiden valinta

A: Logistiikkapalveluiden toimittajien (LSP) valinta ja hallinta

Logistiikkapalveluiden toimittajien tulisi olla SQAS-arvioituja turva-asioissa. Logistiikkapalveluntoimittajan ja tilaajan välisessä sopimuksessa tulisi olla maininta turva-asioista.

B: Aliurakoitsijat

Aliurakoitsijoiden tulisi toimia logistiikkatoimijoiden vastuulla.

4.3. Kuljetustoiminnot, joihin kemian yritys ei ole (välillisessä) sopimussuhteessa

Yrityksen tulee määritellä myös toimittajille tai asiakkaille turva-asioista huolehtiminen

Liite A. YK:n turvaohjeet

Liite B. Tarkistuslista ajoneuvojen sisäänkäyntiin tuotanto- tai varastoalueelle.

7.11 Saksan kuljetus- ja logistiikkayhdistyksen ohjeet uusien säädösten soveltamiseen

Saksan kuljetus- ja logistiikkayhdistys (DSL) Deutscher Spedition- und Logistikverband on julkaissut ohjeen uusien vaarallisten aineiden kuljetusten säädösten soveltamiseen. Ohje noudattaa tarkasti sanasta sanaan ADR –säädöksen kaavaa. Säädösteksti on korostettu ja säädöstekstin väliin on kirjoitettu ohjeet, mitä säädöksen kohta tarkoittaa.

Esimerkiksi ADR säädöksen kohta 1.10.1.2 kuuluu:

”Vaarallisia aineita saa jättää kuljetettavaksi vain kuljetuksen suorittajille, jotka on sopivalla tavalla tunnistettu.”

Ohjeessa on kirjattu sovellusohjeeksi seuraavaa:

”Erityisiä toimenpiteitä ei vaadita, jos kyseessä on säännöllinen liikekumppanuus kuljettajan kanssa, jossa yhteistyökumppani tunnetaan.

Kun solmitaan uusia liikekumppanuuksia, kumppanin luotettavuus tulisi tarkistaa. Tämä voi perustua omaan valintaprosessiin tai standardisoituun järjestelmään (esim. CEFIC Safety and Quality Assessment System – SQAS)”

Ohje käy koko säädöksen luvun 1.10. läpi samaan tyyliin.

Kuljetus- ja logistiikkayhdistyksen www-sivusto löytyy osoitteesta: <http://www.spediteure.de>

7.12 USA:n tielaitos (Department of Transport)

USA:n tielaitoksen (Department of Transport) DOT sivuilta löytyy sivusto vaarallisten aineiden kuljetuksille. Sivuille on koottu erilaisia tarpeellisia tietoja, kuten tietoa säädöksistä, ohjeet onnettomuuksien raportoinnista, ohjeita riskin hallintaan sekä tietoa hälytyspalveluista.



Kuva 3. USA tielaitoksen sivuilta löytyy erilaista tietoa vaarallisten aineiden kuljetuksista.

Vaarallisten aineiden sivusto löytyy osoitteesta: <http://hazmat.dot.gov>.

DOT on julkaissut esitteen, josta löytyvät perustiedot vaarallisten aineiden kuljetusten turvasioista, kuten tarkennetuista turvavaatimuksista, turvasuunnitelman teosta, turvakoulutuksesta, turva-tilanteen arvioinnista sekä lista toimenpide-ehdotuksista.

[http://hazmat.dot.gov/pubtrain/Enhanced%20Security%20Requirements%20\(General\).pdf](http://hazmat.dot.gov/pubtrain/Enhanced%20Security%20Requirements%20(General).pdf)

8 YHTEENVETO

Vuoden 2005 alussa tulevat voimaan uudet ADR/RID- ja VAK-säädökset. Uudessa luvussa 1.10 säädetään turvasuunnitelmasta ja turvakoulutuksen sisällöstä. (esitys liitteenä). Säädöksen mukaan tulee suuren riskin sisältävien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvalla yrityksellä olla turvasuunnitelma.

Yrityshaastatteluiden perusteella kuljetusalan yrityksissä turva-asioista huolehditaan ja niihin on perehdytty. Turvasuunnitelman teolla on mahdollisuus selkeyttää yrityksen, asiakkaiden ja aliurakoitsijoiden asemaa ja vastuita turva-asioiden hoidossa.

Turvasuunnitelman tekoa selkeyttämään on laadittu turvasuunnitelmamalli, jonka avulla yritys voi laatia omaan toimintatapaansa soveltuvan turvasuunnitelman.

9 LÄHDELUETTELO

Archer Toby (2004). Kansainvälinen terrorismi ja Suomi. Upi-raportti 2004. Ulkopoliittinen insituutti. http://www.upi-fiia.fi/julkaisut/upi_raportti/raportit/UPI-raportti7.pdf.

CEFIC (2003). Guidelines for Transportation Security. Ohje löytyy osoitteesta: <http://www.ecta.be/Pages/workshops/download/Security%20GUIDELINES.pdf>

Department for Transport (2004). Code of Practice for the Security of Dangerous Goods Carried by Rail. Iso-Britannia. Drafti 2.7.04.

Department for Transport (2004). Consolidated Guidance for the Security of Dangerous Goods by Road. Iso-Britannia http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/-documents/downloadable/dft_transsec_027284.doc

Department for Transport (2004). Voluntary Code of Practice for the Security of Dangerous Goods by Rail. Iso-Britannia. http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/-documents/page/dft_transsec_030612.doc

Department for Transport (2004) Voluntary Code of Practice for the Security of Dangerous Goods by Road. Iso-Britannia http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/-documents/page/dft_transsec_027287.pdf

Department of Transport (2004). Research and Special Programs Administration Office of Hazardous Materials Safety. USA. <http://hazmat.dot.gov/>

Department of Transport (2004). Enhanced Security Requirements. USA. [http://hazmat.dot.gov/pubtrain/Enhanced%20Security%20Requirements%20\(General\).pdf](http://hazmat.dot.gov/pubtrain/Enhanced%20Security%20Requirements%20(General).pdf)

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband (2004). Guidelines regarding the implementation of new security legislations for land mode transport of dangerous goods. Version:

Liikenne- ja viestintäministeriö (2003). IMO ISPF –määräysten mukaisten turvasuunnitelmien laatiminen Suomen rahtisatamissa. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003.

M15- The Security Service. Official website of the UK Security Service (MI5). <http://www.mi5.gov.uk>.

Mikkonen, Paula (2004). Turvakoulutus. Paula Mikkosen laatima muistio turvakoulutuksen sisällöstä. Kiitolinja Oy.

Mikkonen, Paula (2004). Turvasuunnitelma VAK-kuljetuksissa. Paula Mikkosen laatima ehdotus turvasuunnitelmamallista. Kiitolinja Oy.

Pääministeri Matti Vanhasen hallituksen ohjelma 24.6.2003

Suojelupoliisi (2002). Turvallisuusmenettely. Suojelupoliisin esite turvallisuusmenettelystä. 6 s.

The IRU Road Transport Security Guidelines.

Valtioneuvosto (1994). Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994).

Valtioneuvosto (2002). Laki turvallisuusselvityksistä 177/2002.

Valtioneuvosto (2002). Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 13.3.2002/194.

Valtioneuvosto (2002). Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta. N:o 274/ 2002 27.3. 2002.

Valtioneuvosto (2003). Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaaminen. Valtioneuvoston periaatepäätös. Annettu Helsingissä 27. päivänä marraskuuta 2003.

Valtionvarainministeriö (2003). Ohje riskien arvioinnista tietoturvallisuuden edistämiseksi valtionhallinnossa. Valtionhallinnon tietoturvallisuuden johtoryhmä VAHTI. Valtiovarainministeriö, hallinnon kehittämisosasto 7/2003.

Turvasuunnitelma VAK-kuljetuksissa

LIITE 1
Turvasuunnitelma VAK-kuljetuksissa

Tämä on turvasuunnitelmamalli yrityksille, jotka toimivat Vaarallisten aineiden kuljetusten parissa. Mallissa on huomioitu vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) säädöksen uusi luku 1.10.

Malli on tehty auttamaan yrityksiä turvasuunnitelman laatimisessa. Yritys voi itse muuttaa ja täydentää turvasuunnitelmaa tarpeisiinsa, yrityskulttuuriinsa ja erityispiirteisiinsä soveltuvaksi.

TURVASUUNNITELMA VAK –KULJETUKSISSA - SISÄLTÖ

1	YRITYKSEN TURVAORGANISAATIO	5
2	KULJETETTAVAT VAARALLISET AINEET	6
3	RISKIEN ARVIOINTI	8
3.1	NYKYTILAN KARTOITUS	8
3.2	KULJETUSKETJUN RISKIPISTEIDEN MÄÄRITTÄMINEN	8
	<i>Riskin vakavuus</i>	9
	<i>Riskin todennäköisyys</i>	9
	<i>Vakavuuden arviointi</i>	9
4	TOIMINTAOHJELMA TURVARISKIEN HALLINTAAN	10
4.1	RISKIN SUURUUDEN ARVIOINTI	10
5	TURVAKOULUTUS	11
5.1	TURVAKOULUTUKSEN SISÄLTÖ	12
6	MUU KOULUTUS	13
7	HENKILÖSTÖASIAT	14
7.1	HENKILÖKUNNAN PALKKAAMINEN	14
7.2	TYÖSOPIMUKSEN PÄÄTTYMINEN	14
8	OSTOTOIMINNAN PERIAATTEET ALIHANKINNASSA	15
9	KULJETUSKALUSTO JA TURVALLISUUSLAITTEET	16
10	OPERATIIVINEN TOIMINTA	17
10.1	REITTIEN VALINTA	17
10.2	LIIKENTEEEN OHJAUS	17
10.3	LIIKKEELLELÄHTÖ	17
10.4	TILAPÄINEN SÄILYTYS	17
10.5	LASTAUS	18
10.6	KULJETTAMINEN	18
10.7	TAUKOJEN PITÄMINEN	18
10.8	KORJAUS- JA HUOLTOTOIMINNAT KULJETUKSEN AIKANA	18
10.9	PURKAMINEN	18
11	TOIMINTA UHKATILANTEISSA	19
11.1	ILKIVALTA.....	19
11.2	VARKAUS	19
11.3	RYÖSTÖ / KAAPPAUS	19
11.4	POMMIUHKAUS	19
11.5	LIIKENNEONNETTOMUUDET	19
11.6	VAARALLISTEN AINEIDEN ONNETTOMUUDET	19
12	KULJETUSTEN TIETOTURVA	20
12.1	TIETOJÄRJESTELMÄN SUOJAUS	20
12.2	ASIAKIRJOJEN SÄILYTYS, ARKISTOINTI JA HÄVITTÄMINEN	20
12.3	KULJETUSTIETOJEN LUOTTAMUKSELLISUUS	20

LIITE 1

Turvasuunnitelma VAK-kuljetuksissa

13	TURVASUUNNITELMAN YLLÄPITÄMINEN	21
13.1	ARVIOINTI JA TESTAUS	21
13.2	TARKASTUKSET.....	21
13.3	TURVASUUNNITELMAN PÄIVITTÄMINEN.....	21
13.4	TURVASUUNNITELMAN JAKELU.....	21
14	MUUT YRITYKSEN TURVA-ASIAT	22
14.1	TURVAUHASTA TIEDOTTAMINEN JA YHTEISTYÖ.....	22
14.2	TIEDOTTAMINEN VAARA- JA ONNETTOMUUSTILANTEISSA	22

1 YRITYKSEN TURVAORGANISAATIO

Toimitusjohtajalla on kokonaisvastuu yrityksen turvallisuuteen kuuluvista asioista. Hän vastaa myös, että turvasuunnitelma on laadittu, päivitetty ja sitä yllä pidetään. Toimitusjohtajalla on vastuu siitä, että suunnitelman laatimiseen, päivittämiseen ja toteuttamiseen on varattu riittävät resurssit.

Turva-asioista vastaava henkilö: yrityksessä on määritetty vastuu ja valtuutus henkilölle, joka vastaa yrityksen turva-asioista. Hänen vastuulleen kuuluu myös turvasuunnitelman laadinta, ylläpito ja päivitys. Vastuu voi olla määritettynä toimitusjohtajalle tai yrityksen työntekijälle, mutta sitä ei voida ostaa palveluna.

Turvasuunnitelman laatija: turvasuunnitelman tekeminen voidaan ostaa myös yrityksen ulkopuolelta.

Turvallisuusneuvonantaja: yrityksessä, joka kuljettaa vaarallisia aineita, tulee olla turvallisuusneuvonantaja nimettynä. Vastuut ja tehtävät ovat VAK -lainsäädännössä.

Operatiivisesta toiminnasta vastaava päällikkö: vastaa turva-asioiden toteuttamisesta omalla vastuualueellaan.

Työnjohto: vastaa turva-asioiden valvonnasta ja toteuttamisesta alaistensa tehtävissä.

Työntekijät, autonkuljettajat ja terminaalityöntekijät: vastaavat, että heille asetetut lainvaatimukset toteutuvat ja että annettuja ohjeita noudatetaan. Vaarallisten aineiden kuljettajalta vaaditaan ADR-ajolupa.

Yritys on määritellyt turva-asioista vastaaville henkilöille ammattitaito- ja pätevyysvaatimukset siltä osin kun niitä ei ole lainsäädännöllä määritetty.

Yrityksen turva-organisaatio		
Nimike	Nimi	Vastuualue
esim. toimitusjohtaja	N.N.	kokonaisvastuu yrityksen turvallisuuteen kuuluvista asioista

2 KULJETETTAVAT VAARALLISET AINEET

Alla olevassa taulukossa on lista suuren riskin vaarallisista aineista. Kuljetettaessa vähintään taulukossa esitettyjä määriä vaarallisia aineita, yritykseltä edellytetään turvasuunnitelma sekä toimenpiteet kuljetusvälineen ja sen rahdin turvaamiseksi.

Luokka	Vaarallisuusluokka	Aine tai esine	Määrä		
			Säiliö (l)	Irtotavara (kg)	Kollit (kg)
1	1.1	Räjähteet	a	a	0
	1.2	Räjähteet	a	a	0
	1.3	Yhteensopivuusryhmän C räjähteet	a	a	0
	1.5	Räjähteet	0	a	0
2		Palavat kaasut (luokituskoodit, joissa on vain kirjain F)	3000	a	b
		Myrkylliset kaasut (luokituskoodit, joissa ovat kirjaimet T, TF, TC, TO, TFC tai TOC) lukuun ottamatta aerosoleja	0	a	0
3		Pakkausryhmien I ja II palavat nesteet	3000	a	b
		Flegmatoidut nestemäiset räjähdysaineet	a	a	0
4.1		Flegmatoidut räjähdysaineet	a	a	0
4.2		Pakkausryhmän I aineet	3000	a	b
4.3		Pakkausryhmän I aineet	3000	a	b
5.1		Pakkausryhmän I hapettavat nesteet	3000	a	b
		Perkloraatit, ammoniumnitraatti ja ammoniumnitraattipohjaiset lannoitteet	3000	3000	b
6.1		Pakkausryhmän I myrkylliset aineet	0	a	0
6.2		Kategorian A tartuntavaaralliset aineet	a	a	0
7		Radioaktiiviset aineet	3000 A ₁ (erityismuoto) tai 3000 A ₂ B(U)-, B(M)- tai C-tyypin kolloidissa		
8		Pakkausryhmän I syövyttävät aineet	3000	^a	^b
^a Ei sovellettavissa. ^b Ainemäärästä riippumatta kohdan 1.10.3 määräyksiä ei sovelleta.					

3 RISKIEN ARVIOINTI

Vaarallisten aineiden käsittelyyn, kuljetuksiin ja varastointiin liittyvien turvariskien kartoitus voidaan tehdä monella tapaa. Seuraavissa kappaleissa on esitelty yksi esimerkki riskien arvioinnista.

3.1 Nykytilan kartoitus

Riskien arvioinnin keskeinen osa on yrityksen toimintaympäristön ja -tapojen tunteminen. Nykytilan kartoitus palvelee riskien arvioinnin muita vaiheita. Nykytilan kartoitukseen kuuluu seuraavat vaiheet:

- kuljetusketjun selvittäminen
- osatekijöiden määrittäminen
- kuljetuksen eteneminen
- osallisena olevien henkilöiden määrittäminen
- nykyiset turvatoimet

Kuljetusketjuun kuuluu eri vaiheita. Vaiheet voivat olla esimerkiksi seuraavia:

- sopimuksen laatiminen
- kuljetuksen tilaaminen
- ajojärjestely
- lastaus
- kuljettaminen
- purkaminen
- mahdollinen tilapäinen säilyttäminen sekä
- laskutus

Kuljetus voi koostua yhdestä tai useammasta osatekijästä. Kartoitukseen kuuluu myös mahdollisesti tapahtuneiden turvauhkien kartoittaminen.

3.2 Kuljetusketjun riskipisteiden määrittäminen

Lähtötilanteena riskien arvioinnissa on kuljetettava vaarallinen aine sekä sen aiheuttama mahdollinen vahinko ihmisille, ympäristölle, omaisuudelle tai yhteiskunnalle. Riskin arvioinnissa otetaan huomioon myös terrorismin uhka Suomessa: onko se mahdollista ja missä laajuudessa.

Riskipiste on kuljetusketjun paikka, jossa vaara on suurin eli uhkan toteutumiselle on suurin todennäköisyys. Riskipisteiden selvittämiseen kuuluu uhkien toteutumismahdollisuuksien selvittäminen kuljetusketjun eri vaiheissa. Riskin arvioinnissa tarkastellaan erilaisia uhkatilanteita, joita voivat olla mm.:

- ilkivalta
- varkaus
- ryöstö tai muu vastaava tapahtuma.

Riskin vakavuus

Riskin arviointi voi perustua joko omaan arviointiin tai sen voi toteuttaa laskennallisesti. Alla olevassa taulukossa on esitetty yksi esimerkki riskin vakavuuden laskennallisesta arviointias- teikosta. Yritys voi itse määritellä **vakavuuden suuruuden** omalla asteikollaan.

Todennäköisyys	Vakavuuden arviointi				
	haitta	ilkivalta	rikos	vakava rikos , ympäristö omaisuus	vakava vaara ihmiset
Epätodennäköinen	1	2	3	4	5
Mahdollinen	2	4	6	8	10
Todennäköinen	3	6	9	12	15

Riskin todennäköisyys

Todennäköisyyden arviointi voidaan toteuttaa itse määritellyllä asteikolla. Esimerkiksi:

- 1 = Epätodennäköinen
- 2 = Mahdollinen
- 3 = Todennäköinen

Vakavuuden arviointi

Vakavuuden arviointi voidaan tehdä arvioimalla uhkan aiheuttaman vaaraan suuruus.

- haitta
- ilkivalta
- rikos
- vakava rikos
- vakava vaara ihmiselle tai ympäristölle tai omaisuudelle

Yritys voi itse määritellä vakavuuden suuruuden omalla asteikollaan.

4 TOIMINTAOHJELMA TURVARISKIEN HALLINTAAN

Riskien arvioinnin jälkeen yritys määrittää toimintaohjelmansa todettujen riskien pienentämiseksi tai poistamiseksi. Seuraavassa on esitelty yksi esimerkki toimintaohjelman sisällöstä. Toimintaohjelman laajuus on riippuvainen kuljetettavasta tavarasta sekä todetuista riskeistä.

4.1 Riskin suuruuden arviointi

Riskin suuruus lasketaan todennäköisyyden ja vaaran suuruuden tulona. Tällöin laskennallinen arvo antaa riskin suuruuden. Alla on esitetty yksi esimerkki riskin arviointiasteikosta:

- 0 - 2 = vähäinen riski
- yli 3 - 5 = siedettävä riski
- yli 6 - 8 = kohtalainen riski
- yli 9 - 11 = merkittävä riski
- 12 ja yli = sietämätön riski

Riski	Toimenpiteet
vähäinen	Ei toimenpiteitä
siedettävä	Huomioitava muutosvaiheessa
kohtalainen	Suunniteltujen toimenpiteiden vaikutukset ja kustannukset selvitettävä
merkittävä	Suunnitelma riskien alentamiseksi laadittava
sietämätön	Korjaavat toimenpiteet tehtävä heti

RISKIN ARVIOINTI JA MAHDOLLISET TOIMENPITEET		
Kuljetusketjun osa	Riskin suuruus	Toimenpiteet
esim. kuljetus	esim. siedettävä	esim. kalustoa uusittaessa pohditaan kuljetuksen seurannan parantamista

5 TURVAKOULUTUS

Turvakoulutuksessa on tärkeää ottaa huomioon yrityksen koulutukseen ja turva-asioihin liittyvät tarpeet. Turvakoulutusta annetaan ajolupakoulutuksen yhteydessä kuljettajille ja muille henkilöstöryhmille tiedostavan koulutuksen yhteydessä. Yrityskohtaista turvakoulutusta annetaan todettujen riskien vähentämiseksi ja toimintaohjeiden kouluttamiseksi. Tähän kuuluvat kyseistä henkilöryhmää/henkilöä koskevat turva-asiat (esim. toimitilaturvallisuus, tietoturvalisuus).

Myös sellaisille henkilöstöryhmille, joiden toimenkuvaan ei varsinaisesti kuulu vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyviä tehtäviä, mutta jotka saavat siihen liittyvää tietoa, järjestetään turva-asioihin liittyvää koulutusta.

5.1 Turvakoulutuksen sisältö

Seuraavassa taulukossa on esitelty turvakoulutuksen sisältö aihealueittain.

Aihealue	Sisältö	Koulutus annettu	Muuta huomioitavaa
Turvatoimia koskevat säädökset	Laki Vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 7§, 11d§, 12§ Asetus vaarallisten aineiden kuljettamisesta tiellä, 6a§, 8§, 15§, 26§, 27a§, 29b§ Tarvittaessa turvallisuus satama-alueella, satamakohtaiset säännökset		
Kuljetettavat suuren riskin aineet ja väärinkäytettyinä niiden aiheuttamat uhat	Suuren riskin aineet, kuljetettavana olevat suuren riskin aineet, uhat, joita aineiden väärinkäyttö voi aiheuttaa		
Turvavastuut ja vastuuhenkilöt	Operatiivinen vastuu, toiminnasta vastaava, turvavastaava, turvallisuusneuvonantaja, koulutettavan vastuu turva-asioista		
Turvasuunnitelman koulutettavaa koskeva osa	Tietoturva, kalusto ja kaluston tekniset turvavälineet, liikkuminen lähettäjällä, terminaalissa ja vastaanottajalla, kaluston, yrityksen, kuljettajan sekä vastaanottajan tunnistaminen		
Toimintaohjeet	Ajojärjestely ja liikenteen ohjaus, kuljettaminen, kuormaus / lastaus / purkaus, asiakaskohtaiset ohjeet, asiakirjojen käsittely ja säilyttäminen		
Toiminta onnettomuus-, hätä- ja uhkatilanteissa	Liikenneonnettomuus, kalustovaurio, VAK-vahinko, uhkatilanne, ilkivalta, varkaus, ryöstö ja kaappaus, pommiuhka		
Poikkeamista raportointi	Raportointikäytäntö		

7 HENKILÖSTÖASIAT

Henkilöstöä palkattaessa on lähtökohtana soveltuvuus alalle.

7.1 Henkilökunnan palkkaaminen

Henkilökuntaa palkatessa tehdään seuraavat toimenpiteet soveltuvin osin:

- 1) Aikaisempien työnantajien ja suositusten kuuleminen palkattavan suostumuksella
- 2) Selvitetään työntekijän työhistoria ja siinä mahdollisesti olevat tauot
- 3) Ajoluvan / muun vaadittavan koulutuksen / todistuksen tarkistaminen
- 4) Tarkastetaan työlupa, jos kyseessä ei ole suomen kansalainen. Jos kuljettajalla ei ole suomalaista ajokorttia, täytyy ajokortin vastaavuus suomalaisessa järjestelmässä tarkistaa.

7.2 Työsopimuksen päättymisen

Työsopimuksen päättyessä tehdään seuraavat toimenpiteet soveltuvin osin:

- 1) Kerätään pois työntekijän kulkuluvat tms. asiakirjat, joiden mukaan hän vielä työskentelisi yrityksessä. Myös avaimet lastaustiloihin, varastoihin, ajoneuvoihin tai muihin turvajärjestelyjen piirissä oleviin tiloihin kerätään pois. Kännyköiden ja radiopuhelimien hallinnasta sovitaan erikseen.
- 2) Perutaan kaikki salasanat ja käyttäjätunnukset, joiden avulla entinen työntekijä voisi päästä käsiksi VAK –kuljetuksiin tai niitä koskeviin tietoihin, kuten kuljetus-aikatauluihin, -reitteihin tai -päämääriin.
- 3) Uusitaan yrityksen rekisterit, www-sivut ja kaikki sellainen materiaali, jossa työntekijä on kulkuluvallisten tai työntekijöiden nimien luettelossa.

8 OSTOTOIMINNAN PERIAATTEET ALIHANKINNASSA

Alihankkijoiden ostotoiminnassa on sovellettava samoja periaatteita kuin henkilöstöhankinnassa. Yrittäjän ja hänen henkilökuntansa soveltuvuus alalle on selvitettävä. Yleisenä periaatteina on, että yrittäjällä on liikennelupa silloin, kun toiminta sitä edellyttää, ennakkoperintäre-kisteritodistus sekä riittävä vakuutusurva ko. tehtävään.

9 KULJETUSKALUSTO JA TURVALLISUUSLAITTEET

Kuljetuskaluston hankinnassa otetaan huomioon vaarallisten aineiden turvavaatimukset kalustoa uusittaessa.

Kuljetustelematiikkaa hyödynnetään kuljetusten turvaamisessa, mikäli sitä on kuljetuskaluston hankittu. Telemaattisiin sovelluksiin ja laitteisiin kuuluvat myös yhteydenpitovälineet kuljetusyksikköön, mikäli ne ovat yrityksen hankkimia.

Kuormatilaan tunkeutumisen havaitsemiseksi yritys voi käyttää erilaisia yrityksen toimintaan soveltuvia ratkaisuja. Esimerkiksi ulkomaankuljetuksissa sinetöintiä.

10 OPERATIIVINEN TOIMINTA

10.1 Reittien valinta

Kuljetuksen reitti suunnitellaan siten, että pysähtymisiä tulee mahdollisimman vähän. Reitin on tarvittaessa hyvä olla muutettavissa nopeasti. Kuljettajalle ilmoitetaan, kenellä on oikeus reitin muutoksiin.

Kuljetus suunnitellaan siten, että ajo- ja lepoaikalain mukaiset tauot voidaan pitää turvallisella paikalla. Turvalliseksi voidaan katsoa esim. valaistut alueet, joissa kuljetusyksikköä voidaan valvoa riittävän hyvin.

10.2 Liikenteen ohjaus

Liikenteenohjausvälineet sekä -tavat suunnitellaan siten, että yhteydenpito kuljettajaan on mahdollista tarvittaessa.

10.3 Liikkeellelähtö

Aina liikkeelle lähdettäessä kiinnitetään huomiota seuraaviin asioihin:

- Onko kuormatilassa mahdollisesti käyty?
- Ovatko renkaat ja jarruletkut ehjät?
- Voidaanko silmämääräisesti havaita, että kuljetus mahdollisesti keskeytyy kuljetusyksikön rikkoontumisen vuoksi?
- Onko kuljetusyksikölle tehty ilkivaltaa?

Yritys antaa tarkemmat ohjeet liikkeellelähtötarkastuksen suorittamiseksi.

Yrityksessämme on annettu seuraavia ohjeita liikkeellelähtötarkastuksesta:

Tarkastettava asia	Toimenpide

10.4 Tilapäinen säilytys

Tilapäiseen säilytykseen käytettävät tilat ja alueet suunnitellaan siten, että ne voidaan tarvittaessa valaista ja suojata asiattomilta. Esimerkiksi kameravalvontaa tai kulunvalvontaa taikka rikosilmoitinjärjestelmää voidaan käyttää alueen ja tilojen turvaamiseksi.

Yritys määrittelee, minkälaiset turvallisuustoimet ovat yrityksen toimintaan soveltuvia.

10.5 Lastaus

Lastauspaikat ja -alueet pyritään suunnittelemaan siten, että ne voidaan valaista ja suojata asiattomilta.

Lastauksen aikana ympäristöön kiinnitetään huomiota ja epäilyttävistä asioista tiedotetaan yrityksessä sovitun käytännön mukaisesti.

Tavaraa lastattaessa varaudutaan noutajan henkilöllisyyden ja kuljetusliikkeen oikeellisuuden tarkastamiseen.

Jos lastin purku tapahtuu säiliöön, huolehditaan, että säiliöön on merkitty säiliön sisältö, eikä merkintää pysty ulkopuolinen vaihtamaan.

10.6 Kuljettaminen

Kuljetus suoritetaan alaa koskevien lainvaatimusten ja yrityksessä sovittujen käytäntöjen mukaisesti. Annettuja ohjeita noudatetaan.

Vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon miehistön jäsenellä on kuljetuksen aikana mukanaan valokuvalla varustettu henkilötodistus tai -kortti.

Kuljetuksen aikana on hyvä tarkkailla, seurataanko kuljetusta. Epäilyttävistä tapahtumista ilmoitetaan yrityksessä sovitun käytännön mukaisesti.

Kuljetuksen aikana tapahtuviin yllättäviin pysähdyksiin suhtaudutaan varauksella, sillä pysähtyminen niihin voi aiheuttaa turvariskin. Mikäli kyseessä on rikkoontunut ajoneuvo tai muu vastaava, missä henkilöihin ei kohdistu vaaraa, on pysähtymistä syytä välttää. Onnettomuustilanteisiin ja poliisin suorittamaan valvontaan pysähdytään. Pysähdyttäessä otetaan huomioon, että tilanteet voivat olla lavastettuja.

10.7 Taukojen pitäminen

Tauot pyritään pitämään valaistuilla alueilla. Kuljetusyksikkö pyritään sijoittamaan siten, että sitä voidaan valvoa tauon aikana.

10.8 Korjaus- ja huoltotoiminnat kuljetuksen aikana

Korjaus- ja huoltotoimintaa tehdään ainoastaan pakottavissa tapauksissa. Silloinkin varmistetaan kuljetuksen turvallisuus paikkaan soveltuvin keinoin.

10.9 Purkaminen

Purkaminen tehdään turvallisuusasiat huomioiden. Lastia purettaessa varmistetaan, että purkupaikka ja vastaanottaja ovat oikeita. Purkamisen aikaiset epäilyttävät tapahtumat ilmoitetaan edelleen yrityksessä sovitun käytännön mukaisesti.

11 TOIMINTA UHKATILANTEISSA

Uhkatilanteita varten on annettu ohjeet menettelytavoista erilaisissa tilanteissa sekä tarvittavat yhteystiedot.

11.1 Ilkivalta

Ilkivalta voi kohdistua kuljetusyksikköön, kiinteistöön tai kuljetettavaan tavarahan. Ilkivalta voi aiheuttaa kuljetuksen keskeytymisen, tulipalon tai muun onnettomuuden tai muuta haittaa yritykselle.

Ilkivallan varalta ympäristöä valvotaan normaalin työn yhteydessä.

Tapahtunut ilkivalta ilmoitetaan työnantajalle ja poliisille.

11.2 Varkaus

Varkauden kohteena voi olla kuljetettava tavara tai kuljetusyksikkö taikka molemmat. Varkauksia pyritään ehkäisemään kaikin käytettävissä olevin keinoin. Kaluston hankinnassa otetaan huomioon myös turva -näkökohdat. Kuljetusyksikön jäädessä ilman valvontaa, käytetään menettelyjä, joilla tavarahan tai kalustoon kohdistuvat varkaudet voidaan ehkäistä.

Havaituista varkauksista ilmoitetaan työnantajalle ja poliisille.

11.3 Ryöstö / kaappaus

Ryöstö- ja kaappaustilanteissa henkilöstöön kohdistuu vaaraa. Tällöin huolehditaan ensisijaisesti henkilöstön turvallisuudesta.

Ilmoitus poliisille ja työnantajalle tehdään heti, kun se ilman vaaraa on mahdollista.

11.4 Pommiuhkaus

Pommiuhkaukset otetaan vakavasti. Niistä ilmoitetaan välittömästi työnantajalle ja poliisille. Ilmoituksen jättäjästä pyritään saamaan mahdollisimman paljon tietoa, jotta mahdollinen pommi voidaan tehdä vaarattomaksi.

11.5 Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuudet ilmoitetaan työnantajalle sovitun käytännön mukaisesti. Onnettomuustilanteiden hoitamiseksi on autoissa menettely hälytyksen suorittamiseksi sekä yhteyshenkilöt tarvittavine yhteystietoineen.

11.6 Vaarallisten aineiden onnettomuudet

Vaarallisten aineiden onnettomuuksien varalle on toimintaohje sekä tarvittavat yhteystiedot hälytyksen tekemiseksi.

12 KULJETUSTEN TIETOTURVA

Kuljetusten tietoturvasta huolehditaan kaikilla tasoilla. Tietoturva koskee niin teknistä tietoturvaa kuin kuljetuksesta käytyjä keskusteluja. Vaitiolovelvollisuus koskee kaikkia kuljetukseen osallistujia.

12.1 Tietojärjestelmän suojaus

Tietojärjestelmät suojataan palomuurein. Käyttäjäoikeuksia annetaan vain niille, jotka työtehtäviensä vuoksi sitä tarvitsevat. Käyttäjillä on henkilökohtaiset käyttäjätunnukset ja salasana.

12.2 Asiakirjojen säilytys, arkistointi ja hävittäminen

Kuljetukseen liittyvät asiakirjat suojataan asianmukaisesti. Tällaisia asiakirjoja ovat esimerkiksi tarjoukset, sopimukset, tilaukset, reklamaatiot, laskut ja tilitykset sekä kuljetusasiakirjat. Asiakirjat on hävitettävä luotettavasti.

Kaikilla asiakirjoja käsittelevillä henkilöillä on vaitiolovelvollisuus. Rahtikirjat, lähetysluettelot ja muut kuljetukseen liittyvät asiakirjat säilytetään huolellisesti kuljetuksen aikana sekä arkistoitava ja hävitettävä luotettavasti. Kuljetuksen aikana asiakirjat säilytetään ajoneuvossa helposti löydettävässä paikassa kuitenkin siten, etteivät ne joudu vääriin käsiin.

12.3 Kuljetustietojen luottamuksellisuus

Kuljetuksesta saa antaa tietoa vain niille, jotka tarvitsevat sitä omien työtehtäviensä vuoksi. Erityisesti on huolehdittava, ettei tieto kuljetettavasta aineesta, kuljetusyksiköstä ja reitistä joudu väärille henkilöille.

Yrityksessä selvitetään, kenelle tieto kuljetuksesta tulee antaa.

Ajojärjestäjät ja liikenteenohjaajat ovat avainasemassa kuljetuksen aikaisen tietoturvan turvaamisessa.

Annetuista kuljetustehtävistä ei saa keskustella ulkopuolisten henkilöiden kanssa, eikä niistä saa antaa tietoja kuin sellaisille henkilöille, jotka tarvitsevat niitä työtehtäviensä vuoksi.

Kuljetettavasta kuormasta ja tavarasta keskustelua tulee välttää. Erityisesti la-puhelimessa ja kahviloissa ei kuljetettavista tavaroista saa kertoa.

13 TURVASUUNNITELMAN YLLÄPITÄMINEN

13.1 Arviointi ja testaus

Turvasuunnitelma arvioidaan säännöllisesti sen toimivuuden varmistamisen ja yrityksessä mahdollisesti tapahtuvien muutosten varalta. Yritys määrittää arviointitaajuuden sekä arvioinnin tekijän.

Arvioinnissa otetaan huomioon toiminnassa mahdollisesti tapahtuneet muutokset.

13.2 Tarkastukset

Turvasuunnitelma tarkastetaan säännöllisesti. Tarkastuksessa arvioidaan suunnitelman toimivuus sekä mahdolliset muutostarpeet. Suunnitelmassa on kuvattava tarkastusten taajuus sekä ne seikat, jotka voivat johtaa tarkastusten suorittamiseen.

13.3 Turvasuunnitelman päivittäminen

Turvasuunnitelma päivitetään tarvittaessa. Päivitystarve voi liittyä esimerkiksi organisaation muuttumiseen, kuljetettavassa tavarassa tapahtuneisiin muutoksiin jne.

13.4 Turvasuunnitelman jakelu

Yrityksessä on määritetty ja kirjattu, kenelle turvasuunnitelma ja siihen liittyvät ohjeet on jaettu.

Ohjeet on jaettava niille henkilöille, jotka sitä työssään tarvitsevat. Ohjeet on koulutettava henkilökunnalle.

14 MUUT YRITYKSEN TURVA-ASIAT

14.1 Turvauhasta tiedottaminen ja yhteistyö

Kuljetusketjun osapuolten on tehtävä yhteistyötä ja pidettävä kuljetusketjun eri osapuolet tietoisena esiin tulleista turvauhista. Yhteistyötä tehdään myös viranomaisten kanssa.

14.2 Tiedottaminen vaara- ja onnettomuustilanteissa

Vaara- ja vahinkotilanteita varten on sovittu tiedotusmenettely. Yrityksessä on sovittu, kenellä on oikeus antaa lausuntoja tiedotusvälineille. Yhteistyötä on tehtävä kaikkien kuljetusketjuun osallistuvien sekä viranomaisten kesken.

ADR-sopimuksen

LUKU 1.10

TURVATOIMIA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

HUOM: Tässä luvussa turvatoimilla tarkoitetaan toimenpiteitä tai varotoimia, joilla ehkäistään vaarallisten aineiden varkauksia tai tahallista väärinkäyttöä, jotka voivat aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.

- 1.10.1 Yleiset määräykset
- 1.10.1.1 Kaikkien vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien henkilöiden on otettava huomioon henkilön vastuuseen suhteutetut tämän luvun turvatoimia koskevat vaatimukset.
- 1.10.1.2 Vaarallisia aineita saa jättää kuljetettavaksi vain kuljetuksen suorittajille, jotka on sopivalla tavalla tunnistettu.
- 1.10.1.3 Vaarallisten aineiden kuljetuksessa tilapäiseen säilytykseen käytettävät alueet terminaalissa, muilla paikoilla, ajoneuvovarikoilla, satamien laituripaikoilla ja järjestelyratapihoilla on huolellisesti turvattava, hyvin valaistava ja, jos mahdollista ja sovellettavissa, yleinen pääsy näille alueille on estettävä.
- 1.10.1.4 Vaarallisia aineita kuljettavan junan/ajoneuvon jokaisella miehistön jäsenellä on kuljetuksen aikana oltava mukanaan valokuvalla varustettu henkilötodistus.
- 1.10.1.5 **TIE:** Kohdissa 1.8.1 ja 7.5.1.1 tarkoitetuissa tarkastuksissa on tarkastettava soveltuvin toimenpitein myös turvatoimet.
RAUTATIE: Kohdassa 1.8.1 tarkoitetuissa tarkastuksissa on tarkastettava soveltuvin toimenpitein myös turvatoimet.
- 1.10.1.6 **TIE:** Toimivaltaisten viranomaisten on ylläpidettävä ajantasaista rekisteriä kohdassa 8.2.1 tarkoitetuista toimivaltaisen viranomaisen tai sen tunnustaman laitoksen myöntämistä ADR-ajoluvista.
RAUTATIE: (Varattu)
- 1.10.2 Turvatoimien koulutus
- 1.10.2.1 Luvussa 1.3 tarkoitettussa henkilöstön koulutuksessa ja täydennyskoulutuksessa on oltava myös turvatoimia koskeva osio. Turvatoimia koskevan täydennyskoulutuksen ei tarvitse liittyä ainoastaan määräysmuutoksiin.
- 1.10.2.2 Turvatoimia koskevan koulutuksen on keskityttävä turvariskeihin ja niiden tunnistamiseen, näiden riskien vähentämismenetelmiin sekä turvarikkomustapauksissa tarvittaviin toimenpiteisiin. Koulutukseen on sisällyttävä tiedot mahdollisesta turvasuunnitelmasta suhteutettuna henkilöstön vastuuseen ja velvollisuuksiin sekä tehtäviin suunnitelmaa toteutettaessa.
- 1.10.3 Suuren riskin sisältäviä vaarallisia aineita koskevat määräykset
- 1.10.3.1 ”Suuren riskin sisältäviä vaarallisia aineita” ovat aineet, joita voidaan väärinkäyttää tahallisesti ja jotka siten voivat aiheuttaa vakavia seurauksia kuten ihmisuhreja tai joukkotuhoa. Taulukossa 1.10.5 on luettelo suuren riskin sisältävistä vaarallisista aineista.
- 1.10.3.2 Turvasuunnitelmat
- 1.10.3.2.1 Suuren riskin sisältävien vaarallisten aineiden (ks. taulukko 1.10.5) kuljetukseen osallistuvien, kohdissa 1.4.2 ja 1.4.3 tarkoitettujen lähettäjien, kuljetuksen suorittajien ja mui-

den osapuolien on otettava käyttöön turvasuunnitelma, johon kuuluvat vähintään kohdassa 1.10.3.2.2 mainitut osa-alueet, perehdyttävä siihen ja toteutettava sitä.

- 1.10.3.2.2 Turvasuunnitelman on sisällettävä vähintään seuraavat osa-alueet:
- (a) yksityiskohtainen turvatoimien vastuujako ammattitaitoisille ja päteville henkilöille, joilla on asianmukaiset valtuudet velvollisuuksiensa suorittamiseen;
 - (b) luettelo toimintaan liittyvistä vaarallisista aineista tai vaarallisten aineiden tyypeistä;
 - (c) kuljetustapahtumien kartoitus ja niihin liittyvien turvariskien arviointi, mukaan lukien tarvittavat kuljetusten keskeytykset, vaaralliset aineet vaunussa/ajoneuvossa, säiliössä tai kontissa kuljetuksen aikana sekä ennen ja jälkeen kuljetuksen sekä vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys siirryttäessä kuljetusmuodosta tai kuljetusvälineestä toiseen;
 - (d) selkeä esitys turvariskien vähentämiseen tähtäävistä toimenpiteistä suhteutettuna toimijan vastuuseen ja tehtäviin, näitä ovat ainakin:
 - koulutus;
 - turvapolitiikka (esim. tarvittavat toimenpiteet uhan suurentuessa, tarkistukset työntekijöitä työhön otettaessa ja uusiin tehtäviin siirrettäessä jne.);
 - toimintatavat (esim. reittien valinta ja käyttö, jos reitit ovat tiedossa, vaarallisiin aineisiin käsiksi pääseminen kohdassa (c) määritellyn tilapäisen säilytyksen aikana, haavoittuvien infrastruktuurikohteiden läheisyys jne.);
 - turvariskien vähentämiseen käytettävät välineet ja voimavarat;
 - (e) tehokkaat ja ajantasaiset menettelyt turvauhasta, -rikkomuksista tai -tapahtumista ilmoittamiseen ja niiden hoitamiseen;
 - (f) menettelyt turvasuunnitelmien arvioimiseen ja testaamiseen sekä suunnitelmien määräajoin suoritettavaan tarkastamiseen ja päivittämiseen;
 - (g) menettelyt, joilla varmistetaan turvasuunnitelmaan liittyvien kuljetustietojen fyysinen tietoturva; ja
 - (h) menettelyt, joilla varmistetaan turvasuunnitelmaan liittyvien kuljetustietojen jakelun rajoittaminen vain niitä tarvitseville. Nämä menettelyt eivät saa rajoittaa muiden RID:ssä/ADR:ssä vaadittujen tietojen saantia.

HUOM: Kuljetuksen suorittajien, lähettäjien ja vastaanottajien on toimittava yhteistyössä keskenään ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa mahdollista turvauhkaa koskevien tietojen välittämisessä, soveltuvien turvatoimien hoitamisessa ja niihin liittyviin tapahtumiin reagoimisessa.

- 1.10.3.3 Suuren riskin sisältäviä vaarallisia aineita (ks. taulukko 1.10.5) kuljettavat junat tai vaunut/ajoneuvot on varustettava laitteilla, välineillä tai järjestelyillä, jotka estävät kuljetusvälineen ja sen rahdin varkauden. On varmistuttava, että nämä laitteet ovat jatkuvasti kunnossa ja tehokkaita. Näiden suojaustoimenpiteiden käyttö ei saa estää toimintaa hätätapauksissa.

HUOM: Suuren riskin sisältävien vaarallisten aineiden (ks. taulukko 1.10.5) kuljetus seurantaan olisi käytettävä kuljetustelematiikkaa tai muita seurantamenetelmiä tai -laitteita, jos sovellettavissa ja menetelmät ovat jo käytössä ja tarvittavat laitteet asennettu.

- 1.10.4 **TIE:** Kohdan 1.1.3.6 mukaisesti kohtien 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 ja 8.1.2.1 (d) vaatimuksia ei sovelleta, jos kollikuljetuksen ainemäärä kuljetusyksikössä ei ylitä kohdassa 1.1.3.6.3 tarkoitettuja määriä. Lisäksi kohtien 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 ja 8.1.2.1 (d) vaatimuksia ei

sovelleta, jos säiliökuljetuksen tai irtotavarakuljetuksen ainemäärä kuljetusyksikössä ei ylitä kohdassa 1.1.3.6.3 tarkoitettuja määriä.

RAUTATIE: Kohtien 1.10.1, 1.10.2 ja 1.10.3 vaatimuksia ei sovelleta, jos kollikuljetuksen ainemäärä vaunussa tai suurkontissa ei ylitä kohdassa 1.1.3.6.3 tarkoitettuja määriä. [Lisäksi kohtien 1.10.1, 1.10.2 ja 1.10.3 vaatimuksia ei sovelleta, jos ainemäärä vaunussa, kontissa, säiliössä tai irtotavarana ei ylitä kohdassa 1.1.3.6.3 tarkoitettuja määriä.]

1.10.5

Suuren riskin sisältävät vaaralliset aineet ovat aineita, jotka on lueteltu oheisessa taulukossa ja joiden kuljetusmäärä ylittää taulukossa mainitut määrät.

Taulukko 1.10.5:

LUETTELO SUUREN RISKIN SISÄLTÄVISTÄ VAARALLISISTA AINEISTA

Luokka	Vaarallisuusluokka	Aine tai esine	Määrä		
			Säiliö (l)	Irtotavara (kg)	Kollit (kg)
1	1.1	Räjähteet	a	a	0
	1.2	Räjähteet	a	a	0
	1.3	Yhteensopivuusryhmän C räjähteet	a	a	0
	1.5	Räjähteet	0	a	0
2		Palavat kaasut (luokituskoodit, joissa on vain kirjain F)	3000	a	b
		Myrkylliset kaasut (luokituskoodit, joissa ovat kirjaimet T, TF, TC, TO, TFC tai TOC) lukuun ottamatta aerosoleja	0	a	0
3		Pakkausryhmien I ja II palavat nesteet	3000	a	b
		Flegmatoidut nestemäiset räjähdysaineet	a	a	0
4.1		Flegmatoidut räjähdysaineet	a	a	0
4.2		Pakkausryhmän I aineet	3000	a	b
4.3		Pakkausryhmän I aineet	3000	a	b
5.1		Pakkausryhmän I hapettavat nesteet	3000	a	b
		Perkloraatit, ammoniumnitraatti ja ammoniumnitraattipohjaiset lannoitteet	3000	3000	b
6.1		Pakkausryhmän I myrkylliset aineet	0	a	0
6.2		Kategorian A tartuntavaaralliset aineet	a	a	0
7		Radioaktiiviset aineet	3000 A ₁ (erityismuoto) tai 3000 A ₂ B(U)-, B(M)- tai C-tyypin kolleissa		
^a 8		Pakkausryhmän I syövyttävät aineet	3000	a	b

^a Ei sovellettavissa.

^b Ainemäärästä riippumatta kohdan 1.10.3 määräyksiä ei sovelleta.

HUOM: Radioaktiivisten aineiden leviämisen estämiseksi sovelletaan kansainvälisessä kuljetuksessa ydinmateriaalin fyysisen suojelun sopimusta (the Convention on the Physical Protection of Nuclear Material) täydennettynä IAEA:n tiedotuskirjeen INF-CIRC/225(Rev.4) suosituksilla.