

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka / Merikuljetukset ja satamaoperaatiot

Stanislav Merkin

MUSSALON SATAMAN TEOLLISUUSALUEEN JÄRJESTYSLAINSÄÄDÄNTÖ
SATAMAN VALVONTA- JA OHJAUSKEINOJEN NÄKÖKULMASTA

Opinnäytetyö 2011

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka

MERKIN, STANISLAV	Mussalon sataman teollisuusalueen järjestyslainsäädäntö sataman valvonta- ja ohjauskeinojen näkökulmasta
Opinnäytetyö	44 sivua + 4 liitesivua
Työn ohjaaja	Projektipäällikkö Tommy Ulmanen
Toimeksiantaja	Kotkan Satama Oy
Huhtikuu 2011	
Avainsanat	turvallisuusvalvonta, turvallisuusjohtaminen, teollisuusalueet, järjestysmääräykset, satamat.

Opinnäytetyön toimeksiantajan, Kotkan Satama Oy:n valvonnallisia mahdollisuuksia Hanskinmaan ja Palaslahden teollisuusalueilla voimassa olevalla lainsäädännöllä haluttiin selvittää. Selvitystyössä käytiin läpin voimassa olevaa lainsäädäntöä ja peilattiin sitä teollisuusalueen erityispiirteisiin. Tutkimuksessa kerättiin teollisuusalueella toimivien yritysten sekä alueen toiminnalle tärkeimpien viranomaisten näkemyksiä voimassa olevan lainsäädännön ja järjestys- ja turvallisuusvalvonnan toimivuudesta sekä ehdotuksia näiden osa-alueiden kehittämiseksi.

Tutkimuksen osana ollut kysely suoritettiin kahta poikkeusta lukuun ottamatta kyselyyn osallistuvien henkilöiden toimintaympäristössä kasvotusten. Kyselytutkimus oli jaettu kahteen osaan niin, että ensimmäinen osa oli tarkoitettu teollisuusalueella toimiville yrityksille ja toinen osa teollisuusalueen toiminnan kannalta olennaisille viranomaisille. Kyselyn vastausprosentti oli viranomaisten osalta 100 ja yritysten osalta 66,6.

Tutkimus toi esille, että teollisuusalueella voimassa olevaan lainsäädäntöön ei ole sisällytetty teollisuusalueen erityispiirteitä, ja sen vuoksi se ei ole yksinomaan riittävä alueen turvallisuusvalvontaan. Tutkimuksessa kävi myös ilmi viranomaisten, yritysten ja Kotkan Satama Oy:n välisen yhteistyön vähäisyys. Laatumalla teollisuusalueelle voimassa olevan lainsäädännön pohjalta alueen erityispiirteet huomioon ottava ohjeisto ja parantamalla tahojen välistä yhteistyötä saataisiin poistettua ainakin osa toiminnallisista epäkohdista ja pystyttäisiin tehokkaasti kehittämään alueen turvallisuutta sekä sen valvontaa eteenpäin.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Logistics

MERKIN, STANISLAV

Researching valid order legislation in port of Mussalo's industrial area from point of view of enforcement and instruction devices.

Bachelor's Thesis

44 pages + 4 pages of appendices

Supervisor

Tommy Ulmanen, Project manager

Commissioned by

Port of Kotka Ltd

April 2011

Keywords

safety and security enforcement, safety management, industrial areas, public order regulations, ports.

Commissioner of this thesis was Port of Kotka Ltd. Commissioner needed to find out their enforcement possibilities conforming to valid legislation on Hanskinmaa and Palaslahti industrial areas. In the research valid legislation was examined and set against the special characteristics of industrial area. Research also gave opportunity to companies and authorities that work on industrial area, to give their opinions regarding functionality of valid legislation and safety and security enforcement on industrial area. Companies and authorities told also some improvement proposals.

Important part of research was questionnaire. It was made in offices of companies and authorities. Questionnaire was split in two parts: for officials and for company representatives. The response rate of questionnaire for officials was 100 and for company representatives 66, 6.

The research showed, that valid legislation on industrial area is not enough for supervising of industrial area. In results could be seen that legislation should include special characteristics of industrial areas in it. The research also showed that there is not enough cooperation between officials, active companies and Port of Kotka Ltd. By preparing code of practice based on held legislation and which takes into account special characteristics of industrial areas, at least part of operational defects can be removed. Also by improving cooperation between parties will give ability to effectively improve industrial area's safety & security enforcement.

ALKUSANAT

Haluan osoittaa kiitokseni Kotkan Satama Oy:lle, ja liikennejohtaja Markku Koskiselle, jonka ansiosta tämän opinnäytetyön toteutus tuli mahdolliseksi. Haluan kiittää Kymenlaakson ammattikorkeakoulun projektipäällikköä Tommy Ulmasta korvaamattomasta avusta ja ohjauksesta. Kiitän kaikkia niitä henkilöitä, jotka antoivat arvokasta tietoa osallistumalla opinnäytetyön haastatteluihin.

Erityisen kiitokseni haluan ilmaista Kotkan kaupungille tämän opinnäytetyön tekemistä varten tarjotusta kesätyöpaikasta.

Kotkassa 22.2.2011

Stanislav Merkin

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

ALKUSANAT

TERMISTÖ

1	JOHDANTO	4
1.1	Työn tarkoitus	4
1.2	Työn tavoitteet	4
1.3	Työn taustaa	4
2	SATAMA	5
2.1	Satama käsitteenä	5
2.2	Satamatyypit	5
2.3	Sataman sidosryhmät	6
3	YRITYSESITTELY JA TOIMINTAYMPÄRISTÖN KUVAUS	8
3.1	Kotkan satama Oy	8
3.1.1	Sataman järjestyksenvalvonta	8
3.2	Mussalon satama	10
3.2.1	Konttiterminaali	11
3.2.2	Kuivalastiterminaali	13
3.2.3	Nesteteterminaali	14
3.2.4	Jänskän laituri	15
3.3	Kotkan kaupungin järjestyksenvalvonta	16
3.4	Sataman teollisuusalue	17
3.4.1	Teollisuusalueen määritelmä	17
3.4.2	Hanskinmaan ja Palaslahden alueet	18
3.4.3	Mussalon satamaa käyttävät toimijat lyhyesti	19
3.5	Viranomaisten tehtävät ja vastuut satamassa	20
4	LAINSÄÄDÄNNÖN LÄPILEIKKAUS	21

4.1	Järjestyslaki	21
4.2	Satamajärjestys	22
4.3	Muut turvallisuusmääräykset ja lainsäädäntö	23
4.4	Lainsäädännön suhde teollisuusalueeseen	23
5	TURVALLISUUSJOHTAMINEN	24
5.1	Uhkien tunnistaminen	24
5.2	Riskienarviointi	25
5.3	Turvallisuusjohtaminen järjestyksenvalvonnan näkökulmasta	26
6	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	27
6.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet	27
6.2	Tutkimusmenetelmä	28
7	TUTKIMUKSEN TULOKSET	29
7.1	Toimijoiden haastattelu	29
7.1.1	Aluetta koskevien määräysten tuntemiseen liittyvät kysymykset	29
7.1.2	Järjestyslain perehdyttämiseen liittyvät kysymykset	31
7.1.3	Järjestyslakiin kytkeytyvät turvallisuusorganisaatio ja –johtamisjärjestelmä	32
7.1.4	Järjestyslain vaikutukset ja ristiriidat toiminnalle	33
7.2	Viranomaisten haastattelu	35
8	JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITYSEHDOTUKSET	38
9	YHTEENVETO	40
	LÄHTEET	42
	LIITTEET	
	Liite 1. Haastattelukysymykset toimijat	
	Liite 2. Haastattelukysymykset viranomaiset	

TERMISTÖ

ISPS-koodi	ISPS on lyhennetty sanoista International Ship and Port facility Security Code. Kyseessä on ohjeistus, jonka tarkoitus on lisätä meriturvallisuutta satamissa ja laivoilla. Tämän koodin on laatinut IMO (International Maritime Organization), joka toimii YK:n alaisuudessa.
Bulk	Bulk on rahtikuljestussanastoa ja tarkoittaa irtolastia. Irtolastia voi olla vilja, hiekka, hiili ja muut vastaavat. On olemassa myös käsite nestebulk, joka viittaa nestelasteihin, joita ei kuljeteta yksittäispakattuina vaan yhdessä isossa säiliössä.
Roro-alus	Ro-ro on lyhenne ja tarkoittaa roll on ja roll off. Kyseessä on laiva, jonka kuormaus hoidetaan sivusta, perästä tai keulasta rullamalla. Tällaisten alusten lastaamiseen ei tarvita nosturia.
Ropax-alukset	Sana ropax on lyhenne ja tulee sanoista roro + passangers eli kyseessä matkustajarahtilaiva. Laivalla on pieni määrä matkustajapaikkoja ja sieltä puuttuvat kokonaan huvittelupalvelut.
RFID	RFID on lyhenne sanoista Radio Frequency IDentification eli radiotaajuinen etätunnistus. RFID on tarkoitettu tiedon etälukuun ja -tallentamiseen käyttämällä siihen tarkoitukseen ohjelmoituja tageja. Tagi on pieni tunnistin, joka voidaan asentaa tuotteeseen joko valmistuksen yhteydessä tai jälkeenpäin.
TEU	TEU on lyhenne sanoista twenty foot equivalent unit. Kyseessä on konttiliikenteessä käytetty perusmittayksikkö, joka tarkoittaa ”peruskonttia” tai tarkemmin 20 jalkaa pitkää, 8 jalkaa leveää ja 8,5 jalkaa korkeaa konttia.
IMDG-koodi	IMDG lyhennetään sanoista International Maritime Dangerous Goods Code. Kyseessä on koko maailman merikuljetuksissa ja satama-alueilla sovellettava vaarallisten aineiden määräyskokoelma.

Reeferkontti	Reeferkontti on standardin mukainen 20 tai 40 jalan kontti, jonka erikoiseksi tekee siihen asennettu kylmäjärjestelmä. Reeferkontissa voidaan kuljettaa esimerkiksi hedelmiä, lihaa tai muuta pilaantuvaa lastia. Kylmäjärjestelmä toimii joko verkosta tai polttomootorikäyttöisellä aggregaatilla.
Mobiilinosturi	Mobiilinosturi on pyörillä liikkuva, siirrettävä nosturi. Satamassa nosturia voidaan käyttää erilaisten kuormien operoimiseen, sillä nosturissa on mahdollisuus vaihtaa nostolaitteisto esim. konttinostoja tai kuivalastinostoja varten.
Panamax-luokka	Panamax-tyyppiseksi kutsutaan laivaa, joka on kooltaan sellainen, että se mahtuu kulkemaan Panaman kanavan suluista. Laivan suurin koko vastaa sulkukammioiden kokoa ja kanavan syvyyttä.
Vaara	Vaaralla tarkoitetaan tekijää tai olosuhdetta, joka voi aiheuttaa haittaa tai saada aikaan haitallisen tapahtuman.
Riski	Riski on uhkaan liittyvä vahingon todennäköisyyden ja vakavuuden yhteisvaikutus. Uhka aiheuttaa riskin.

1 JOHDANTO

1.1 Työn tarkoitus

Tässä tutkimustyössä tutkitaan Kotkan sataman ja Kotkan kaupungin toimivaltuuden ja järjestysmääräyksen välisiä suhteita, sääntöjen ja määräysten tulkintaa niin viranomais- kuin yrittäjätasollakin sekä kartoitetaan asianomaisten sidosryhmien (Kotkan kaupunki, satama, poliisi, pelastustoimi, operaattorit sekä tulli) näkökulmia siitä, miten vastuu jakaantuu satama- ja teollisuusalueilla. Myös mahdollisia aikaisempia epäkohtia määräysten tulkinnassa selvitetään.

Tutkimuksella pyritään selkeyttämään Kotkan Satama Oy:n roolia valvonnallisissa tehtävissä, alueilla voimassaolevan lainsäädännön puitteissa.

1.2 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on löytää esimerkkitapauksia sataman ja teollisuusalueen turvallisuusvalvonnallisista epäkohdista ja tarkastella Kotkan Satama Oy:n valvonnallisia mahdollisuuksia teollisuusalueella nykyisellä lainsäädännöllä. Käytännössä tutkimustyön tavoitteina on selventää Kotkan kaupungin järjestysmääräysten nykyistä toimivuutta Mussalon sataman teollisuusalueella sekä tarkastella ja tarvittaessa tarkentaa satamanpitäjän ja kaupungin välistä asemaa valvonta- ja ohjaustehtävissä teollisuusalueella.

1.3 Työn taustaa

Tämän opinnäytetyö on osa Kotkan kaupungin sisäistä turvallisuussuunnitelmaa, jonka varsinaisena toimeksiantajana toimii Kotkan Satama Oy. Työn taustalla on satama-alueen yhteydessä sijaitsevan teollisuusalueen valvonnallinen ristiriita. Satama-alueella ja siihen liittyvällä teollisuusalueella on keskenään erilaiset lainsäädännöt, mutta Kotkan Satama Oy:n odotetaan suorittavan molempien alueiden valvontatehtävät. Tämä opinnäytetyö on toimeksiantajan tilaama selvitystyö Mussalon sataman ja sen yhteydessä olevan teollisuusalueen turvallisuusmääräysten suhteesta toisiinsa sekä tarkennus Kotkan Satama Oy:n roolista alueilla suoritettavissa valvontatehtävissä.

2 SATAMA

2.1 Satama käsitteenä

Satama on määritelmän mukaan ”*alusten lastausta, purkausta, säilytystä ja kunnostusta varten vesitien varteen järjestetty alue, joka luonnostaan tai rakennetuilla laitteilla suojaa aluksia tuulelta, aallokolta, virralta ja jäältä ja tekee mahdolliseksi vientitavaroiden kuljettamisen aluksen sivulle tai suoraan ruumaan sekä tuontitavaroiden jatkokuljetuksen vastaanottajalle*” (Santala 2006: 3).

2.2 Satamatyypit

Satama on käsitteenä erittäin laaja asia ja satamilla on monta eri jaotteluperustetta. Jaotteluperusteina voivat toimia lainsäädäntö, sijainti, sataman fyysinen rakenne ja käyttötarkoitus. Lainsäädännöllä jaotellaan satamat yksityiseen, kunnalliseen ja osakeyhtiömuotoiseen satamaan. Tässä tapauksessa Kotkan satama on Kotkan kaupungin omistama osakeyhtiömuotoinen satama. (Santala 2006: 6).

Sijainnin mukaan satamat voidaan jaotella niin, että satamat luokitellaan meri-, joki-, kanava- ja sisävesisatamaksi. Mussalon satama kuuluu merisatamaryhmään.

Rakenteellisesti satamat voidaan jakaa kahteen ryhmään jotka ovat luonnonsatama tai keinotekoinen satama. (Santala 2006: 6). Jako tarkoittaa käytännössä sitä, miten paljon satama on jouduttu rakentamaan ennen käyttöönottoa. Esimerkiksi keinotekoinen satama voi olla rakennettu sellaiseen sijaintiin, joka ei alun perin ole satamaksi sopiva, mutta rakentamalla siihen keinotekoisesti luonnonsataman kaltaiset puitteet satama saadaan toimivaksi. Luonnonsatama puolestaan tarjoaa ympäristöllään valmiit, hyvät puitteet satamalle, ja näin ollen satama voidaan sijoittaa siihen.

Useimmiten satamat jaotellaan myös niiden käyttötarkoituksen mukaan, joita voivat olla muun muassa matkustaja-, kauppa-, vene-, sota- tai piensatamat. Mussalon satamassa käytetään myös omaa jaottelua, jonka mukaan kussakin terminaalissa suoritetaan vain sille osoitettuja operaatioita. Esimerkiksi konttiterminaaleilla ei operoida muita kuin konttilasteja, koska muille operaatioille on omat terminaalit. (Santala 2006: 6-7).

2.3 Sataman sidosryhmät

Varsinaisia sataman sidosryhmiä on neljä kappaletta ja ne jakautuvat sidosryhmätaulukon (kuva 1) mukaisesti. Sidoryhmiä ovat satamaorganisaatiot, sataman käyttäjät, palvelujen tuottajat ja viranomaiset. (Santala 2006: 9). Kerron jokaisesta sidoryhmästä hieman tarkemmin tässä kappaleessa.

Satamaorganisaatiot ovat sataman kokonaistoimivuuden kannalta tärkein ja keskeisin ryhmä. Sellaisia ovat esimerkiksi kunnalliset satamalaitokset, satamaliikelaitokset, kunnalliset osakeyhtiöt, operaattorit sekä yksityiset satamaomistajat eli teollisuusyritykset, joiden käytössä yksityinen satama on. Satamaorganisaation tärkeimpinä tehtävinä on valvoa sataman toimivuutta ja luoda satamaa käyttävälle yrityksille toimintaedellytykset. Valvontaa suorittavat pääosin vartiointiyritys ja omilla vuokra-alueillaan itse yritykset, muu aluevalvonta on satamanpitäjän vastuulla. Tässä tutkimustyössä tarkastellaan asioita Kotkan Satama Oy:n näkökulmasta. Myös satamaoperaattorit ovat erittäin tärkeitä sataman toiminnalle, sillä yrityksillä on sataman kannalta korvaamaton tehtävä laivojen sekä muiden kuljetusvälineiden operoinnissa. Tärkeänä voidaan pitää myös sitä, että osalla Mussalon satamassa toimivista operaattoriyrityksistä on suoranainen kosketus ISPS-alueeseen, mikä puolestaan vaatii operaattoriyrityksiltä vahvaa turvallisuusmääräysten tuntemusta ja noudattamista. (Santala 2006: 10).

Sataman käyttäjät ovat toinen sidoryhmä ja kenties vaihtelevin. Satamalla on jatkuvasti niin lyhyt- kuin pitkäaikaisiakin asiakkaita, jotka käyttävät satamaa kaikissa sen muodoissa. Sellaisia käyttäjiä voivat olla muun muassa rahtien lähettäjiä ja vastaanottajia, kuljetusyritykset, rekka-autojen kuljettajat, laivat sekä varustamot. (Santala 2006: 10).

Kolmas ryhmä ovat palvelujen tuottajat. Tässä ryhmässä ovat pääasiassa kaikki satamassa palvelujaan tarjoavat yritykset. Sellaisia ovat muun muassa huolinta-, muonitus-, agentuuri-, hinaus-, luotsaus-, ylläpito- sekä jätehuoltoyritykset. Jokainen yritys on satamatoiminnan kannalta erittäin tärkeä. Tämän ryhmä on tutkimukseni kannalta tärkeä siksi, että toimijat ovat ne tahot, jotka pääosin joutuvat päivittäin noudattamaan sataman järjestys- ja turvallisuusohjeistoa. (Santala 2006: 11–12).

Viimeisenä ryhmänä ovat viranomaiset. Ryhmään kuuluvat niin satamassa toimivat, kuin maanlaajuisestikin toimivat viranomaiset. Sellaisia viranomaisia ovat muun muassa poliisi, pelastustoimi, tulli, rajavartiolaitos, Merenkululaitos, työsuojelu- sekä ympäristöviranomaiset. Viranomaisten suoranaisten tehtävien on valvoa järjestys- ja turvallisuusohjeiston noudattamista, normaalin lainsäädännön valvonta sekä riski- ja uhkatilanteiden hallinta. (Santala 2006: 10–11).

<p><u>Satamaorganisaatiot</u> Satamanpitäjät - satamalaitokset - liikelaitokset - omistajayhtiöt Satamaoperaattorit</p>	<p><u>Asiakkaat / käyttäjät</u> Varustamot Maaliikenneyhtiöt Laivaajat Tavarantoimittajat Matkustajat</p>
<p><u>Palvelujen tuottajat</u> Laivanselvitys Huolinta Laivamuonitus Aluspalvelut Polttoainehuolto Huolto ja korjaus Hinaus Jäänmurto Luotsaus Merimiespalvelu</p>	<p><u>Viranomaiset</u> Liikennevirasto Liikenteen turvallisuusvirasto Tulli Poliisi Rajavartiolaitos Pelastustoimi Työsuojeluviranomaiset</p>

Kuva 1. Sataman sidosryhmät. (Santala 2006: 9).

3 YRITYSESITTELY JA TOIMINTAYMPÄRISTÖN KUVAUS

3.1 Kotkan satama Oy

Kotkan satama toimii yhtenä maan suurimmista vientisatamista, joka on erikoistunut Venäjän ja Suomen väliseen logistiikkaan. Myös Kotkan sataman kuivalastiterminaali on Suomen suurin raaka-ainevientiterminaali. Sataman yhteydessä toimii noin 100 erilaista sataman toimintaan sidottua toimijaa, joista osa toimii sataman yhteydessä olevalla teollisuusalueella ja osa toimistorakennus Merituulessa, joka sijaitsee Kotkan sataman välittömässä läheisyydessä. (Kotkan Satama Oy:n yritysesitys).

Vuonna 2009 Kotkan sataman kautta kulki kaikkiaan noin 7,5 miljoonaa tonnia tavaraa, joista 56 % oli vientiä, 16 % tuontia, 25 % transitoa ja 3 % kotimaan liikennettä. Kotkan sataman liikevaihto oli vuonna 2009 noin 27,5 miljoonaa euroa. (Kotkan Satama Oy:n tilastot).

Kotkan sataman toimivia alueita ovat Mussalon satama, jonka terminaalit ovat kontti-, nestebulk- sekä kuivabulkterminaalit; Hietasen satama, joka on autokenttä ja roroalussatama; Kantasatama, joka toimii kaupunkisatamana ja jonka pääalustyypinä ovat ropax-alukset sekä Sunilan laituri, joka palvelee puu- ja lipeälaivoja (Kotkan Satama Oy:n terminaalit).

Kotkan sataman infrastruktuuri mahdollistaa myös erilaisia kuljetusoperaatioita, sillä satamaan kulkee rautatie ja sataman yhteydessä olevalla teollisuusalueella on ratapiha, moottoriajoneuvotie sekä tietysti laivaväylät (Kotkan Satama Oy:n yritysesitys).

Sataman merkitys Kotkan kaupungille ei ole pelkästään taloudellinen tai työvoimapoliittinen. Satama on vaikuttanut vahvasti esimerkiksi siihen, että Kotkassa on ammattikorkeakoulu ja toisen asteen oppilaitos, joissa opiskelija saa vahvan koulutuksensa tueksi parhaan mahdollisen työkokemuksen logistiikan ja merenkulun parhailta ammattilaisilta.

3.1.1 Sataman järjestyksenvalvonta

Kaikki Suomessa toimivat satamat, mukaan lukien Kotkan satama, noudattavat omaa sataman hallituksen esittämää ja kunnallisvaltuuston hyväksymää järjestysmääräys-

tään, joka kulkee nimellä satamajärjestys. Satamajärjestys on laadittava lain nojalla ja sen hyväksyy sataman sijaintikunnan kunnallisvaltuusto. (Laki yksityisistä yleisistä satamista 1156/1994, 4. §).

Satamajärjestys pohjautuu erilaisiin lakiasetuksiin, jotka tuodaan yksiin kansiin niin kutsutuksi satamajärjestykseksi ja räätälöidään kunkin sataman erityispiirteiden mukaiseksi. Esimerkkinä tärkein satamajärjestyksen tukena Suomen lainsäädännön lisäksi käytetty säännöstö on ISPS-koodi, joka on kansainvälinen laiva- ja satamaturvallisuussäännöstö. Muita tärkeitä lakiasetuksia, joita on käytetty satamajärjestyksessä ovat, muun muassa pelastuslaki sekä laki yksityisistä yleisistä satamista. (Kotkan Satama Oy satamajärjestys).

Järjestystä satama-alueella valvoo vartiointiliike sekä omalla toimivaltuudella viranomaiset, joihin kuuluvat poliisi, rajavartijat ja tullivirkailijat (Satamajärjestys IV luku 18. §). Satamajärjestyksen rikkomisesta voi seurata sakkorangaistus, johon yleinen alioikeus voi rikkojan tuomita (Laki yksityisistä ja yleisistä satamista 1156/1994, 5. §). Mikäli kuka tahansa satama-alueella oleva henkilö havaitsee järjestyksen rikkomista tai turvallisuusuuhkia, tämän henkilön velvollisuus on ilmoittaa kyseiset tiedot viranomaisille (Satamajärjestys IV luku 19. §).

Satama-alueella kulkemiseen sekä vierailuun on haettava ISPS-koodin ohjeistuksen mukaisesti Kotkan Satama Oy:ltä kulkulupa, jonka vierailija voi pyydettäessä esittää kenelle tahansa satamaviranomaiselle (Satamajärjestys IV luku, 18. §). Kulkulupa haetaan Kotkan Satama Oy:n valtuuttamalta taholta ennakkotietojen perusteella. Tämä tarkoittaa, että kuljetuksesta ja kulkuneuvosta on toimitettava tiedot sataman kulunvalvontaan, joihin sisältyy ajoneuvon rekisterinumero, määränpää satamassa, syy satamavierailuun sekä kuljettajan nimi. Luvan hakee kohdeyritys tai taho satamassa. Ennakkoon haettava tilapäinen kulkulupa vaatii, että tieto kulkuluvan tarpeesta annetaan viimeistään päivää ennen kulkuluvan käyttöä. Pääasiallisesti kulkulupa on aina henkilökohtainen, mutta suurien kuljetusyritysten kohdalla saatetaan tehdä poikkeuksia ja myöntää ajoneuvokohtainen kulkulupa. (Kotkan Satama Oy asiointiohje).

Satamassa vakituisesti asioiville ja työskenteleville voidaan myöntää myös pysyvä kulkulupa, jonka voi hakea hakulomakkeella Kotkan Satama Oy:ltä. Luvan hakee aina yritys, jonka palveluksessa kulkuluvan haltija työskentelee. Myönnetty kulkulupa on yleensä rekisterikilpitietokannassa, ja tunnistus suoritetaan rekisterikilven perusteella.

Poikkeuksellisesti voidaan myöntää myös RFID-pohjainen kulkulupa esimerkiksi työmaakoneille. (Kotkan Satama Oy asiointiohje).

Kevyttä liikennettä käyttäville henkilöille pääsy sataman yhteydessä olevalle teollisuusalueelle sekä vastaavasti satama-alueelle on mahdollistettu kevytliikenneporteista. Portin aukaisuun vaaditaan koodi, jonka jokaiselle yrityksen työntekijälle teettää työnantaja. Teettämällä tarkoitetaan sitä, että työnantaja tilaa työntekijälle henkilökohtaisen koodin porttia varten.

Kotkan sataman alueella vierailevat ja työskentelevät henkilöt ja kulkuneuvot ovat velvoitettuja noudattamaan Kotkan Satama Oy:n laatimia turvallisuusmääräyksiä (Satamajärjestys IV luku 24. §).

3.2 Mussalon satama

Mussalon satama on hyvä logistiikkakeskus sijaintinsa vuoksi. Sijainti pääkaupunkiseudun ja Venäjän rajan läheisyydessä tekee satamasta erittäin kilpailukykyisen logistisesta näkökulmasta. Satama sijaitsee noin 5 kilometrin päässä Kotkansaarelta ja täten takaa, ettei suuria asutusalueita häiritse sataman aiheuttamat äänipäästöt. Liikennetytydet satamaan ovat erinomaiset, sillä valtatieltä kulkee suora tie satamaan ja rautatieväylä mahdollistaa rautatiekuljetukset. Myös Mussalon sataman yhteydessä olevalla teollisuusalueella sijaitsevat logistiikkavarastorakennukset ovat rataverkon varrella, näin ollen lastien purku tai lastaus voidaan suorittaa varastorakennuksen yhteydessä. (Kotkan Satama Oy Mussalon sataman esittely).

Mussalon satama-alue on Kotkan sataman suurin osa ja samalla Suomen suurin konttisatama. Mussalon satama on pinta-alaltaan noin 500 hehtaaria, ja se on jaettu osiin niin, että kussakin osassa on käytännössä vain tiettyä toimintaa. Mussalon sataman osia ovat kolme terminaalia ja kaksi teollisuusaluetta. Terminaaleja ovat kontti-, kivi- ja nesteterminaalit sekä Hanskinmaan ja Palaslahden teollisuusalueet. Sataman välittömässä läheisyydessä sijaitsee Merituulen toimistorakennus, jossa ovat satamassa operoivien yritysten sekä muiden toimijoiden toimistot. Kaikki varsinaiset Mussalon sataman terminaalit sekä alueet ovat merkitty karttaan (kuva 2) eri väreillä. (Kotkan Satama Oy Mussalon sataman esittely).



Kuva 2. Kotkan sataman Mussalon terminaali. (Kotkan Satama Oy:n Mussalon sataman kartta)

3.2.1 Konttiterminaali

Mussalon konttiterminaali on rakennettu ja otettu käyttöön 2001, ja se on Suomen ensimmäinen pelkästään konttien käsittelyyn tarkoitettu satamaterminaali. Konttiterminaali pystyy tavallisten 20- ja 40-jalkaisten konttien lisäksi käsittelemään ja varastoi- maan sekä IMDG- että reefer-konteja. Kemikaali- eli IMDG-konteille kentältä on varattu 7000 m² alaa. (Kotkan Satama Oy:n tekniset tiedot).

Konttiterminaalilla on kaksi laituria, joiden yhteispituus on 1,796 kilometriä ja laiva-
paikkoja on kaikkiaan 10 kappaletta. Laitureille tulevan väylän syväys on 10–12 met-
riä.

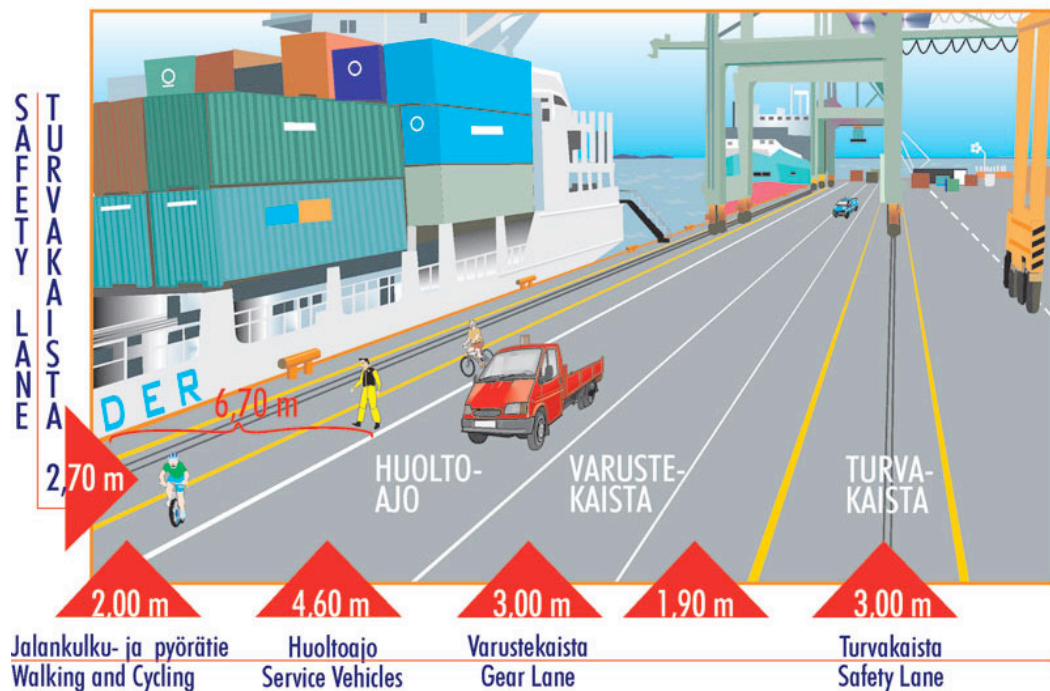
Terminaalilla on kolme operaattoria, jotka ovat Steveco Oy, Finnsteve Oy ja Multi
Link Terminals. Operaattorit työskentelevät omilla alueillaan ja palvelevat omia asia-
kasvarustamoitaan. Operaattorien toiminta-alueet jakautuvat kartalla (kuva 3.) nähtä-
ville B ja C laitureille niin, että Steveco Oy työskentelee laiturilla C ja loput operaatto-
rit laiturilla B. Terminaalilla on yhteensä 9 nosturia, joista 7 kiinteää nosturia sekä 2
mobiilinosuria, joita operoi terminaaleilla toimivien operaattorien oma henkilöstö.
(Kotkan Satama Oy Mussalon konttiterminaalin esittely).



Kuva 3. Mussalon sataman konttiterminaalilla. (Kotkan Satama Oy:n Mussalon kontti-
terminaalilla kartta)

Alueella liikkuu suuria kontinkäsittelykoneita, kuten lukkeja, minkä vuoksi turvalli-
suus on tärkeä osa terminaalilla toimintaa. Lukkikoneet liikennöivät myös terminaalilla

ulkopuolella olevalla teollisuusalueella ja siihen tarkoitukseen teollisuusalueella on olemassa lukeille tarkoitettu liikennekaista. (Kotkan Satama Oy:lta saatua tietoa). Terminaalissa vieraileville autoille on varattu sataman liikennöintiohjeen (kuva 4) mukaisesti huoltoajokaistana tunnettu oma kaista, jota pitkin autot voivat kulkea turvallisesti. Pääsy terminaalille on rajoitettu kulkuluvalla, joka tarkistetaan RFID- tai rekisterikilpilukijalla terminaalien portilla. Terminaalialueella kulkevalla henkilöllä on oltava turvallisuusohjeiden mukainen vaatetus sekä ajoneuvon on oltava varustettu huomiovilkillä. Terminaalialueella noudatetaan myös Kotkan Satama Oy:n tarkoin laatimia vierailu ja työskentelyohjeita. Järjestyksestä alueella määrää Kotkan Satama Oy:n laatima järjestyssääntö, joka pätee kaikkiin satamassa oleviin terminaalisiin. (Kotkan Satama Oy:n operaattoriohje).



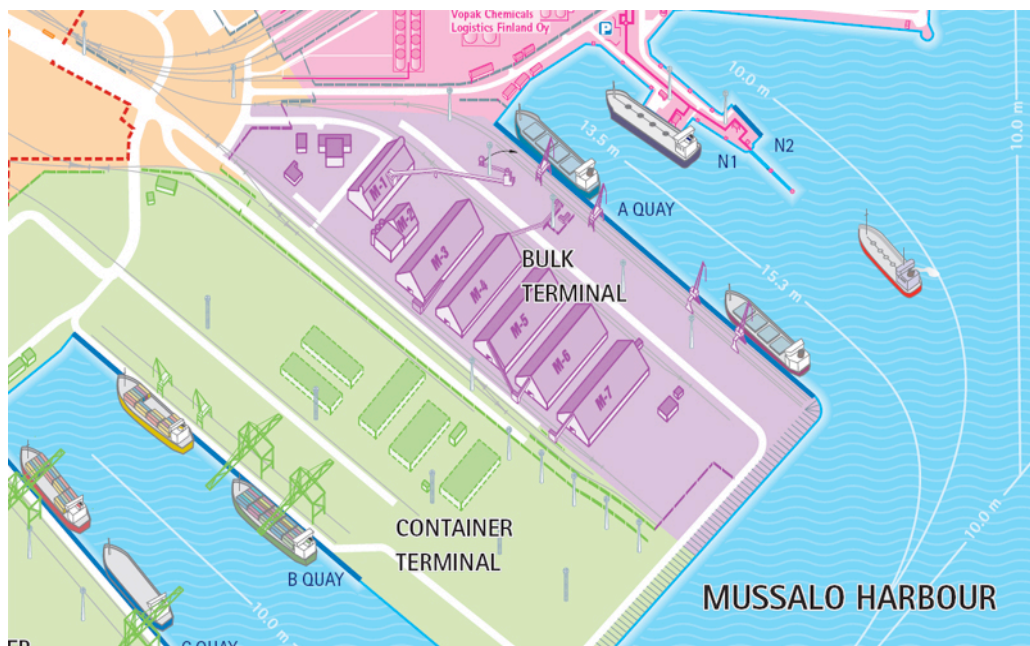
Kuva 4. Mussalon sataman konttiterminaalien liikennöintiohje. (Kotkan Satama Oy:n konttiterminaalien liikennöintiohje)

3.2.2 Kuivalastiterminaalit

Mussalon kuivalastiterminaalit on laajalti Suomen paperiteollisuuden käytössä. Terminaalissa varastoidaan ja käsitellään erilaista kuivabulkkia, kuten paperiteollisuuden raaka-aineita, lannoitteita, kalkkia, viljaa sekä muita (vastaavia) kuivalasteja. Nosturien operoinnin hoitaa Kotkan Satama Oy:n oma henkilöstö. (Kotkan Satama Oy:n tekniset tiedot). Kuivalastiterminaalissa ahtauksen hoitaa Steveco Oy.

Terminaalilla on yhteensä 50 000 neliometriä katettua varastotilaa kosteuden kanssa reagoiville aineille. Kuivalastiterminaalilla on kartalla (kuva 5) merkitty lilalla värillä, ja terminaaliin tulevat laivat rantautuvat laituriin A. Laituria terminaalilla on 600 metriä ja laivapaikkoja on 4 kappaletta, terminaalille tulevan väylän syväys sallii Panamax luokan alusten vaivattoman kulkemisen. (Kotkan Satama Oy Mussalon sataman esitteily). Laiturilla on myös kaikkiaan 4 kappaletta nostureita, Steveco Oy:n omistamia pyöräkuormaajia, laivalastain, alipaineistettuja kuljettimia, hihnakuljettimia sekä sup-piloita. (Steveco Oy:n palveluesittely).

Kuten konttiterminaalissa, myös kuivalastiterminaalialueella asiaton oleskelu on järjestyssääntöjen vastaista ja vaatii kulkuluvan alueelle. Alueella työskentelevien ja vieraillevien henkilöiden ja koneiden on noudatettava työnantajan ja sataman turvallisuusmääräyksiä. (Kotkan Satama Oy:ltä saatua tietoa).



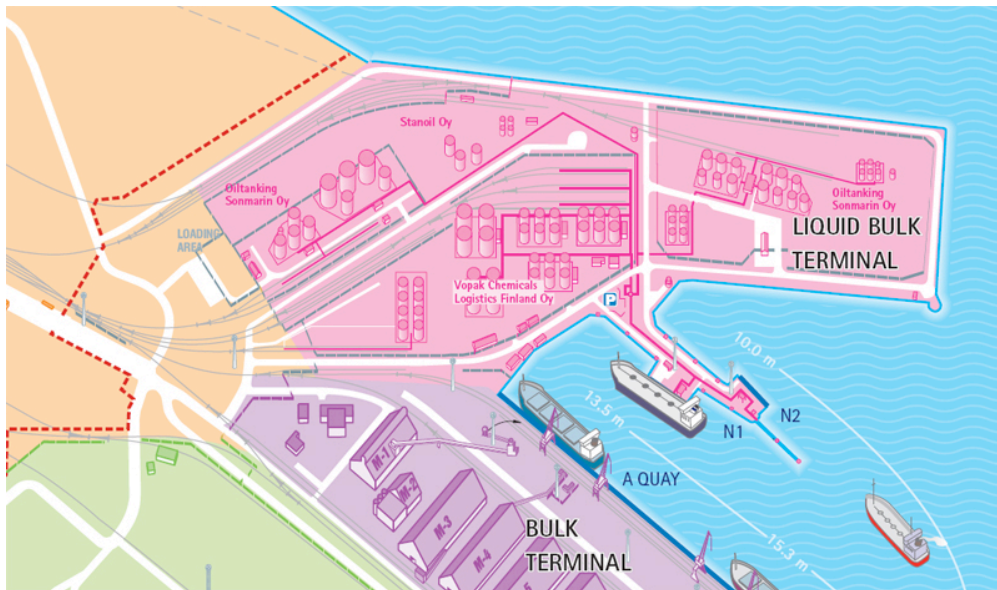
Kuva 5. Mussalon sataman kuivalastiterminaalilla. (Kotkan Satama Oy:n Mussalon kuivalastiterminaalilla kartta)

3.2.3 Nesteterminaali

Mussalon sataman nesteterminaali on yksi kolmesta Mussalon terminaalista ja Kotkan ainoa nesteterminaali. Terminaali käsittelee erilaisia teollisuuskemikaaleja, jotka pääosin ovat Venäjältä länteen kulkevia raaka-aineita. Yksi terminaalilla suurimmista toimijoista on muun muassa Vopak Chemical Logistics.

Nesteterminaalin kokonaisvarastointikapasiteetti on 241 500 kuutiometriä. Terminaalilla on kaksi laituripaikkaa, jotka ovat kartan (kuva 6) vaaleanpunaisella alueella merkitty lyhenteillä N1 ja N2 sekä varastointi- ja käsittelylaitoksille johtavia pistoraitteita, jotka ovat venäläisen standardin mukaiset, mikä puolestaan mahdollistaa Venäjältä tuotavien kemikaalien käsittelyn ilman välikäsiä vasta terminaalilla. Vastaava raidejärjestelmä on käytössä myös kuivalastiterminaalilla. (Kotkan Sataman tekniset tiedot).

Koska nesteterminaalilla säilytetään ja käsitellään sekä ihmiselle että luonnolle vaarallisia aineita, noudatetaan terminaalilla normaalien turvallisuus- ja järjestysmääräysten lisäksi myös omaa turvallisuus- ja ympäristöohjetta. Alueelle on kulkuluvilla rajoitettu pääsy ja ulkopuolisilta pääsy on kielletty kokonaan. Omia turvallisuus- ja ympäristöohjeita ovat muun muassa ISPS- sekä IBC-koodit. Alueella toimii myös lukuisia muita turvallisuuteen liittyviä määräyksiä, jotka kieltävät esimerkiksi tupakoinnin, rajoittavat liikkumista sekä ohjeistavat vaatetuksen näkyvyydessä. (Kotkan Satama Oy neste-sataman ohje).



Kuva 6. Mussalon sataman nesteterminaali. (Kotkan Satama Oy:n Mussalon nesteterminaalin kartta)

3.2.4 Jänskän laituri

Jänskän laiturialue, joka sijaitsee kartalla (kuva 7) harmaalla alueella on Mussalon sataman uusi terminaali. Terminaalin tämänhetkinen tehtävä on palvella Eupec Pipeco-

atings nimistä yritystä, jonka putkipinnoitustehdas sijaitsee Palaslahden teollisuusalueella. Laiturilla on mereen laskettavien pinnoitettujen putkien puskurivarasto, jota käytetään laivojen lastaukseen. Laiturilla operoi Stevecon tytäryhtiö Sterm sekä Euppec Pipe Coatingsin oma henkilöstö. Laivojen lastaus tapahtuu pääsääntöisesti yksi mobiilinosturi, mutta laiturilla on myös toinen mobiilinosturi. Palaslahden teollisuusalueelta Jänskän laiturille liikennöi jatkuvasti Stermin vetomestareita kuljettamassa putkia puskurivarastoon sekä laiturilla operoi yksi Stermin kurottaja.

Jänskän laituri huolimatta irrallisuudestaan muusta Mussalon satamasta on kuitenkin Kotkan Satama Oy:n hallinnoimaa aluetta ja on osittain satama-alueita, näin ollen laiturilla noudatetaan Kotkan Satama Oy:n satamajärjestystä sekä yleisiä turvallisuusmääräyksiä. Laiturille pääsy on estetty automatisoidulla puomilla, joka tunnistaa vain Kotkan Satama Oy:n myöntämät RFID-tagit. (Kotkan Satama Oy:ltä saatua tietoa).



Kuva 7. Jänskän laituri. (Kotkan Satama Oy:n Mussalon sataman kartta)

3.3 Kotkan kaupungin järjestyksenvalvonta

Kotkan kaupungin järjestystä määrätään kunnallisella järjestyslalla. Järjestyslaki astui voimaan 1.10.2003 kuntien järjestyssääntöjen tilalle. Tällä hetkellä siis Kotkan kaupungissa niin kuin muissakin kaupungeissa on voimassa valtakunnallinen järjestysl-

ki. Järjestyslain tehtävänä on edistää kaupungin asukkaiden yleistä järjestystä ja turvallisuutta. Laissa pyritään erittelemään järjestyksen ja turvallisuuden kannalta tärkeinä pidettävät paikat ja alueet sekä rajaamaan selkeästi kielletyt asiat. (Järjestyslaki 612/2003).

Kotkan kaupungin yleistä järjestystä valvoo poliisi, jonka tehtäviin kuuluu kaikenlainen järjestyksenvalvonta kaikkialla kaupungin ja kunnan alueella. Poliisin tehtäviin kuuluu yleisen järjestyksen ja liikenneturvallisuuden valvonta sekä rikoksiin puuttuminen. Poliisi voi rankaista järjestyslain rikkomisesta rikesakolla tai pidättämällä henkilön, joka teoillaan rikkoo järjestyslakia. (Järjestyslaki 612/2003).

Suljetuissa rakennuksissa sekä muissa vastaavissa paikoissa järjestystä valvoo kiinteistön omistajan hakemuksesta ja poliisilaitoksen hyväksynnästä muu järjestyksenvalvoja, joka voi olla esimerkiksi vartija. Tästä huolimatta järjestysvalvontatehtävissä olevalla vartijalla ei ole samoja valtuuksia kuin poliisilla. Esimerkiksi kiinnioton yhteydessä vartijan on hälytettävä poliisi, jotta muut kiinniottoon kuuluvat toimenpiteet voitaisiin suorittaa. (Järjestyslaki 612/2003).

Järjestyksenvalvontatehtävissä olevien vartijaliikkeiden toiminnasta ja valtuuksista määrää laki järjestyksenvalvojista sekä laki yksityisistä turvallisuuspalveluista. Lakien tehtävänä on luoda järjestyksenvalvojan tehtäviä suorittavalle taholle tiettyjä rajoja, joiden puitteissa taho tulee työskentelemään. Lait myös toimivat tukevin lakeina yleiselle lainsäädännölle, jota järjestyksenvalvojan on ensisijaisesti noudatettava. (Laki järjestyksenvalvojista 533/1999).

3.4 Sataman teollisuusalue

3.4.1 Teollisuusalueen määritelmä

Teollisuusalue on aluetta, jossa on tuotantolaitoksia sekä varastoja. Alueella saattaa olla erikokoisia tehtaita sekä tehtaiden omia ja ulkopuolisia varastoja, joiden toimintaa ei voida harjoittaa asutusalueen välittömässä läheisyydessä. Yleensä teollisuusalueilla on rajattu sijaintialue eli aluetta voi ympäröidä esimerkiksi aitaus. Alueet ovat rakennettu yleensä niin, että alueella oleva teollisuustoiminta sujuisi mahdollisimman mutkattomasti. Tällainen seikka on esimerkiksi liikennerekentäminen, jotta kuljetusyksiköt voisivat kulkea alueella aiheuttamatta vaaratilanteita. Myös maanrakennuksellises-

ti teollisuusalueella on omat erityispiirteensä. Esimerkiksi tonttien koot ovat sellaisia, että niissä on otettu huomioon laitosten laajenemismahdollisuudet sekä varsinaisen laitoksen ympärillä tapahtuvan toiminnan turvallisuus, kuten esimerkiksi paloturvallisuus. (Immonen 1973: 456–464).

3.4.2 Hanskinmaan ja Palaslahden alueet

Hanskinmaa ja Palaslahti ovat Mussalon satama-alueen yhteydessä olevat teollisuusalueet. Hanskinmaan teollisuusalue on vanhempi ja ollut käytössä Palaslahden aluetta pitempään. Molemmat alueet ovat merkitty kartalle (kuva 8) oranssilla värillä. Palaslahden alue on tarkoitettu sataman tausta-alueeksi sekä teollisuusalueeksi. Tällä hetkellä Palaslahden alueella toimii suurimpana toimijana Nord Stream kaasuputkiprojektissa toimiva tuotantolaitos Eupec Pipe Coatings, joka päällystää kaasuputkia ja valmistelee niitä asennukseen. Toisena suurena toimijana Palaslahden alueella on Suomen postin omistaman Itella Logisticsin varasto- ja huolintakeskus. Palaslahden alueella varsinainen yritystoiminta on vähäistä, koska Eupec Pipe Coatings putkitehtaan putkien varastointi vaatii hyvin suuren alan alueesta. Palaslahden alueella toimii myös Kuusakoski Oy, Stella Groupin varikko, Finnsteven pienkalusto- sekä konttivarikko, mutta näiden yritysten toiminta alueella on putkitehtaan toimintaan suhteessa pientä. Teollisuusalueella operoi Stella Groupin sekä Stermin kurottajia, vetomestareita ja rekka-autoja. Alueella on myös rataverkkoa esimerkiksi putkitehtaalle toimitettavien putkien toimitukseen. (Kotkan Satama Oy:lta saatua tietoa).

Hanskinmaan alueella oleva toiminta on lähestulkoon kokonaan keskittynyt logistiikkaan ja alueella on laajasti erikokoisia ja eri tarkoituksiin rakennettuja logistiikkavarastoja. Varastorakennukset ovat rakennettu niin, että lähes jokaiselle varastolle on mahdollista toimittaa junanvaunuja sekä konttilukeilla kontteja. Hanskinmaan ja Palaslahden alueille on rakennettu konttilukeille tarkoitettuja liikenneväyliä, jotka mahdollistavat lukkien turvallisen liikkumisen teollisuusalueella aiheuttamatta haittaa muulle liikenteelle. (Kotkan Satama Oy:lta saatua tietoa).



Kuva 8. Hanskinmaan ja Palaslahden teollisuusalueet. (Kotkan Satama Oy:n Mussalon sataman kartta)

3.4.3 Mussalon satamaa käyttävät toimijat lyhyesti

Mussalon sataman käyttäjät jakautuvat hyvin pitkälti alueittain, riippuen käyttäjän toimialasta. Ensimmäinen alue on sataman välittömässä läheisyydessä toimiva toimitorakennus Merituuli. Rakennukseen on pyritty keskittämään kaikki satamatoimintaan liittyvät toimijat kuten huolintayritysten, Kotkan Satama Oy:n, operaattoreiden sekä muiden satamassa työskentelevien tahojen toimistot. Toimistokeskuksessa sijaitsevat myös tullin sekä vartiointiliikkeen toimistot ja asiakaspalvelupisteet. (Kotkan Satama Oy Mussalon sataman asiointiohje).

Seuraavana tärkeänä toimialueena on sataman yhteydessä oleva teollisuusalue, joka sijaitsee ulkopuolisilta rajatulla ja vartioidulla alueella. Teollisuusalueella operoivat suuret logistiikkavarastot John Nurminen Oy, Stella Corona, Itella Logistics sekä lukuisia pienempiä toimijoita. Logistiikkavarastojen lisäksi alueella toimii myös yksi suuri teollisuuslaitos Eupec Pipe Coatings, konttikorjaamo Eaglecon sekä Stevecon konttinosturihuoltamo. Muita pienempiä toimijoita ovat Kotkan Satama Oy:n liikenneyksikkö sekä VR:n liikenneyksikkö. (Kotkan Satama Oy Mussalon sataman asiointiohje).

Kolmantena tärkeänä alueena ovat terminaalialueet. Terminaalialueilla toimii kullekin terminaalille ominaisia toimijoita. Konttiterminaalilla toimii operaattoriyrityksiä Finnsteve Oy, Multilink Terminals LTD Oy sekä Steveco Oy. Kuivalastiterminaalilla toimii ahtaajina Steveco Oy, nosturipalvelutarjoajana Kotkan Satama Oy sekä lastien varastointipalveluja tarjoavia yrityksiä. Nesteterminaalilla toimii operaattori- ja varastointipalveluja tarjoavina yrityksinä Vopak Chemicals sekä Oiltanking Sonmarin. Alueella toimii myös riippumattoman lastintarkastaja SGS:n laboratorio. (Kotkan Satama Oy Mussalon sataman asiointiohje).

Satamassa yleisesti vierailee lukuisia toimijoita, kuten lähetti- ja jätetalvelu, laivameklarit, laivojen muonituspalvelut ynnä muut tärkeät sidosryhmät.

3.5 Viranomaisten tehtävät ja vastuut satamassa

Satamassa turvallisuutta valvovia viranomaisia ovat merenkulku-, poliisi-, tulli-, rajavartio- sekä palo- ja pelastusviranomaiset. Jokaisella näistä viranomaisista on oma toimialueensa.

Merenkulkuviranomaisten tehtäviin kuuluu lähinnä alusliikenteen turvallisuuden valvonta. Sellaisia tehtäviä voi olla väylien kunnan tarkkailu, alusten kunnan valvonta sekä kenties tärkein merenkulkuviranomaisten tehtävä, meriturvatoiminta. Poliisin tehtäviin kuuluu yleisen turvallisuuden valvonta ja rikosten ehkäisy. Myös alusten miehistön tiedot ovat poliisille tärkeitä ja niitä valvotaan jatkuvasti. Tulli on satamassa viranomaisena näkyvin ja tunnetuin. Tulliviranomaisten läsnäolo satamassa on välttämätön etenkin kun kyseessä on rahtisatama. Tulliviranomaisten toimialue on sataman lastien tarkkailu, jotta voidaan ehkäistä laitonta maahantuontia, tulevan tavaravirran verovalvonta, tavaravirtojen tilastointitehtävät sekä yleiset tuontiin ja vientiin liit-

tyvien maksujen perintätehtävät. (Pöllänen, Säly, Kalenoja, & Mäntynen 2005: 80–81).

Rajavartiolaitoksen työskentely keskittyy suuremmaksi osaksi matkustajasatamiin sekä EU:n ulkorajalle, mutta myös rahtisatamatoiminta on rajavartiolaitokselle hyvin tärkeä valvontakohde. Rajavartioston tärkein tehtäväalue on laittoman maahantulon ehkäiseminen. Rajavartiolaitokselle toimitetaan jokaisen rahtialuksen miehistölistat, joiden avulla rajavartiolaitos on tietoinen maassa sillä hetkellä olevista henkilöistä. (Pöllänen, Säly, Kalenoja, & Mäntynen 2005: 80–81).

Satamien ympäristötoiminta ja -turvallisuus ovat nykypäivänä erittäin olennaisia osaluokkia ja näiden seikkojen valvontaan käytetään pelastusviranomaisia. Paloviranomaiset keskittyvät satama-alueilla olevien rakennelmien, laitteistojen sekä toiminnan paloturvallisuuteen ja mahdollisten palo-onnettomuuksien ehkäisyyn. Pelastuslaitoksen toiminta keskittyy ihmisvahinkojen ennaltaehkäisyyn. Molemmat tahot kuitenkin yhdessä tuovat suuren hyödyn ympäristövahinkojen, esimerkiksi öljy- tai kemikaalivuodon torjunnassa. (Pöllänen, Säly, Kalenoja, & Mäntynen 2005: 80–81).

Poliisin tehtäviin satama-alueella kuuluu henkilöliikennevalvonta. Vuodesta 2004 poliisin tehtäviin kuuluu huolehtiminen terrorismin vastaisesta toiminnasta satama-alueilla, yhteistyössä tullin ja rajavartiolaitoksen kanssa. (Santala 2006: 11).

4 LAINSÄÄDÄNNÖN LÄPILEIKKAUS

4.1 Järjestyslaki

Sisäasiainministeriön määritelmän mukaan järjestyslaki on Suomen kaikissa kunnissa pätevä lakikokoelma, joka korvasi 1.10.2003 aiemmin käytössä olleet kunnalliset järjestyssäännöt. Järjestyslaki on laadittu kokoelma muista laista, ja sen tarkoituksena on turvata järjestys yleisillä paikoilla kunnissa. Järjestyslaki on kokoelma keskeisimpiä lakeja, eikä siinä käsitellä sellaisia yksityiskohtia, jotka eivät ole järjestykselle uhkana. (Sisäasiainministeriö. Järjestyslain tarkoitus ja lakia koskevat paikat).

Järjestyslaissa käsitellään kaupunkien ja kuntien yleisillä paikoilla olevia kieltoja ja rajoituksia, myös järjestyslain alaiset yleiset paikat ovat määriteltynä ja lueteltuna. Laissa määritellään kielletyt esineet, aineet sekä yleisesti teot, jotka jollain tavalla

saattaisivat rikkoa yleistä järjestystä. Lakikokoelma tuo esille yleisimmät viranomaiset, joiden tehtävänä on valvoa järjestystä ja puuttua järjestyslakia rikkovaan käytökseen tuomitsemalla lakia rikkovalle tekijän maksimissaan sakkorangaistukseen. Järjestyslakiin on myös kirjattu yleisimmät rangaistukset lain rikkomisesta, mutta lakia tulkitaan aina oikeudessa, rikkeen vakavuuden ja voimassa olevan lainsäädännön mukaan. (Järjestyslaki 612/2003).

4.2 Satamajärjestys

Satamajärjestys on kaupunginvaltuuston hyväksymä säädöskokoelma sataman yleisen järjestyksen ylläpitämiseksi. Satamajärjestys on astuessaan voimaan 2008 monissa kunnissa kumonnut aikaisemmin voimassa olleen vuonna 2006 voimaan astuneen satamajärjestyksen. Säädöskokoelma on nimensä mukaisesti koottu eri voimassaolevista laeista niin, että siihen on poimittu vain satama-alueelle olennaisia määräyksiä ja rajoituksia. Satamajärjestyksestä käy ilmi, ettei se ole yksin pätevä, vaan satama-alueella on noudatettava lisäksi yleisiä lakeja ja määräyksiä, joiden lisänä käytetään satamajärjestystä, tosin satamajärjestys kulkee satamaturvallisuudessa päälimmäisenä sääntönä. (Kotkan Satama Oy satamajärjestys).

Satamajärjestyksestä selviävät yleiset määräykset ja säädökset koskien satamatoimintaa eri sen osa-alueilla. Säädöksessä on myös määritelty viranomaiset, viranomaisten valtuudet, niille tehtävät ilmoitukset, ilmoitusvelvolliset sekä vahinkojen ja rikkomusten sattuessa suoritettavat toimenpiteet. Yhtenä osana ovat myös erinäiset määräykset, jotka rajoittavat muuta satamaa koskevaa toimintaa, kuten esimerkiksi veneily, kalastus sekä muu toiminta satama-alueella sekä satama-altaassa. Satamajärjestyksen yhtenä tärkeänä tukena on ISPS-koodisto, jonka tarkoituksena on kasvattaa satamassa olevien laivojen ja fasiliteettien turvatasoa. (ISPS määritelmä). Kotkan Mussalon satamassa on sikäli ainutlaatuinen tilanne satamajärjestyksen suhteen, ettei se ole voimassa muualla kuin sataman terminaali-alueilla ja erittäin pienellä alueella teollisuusaluetta johtuen aikaisemmasta satamaportin sijainnista. Muu osa Mussalon satamaa on Kotkan kaupungin teollisuusaluetta, joskin satama-alueen yhteydessä. Koska teollisuusalue ei ole luokiteltu satama-alueeksi, on alueella sovellettava muuta lainsäädäntöä ja järjestysmääräyksiä kuin satama-alueella.

4.3 Muut turvallisuusmääräykset ja lainsäädäntö

Vaikka satamassa onkin omat ohjeet ja säännöt, jotka ohjeistavat ja rajoittavat satamassa olijoita, pätee satamassa myös suuri määrä erilaisia muita sääntöjä ja ohjeita, joita ei varsinaisesti ole laadittu satamaa silmällä pitäen. Sellaisia ovat esimerkiksi pelastuslaki, jonka tehtävänä on määritellä pelastustoimen erilaisissa onnettomuustilanteissa sekä asettaa tiettyjä ohjeita ja määräyksiä kiinteistöihin sekä kiinteistöjen omistajille koskien palo- ja pelastusturvallisuutta. (Pelastuslaki 468/2003).

Toinen teollisuusalueella pätevä laki on liikennevakuutuslaki, joka ohjeistaa esimerkiksi työmaakoneiden rekisteröimisestä, vakuuttamisesta sekä liikennöinnistä teollisuusalueella ja sen ulkopuolella. Laki sisältää myös muita tavallisia henkilö- ja kuormaajoneuvoja koskevia määräyksiä. Sama laki toimii koko maassa ja koskee kaikkia ajoneuvoja ja kuljettajia. (Liikennevakuutuslaki 279/1959).

Kolmas satama-alueelle erittäin tärkeä turvallisuusmääräysten lähde on ISPS-koodisto. Koodiston tarkoitus on tuoda lisäturvaa merenkululle ja satamalaitoksille. Koodisto on alun perin kehitetty Yhdysvaltain syyskuun 11. päivän iskujen jälkeen, mahdollisten terrori-iskujen varalle ja niiden ennaltaehkäisyä varten. Kansainvälinen ISPS-koodisto on kokoelma standardeja, jotka luovat yhtenäisen turvallisuusjärjestelmän sitä käyttäville tahoille ympäri maailman. (ISPS määritelmä).

Näiden lisäksi kaikilla satama- ja teollisuusalueilla toimitaan tavallisen koko maassa noudatettavan suomalaisen lainsäädännön mukaisesti.

4.4 Lainsäädännön suhde teollisuusalueeseen

Mussalon satamaa ja siihen liittyvää teollisuusaluetta voi ajatella yhtenä satama-alueena, vaikka asia ei ole niin yksiselitteinen. Vaikka sataman terminaali-alueet ja teollisuusalueet onkin aidattu yhteen, on kuitenkin huomioitava alueilla noudatettava lainsäädäntö, sillä satama-alueella noudatetaan satamalle kirjoitettua ohjeistoa ja määräyksiä. Teollisuusalue puolestaan kuuluu kaupungin lainsäädännön alaiseksi. Käytännössä tämä tarkoittaa, että terminaali-alueelta poistuessa loppuvat myös Kotkan Satama Oy:n valtuudet.

Kotkan satamassa käytetyssä satamajärjestyksessä on yksilöitynä ne seikat, joita tulee noudattaa ollessaan satama-alueella, niin sanotulla ISPS-alueella. Satamajärjestys on selvä dokumentti satamaa silmällä pitäen, koska sitä laadittaessa on pidetty esillä sataman erityispiirteet ja näin saatu yksilöityä sellainen ohjeisto, joka on juuri satamalle oikea.

Teollisuusalueella toimivasta lainsäädännöstä ei voi sanoa samaa kuin satamasta. Alueella noudatetaan lakeja niin kunnallisella kuin valtiollisellakin tasolla, mutta varsinaista lakia, joka ottaisi teollisuusalueen erityispiirteet huomioon, ei ole laadittu. Yleistä järjestyslakia on erittäin hankala tulkita sataman teollisuusalueella. Syynä tähän on se, että järjestyslaissa on määritelty nimenomaan yleiset paikat ja rakennukset, mutta yritettäessä tulkita samaa aidatulla teollisuusalueella siitä tulee hankalaa. Myös Kotkan Satama Oy:n toimesta suoritettavat valvontatehtävät teollisuusalueella eivät onnistu halutulla tavalla johtuen lain edellyttämän toimivallan ja sanktiokeinojen puutteellisuudesta.

Teollisuusalueella muut sovellettavat lait, kuten pelastuslaki sekä työturvallisuuslaki ovat teollisuusalueen kannalta selviä, sillä laeissa on otettu huomioon myös teollisuuden erityispiirteet.

5 TURVALLISUUSJOHTAMINEN

Turvallisuuden kannalta yhtenä tärkeimmistä osa-alueista voi pitää turvallisuusjohtamista. Turvallisuusjohtaminen on keino ennakoida ja järjestellä turvallisuusasioita niin, että pystytään välttämään mahdolliset uhat, tapaturmat, onnettomuudet ja täten vähentämään onnettomuuksien aiheuttamia ylimääräisiä kustannuksia. (Koivistoinen 2009: 11).

5.1 Uhkien tunnistaminen

Uhkien tunnistaminen on olennainen osa turvallisuusjohtamista. Uhkien tunnistamisessa pyritään näkemään työympäristö ennakoivasti ja havaitsemaan ne heikot kohdat, jotka tulisi korjata tai tarkkailla uhkia ja onnettomuuksia silmällä pitäen. Esimerkiksi palo-, henkilö- sekä omaisuusvahingot ovat sellaisia riskialueita, joihin on uhkien tunnistamisessa erityisesti kiinnitettävä huomiota. (Koivistoinen 2009: 11). Satama- ja teollisuusalueella yhtenä tärkeimmistä turvallisuusseikoista voi pitää kulunvalvontaa.

Kulunvalvonnan tehtävänä on pitää huoli siitä, että sataman yhteydessä olevalla suljetulla teollisuusalueella ja sataman ISPS-alueella pääsisivät kulkemaan vain ne henkilöt, joilla on asianmukaiset kulkudokumentit alueella oleskeluun. Uhkien tunnistamisen kannalta kulunvalvonnan tehtäviin kuuluu myös jatkuva tarkkailu alueilla sijaitsevilla kameroilla. Valvonnalla pystytään ennakoimaan mahdollisia riskitilanteita tunnistamalla tilanteita aiheuttavat tekijät. (Kerko 2001: 203–206).

Alueen turvallisuuden ylläpitäminen edellyttää hyvää tiedonkulkua alueella toimivien yritysten ja satamanpitäjän välillä. Satama on laaja työympäristö ja satamassa sekä siihen liittyvällä teollisuusalueella työskentelee suuri määrä yrityksiä ja henkilöstöä. Tämä tarkoittaa, että yritysten sisällä ja välillä on oltava ehdotonta tiedonkulkua. Sen avulla voidaan kertoa eri uhkatilanteista myös muille yrityksille sekä satamanpitäjälle. Koska satamanpitäjä on satamassa se elin, joka vastaa alueen kokonaisturvallisuudesta. Valvonta voi olla haastavaa, koska valvontaan kuuluva alue on laaja ja alueella olevia yrityksiä on monta. Tiedonkulku yritysten ja satamanpitäjän välillä helpottaa satamanpitäjän valvontatehtäviä huomattavasti. Yritykset voivat ilmoittaa satamanpitäjälle mahdollisista poikkeamahavainnoistaan tai läheltä piti -tilanteista. Tällöin satamanpitäjä voi tehokkaasti keskittää huomionsa myös niihin mahdollisiin puutoskohtiin, joista ei aikaisemmin ollut havaintoja ja tietoa.

5.2 Riskienarviointi

Yksi turvallisuusjohtamisen kulmakivistä on riskienarviointi. Määritelmän mukaan riskienarviointi on ”*prosessi, jossa tunnistetaan valitun alueen tai arviointikohteen vaarat ja niihin liittyvät riskit*”. (Kerko 2001: 323). Riskienarvioinnissa suoritetaan turvallisuuden kannalta uhkaavasta kohteesta tarkka analyysi, jonka avulla tuodaan esille kohteen mahdolliset riskit sekä niiden todennäköisyys ja vaaratilanteen aiheuttavat tekijät.

Lähdettäessä tekemään riskienarviointia, laaditaan riskienarviointiohjelma. Ohjelma on yrityksen turvallisuudesta vastaavan henkilön suunnittelema dokumentti, jonka kohtia noudattamalla käydään läpi tärkeimmät riskienarvioinnin kannalta olevat osat alueet. Ohjelma laaditaan jokaista riskienarviointikertaa varten uudestaan, jotta voidaan puuttua myös edellisen arviointikerran jälkeen tulleisiin riskitekijöihin ja mahdollisesti suorittaa aiempien korjausten seuranta. Riskienarviointiohjelma sisältää

myös laskelman kustannuksista, jotka riskitilanteet aiheuttaisivat ja myös ne kustannukset, jotka riskeihin puuttuminen aiheuttaa. (Kerko 2001: 322–330).

Riskejä analysoidessa on tärkeää ottaa huomioon myös riskien seuraukset ja niiden todennäköisyys. Näin voidaan välttyä turhien teoreettisten riskintekijöiden tarkastelulta, toisin sanoen priorisoimaan riskienhallintaa, joka puolestaan näkyy tehokkuudessa ja kustannuksissa. Esimerkiksi jos riskitekijä on hyvin epätodennäköinen tai sen aiheuttamat seuraukset ovat minimaaliset, riski voidaan luokitella vähemmän merkittäväksi ja puuttua ensin suuremman merkitysluokan riskeihin. On kuitenkin tärkeää puuttua myös vähemmän merkittäviin riskeihin, sillä ajan mittaan niistä voi muodostua todellinen uhka. Riskien merkitysluokitusta varten on olemassa erilaisia suhteellisen yksinkertaisia taulukointijärjestelmiä, joiden avulla pystytään tarkastelemaan riskintekijöiden aiheuttamat kustannukset, niiden todennäköisyys sekä lopuksi antamaan riskitekijälle merkitysluokitus. (Kerko 2001: 322–330).

5.3 Turvallisuusjohtaminen järjestyksenvalvonnan näkökulmasta

Yritykset sijaitsevat poikkeuksitta kiinteistöissä, ja se tarkoittaa, että yritysten on myös noudatettava jo kiinteistöä rakennettaessa tiettyjä turvallisuusmääräyksiä. Myös vuokrakiinteistöissä on rajattu tietynlaiset turvallisuusmääräykset. Sellaiset määräykset ovat pakollisia ja yleisluonteisia ja niitä sovelletaan kaikkiin kiinteistöihin. Kuitenkin jokaisella yrityksellä on myös omat standardit ja turvallisuusvaatimukset, joiden avulla yritys säätelee omaa turvatasoaan. (Kerko 2001: 277–289.)

Yrityksen turvatasoa voi nostaa esimerkiksi aitaamalla alueen, kiristämällä kulunvalvontaa ja palkkaamalla vartiointiliikkeen henkilöitä hoitamaan järjestyksenvalvonnan. Vartijoita voidaan palkata myös monenlaisiin tehtäviin, ei yksiselitteisesti videovalvonnan seurantaan. Vartijan suorittamia valvonta tehtäviä voi olla alueen videovalvontatehtävät tai alueen fyysinen eli niin sanottu kenttävalvonta, jossa vartija partioi kiinteistön alueella. Vartijat suorittavat myös pienempiä järjestyksenvalvonnallisia tehtäviä, kuten esimerkiksi murtohälytysten vastaanotto ja hälytysten tarkastus. Toisin sanoen jos yrityksellä ei ole murtovarkautta kovempaa suojustasoa, vartiointiliike suorittaa etävartiointia omassa keskuksessaan ja reagoi vain siinä tapauksessa, että kiinteistöön yritetään murtautua tai murtaudutaan ja yrityksen murtojärjestelmä antaa siitä tiedon vartiointiliikkeelle. (Kerko 2001: 285–289).

Myös tärkeänä järjestyksenvalvonnallisena seikkana pidetään kulunvalvontaa. Kulunvalvonnan tärkeimpänä tehtävänä on ylläpitää jatkuvaa rekisteriä yrityksen alueella käytävistä vierailijoista. Satamassa kulunvalvonta tapahtuu jo portilla, joko rekisterinumerotunnistuksella, RFID-tagilla, kevytliikennekulkukoodilla sekä kulunvalvontaan ilmoitettavalla vieraslistalla. Kun kaikki edellä mainitut järjestelmät ovat käytössä, yrityksen turvallisuushenkilöstön on helppo olla tietoinen menneistä sekä nykyhetkistä vieraista ja jopa osittain tulevista. Toinen tärkeä kulunvalvonnan osa-alue on rakennusten sisäinen kulunvalvonta. Tällaisen järjestelmän avulla pystytään jatkuvasti seuraamaan avattuja ja suljettuja ovia ja tarvittaessa suorittamaan tarvittavat toimenpiteet esim. uhkatilanteen sattuessa. Sellaisia toimenpiteitä voivat olla mm. pelastustien takaaminen tai vastaavasti poistumisreitit sulkeminen, jos kyseessä on tunkeilija. (Kerko 2001: 286, 288).

Seuraavana huomioonotettavana on kameravalvonta. Kameravalvontajärjestelmä ei pelkästään salli jatkuvaa ja nauhoitettavaa valvontaa vaan myös mahdollistaa esim. terroriuhkatilanteessa vaaralliseksi epäillyn objektin turvallisen etätarkkailun. Tässä tapauksessa voidaan välttyä vakavilta ihmisuhreilta. (Kerko 2001: 286).

Kuitenkin kameravalvonnan tärkein tehtävä on nimenomaan suorittaa videotarkkailua sekä yrityksen alueella että sisätiloissa. Tällaisen valvonnan avulla voidaan tietää tiettyjen kulkuneuvojen ja henkilöiden senhetkiset olinpaikat.

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

6.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Mussalon satama on poikkeuksellinen Suomen satamiin nähden, sillä Mussalon satama koostuu terminaali-alueesta, jonka kulunvalvontajärjestelmän piiriin kuuluu myös kaupungin teollisuusalue. Vaikka alueet kuuluvat yhteen ja sijaitsevat samojen porttien sisällä, niiden välillä kuitenkin kulkee aidattu raja, joka määrittelee satama-alueen ja teollisuusalueen sekä näillä alueilla voimassa olevan lainsäädännön. Teollisuusalueella ei päde satamajärjestys vaan kunnallinen järjestyslaki. Vastaavasti teollisuusalueen toiminta poikkeaa satama-alueella tapahtuvasta toiminnasta nimenomaan voimassa olevan lainsäädäntönsä vuoksi.

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää teollisuusalueella toimivien toimijoiden näkemyksiä teollisuusalueella voimassa olevasta lainsäädännöstä, ohjeistosta, ongelmatilanteista sekä alueen tulevaisuudesta. Tutkimus sisältää myös teollisuusalueeseen liittyvien viranomaisten näkemyksiä alueen valvontaan liittyvistä epäkohdista; miten viranomaiset näkevät teollisuusalueen valvontakohteena sekä sen tulevaisuuden.

Tavoitteena oli kerätä mahdollisimman monia näkemyksiä ja mielipiteitä teollisuusalueen nykyisestä tilanteesta sekä tämänhetkisen lainsäädännön toimivuudesta. Myös toimijoiden tietoisuutta teollisuusalueen nykyisestä tilanteesta tarkasteltiin.

Hanskinmaan ja Palaslahden toimijoista kuutta yritystä ja neljää viranomaistahoa pyydettiin osallistumaan kyselyyn. Kyselyyn osallistuvien yritysten valinta perustui toiminnan laatuun sekä infrastruktuuriseen sijaintiin. Mikäli yritys on tulli- tai muu varasto se sijaitsee Hanskinmaan tai Palaslahden alueella, lähellä on teollisuusalueen yleistä autotietä sekä lukki- tai muun teollisuuskaluston kulkuväylää, sopi yritys mainiosti kyselyyn vastaajaksi. Tärkeintä valintoja tehtäessä oli varmistua, että yrityksen edustajilla tai johdolla oli tietoa varsinaiseen tutkimustyön aiheeseen liittyen. Viranomaisten osalta valinnat suoritettiin sen perusteella, miten paljon he ovat tekemisissä teollisuusalueen kanssa.

Kyselyyn osallistuivat toimijoista Steveco Oy, ILP- Group, Stella Corona, Nurminen Logistics, Eupec ja Itella Logistics. Viranomaisista puolestaan kyselyyn osallistuivat tulli-, satama- sekä pelastusviranomaiset.

6.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmenetelmänä käytettiin strukturoitua haastattelua eli lomakehaastattelua, jossa kysymykset ja niiden järjestys ovat ennalta päätettyjä. Pidin kyseistä tutkimusmenetelmää sopivana tähän tutkimustyöhön, sillä kyseinen haastattelumuoto on hyvä keino kerätä kaikki tutkimuksen kannalta tärkeä tieto. Se antaa haastateltavalle myös mahdollisuuden kertoa omia näkemyksiä ja mielipiteitä, jotka ovat erittäin tärkeitä tutkimuksen kannalta. Viranomaisen kiireisyyden vuoksi kolme neljästä haastattelusta suoritettiin alkuperäisen suunnitelman vastaisesti, yksi sähköpostitse ja kaksi puhelimitse.

Varsinaisia kysymyspattereita oli kaksi kappaletta (liite 1 ja liite 2) ja kysymykset oli räätälöity niin, että toimijoille ja viranomaisille oli omat kysymyksensä. Kyselyt toteutettiin sanelunauhuria sekä muistiinpanovälineitä apuna käyttäen. Haastatteluista sovittiin puhelimitse ja suoritettiin haastateltavalle henkilölle parhaiten sopivassa paikassa ja parhaiten sopivaan aikaan.

Toimijoille esitettiin yhteensä 23 kysymystä liittyen aluetta koskevien määräysten tuntemiseen, järjestyslain perehdyttämiseen, järjestyslakiin kytkeytyvien turvallisuusjohtamisorganisaatioihin sekä järjestyslain vaikutuksiin ja ristiriitoihin. Kaikki kysymykset olivat avoimia, ja toimijat saivat vastata niihin vapaassa muodossa omin sanoin. Vastaavasti viranomaisille esitettiin yhteensä 9 kysymystä, jotka liittyvät teollisuusalueella suoritettavien viranomaisvalvontatehtävien ongelmatilanteisiin, nykyisen lainsäädännön toimivuuteen sekä teollisuusalueen nyky- ja tulevaisuustilanteeseen.

Haastattelujen jälkeen kaikki nauhoitukset purettiin yhteiseen vastauslomakkeeseen niin, että jokaisen toimijan vastaus näkyy omana sitaattinaan. Vastaussitaatin perässä ei näy vastanneen henkilön nimeä, sillä osa vastanneista edustajista haluaa pysyä nimettömänä. Sen sijaan sitaattien lopussa on pelkästään yritys tai viranomaistaho, jota henkilö edustaa.

7 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Kyselyyn valituista yrityksistä reilusti yli puolet ja viranomaistahoista kaikki suostuivat haastateltavaksi. Kieltäytyneet yritykset ilmaisivat kaikesta huolimatta kiinnostuksensa aiheeseen ja halunsa auttaa tutkimustyössä, mutta vetosivat kiireeseen.

7.1 Toimijoiden haastattelu

7.1.1 Aluetta koskevien määräysten tuntemiseen liittyvät kysymykset

Haastattelun ensimmäisessä osiossa toimijoilta selvitettiin, miten hyvin he tuntevat teollisuusalueella voimassa olevat määräykset, kuinka hyvin heitä on ohjeistettu kyseisistä määräyksistä sekä miten paljon määräykset ovat ristiriidassa yritysten toimintaperiaatteiden kanssa.

Yrityksiltä kysyttäessä heidän tuntemuksensa porttialueen sisäpuolella sovellettavista määräyksistä kolme kuudesta yrityksestä, Steveco, Stella Corona ja Nurminen Logistics, kertoivat tuntevansa määräykset joko erittäin hyvin tai vähintään hyvin. Itella Logisticsin edustaja myönsi, ettei määräyksiä välttämättä muista ulkoa, mutta oli vakuuttunut määräysten kirjallisesta olemassaolosta yrityksen arkistossa. Vain kaksi haastateltua yritystä, ILP-Group ja Eupec, totesi, etteivät tunne määräyksiä.

Kun puolestaan yritysten edustajille esitettiin kysymys liittyen teollisuusaluetta koskevia määräyksiä, neljä yritystä kuudesta, Steveco, Stella Corona, Nurminen Logistics sekä Itella Logistics, totesi tuntevansa määräykset vähintään kohtalaisen hyvin. ILP-Groupin edustajalle määräykset olivat hieman tuttuja, ja Eupecin edustaja ei tuntenut määräyksiä lainkaan.

Yritysten ohjeiden ja toiminnan sekä teollisuusalueen turvallisuusmääräysten välillä ei neljän edustajan, ILP-Group, Stella Corona, Itella Logistics ja Nurminen Logistics, mukaan ole minkäänlaisia ristiriitoja tai edes tarvetta etsiä niin sanottuja porsaanreikiä. Stevecon edustaja puolestaan oli sitä mieltä, että ristiriitoja löytyy ja kuvaili tilannetta näin:

”Työntekijöiden sijoittelu palkkaperusteiden perusteella alueiden välillä on ollut sellainen. Eli jos satama-alueella olevan ahtajan työsopimus sallii sen työskentelevän teollisuusalueellakin, niin teollisuusalueella toimivan ahtajaan sopimus estää sen työskentelyn satama-alueella. Tässä tilanteessa on jouduttu soveltamaan esimerkiksi kuorman jättöpaikoilla eli teollisuus ja satama-alueen välissä on alue, jossa kuorma vaihdetaan toiseen koneeseen. Näin vältytään sopimusrikkomuksilta.”

Eupecin edustajakin mainitsi pari esimerkkiasiaa, joissa joudutaan pohtimaan oikeanlaisia menettelytapoja. Eupecin turvallisuuspäällikkö otti esille muun muassa kuorman sidontaan ja työkoneiden ajolupuihin liittyvät epäselvyydet.

Viimeisenä tässä osiossa selvitettiin yritysten näkemyksiä alueen määräyksistä ja niiden noudattamisesta sekä tiedottamisen laadusta. Stevecon, Nurminen Logisticsin ja Itella Logisticsin näkökanta oli, että tiedottaminen on ollut erinomaisen laadukasta sekä Kotkan kaupungin että Kotkan Satama Oy:n osalta. Eupecin ja ILP-Groupin edustajat olivat puolestaan kertoneet, ettei ilmoituksia tai tiedottamista ole heidän kohdallaan juurikaan ollut. Vain yksi yritys haastatteluvaiheessa kertoi, että heitä on jonkun

verran ohjeistettu. Stella Coronan edustaja myös ilmaisi näkemyksensä siitä, että tiedottaminen saisi olla huomattavasti tehokkaampaa nykyiseen hetkeen nähden.

7.1.2 Järjestyslain perehdyttämiseen liittyvät kysymykset

Tässä haastattelun osiossa toimijoilta selvitetään heidän tuntemustaan alueen rajoista ja keskeisimmistä viranomaisista. Lisäksi kuinka yritystasolla on pidetty huolta turvallisuusmääräysten noudattamisesta toimijoiden alihankkijoiden sekä vierailijoiden osalta niin yrityksen omalla tontilla kuin teollisuusalueella yleisesti.

Kaikki haastateltavat olivat hyvin tietoisia siitä, missä kulkee sataman ja teollisuusalueen raja. Osa tunsu rajat ihan vain sen vuoksi, että rajat on tunnettava osana määräyksiä ja osa taas oman toimintansa kautta. Esimerkiksi Stevecon turvallisuuspäällikkö tunsu rajan todella hyvin, koska heidän toimintansa ulottuu satama-alueelta myös teollisuusalueelle ja raja on osana päivittäistä toimintaa. Nurminen Logisticsin edustaja puolestaan tunsu rajan sen vuoksi, että yrityksen fasilitetit sijaitsevat teollisuusalueen ja satama-alueen rajalla.

Edustajilta kysyttäessä tuntevatko he alueen toiminnalle keskeisimmät viranomaiset, vastauksissa oli havaittavissa selvää hajontaa. Osa yrityksistä kertoi, etteivät tiedä keskeisimpiä viranomaisia, mutta osasivat kuitenkin veikkaamalla nimetä yhden tai kaksi tahoja kehen he olisivat yhteydessä tarvittaessa. Osa puolestaan oli vakuuttunut siitä keitä keskeisimmät viranomaiset ovat, mutta vastausten välillä oli kuitenkin havaittavissa eroja. Vain ILP-Groupin edustaja nimesi poliisin ja palokunnan keskeisimmiksi viranomaistahoiksi, kun loput vastanneista edustajista tavalla tai toisella toivat esille Kotkan Satama Oy:n.

Teollisuusalueen järjestys- ja turvallisuusvalvonnasta vastaavaa tahoja kysyttäessä, oli edustajille tarjottu kolme vaihtoehtoa Kotkan Satama Oy, Kotkan kaupunki sekä vartiointiliike. Lähes kaikkien haastateltavien yritysten vastauksissa Kotkan Satama Oy oli keskeisessä roolissa vastaamaan alueen valvonnasta. Kotkan Satamaa tarjottiin vastuulliseksi joko Kotkan kaupungin kanssa, kaikkien vaihtoehtojen kanssa tai pelkästään vartiointiliikkeen kanssa.

Haastateltavilta selvitetttiin myös käytäntöjä, joilla he ohjeistavat alueen määräyksien noudattamisesta omaa henkilöstöään, alihankkijoitaan ja vierailijoitaan. Haastatellut

edustajat kertoivat, että yritykset kouluttavat ja perehdyttävät henkilöstönsä noudattaen yritysten omia turvallisuussertifikaatteja ja perehdyttämisineistoa. Kaikki haastateltavat kertoivat pitävänsä huolta siitä, että henkilöstö noudattaa määräyksiä ainakin yrityksen alueilla. Osa edustajista oli kuitenkin sitä mieltä, että yritysten valtuudet eivät ole riittäviä henkilöstön valvontaan vuokra-alueen ulkopuolella. Vierailijoita ja alihankkijoita pidetään yrityksissä tasavertaisina työntekijöiden kanssa, sillä heidät perehdytetään samoilla menetelmillä kuin yritysten oma henkilöstö. Vierailijoiden valvonta puolestaan on joidenkin haastateltujen mielestä huomattavasti helpompaa, sillä vierailijat kuljetetaan yrityksen alueelle yritysten omien edustajien saattamana. Nurminen Logisticsin edustaja piti kuitenkin omaa ohjeistustaan riittämättömänä ja pohdiskeli myös kehittämismahdollisuuksia ohjeistuksen suhteen. Nurminen Logisticsin edustaja pohti asiaa näin:

”Kuitenkin oma yrityksen laatima ohjeistus aluekäyttäytymisestä ja – liikkumisesta meiltä puuttuu, ainakin toistaiseksi.”

7.1.3 Järjestyslakiin kytkeytyvät turvallisuusorganisaatio ja -johtamisjärjestelmä

Haastattelun kolmannessa osiossa toimijoilta selvitettiin yritysten turvallisuuteen liittyviä seikkoja. Selvitettäviä asioita olivat muun muassa yrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmät, turvallisuuspäälliköt, yritysten tietoisuus alueen vastuorganisaatioista sekä alueellisesta foorumista, jossa vaara- ja läheltä piti -tilanteet käsiteltäisiin.

Tutkimukseen osallistuneista yrityksistä suurimmalla osalla on olemassa turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Mikäli kyseessä ei ole varsinaisesti minkään standardin mukainen, niin ainakin sertifioitu. Haastattelujen tuloksena oli selvästikin havaittavissa erityispiirre, että pientä toimintaa muihin toimijoihin verrattuna omaavilla yrityksillä ei ollut turvallisuusjohtamisjärjestelmää laisinkaan. Samanlainen seikka oli havaittavissa myös turvallisuuspäällikön suhteen, eli tutkimuksen kahdella pienimmällä toimijalla ei ollut turvallisuusjohtamisjärjestelmää saati -päällikköä. Yhdellä yrityksellä kuitenkin löytyi kolme turvallisuusneuvonantajaa turvallisuuspäällikön sijaan, mikä johtuu yrityksen kemikaalitoimintaan liittyvistä vaatimuksista. Yrityksillä, joilla on suurempi toiminta-ala Mussalon teollisuusalueella ja myös koko Suomessa, oli sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmä että turvallisuuspäällikkö tai neuvonantaja.

Puolet haastatelluista yrityksistä ei ole sisällyttänyt omiin sisäisiin ohjeisiinsa teollisuusalueen tai sataman turvallisuusmääräyksiä. Yksi haastateltu edustaja mainitsi, että heidän yrityksensä huomioi kyllä teollisuusalueen erityispiirteet tehtäessä vuosittaista riskianalyysia. Itella Logisticsin edustaja kertoi heidän yrityksensä laativan laajamittaisempaa toimintamanuaalia, jossa on huomioitu myös sataman sekä teollisuusalueen turvallisuusmääräykset. Eupecin edustaja puolestaan sanoi yrityksen lisänneen omiin ohjeisiinsa vain ne seikat, jotka olivat saatavissa ohjeiden laatimishetkellä. Tässä tapauksessa nopeusrajoitukset ja öljyvuotoihin liittyvät asiat.

Vaara- ja läheltä piti -tilanteiden sattuessa lähes kaikki yritykset kääntyisivät Kotkan Satama Oy:n puoleen joko olettaen tai varmana tietona. Kotkan Satama Oy on ollut yrityksille joko se kenen puoleen on kääntynyt tällaisissa tilanteissa tai kenen puoleen yritykset uskovat kääntyvänsä, mikäli tarve vaatii. Nurminen Logistics oli yrityksistä ainut, joka ei tiedota vaara- tai läheltä piti -tilanteista Kotkan Satama Oy:tä, vaan tilanteet raportoidaan omassa sisäisessä järjestelmässä. Nurmisen edustaja kertoi myös yrityksen toimintaperiaatteen olevan sellainen, että onnettomuustilanteen sattuessa yritys tiedottaisi ympärillä olevia yrityksiä sekä kulunvalvontaa, jonka kautta tieto kulki myös Kotkan Satama Oy:lle.

Osion viimeisenä kysymyksenä toimijoilta kysyttiin, tiesivätkö he mahdollisen foorumin olemassaolosta, jossa yrittäjät voisivat käsitellä kysymyksiä koskien ongelma- ja vaaratilanteita. Yksikään yrittäjä ei tiennyt kyseisen foorumin olemassaolosta, mutta haastatellut edustajat antoivat haastattelujen yhteydessä selvästi ymmärtää, että sellaiselle foorumille olisi käyttöä. Toimijat olivat myös sitä mieltä, että foorumi olisi tervetullut, mikäli sellaisen perustamiselle olisi mahdollisuus.

7.1.4 Järjestyslain vaikutukset ja ristiriidat toiminnalle

Haastattelun viimeinen osio koostui yhdeksästä kysymyksestä. Toimijoilta selvitettiin järjestyslain aiheuttamia ristiriitatilanteita toiminnalle. Kysymysten joukossa oli muun muassa toiminnassa havaittavia ongelmatilanteita, teollisuusalueella havaittavia vaara- ja läheltä piti -tilanteita, vaara- ja läheltä piti -tilanteiden raportointitavan tunnettuus sekä esimerkkitapauksia turvallisuusmääräysten tulkinnallisista ongelmista.

Toimijoilta kysyttäessä heidän arviotaan toiminnallisista ongelmatilanteista vuokra-alueen sisä- ja ulkopuolella puolet vastanneista pystyi arvioimaan jakaumaa prosent-

aalisesti. Kyseinen puolikas vastanneista arvioi suurimmaksi osaksi ongelmatilanteista tapahtuvan heidän vuokraamallaan maa-alueilla ja heidän omissa tilanteissaan. Ne toimijat, jotka kokivat ongelmallisimmaksi vuokra-alueen ulkopuoliset alueet, ottivat myös esille syyt, miksi he kokevat asian näin. Syynä siihen kaksi kolmesta edustajasta mainitsi teollisuusalueen liikenteen. Esimerkiksi ILP-Groupin edustaja mainitsi, että ”*ulkopuolella ongelmatilanteita syntyy esimerkiksi venäläisten konttiautojen tukkiessa tiet tontille*”. Myös Stevecon turvallisuuspäällikkö mainitsi suurimman osan ongelmista liittyvän liikenneonnetuksiin teollisuusalueella.

Kun haastateltavilta edustajilta kysyttiin teollisuusalueen terminaaliliikenteessä havaittuja ongelmia sekä teollisuusalueella havaittuja vaara- ja läheltä piti -tilanteita, lähes kaikki joillain asteella mainitsivat liikennesääntörikkomukset tai yleisesti liikenteen suurimmaksi ongelmaksi ja vaaratilanteiden aiheuttajaksi. Kyseessä oli sekä henkilö- ja rekkaliikenne että koko teollisuusalueen halki liikkuvat maansiirtokuorma-autot, joiden ylinopeuksista aiheutuu toimijoiden mukaan hyvin paljon vaaratilanteita. Keskusteluissa ei ilmennyt satamatyökoneiden aiheuttamia vaara- tai läheltä piti -tilanteita. Haastattelussa ilmeni myös kevyen liikenteen aiheuttamia vaaratilanteita ILP-Groupin edustajan mainitessa teollisuusalueella asioivat henkilöt, jotka eivät käytä huomiovaatetusta. Huomiovaatetuksen puute aiheuttaa työntekijöille ongelmia havaita alueella vierailevat henkilöt ja puutteesta saattaa aiheutua vakavia henkilövahinkoja. Osa toimijoista mainitsi myös oman yrityksen sisäisen tiedonkulun puutteista, joista aiheutuu lähinnä ongelmatilanteita.

Satama- ja teollisuusalueen vaara- ja läheltä piti -tilanteiden raportointitapaa kysyttäessä, toimijoista vain yksi kertoi käyttävänsä tarkkaa raportointimenetelmää, jota käytetään Kotkan Satama Oy:n kanssa yhteistyössä. Loput edustajista raportoivat tilanteista myös Kotkan Satama Oy:lle, tosin kullakin toimijalla oli oma näkemys oikeasta raportointitavasta. Osa toimijoista ei tunne mitään raportointitapaa, sillä eivät ole joutuneet koskaan raportoimaan kyseessä olevista tapauksista, osa taas käyttää joko puhelinta tai sähköpostia tilanteiden raportoimiseen. Osalle toimijoista ei ole tietoa Kotkan Satama Oy:n edustajasta, jolle kuuluu asiasta raportoida. Nurminen Logisticsin edustaja puolestaan ilmaisi kiinnostuksen yhtenäisestä raportointijärjestelmästä ja mainitsi, että mikäli tällaista järjestelmää kehitetään tai se on jo olemassa, hänen edustama yritys haluaisi ehdottomasti olla mukana ja tietoinen kyseisestä järjestelmästä.

Haastateltavilta selvitettiin, tiedottavatko he vaara- ja läheltä piti -tilanteista naapuriryityksille, ja vain kaksi yritystä kertoi ilmoittavansa tällaisissa tilanteissa naapureilla. Loput vastanneista sanoivat tiedon menevän myös naapureilla vain siinä tapauksessa, mikäli onnettomuus on jo sattunut tai vaaratilanne voisi mahdollisesti koskea naapuriryitystä. Jotkut yritykset kertoivat myös epäilevänsä, ettei sellaisia tilanteita koskaan tulisi, joissa tiedottaminen naapuriryityksille olisi tarpeen.

Kaikki haastateltavat yritykset kertoivat huomioineensa vaaratilanteet myös omassa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään. Kaikilla yrityksillä on ainakin jollain asteella tehty riskianalyysi ja suurin osa yrityksistä myös ylläpitää omien fasiliteettien paloturvallisuutta sekä yleistä kuntoa suorittamalla kuukausittaisia tarkastuksia. Tarkastuksia edustajien mukaan suoritetaan sekä rakennusten sisä- että ulkopuolella. Osa yrittäjistä kannustaa myös henkilöstöään raportoimaan tilanteista, jotka henkilöstö itse voisi tulkita vaaratilanteeksi. Kaikkiin raportoituihin tilanteisiin edustajien mukaan puututaan ja ne tutkitaan perusteellisesti. Yritykset varautuvat myös hälytys- ja kameravalvontajärjestelmillä mahdollisiin vaaratilanteisiin.

Puolet haastatelluista yrityksistä vastasi kielteisesti, kun heiltä kysyttiin mahdollisia tulkinnallisia ongelmia turvallisuusmääräyksistä. Myönteisesti vastanneilla puolestaan on ollut erilaisia ongelmia. Stella Coronan edustaja kertoi, että esimerkiksi heidän pihansa laidalla kulkevan lukitien kyltityksen ja käytön suhteen on ollut tulkinnallisia ongelmia. Myös Eupecin edustaja kertoi heidän yrityksensä toiminnassa kohdanneensa useita tulkinnallisia ongelmia. Yhtenä esimerkkinä hän mainitsi: *”kuormansidontamääräykset ovat epäselviä. Yritimme saada alkuprojektista tähän kantaa niin satalmalta kuin poliisiltakin, mutta kumpikaan ei suoranaisesti antanut ohjeita aiheesta”*. Eupecilla on edustajan mukaan ollut myös hankaluuksia selvittää muitakin turvallisuusmääräyksiin liittyviä seikkoja ja hän kertoi myös toisena esimerkkinä, että teollisuusalueen ylinopeuksia ja liikennesääntöjen noudattamista valvovan tahon suhteen on ollut hyvin paljon epäselvyyksiä.

7.2 Viranomaisten haastattelu

Viranomaisia haastateltiin erillisellä kysymyspatteristolla, joka oli laadittu nimenomaan viranomaisten valvontaa ja toimintaa silmälläpitäen. Viranomaisille esitettiin kysymyksiä liittyen sekä teollisuusalueella nykyhetkellä, että tulevaisuudessa tapahtuviin viranomaistehtäviin. Haastattelussa selvitettiin muun muassa viranomaisten nä-

kemyksiä valvontatehtävistä ja niitä vaikeuttavista tekijöistä, viranomaisten alueellisten erityispiirteiden tuntemusta, ennakoivasta toiminnasta sekä mahdollisista tulevaisuuden kehitysnäkemyksistä. Viranomaisten mielipide on erittäin tärkeä tämän tutkimustyön kannalta, sillä se auttaa ymmärtämään niin sanotusti kortin toisenkin puolen eli mikä saattaisi vaikeuttaa viranomaisten valvontatehtäviä alueella.

Ensimmäisenä selvitettiin, antaako nykyinen lainsäädäntö riittävät toimivaltuudet alueen valvontatehtäviin. Kotkan Satama Oy:n edustaja Markku Koskinen kertoi, että lainsäädäntö ei nykyisessä muodossaan anna riittäviä valtuuksia. Syynä siihen Koskinen kertoi oikeanlaisen säännösten puutteen. Esimerkiksi VR:llä on heidän ratapihaansa koskien olemassa selvä ohjeisto, mutta teollisuusalueelta se puuttuu vaikka sellaiselle olisi selvä tarve. Koskinen mainitsi myös, että sellaisen ohjeiston laatiminen on tällä hetkellä hankalaa, sillä nykyinen lainsäädäntö tai tarkemmin kunnallinen järjestyslaki periaatteessa kieltää järjestyssääntöjen laatimisen. Myös poliisin edustaja Petri Montonen oli sitä mieltä, että alueella on havaittavissa tietynlaista hajanaisuutta lainsäädännön suhteen. Pelastuslaitoksen edustaja puolestaan kertoi, että heidän osaltaan lainsäädäntö antaa riittävät valtuudet toimia alueella.

Viranomaisten vastuurajoja alueella selvittäessä Markku Koskinen vastasi kysymykseen seuraavasti: ”*Ei kaikkialla. Keskinäiset vastuurajat ovat toki selvät. Poliisi- ja pelastusviranomaisten lisäksi on kuitenkin myös ympäristö-, rakennusvalvonta- ja työsuojeluviranomaisia yms. ja nimenomaan näillä viranomaisilla voi olla vaikeuksia / ongelmia siinä, että onko kyseessä satama vai teollisuusalue. Toimintarajat siinä, että kuka tekee ja mitä ovat selvät. Sitten jos mennään tilanteeseen, jossa mietitään mitä lakia noudatetaan, mihin perustetaan toiminta, niin se onkin epäselvää. Varsinainen ongelma on siinä, että jos tapahtuu jotain kamalaa ja joudutaan heittämään yli toiselle viranomaiselle*”. Myös Petri Montonen oli sitä mieltä, että alueella on ollut havaittavissa niin sanottua rajankäyntiä viranomaisten välillä. Pelastuslaitoksen edustaja puolestaan oli vakuuttunut, että vastuurajat ovat ainakin heidän osaltaan selvät. Haastattelussa viranomaisilta kysyttiin, onko heidän mielestään teollisuusalueen valvonta- ja kehitysyhteistyömalleissa yhä parannettavaa. Kaikki viranomaisedustajat olivat samoilla linjoilla sen suhteen, että parannettavaa löytyy. Pelastuslaitoksen edustaja mainitsi yhtenä parannusehdotuksena säännölliset palaverit, joihin osallistuisivat teollisuusalueen toimijat, viranomaiset sekä Kotkan Satama Oy. Kotkan Satama Oy:n edustaja Markku Koskinen kertoi niin sanotusta Mussalo-ryhmästä, jossa pohdiskel-

laan nimenomaan tällaisia seikkoja, ja oli sitä mieltä, että sellaisia palavereja olisi ihan hyvä pitää. Koskinen myös selvitti, että Kotkan kaupungilta puuttuu kokonaan henkilö, joka voisi hoitaa teollisuusalueeseen liittyviä asioita, esimerkiksi lupa-asioita.

Tutkimuksessa selvitettiin myös, onko viranomaisilla selvä kuva teollisuusalueen erityispiirteistä. Vain tullin edustajan mielestä kuva on riittävän selvä. Markku Koskinen mielestä esimerkiksi poliisiviranomaisilla saisi olla vahvempi kuva alueesta, ja hän ehdottikin, että poliisit voisivat käydä vuoro kerrallaan tutustumassa teollisuusalueeseen. Poliisin edustaja Petri Montonen oli samaa mieltä Koskisen kanssa ja kertoikin, että teollisuusalue ja Kotkan satama ovat kehittyneet erittäin nopeaa vauhtia jo pieneksi kaupungiksi omine katuineen. Myös pelastuslaitoksen edustaja piti alueen kehitystä todella nopeana ja kertoi suurimman kompastuskiven olevan alueella olevan toiminnan nopea ja helppo vaihtuvuus. Käytännössä tämä tarkoittaa, että jos toimija vaihtuu kesken palotarkastuskauden, on fasiliteettiin tehtävä uusi palotarkastus pohjautuen uuden toiminnan laatuun. Tällä hetkellä ei pelastuslaitoksen edustajan mukaan sellaista tapahdu, sillä vaihtumisesta ei kulkeudu pelastuslaitokselle tietoa.

Virkatehtävien tulevaisuuden haasteita teollisuusalueella oli tärkeä selvittää tämän tutkimuksen kannalta, sillä kuten eräs viranomaisedustaja mainitsi aiemmin; teollisuusalue kehittyä huimaa nopeutta. Tämän vuoksi on tärkeää selvittää, mitä kehitys mahdollisesti tuo mukanaan virkatehtäviin. Pelastuslaitoksen edustajan mukaan heidän virkatehtäviään tulee vaikeuttamaan pelastuslain uudistus, joka mahdollistaa palotarkastusvälin suurentamista arvioimalla toiminnan riskit. Tämä tarkoittaa, että mikäli tarkastettavan yrityksen toiminta on vähemmän riskialtis riskiarviointihetkellä, yrityksen palotarkastusväliä voidaan pidentää normaalista vuodesta esimerkiksi kolmeen vuoteen. Mikäli tiedonkulku toimijoiden ja toiminnan laadun vaihtumisesta ei parane, vaikeuttaa se palotarkastusten ja riskiarviointien tekoa ajoissa.

Poliisin Petri Montosen mukaan heidänkin toimintaansa vaikeuttaa teollisuusalueen nopea kehitys ja kansainvälistyminen. Montosen mukaan ulkomaalaistaustaisuus tuo omia haasteita esimerkiksi kielimuurin muodossa. Montonen pitää tärkeänä uhkana kansainvälistymisen myötä järjestäytyneen rikollisuuden mahdollista kasvua teollisuus- ja satama-alueella, sillä alueella tapahtuvassa toiminnassa on kyse suurista rahasummista. Kotkan Satama Oy:n edustaja Markku Koskinen kertoi suurimpana haasteena teollisuusalueen suhteen olevan saada Kotkan kaupunki näkemään, miten merkittävän pieni satama- ja teollisuusalueen ero on todellisuudessa. Virkatehtäviä vaike-

uttavana tekijänä hän pitää alueen laajuutta suhteessa valvontatekniikan määrään. Hänen mukaansa olisikin hyvä saada lisättyä yleistä valvontaa alueella.

Viranomaisten ennakoiva toiminta on erittäin tärkeää esimerkiksi teollisuusalueella. Kun viranomaisilta kysyttiin ennakoinnin suorittamisesta alueella, kaikki viranomaiset kertoivat osallistuvansa harjoituksiin, jotka järjestetään satamassa säännöllisesti. Pelastusviranomaiset puolestaan käyvät vuosittain alueella tekemässä palotarkastuksia. Poliisin Petri Montonen korosti, että heillä on myös IMO-lastien suhteen pistokoevalvontaa alueella, yhteistyössä toimijoiden kanssa. Montonen myös muistutti jokainen viranomaisen varmasti suorittavan omalta osaltaan myös tietyn tason tiedustelutoimintaa.

Lopuksi viranomaiset saivat esittää kehitysehdotuksiaan teollisuusalueen virkavalvontatehtävien parantamiseksi. Sekä poliisin että pelastuslaitoksen edustajat toivoivat omalta osaltaan parempaa tiedonkulkua Kotkan Satama Oy:n ja viranomaisten välillä liittyen teollisuusalueen kehittämiseen. Kotkan Sataman edustaja Markku Koskinen puolestaan toivoi teollisuusalueeseen liittyvien epäselvyyksien selkeyttämistä. Hän näkisi helpottavana tekijänä sen, että viranomaiset saisivat käsitellä teollisuusaluetta satama-alueena. Hyvänä lähtökohtana Koskinen piti myös viranomaisten ja toimijoiden mahdollista osallistumista Mussalo-ryhmään.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITYSEHDOTUKSET

Tutkimuksen tuloksista on selvästi havaittavissa, että tietoisuus Hanskinmaan ja Palaslahden teollisuusalueilla voimassa olevasta lainsäädännöstä on toimijoiden sekä viranomaisten keskuudessa hyvä. Tulokset kuitenkin paljastavat, että vain osa alueella toimivista yrityksistä on tietoisia, miten lakia sovelletaan alueella. Syynä tähän on teollisuusalueella voimassa olevan lainsäädännön soveltamisen hankaluus suhteessa teollisuusalueen erityispiirteisiin. Yhtenä ratkaisuna voisi ehdottaa selkeän ja helposti sovellettavan, voimassa olevaan lainsäädäntöön pohjautuvan järjestys- ja turvallisuusohjeiston laatimisen, joka sisällöltään olisi teollisuusalueen erityispiirteet huomioon otettava. Tällaisen ohjeiston laatiminen mahdollistaisi teollisuusalueen toimijoille helpon tavan välttää toiminnallisilta ristiriidoilta sekä helpottaisi järjestyksenvalvontaa alueella. Teollisuusalueen toimijoiden sitoutumisen ohjeiston noudattamiseen voisi varmistaa sitomalla ohjeisto vuokrasopimukseen. Näin pystyttäisiin varmistamaan, että

jokainen teollisuusalueella toimiva yritys on lukenut ja sitoutunut noudattamaan alueella voimassa olevat ohjeet. Ohjeisto olisi helppo integroida uusiin vuokrasopimuksiin lisäämällä se vuokrasopimuksen ehtoihin, myös vanhoihin jo voimassa oleviin vuokrasopimuksiin pystyttäisiin lisäämään ohjeisto pitemmällä tähtäimellä esimerkiksi vuokrasopimusten uusimisen yhteydessä niiden määräajan umpeutuessa.

Koska laaditun ohjeiston tarkoituksena on myös parantaa teollisuusalueen turvallisuutta, on tärkeää määritellä ohjeistossa myös valvovan osapuolen sanktio-oikeus. Tämän voisi käytännössä toteuttaa niin, että satamanpitäjä määritteli sääntöjen rikkomiskerrat esimerkiksi kolme kertaa, joiden jälkeen voitaisiin ryhtyä toimenpiteisiin. Toiminnassa se voisi olla esimerkiksi niin, että jos yrityksen x työntekijä ajaa teollisuusalueella kolmesti ylinopeutta, voidaan häneltä poistaa ajoneuvon kulkulupa, jonka työntekijä voi lunastaa työnantajan kirjallisella pyynnöllä ja satamanpitäjän määrittelemää lunastusmaksua vastaan. Ylinopeuksia voitaisiin valvoa esimerkiksi valokuvaavalla nopeuskameralla. Näin pystyttäisiin varmistamaan, että huomautukset ja sanktiot kohdistuvat oikeisiin henkilöihin ja yrityksiin sekä todistamaan osallisille, että suoritettut toimenpiteet ovat oikeutettuja.

Mikäli yrityksen toimesta sääntöjen rikkominen on huomautuksista huolimatta toistuvaa tai luonteeltaan vakavaa, voitaisiin vedoten ohjeistoon sisällytettyyn sanktio-oikeuteen harkita yrityksen vuokrasopimuksen purkua joko välittömästi ennen määräajan umpeutumista tai määräajan umpeuduttua jättämällä vuokrasopimus uusimatta.

Osa tutkimukseen osallistuneista yrityksistä toivoivat riittävää läpinäkyvyyttä ongelmienratkaisuun eli mahdollisuutta seurata, miten ilmoitettua ongelmatilannetta hoidetaan Kotkan Satama Oy:n toimesta. Siksi toisena ratkaisuehdotuksena voisinkin esittää, että voitaisiin luoda Kotkan kaupungin sekä Kotkan Satama Oy:n mahdollistama, yksi pelkästään teollisuusalueen toiminnasta vastaava taho. Taholla olisi riittävä tieto teollisuusalueen tilanteesta ja erityispiirteistä sekä mahdollisuus keskittyä pelkästään teollisuusaluetta koskevien asioiden hoitamiseen. Tällaisen vastuutahon olemassaolo toisi teollisuusalueen lupa- ja valvonta-asioihin selkeyttä, ja Kotkan kaupungin sekä Kotkan Satama Oy:n olisi helppo keskittää teollisuusaluetta koskevat asiat siihen. Vastuutahon olemassaolo olisi myös toimijoiden kannalta hyvä ratkaisu, sillä jos esimerkiksi yrityksellä on joku teollisuusaluetoiminaan liittyvä ongelmatilanne, pystyisi yritys kääntymään yhden selvän tahon puoleen. Vastuutaho puolestaan voisi ongelmatilanteessa olla yhteydessä tarvittaviin viranomaisiin sekä tiedottaa yritystä ongelman rat-

kaisemisen etenemisestä. Nämä menetelmät selkeyttäisivät satamanpitäjän roolia teollisuusalueen valvontatehtävissä sekä loisivat ongelmaratkaisun seurannalle riittävän läpinäkyvyyden toimijan ja valvovan tahon välille.

Teollisuusalueella tehdyn tutkimuksen myötä ilmennyt ongelmakohta on tiedonkulku, niin toimijoiden kesken kuin satamanpitäjän ja viranomaisten suuntaan. Monet vastanneista yrityksistä kertoivat saavansa niukasti tietoa Kotkan Satama Oy:ltä ja puolestaan itsekkin antavan niukasti tietoa eri tahoille. Tätä asiaa on ehdottomasti kehitettävä niin, että kaikki teollisuusaluetta koskevat tahot olisivat mahdollisimman hyvin perillä teollisuusalueella tapahtuvista asioista. Toimijoiden vastauksista oli havaittavissa, että useimmiten vaara- ja läheltä piti-tilanteet pidetään omana tietona. On kuitenkin erittäin tärkeää, että satamanpitäjälle ilmoitettaisiin, mikäli jonkun yrityksen alueella tapahtuu vaaratilanne, näin satamanpitäjä pystyisi paremmin reagoimaan asiaan. Koska teollisuusalue on nopeasti kehittyvää aluetta ja muutoksia esimerkiksi toiminnan laadussa saattaa tapahtua pienelläkin aikavälillä, olisi hyvä, että tiedonkulku toimisi kaikkiin suuntiin. Tutkimuksen tuloksista havaittiin, että yhteisen tiedonkulkuväylän olemassaolo on toimijoiden, satamanpitäjän sekä viranomaisten keskuudessa tervetullutta. Yhteisen tiedonkulkuväylän rakentaminen mahdollistaisi kaikkien osapuolten välisen vaivattoman tiedonvaihdon. Tiedonkulkuväylän avulla satamanpitäjä pystyisi ajoissa reagoimaan mahdollisiin epäkohtiin, toimijat saisivat arvokasta apua toiminnassa ilmeneviin ongelmatilanteisiin ja viranomaiset saisivat toimintansa kannalta tärkeää tietoa alueella tapahtuvista muutoksista.

Tutkimuksen tuloksista oli myös havaittavissa toimijoiden, satamanpitäjän sekä viranomaisten välisen yhteistyön vähäisyys. Tämä aiheuttaa puolestaan sen, että teollisuusalueen sisäinen tiedonkulku ei välttämättä toimi halutulla tavalla. Hyvänä pohjana jatkuvalla tiedonkululle olisi esimerkiksi vuosittainen tapaaminen, johon kaikki osapuolet osallistuisivat. Tapaamisessa voitaisiin paneutua isoimpien ongelmatilanteiden ratkaisemiseen, koulutukseen sekä tahojen välisen yhteistyön kehittämiseen.

9 YHTEENVETO

Tutkimuksen tarkoituksena oli löytää esimerkkitapauksia sataman ja teollisuusalueen turvallisuusvalvonnallisista epäkohdista sekä selkeyttää Kotkan Satama Oy:n roolia teollisuusalueen valvontatehtävissä nykyisen lainsäädännön puitteissa. Tutkimus suo-

ritettiin Hanskinmaan ja Palaslahden teollisuusalueella. Tiedonkeruussa käytettiin apuna Kotkan Satama Oy:n henkilöstöä, teollisuusalueella toimivia yrityksiä sekä toiminnan kannalta tärkeitä viranomaisia. Tietoja kerättiin haastattelemalla toimijoita sekä viranomaisia heidän omassa toimintaympäristössään. Kerätty tieto purettiin kirjalliseksi, analysoitiin ja tehtyjen havaintojen pohjalta tehtiin kehitysehdotuksia toiminnan laadun parantamiseksi.

Tutkimuksen aikana tehdyistä havainnoista kävi ilmi nykyisen lainsäädännön soveltamisen hankaluus teollisuusalueella. Tutkimustuloksista oli havaittavissa teollisuusalueen turvallisuus- ja järjestysmääräysten parantamisen tarve ottamalla huomioon teollisuusalueen erityispiirteet. Tulokset osoittivat myös, että Kotkan kaupungin, Kotkan Satama Oy:n, Hanskinmaan ja Palaslahden teollisuusalueen toimijoiden sekä viranomaisten välillä olevaa yhteistyötä on vahvistettava parantamalla tiedonkulkua kaikkien tahojen välillä olettaen, että kaikki tahot osallistuvat yhteistyön kehittämiseen.

Uskon, että tekemäni tutkimustyö sekä sen pohjalta tehdyt havainnot ja kehitysehdotukset voisivat toimia hyvänä pohjana toiminnan laadun kehittämiseksi sekä mahdollisille uusille tutkimuksille. Tutkimustyö on suoritettu noudattaen kaikkia toimeksiantajan toiveita.

LÄHTEET

Immonen, K. 1973. Rakennustekniikan käsikirja. Helsinki: Tammi.

International Maritime Organisation. ISPS määritelmä. Saatavissa:
http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=897#what. [Viitattu:
15.4.2010].

Järjestyslaki 612/2003.

Kerko, P. 2001. Turvallisuusjohtaminen. Porvoo: PS-kustannus.

Koivistoinen, A. 2009 Turvallisuusjohtamisjärjestelmien toteutus satamissa ja niissä toimivissa yrityksissä. Kymenlaakson Ammattikorkeakoulu. Insinööriyö.

Kotkan Satama Oy. Asiointiohje. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/pdf/asiointiohje.pdf>. [Viitattu 8.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Mussalon konttiterminaalien kartta. Saatavissa:
http://www.portofkotka.fi/uusi/imgs/terminaali_kontti_iso.jpg. [Viitattu: 5.11.2010].

Kotkan Satama Oy. Konttiterminaalien liikennöinti-ohje. Saatavissa:
http://www.portofkotka.fi/uusi/imgs/turvallisuus_liik_iso.jpg. [Viitattu: 5.11.2010].

Kotkan Satama Oy. Mussalon kuivalastiterminaalien kartta. Saatavissa:
http://www.portofkotka.fi/uusi/imgs/terminaali_bulk_iso.jpg. [Viitattu: 5.11.2010].

Kotkan Satama Oy. Mussalon nesteterminaalien kartta. Saatavissa:
http://www.portofkotka.fi/uusi/imgs/terminaali_neste_iso.jpg. [Viitattu: 5.11.2010].

Kotkan Satama Oy. Mussalon sataman asiointiohje. Saatavissa:
[http://www.portofkotka.fi/uusi/pdf/Kuorma_autoliikenteen%20asiointiohje_mussalo_](http://www.portofkotka.fi/uusi/pdf/Kuorma_autoliikenteen%20asiointiohje_mussalo_suomi.pdf)
[suomi.pdf](http://www.portofkotka.fi/uusi/pdf/Kuorma_autoliikenteen%20asiointiohje_mussalo_suomi.pdf). [Viitattu: 29.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Mussalon sataman esittely. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10110>. [Viitattu 10.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Mussalon sataman kartta. Saatavissa:
http://www.portofkotka.fi/uusi/imgs/terminaali_mussalo_iso.jpg. [Viitattu:
5.11.2010].

Kotkan Satama Oy. Mussalon sataman konttiterminaalien esittely. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10111>. [Viitattu: 11.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Nestesataman ohje. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/pdf/nestesatamaohje.pdf>. [Viitattu: 22.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Operaattorihje. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/pdf/operaattorihje.pdf>. [Viitattu: 11.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Satamajärjestys. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10401>. [Viitattu 8.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Tekniset tiedot. Saatavilla:
http://www.portofkotka.fi/uusi/PDF/Kotkan_Satama_tekniset_tiedot.PDF. [Viitattu:
11.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Terminaalit. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10300>. [Viitattu 5.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Tilastoja. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10160>. [Viitattu 5.3.2010].

Kotkan Satama Oy. Yritysesittely. Saatavissa:
<http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10100>. [Viitattu 5.3.2010].

Kotkan Satama Oy:ltä saatua tietoa.

Laki järjestyksenvalvojista 533/1999.

Laki yksityisistä yleisistä satamista 1156/1994.

Liikennevakuutuslaki 279/1959.

Pelastuslaki 468/2003.

Pöllänen, M., Säly, S., Kalenoja, H. & Mäntynen, J. 2005. Merenkulku ja satamatoiminnot. Tampereen Teknillinen Yliopisto. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos. Opetusmoniste.

Santala, J. 2006. Satama- ja terminaalitoiminta. Markkinointi-instituutin opetusmoniste. s.l.

Sisäasiainministeriö. Järjestyslain tarkoitus ja lakia koskevat paikat. Saatavissa: <http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/jarjestyslaki/home.nsf/pages/indexfin>. [Viitattu: 12.4.2010].

Steveco Oy. Palveluesittely. Saatavissa: <http://www.steveco.fi/fi/Palvelutuotteet/Ahtaus%20ja%20lastink%C3%A4sittely/Bulk-tuotteet>. [Viitattu: 15.3.2010].

HAASTATTELU TOIMIJA

Aluetta koskevien määräysten tuntemiseen koskevat kysymykset:

1. Tunnetko mitä määräyksiä sovelletaan porttialueen sisällä?
 - a. Järjestyslaki?
 - b. Satamajärjestys?
 - c. Sataman turvallisuusmääräys
 - d. Viranomaismääräykset

2. Miten hyvin teollisuusalueella voimassaolevat määräykset ovat teille tuttuja?
 - a. En tunne yhtään (0)
 - b. Tunnen hieman (1)
 - c. Tunnen kohtalaisen hyvin (2)
 - d. Tunnen erittäin hyvin (3)

3. Onko teollisuusaluetta koskevilla määräyksillä ja yrityksen ohjeiden tai toiminnan välillä ristiriitoja?

4. Miten hyvin yritystänne on ohjeistettu alueella voimassaolevista määräyksistä ja niiden noudattamisesta?
 - a. Ei yhtään
 - b. Hyvin
 - c. Erittäin hyvin

Järjestyslain perehdyttämiseen liittyvät kysymykset:

1. Tunnetko missä kulkee teollisuusalueen ja sataman rajat?

2. Tunnetko ketkä ovat keskeiset viranomaiset toiminnalle?

3. Tiedätkö, kuka vastaa ja valvoo teollisuusalueen järjestys- ja turvallisuusvalvonnasta?

- a. Vartiointiyritys?
 - b. Satama Oy?
 - c. Kotkan kaupunki?
4. Miten yrityksessänne varmistetaan se, että työntekijät noudattavat teollisuusalueen määräyksiä vuokra-alueen sisällä ja teollisuusalueella?
 5. Miten yrityksessänne varmistetaan se, että alihankkijat ja vierailijat noudattavat alueella olevia määräystä?

Järjestyslakiin kytkeytyvät turvallisuusorganisaatio ja johtamisjärjestelmä

1. Onko yrityksessä turvallisuusjohtamisjärjestelmää olemassa?
2. Onko yrityksessänne nimettyä turvallisuuspäällikköä tai turvallisuusneuvonantajaa?
3. Onko yrityksenne sisäisiin ohjeisiin/määräyksiin sisällytetty teollisuusalueen ja satamajärjestysmääräyksiin liittyviä asioita?
4. Tiedätkö kehen vastuuorganisaation puoleen on käännyttävä kaikissa teollisuusalueen vaara- ja läheltä piti-tilanteissa?
5. Onko teollisuusalueella olemassa foorumia, jossa voidaan käsitellä ja esitellä aluetta koskevia häiriö ja ongelmakysymyksiä?

Järjestyslain vaikutukset ja ristiriidat toiminnalle

1. Arvioi prosentuaalinen jakauma, miten paljon yrityksessänne syntyy toiminnallisia ongelmatilanteita
 - a. vuokra-alueen sisällä ja
 - b. vuokra-alueen ulkopuolella?

2. Minkälaisia toiminnallisia ongelmatilanteita on syntynyt teollisuusalueen terminaaliliikenteessä?
3. Minkä tyyppisiä uhkia, vaara tai läheltä piti-tilanteita olette havainneet tai kohdanneet teollisuusalueella?
4. Tunnetko satama- ja teollisuusalueen vaara- ja läheltä piti-tilanteiden raportointitavasta? (eli mistä ja kenelle ja millä tavalla?)
5. Tiedotatteko naapuriyritystänne tapahtuneista vaara- ja läheltä piti-tilanteista?
6. Miten vaaratilanteet on otettu huomioon yrityksenne turvallisuusjohtamisessa?
7. Onko yrityksenne toimintaa kohdistunut minkäänlaista ulkopuolista uhkaa esim.
 - a. Häiriköintiä?
 - b. Näpistystä?
 - c. Vandalismia?
 - d. Järjestäytynyttä rikollisuutta?
 - e. Terrorismia?
8. Onko yrityksellä esimerkkitapauksia olemassa turvallisuusmääräysten tulkinnallisista ongelmista?
 - a. Jos on, niin minkälaisia.
9. Mihin suuntaan näette, että järjestys- ja turvallisuusvalvontaa tulee tulevaisuudessa kehittää?

HAASTATTELU VIRANOMAISET

1. Antaako nykyinen laki riittävät toimivaltuudet puuttua teollisuusalueen ongelmiin?
2. Ovatko viranomaisilla vastuurajat selvät sataman teollisuusaluetta koskevissa kysymyksissä?
3. Onko teollisuusaluetta koskevissa valvonta ja kehitysyhteistyömalleissa tai prosesissa yhä parannettavaa?
4. Onko viranomaisilla riittävä kuva teollisuusalueen erityispiirteistä ja sen kehittymisestä?
5. Miten sataman teollisuusalueen virkavalvontatehtävät poikkeavat esim. tavallisesta kaupunkialueesta?
6. Miten näet tulevaisuuden haasteena sataman teollisuusaluetta koskevissa virkatehtävissä?
7. Onko tunnistettavissa sataman teollisuusalueen valvontatehtäviä vaikeuttavia tekijöitä?
8. Miten viranomaiset suorittavat ennakoivaa valvontaa alueella? (Harjoitukset, pistotarkastukset yms.)
9. Mihin suuntaan tulevaisuudessa viranomaiset haluavat kehittää sataman teollisuusalueen virkatehtäviä?