

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikan koulutusohjelma / tuotantotalous

Janne Mikkanen

LAIN JAVIRANOMAISTEN VAATIMUKSET TERVASAAREN KANSAINVÄ-
LISELLE RAJANYLITYSPAIKALLE

Opinnäytetyö 2011

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka

MIKKANEN, JANNE

Lain ja viranomaisten vaatimukset Tervasaaren kansainväliselle rajanylityspaikalle

Opinnäytetyö

47 sivua + 10 liitesivua

Työn ohjaaja

Lehtori Juhani Heikkinen

Toimeksiantaja

Haminan kaupunki

Syyskuu 2011

Avainsanat

ISPS-koodi, Schengen-alue, satamarakenne, viranomaiset, risteilyliikenne, kansainvälinen rajanylityspaikka, satamat

Opinnäytetyössä tutkittiin, mitä vaatimuksia laki ja viranomaiset asettavat Haminan Tervasaareen rakennettavalle kansainväliselle rajanylityspaikalle. Liikennöinti tapahtuu katamaraanityyppisellä aluksella EU:n ja Schengen-alueen ulkopuolelle Viipuriin. Tämä tarkoittaa, että järjestelyt sisärajaliikenteeseen verrattuna ovat poikkeavat niin satamarakenteen kuin viranomaistoimintojenkin osalta.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää vaadittavia viranomaismääräyksiä ja lupia, jotka tulee ottaa huomioon, ennen kuin on mahdollista aloittaa liikennöinti Schengen-alueen ulkopuolelle.

Opinnäytetyössä tutkimusmenetelminä on käytetty kirjallisuustutkimusta ja asiantuntijoiden haastatteluja. Kirjallisuustutkimuksella luotiin teorettinen pohja opinnäytetyölle. Asiantuntijoiden haastatteluilla pyrittiin saamaan aiheesta lisätietoa, jota kirjallisuudesta ei välttämättä löydy.

ISPS-koodin vaikutus on nykyään merkittävä, ja se on otettava huomioon suunniteltaessa kansainvälistä rajanylityspaikkaa. Myös kansallinen lainsäädäntö ja Euroopan unionin lainsäädännön välineet, asetukset ja direktiivit määrittävät laajasti Suomen viranomaisten toimintaa ja velvollisuuksia Tervasaaren risteilyprojektissa.

Vaikka Tervasaareen rakennettu terminaali on tilapäisrakennelma, sen tulee kuitenkin täyttää kaikki lain ja viranomaisten vaatimukset. Väliaikaisuudella ei voida perustella turvallisuuspuutteita tai muitakaan puutteita. ISPS-koodi ja muut lain vaatimukset eivät kuitenkaan saa hidastaa matkustajien kulkua alukseen tai aluksesta ulos, joten yksi terminaalin suunnittelun lähtökohdista oli sen kyky palvella tiedossa olevaa määrää matkustajia tietyssä ajassa.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Logistics

MIKKANEN, JANNE

Requirements of law and authorities for international border crossing point in Tervasaari

Bachelor's Thesis

47 pages + 10 pages of appendices

Supervisor

Juhani Heikkinen, lecturer

Commissioned by

Town of Hamina

September 2011

Keywords

ISPS-code, Schengen zone, port facility, authorities, cruise, international border crossing point, ports

The aim of this thesis was to investigate what requirements Finnish law and authorities set to international border crossing point, which is built to Tervasaari in Hamina. The catamaran operates outside of the EU and Schengen zone from Hamina to Viipuri. This means that Port facility and authoritative functions are different compared to inner border traffic.

The objective of this thesis was to explain the required permissions and regulations by the authorities, that need to be noticed before it is possible to begin operating outside of the Schengen zone.

In this thesis research methods were literature review and interviewing of experts. Literary research creates theoretical basis for this thesis. Interviews with experts were done in order to gather additional information on the subject, which is not necessarily found in the literature.

At present influence of the ISPS-code is significant and it must be taken into account when planing on international border crossing point. National legislation and instruments of legislation in EU, regulations and directives, define widely the Finnish authorities' operations and responsibilities in cruise project in Tervasaari.

Although the terminal in Tervasaari is temporary in development it must qualify all the requirements of law and authorities. Impermanence is no justification for safety defects. ISPS-code and other law requirements must not delay passengers' movement aboard and out, thus one of the starting points of planning were the capability of the terminal to serve a known number of passengers in certain time.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	7
1.1	Tilasto- ja taustatietoa Venäjän ja Suomen välisestä matkailusta	7
1.2	Haminan kaupunki ja Tervasaaren alue	8
1.3	Työn tavoitteet	9
1.4	Projektin sidosryhmät	9
2	OPINNÄYTETYÖN VIITEKEHYS	9
3	TUTKIMUSAINEISTO JA -MENETELMÄT	11
3.1	Tiedonhankinta ja tutkimuksellisuus	11
3.2	Haastateltavat ja heidän asemansa	12
4	IHMISTEN LIIKKUMINEN	12
4.1	EU:n sisämarkkinat	13
4.2	Euroopan unionin kansalaisten vapaa liikkuvuus unionin alueella	13
4.3	EU:n sisäraajat	14
4.4	Schengen-alue ja yhteistyö	15
4.5	Schengenin tietojärjestelmä eli SIS	16
4.6	Matkustusasiakirja Schengen-alueella	16
4.7	Liikkuminen Schengen-alueen ulkorajoilla	16
5	ISPS-KOODI	17
5.1	Koodin sisältö	18
5.2	Satamarakenne (Port Facility)	19
5.2.1	Säädösten määritelmät	19
5.2.2	Satamarakenteen rajaus	19
5.2.3	Satamarakenteen aitaaminen	20
6	SATAMIEN TURVATOIMET	20
6.1	ISPS-prosessi Tervasaassa	21
6.2	Alueella toimivat vartijat	22

6.3	Turvaorganisaatio	22
6.4	ISPS-turvatasot	23
6.5	Turva-arvio ja sen sisältö	23
6.6	Uhan toteutumisen seuraukset	24
6.7	Turva-arvio COP-luonnos	25
6.8	Satamarakenteen turvasuunnitelman laatiminen	26
6.9	Satamarakenteen turvasuunnitelman sisältö	26
7	KULUNVALVONTA JA LIIKKUMINEN TERVASAARESSA	28
7.1	Rajaviranomaisten näkemys liikkumisesta Tervasaarella	29
8	RAJAVARTIOLAITOS	29
8.1	Rajaviranomaisten rooli rajanylityspaikoilla	30
8.2	Rajavartiolaitoksen vaatimukset Tervasaaren rajanylityspaikalle	30
8.3	Riskit rajaviranomaisten näkökulmasta	31
8.4	PTR-yhteistyö	31
8.5	Rajaviranomaisten yhteistyö muiden viranomaistahojen kanssa	31
8.6	Henkilöille tehtävät tarkastukset Tervasaaren terminaalissa	32
8.7	Toiminta maahantuloedellytysten puuttuessa	33
8.8	Turvataarkastuksen suorittajan ja muiden viranomaisten yhteistyö	34
9	POLIISI	34
9.1	Poliisin toimivaltuudet tulli ja rajatarkastuksissa	34
9.2	Poliisin vaatimukset Tervasaaren terminaalille	35
10	TULLI	35
10.1	Tulliviranomaisen toimivaltuudet tulli- ja rajatarkastuksissa	35
10.2	Tullin tehtävät	35
10.3	Tullin toiminta Tervasaaren rajanylityspaikalla	36
10.4	Tullille tehtävät hakemukset	37
10.5	Yleinen liikennepaikka	37
10.6	Tullin käyttämä PortNet-tietojärjestelmä	37
11	LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTO	37
11.1	Liikenteen turvallisuusviraston erityistehtävät	38
11.2	Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät Tervasaaren terminaalissa	38

12 PALO- JA PELASTUSVIRANOMAISET	38
12.1 Paloturvallisuus Tervasaaren terminaalissa	39
12.2 Uloskäytävät	39
12.3 Palovaroittimet	40
12.4 Opastus ja valaistus	40
12.5 Pelastussuunnitelma	40
13 VIRANOMAISTEN VAATEET LIIKENTEENHARJOITTAJALLE	41
13.1 Viisumivapaa risteily	41
13.2 Liikenteenharjoittajan velvollisuudet ja seuraamusmaksu	41
13.3 Liikenteenharjoittajan ja viranomaisten yhteistyö	42
14 YHTEENVETO	42
LÄHTEET	44
LIITTEET	
Liite 1. Sataman turva-arvion runko	

1 JOHDANTO

Projektin tavoitteena on aloittaa liikennöinti Haminan Tervasaaren satamasta Venäjälle kesän 2011 aikana. Kokeilukautena tarkoitus on liikennöidä päivittäin Viipuriin ja testata risteilyliikenteen mahdollisuuksia ja kerätä kokemuksia. Syksyn 2011 aikana on tarkoitus kerätä kokemukset yhteen ja tehdä lopullisia arvioita hankkeesta. Liikennöinti tapahtuu katamaraanityyppisellä aluksella, jolla voidaan sen nopeuden vuoksi ajaa Viipurin ja Haminan väliä useamman kerran päivässä.

Projektin alkuvaiheessa Tervasaaren sataman ympäristöä on kehitettävä tämän tyyppiin toimintaan sopivaksi rakentamalla rajaviranomaisille ja muille toimijoille riittävät fasilitetit Tervasaareen. Projektin ensimmäisessä vaiheessa sopivat tilat rakennetaan tilapäisrakennuksista, jotka maisemoidaan ympäristöön. Tilapäisrakennukset koostaan muunneltavista konttimoduuleista.

Projektin tavoitteena on kasvattaa Haminan ja Kotkan seudun kansainvälistä matkailua sekä laajentaa kansainvälisen matkailuliiketoiminnan verkostoa, joiden kautta pystyttäisiin vahvistamaan alueen elinkeinotoimintaa ja mahdollisesti lisäämään matkailualan työpaikkoja. Projekti antaa hyvän mahdollisuuden testata kansainväliseen risteilyliiketoimintaan kehitettyjä konsepteja sekä vahvistaa matkailuliiketoiminnan ja risteilyliikenteen markkinointia. (Haminan kaupungin verkkosivut, risteilytiedote.)

Hankkeen taustalla ovat Haminan kaupunki, hanketta varten perustettu Haminan Risteilyt Oy sekä Kymenlaakson liitto. Vastuullisena risteilyn järjestäjänä toimii Japi-Matkat Oy. Hankkeen kokonaiskustannukset ovat miljoona euroa, joista 500 000 euroa tulee Kymenlaakson liiton kautta myönnettynä kehitysrahana. Haminan kaupunki sijoittaa hankkeeseen 300 000 euroa, ja loput 200 000 euroa sijoittaa aluksen hankkiva Haminan Risteilyt Oy. (Haminan kaupungin verkkosivut, risteilyprojektille rahaa.)

1.1 Tilasto- ja taustatietoa Venäjän ja Suomen välisestä matkailusta

Suomi oli vuonna 2010 venäläisten suosituin ulkomaanmatkakohde, Venäjän tilastokeskuksen Rosstatin matkailutilastojen mukaan. Venäläiset tekivät vuonna 2010 Suomeen 3 388 000 matkaa ja näistä lomailutarkoituksessa 709 000 kappaletta. Venäläisten matkailu ulkomaille vuonna 2010 kasvoi 15 % vuoteen 2009 verrattuna. Venäläi-

set tekivät vuonna 2010 kaikkiaan 39,3 miljoonaa ulkomaanmatkaa. (Mustajärvi, palaverimuistio.)

Suomeen tulevista venäläismatkustajista lähes 80 % saapuu Pietarin seudulta ja Leningradin alueelta. Suomen Pietarin pääkonsulaatin myöntämien viisumien määrä kasvaa jatkuvasti, ja vuonna 2010 Pietarin konsulaatti myönsi 740 000 viisumia. Yli 90 % Pietarissa myönnetyistä viisumeista on monikertaviisumeja, eli matkustusasia- kirjat ovat valmiina nopeisiin matkapäätöksiin. kaksi kolmasosaa venäläismatkailijoista tulee Suomeen päivämatkalle. (Mustajärvi, palaverimuistio.)

Taulukko 1. Venäläisten yöpymiset Suomessa. (Mustajärvi, palaverimuistio.)

Venäläisten yöpymiset					2011 (vrt. 2010)	
		2009	2010	%	tammi-helmi	%
Koko Suomi		979 526	1 056 646	7,9 %	326 104	9,8 %
Kymenlaakso		35 151	38 259	8,8 %	8 247	28 %
Kouvola		10 159	11 678	15,0 %	3 064	40,5 %
Kotkan ja Haminan alue		24 992	26 581	6,4 %	5 183	21,2 %
Kotka		21 452	22 820	6,4 %	4 787	28,0 %

1.2 Haminan kaupunki ja Tervasaaren alue

Hamina sijaitsee Suomenlahden rannalla, Helsingistä 150 kilometriä itään. Haminan läpi kulkee E 18-tie suoraan Vaalimaan rajanylityspaikalle, jonne on matkaa 40 kilometriä. Etäisyys rajalta Pietariin on 240 kilometriä. (Haminan kaupungin verkkosivut, Info.)

Tervasaaren alue sijaitsee noin kilometrin etäisyydellä Haminan keskustasta, ja se on Haminan kaupungin omistuksessa. Alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa, mutta Haminan kaupunki on ryhtynyt laatimaan asemakaavaa. Tervasaaren satama on toiminut ennen syväsataman rakentamista Haminan kaupungin satamana. Satama-alueella toimii tällä hetkellä matkailu- ja satamapalveluita sekä ravintoloita. (Haminan kaupungin verkkosivut, Tervasaaren kaavaselostus.)

1.3 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on selvittää Tervasaaren kansainvälisen rajanylityspisteen logistista kokonaisuutta viranomaisten ja muiden toimijoiden näkökulmasta; millaisia vaatimuksia ja tarpeita heillä on tilapäisen rakennuksen suhteen, ja että rakennus palvelee asiakkaita mahdollisimman joustavasti ja turvallisesti. Oman lisänsä hankkeeseen tuo se, että kyseessä on EU:n ulkorajalla oleva rajanylityspiste, jonka matkustajista osa tulee Schengen-alueen ulkopuolelta, jolloin vaatimukset terminaalille ovat poikkeavat verrattuna liikennöintiin ainoastaan Schengen-alueelle.

1.4 Projektin sidosryhmät

Hankkeen taustalla olevat sidosryhmät ovat viranomaisia, joihin kuuluvat poliisi, tulli, rajaviranomaiset, pelastuslaitos sekä Liikenteen turvallisuusvirasto eli Trafi. Muita tahoja ovat vartiointiliike, turvallisuusalan koulutus- ja konsultointipalveluihin erikoistunut yritys Eastsec Oy sekä Haminan kaupunki ja sen kaupunkisuunnittelu. Tärkeäryhmä ovat saapuvat ja lähtevät matkustajat, joiden kautta voidaan peilata projektissa mukana olleiden sidosryhmien onnistumista.

2 OPINNÄYTETYÖN VIITEKEHYS

Opinnäytetyön viitekehyksessä kuvataan ne asiat, jotka oleellisesti liittyvät opinnäytetyön aiheeseen. Viitekehys esitetään kaaviona kuvassa 1. Siinä ilmenevät asiakokonaisuudet ja niiden väliset yhteydet sekä asioihin vaikuttavat taustatekijät.

Kyseessä on EU:n ulkoraja, josta matkustetaan Euroopan unionin ja Schengen-alueen ulkopuolelle, jolloin liikkuminen ei ole enää vapaata, ja joukossa on kolmannen maan kansalaisia. Tämä luo viranomaisille ja muille toimijoille erityisiä rajoituksia.

ISPS on lyhenne sanoista International Ship & Port Facility Code. Se on ohjeistus, jonka tarkoitus on lisätä meriturvallisuutta laivoilla ja satamissa. Eastsec Oy tekee turvaselvityksen Tervasaaren satamassa, minkä jälkeen Liikenteen turvallisuusvirasto tekee alueella auditoinnin. Auditointi on tehtävä, koska alueelle tulee yleisen liikennepaikan status. ISPS-koodin merkitys nykypäivänä on erittäin suuri, ja sen vuoksi tässä opinnäytetyössä ISPS-koodia on käsitelty melko laajasti.

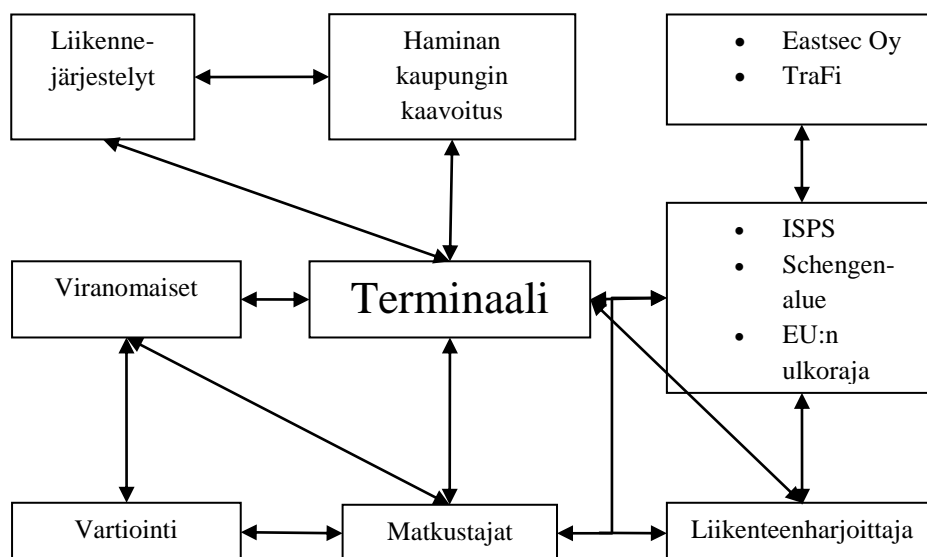
Viitekehyksessä näkyvillä viranomaisilla tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä poliisia, rajaviranomaisia, tullia, Liikenteen turvallisuusvirastoa sekä paloviranomaisia, joiden panos projektin onnistumisen kannalta on olennainen.

Hamina kaupunki on otettu mukaan viitekehukseen, koska kaupunki on yksi hankkeen rahoittajista, ja kaupungin rakennusvalvonnalta on pitänyt hakea tilapäiselle uudisrakennukselle rakennuslupaa, joka on voimassa viisi vuotta. Kaupungilla on myös kaavaesitys tehtynä Tervasaaren alueelle, ja se on käsittelyssä. Liikennejärjestelyihin ei tule muutoksia risteilyliikenteen kokeilukauden 2011 aikana, ainoastaan pysäköinti- paikkojen määrää on lisätty Tervasaaren alueella.

Vartijan tulee olla paikalla laivan saapuessa ja lähtiessä huolehtimassa yleisestä turvallisuudesta; hän tekee yhteistyötä alueella toimivien viranomaisten kanssa. Alueella toimivaksi vartiointiyritykseksi on valittu kilpailutuksen perusteella Securitas Oy.

Liikenteenharjoittajalle viranomaisten kautta tulevat viralliset määräykset aiheuttavat toimenpiteitä, joista sen on kyettävä suoriutumaan ennen liikennöinnin aloittamista sekä sen aikana.

Kaikilla näillä edellä mainituilla asiakokonaisuuksilla ja taustatekijöillä on vaikutusta siihen, kuinka hyvin ja joustavasti terminaali palvelee asiakkaita ja mahdollistaa matkustamisen Hamina vesiteitse Venäjälle.



Kuva 1. Opinnäytetyön viitekehys

3 TUTKIMUSAINEISTO JA -MENETELMÄT

3.1 Tiedonhankinta ja tutkimuksellisuus

Tässä opinnäytetyössä tarvittavat tiedot viranomaisilta hankittiin haastattelemalla heitä. Näin pyrittiin saamaan aiheesta faktatietoa, jota ei kirjallisuudesta löydy. Muita tietolähteitä olivat projektikokouksissa tehdyt muistiinpanot sekä kirjallisuuskatsaus, joka loi teoreettisen pohjan opinnäytetyölle.

Haastattelut tapahtuivat sähköpostitse. Lähetetyt kysymykset vaihtelivat sen mukaan, mikä oli vastaajan osaamisala. Haastateltaviksi valittiin niitä tahoja, jotka mahdollistivat ja olivat mukana toteuttamassa Tervasaaren risteilyprojektia.

Kymenlaakson pelastuslaitokselle lähetetyt kysymykset koskivat pelastuslaitoksen näkökulmaa ja sitä, mitä vaatimuksia henkilöliikenne asettaa terminaalin turvallisuudelle.

Tullille ja rajavartiolaitokselle lähetetyillä kysymyksillä pyrittiin saamaan tietoa niistä asioista, joilla on merkitystä niiden toiminnan kannalta sekä mihin asioihin Tervasaaren terminaali vaikuttaa heidän toiminnassaan.

Haminan kaupungille kysymyksiä ei lähetetty, mutta kaupunkia ja yleisesti projektia koskeviin kysymyksiin vastasi hankkeen projektipäällikkö Jaakko Leislahti.

Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Eastsec Oy:lle lähetetyt kysymykset olivat lähes samat, koska ISPS-prosessin etenemiseen tarvittiin molempia osapuolia. Kysymykset käsittelivät ISPS-prosessia Tervasaassa.

Viranomaisena poliisi on lähinnä tukea antava taho, jonka velvollisuus on huolehtia yleisestä turvallisuudesta tehden tiivistä yhteistyötä tullin ja rajaviranomaisten kanssa. Poliisilla ei ole erityisiä vaatimuksia terminaalirakennukselle, joten poliisin edustajalle kyselyä ei lähetetty.

Tietolähteinä tähän opinnäytetyöhön on käytetty

- virallisten tahojen tuottamia sopimuksia, ohjeita, lakeja ja asetuksia sekä muuta kirjallista materiaalia
- aiheeseen liittyvää kirjallisuutta
- asiantuntijoiden haastatteluja
- osallistumista risteilyprojektin kokouksiin.

3.2 Haastateltavat ja heidän asemansa

Haastateltaviksi valittiin Haminan tullin ylitarkastaja Tapani Kuntsi, Trafin asiantuntija Ilpo Ruokonen, Kymen pelastuslaitoksen edustaja palomestari Jaakko Hämeenniemi, rajavartiolaitoksen edustaja yliluutnantti Marko Arminen, konsulttiyritys Eastsec Oy:stä Arto Lahtinen sekä Tervasaaren risteilyprojektin päällikkö Jaakko Leislahti.

Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntija Ilpo Ruokonen ei vastannut lähetettyihin kysymyksiin useista yrityksistä huolimatta, joten Trafin edustajan näkemys ISPS-asioista puuttuu. Eastsec Oy:n Arto Lahtinen kuitenkin kertoi Trafin roolista ISPS-prosessissa, joten sain asiasta kuitenkin kohtuullisen hyvän kokonaiskuvan.

Asiantuntijahaastatteluiden tuloksia ei tässä opinnäytetyössä ole erikseen esitelty tutkimustulosten yhteydessä. Haastatteluiden vastauksia on käytetty osana lähteistä saatujen tietojen arviointia ja vertailua, jolloin saadaan selville lainsäädännön ja sidosryhmien vaatimukset projektille.

Osa käsiteltävistä asioista ei ole julkista tietoa, joten niistä haastateltavat puhuivat yleisellä tasolla ja julkiseen tietoon pohjautuen. Näitä ovat esimerkiksi Tervasaaren satamassa tehtävä ISPS-selvitys ja rajavartiolaitoksen toimintaan ja sen tekemiin riskikartoituksiin liittyvät seikat.

4 IHMISTEN LIIKKUMINEN

Tässä luvussa käydään läpi yleisellä tasolla Euroopan unionia, mitä tarkoitetaan EU-kansalaisten vapaalla liikkumisella ja mitä rajoituksia sillä on. Schengen-alueesta ja sopimuksista on myös pintapuolinen kuvaus, kuten myös kolmannen maan kansalaisten oikeuksista ja velvollisuuksista.

4.1 EU:n sisämarkkinat

Euroopan unionin perustamisesta lähtien päämääränä oli markkina-alue, jossa henkilöt, tavarat, palvelut ja pääomat voivat liikkua vapaasti Euroopan yhteisön perustamis-sopimuksen mukaisesti. Sopimuksen mukaan Euroopan kansalaiset voivat harjoittaa liiketoimintaa, asua, työskennellä tai opiskella EU:n alueella. Sisämarkkinat ovat yksi Euroopan unionin pilareista. (Europa – EU website, internal market.)

4.2 Euroopan unionin kansalaisten vapaa liikkuvuus unionin alueella

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/38/EY säädetään Euroopan unionin kansalaisten ja heidän perheenjäsentensä oikeudesta liikkua ja oleskella vapaasti jäsenvaltioiden alueella. Tämä oikeus koskee alle kolmen kuukauden oleskelua maassa. Lisäksi jäsenvaltio voi vaatia tekemään ilmoituksen alueellaan oleskelusta määräajassa, joka on kohtuullinen ja ketään syrjimätön, jos henkilöltä, joka on Euroopan unionin kansalainen, puuttuu matkustusasiakirja, on vastaanottavan jäsenvaltion annettava asianosaiselle henkilölle kaikin kohtuullisin tavoin mahdollisuus hankkia puuttuva asiakirja. (Europa – EU website, free movement of persons.)

EU-kansalaisen mukana matkustavilla perheenjäsenillä, joilla ei ole jäsenvaltion kansalaisuutta, on samat oikeudet kuin heidän kanssaan matkustavalla EU:n kansalaisella. On mahdollista, että heiltä voidaan vaatia lyhytaikaiseen oleskeluun vaadittavaa viisumia asetuksen EY N:o 539/2001 mukaisesti. (Europa – EU website, free movement of persons.)

Yli kolmen kuukauden oleskelulla jäsenvaltioissa on edelleen joitakin rajoituksia. Näitä ovat taloudellisen toiminnan harjoittaminen joko itsenäisenä ammatinharjoittajana, palkattuna työvoimana tai osallistuminen ammatilliseen koulutukseen opiskelijana. Henkilöllä on oltava riittävästi rahaa ja sairausvakuutus, ettei henkilö joudu turvautumaan kyseisen maan sosiaaliturvajärjestelmään. Viimeisenä rajoituksena on kuuluminen EU:n kansalaisen perheeseen, joka täyttää edellä mainitut ehdot. (Europa – EU website, free movement of persons.)

Vapaata liikkumista ja oleskeluoikeutta voidaan kuitenkin rajoittaa yleiseen turvallisuuteen, järjestykseen ja kansanterveyteen liittyvillä syillä. Päätöstä ei voida kuitenkaan perustella missään tapauksessa taloudellisilla syillä. Näiden liikkumista ja vapautta rajoittavien toimenpiteiden täytyy noudattaa suhteellisuusperiaatetta, ja niiden täytyy perustua ainoastaan kyseisen henkilön omaan käyttäytymiseen, ja tämän täytyy aiheuttaa riittävän vakavaa ja todellista uhkaa yhteiskunnan edulle. (Europa – EU website, free movement of persons.)

4.3 EU:n sisäraajat

Kuvasta 2 näkyvät Euroopan unionin jäsenvaltiot ja EU:n sisäraajat, joiden sisällä EU-kansalaisten liikkuminen on vapaata edellä kerrotuin edellytyksin. EU:n alueella on 1792 virallista rajanylityspaikkaa; suurin osa rajanylityksistä tapahtuu lentoasemilla, joita on 665 kappaletta. Toiseksi eniten rajanylityksiä tapahtuu maarajoilla olevilla rajanylityspaikoilla, joita on 246 kappaletta. EU:n alueen merirajoilla on yhteensä 871 rajanylityspaikkaa. Nämä tiedot ovat vuoden 2008 Euroopan unionin lehdistötiedotteesta, joten rajanylityspaikkojen lukumäärissä on voinut tapahtua muutoksia, mutta luvut antavat kuitenkin kuvan suuruusluokasta. (Europa – EU website, rapid press releases.)



Kuva 2. Euroopan unionin kartta (Europa – EU website, maps.)

4.4 Schengen-alue ja yhteistyö

Schengenin säännöstö perustuu 14. kesäkuuta 1985 tehtyyn sopimukseen, jolloin viisi perustajavaltiota eli Ranska, Saksa, Belgia, Luxemburg ja Alankomaat päättivät perustaa keskenään alueen ilman sisärajoja. Tätä aluetta alettiin kutsua Schengen-alueeksi sopimuksen allekirjoituspaikan mukaan. Vuonna 1990 samat jäsenmaat allekirjoittivat Schengen sopimuksen soveltamisesta tehdyn yleissopimuksen, joka tuli voimaan vuonna 1995. Amsterdamin huippukokouksessa vuonna 1997 Schengen-järjestelmä päätettiin mukauttaa Euroopan unioniin. Vuonna 1997 järjestetyn huippukokouksen jälkeen kaikilla EU-mailla on ollut oikeus liittyä Schengen-yhteistyöhön. (Ulkoasiainministeriön verkkosivut.)

Suomi, Ruotsi, Norja ja Tanska sopivat jo vuonna 1954, että pohjoismaiden kansalaiset voivat liikkua ilman passia pohjoismaissa, mutta henkilöllisyys on tarvittaessa todistettava. Islanti tuli tähän sopimukseen mukaan vuonna 1955. Suomi ja muut pohjoismaat alkoivat soveltaa Schengen-sopimusta yhtä aikaa 25.3.2001, jotta pohjoismainen passivapaus voitiin säilyttää sellaisenaan Schengenin puitteissa. (Eurooppa-tiedotuksen julkaisut, 3/2009, s.2-3.)

Osa maista ei ole vielä Schengen-alueen täysivaltaisia jäseniä, ja rajatarkastuksia jatketaan siihen asti, kunnes EU:n neuvosto katsoo, että edellytykset rajatarkastusten lopettamiselle täyttyvät. Nämä maat ovat Romania, Bulgaria ja Kypros. Iso-Britannia ja Irlanti eivät ole liittyneet Schengen-sopimukseen. (Eurooppa-tiedotuksen julkaisut, 3/2009, s.2-3.)

Ulkoasiainministeriön mukaan Schengen-valtioita ovat *Alankomaat, Belgia, Espanja, Islanti, Italia, Itävalta, Kreikka, Latvia, Liettua, Luxemburg, Malta, Norja, Portugali, Puola, Ranska, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Sveitsi, Tanska, Tšekki, Unkari ja Viro*. (Ulkoasiainministeriön verkkosivut.)

Liechtenstein on myös allekirjoittanut sopimuksen mutta ei kuitenkaan virallisesti sovelleta sitä. San Marino, Monaco ja Vatikaani ovat Schengenin sopimuksen ulkopuolella, mutta ovat sopineet pitävänsä rajat auki Schengen-naapureilleen. Andorra ei kuulu Schengen-alueeseen. (Ruonala, 2011, s. 117.)

Schengenin sopimuksen sisällön tarkoituksena on taata henkilöiden vapaa liikkuvuus Euroopan unionin alueella. Tämä tarkoittaa sitä, että sopimuksen allekirjoittajamaat ovat poistaneet kaikki sisäraajat sekä sisäraajatarkastukset, ja tilalle on tullut yhteinen ulkoraja.

Tämän lisäksi Schengen-yhteistyössä noudatetaan muita sääntöjä, joita ovat seuraavat: EU:n ulkorajoja ylittäviin henkilöihin sovelletaan yhtäläisiä sääntöjä, maahantuloon ja oleskeluun liittyvät säännöt yhdenmukaistetaan, poliisiyhteistyötä syvennetään ja oikeudellista yhteistyötä tehostetaan sekä perustetaan ja kehitetään Schengenin tietojärjestelmää (SIS). (Europa – EU website, free movements of persons.)

4.5 Schengenin tietojärjestelmä eli SIS

SIS eli Schengenin tietojärjestelmä on osa Schengenin sopimusta. Sen avulla viranomaiset eli lähinnä kansalliset raja- ja oikeusviranomaiset saavat tietoa henkilöistä ja tavaroista. Jäsenvaltioilla on oma kansallinen verkkonsa (N-SIS), jonka avulla viranomaiset voivat käyttää SIS-järjestelmää. Kansalliset verkot on yhdistetty keskusjärjestelmään (C-SIS). Keskusjärjestelmää täydentää SIRENE-verkko (Supplementary Information Request at the National Entry), joka toimii käyttöliittymänä SIS-järjestelmään. (Europa – EU website, free movements of persons.)

4.6 Matkustusasiakirja Schengen-alueella

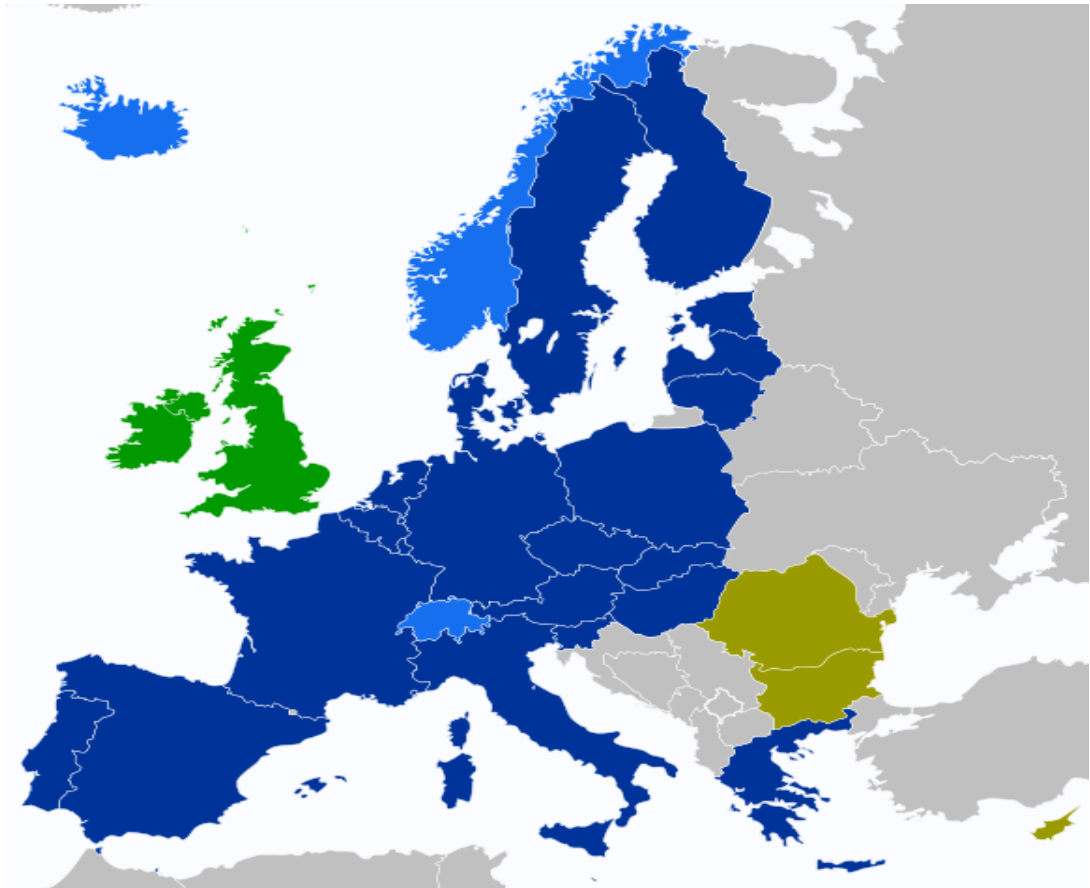
Schengenin sopimuksista huolimatta matkustajan on pidettävä mukanaan kussakin jäsenmaassa hyväksyttyä matkustusasiakirjaa. Tämä asiakirja voi olla uudenmallinen henkilökortti tai passi. (Ulkoasiainministeriön verkkosivut.)

4.7 Liikkuminen Schengen-alueen ulkorajoilla

Matkustettaessa Schengen-alueen ulkopuolelle tarkastetaan jokaisen matkustajan henkilöllisyys matkustusasiakirjasta. Tämä ei ole mitenkään riippuvaista matkustajan kansalaisuudesta. Kolmannen maan kansalaiselta eli henkilöltä, joka ei ole Euroopan unionin kansalainen tai Schengeniin kuuluva, todetaan maahantulon edellytykset, kuten viisumi, oleskelulupa ja toimeentuloon ja paluumatkaan vaadittavat varat. Henkilölle joka hakee viisumia johonkin Schengen-valtioon, myönnetään yleensä Schengen-

yhtenäisviisumi, jolla on oikeus matkustaa voimassaoloaikana kaikkialla Schengen-alueella. (Ulkoasiainministeriön verkkosivut.)

Alla olevasta kartasta näkyvät Schengen-alueen maat, joissa sisärajatarkastukset on poistettu.



Kuva 3. Schengen-alueen kartta (Wikipedia, schengenzone.)

- Schengen maat; EU:n jäsenvaltiot, jotka ovat panneet täytäntöön Schengenin sopimuksen
- Schengenin sopimukseen liittyneet maat; eivät ole EU:n jäsenvaltioita
- Muut EU:n jäsenvaltiot; eivät ole panneet täytäntöön vielä Schengenin sopimimusta
- EU:n jäsenvaltiot, jotka soveltavat vain joitakin Schengenin sopimuksen lakeja

5 ISPS-KOODI

Vuoden 2001 syyskuun 11. päivänä New Yorkissa tapahtuneiden terroristihyökkäysten jälkeen luotiin ISPS-koodi. Tällä säännöstöllä tarkoitetaan alusten ja satamaraken-

teiden kansainvälistä turvasäännöstöä. ISPS-säännöstö – International Ship and Port Facility Security Code – on osa kansainvälistä SOLAS-yleissopimusta (Safety of Life at Sea), ja se on astunut voimaan vuonna 2004. Koodin tavoitteena on pyrkiä havaitsemaan turvallisuusuhat, jotka kohdistuvat kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin aluksiin tai satamarakenteisiin. Suomessa koodi tunnetaan nimellä: *Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta*. Koodi on tuotu voimaan Suomessa lain *Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta 11.6.2004/485 avulla*. Suomessa lain noudattamisesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. (Salokorpi, Rytönen, 2010 s. 57.)

ISPS-koodin valmisteli IMO:n meriturvallisuuskomitea (MSC), joka on YK:n alainen, ja se hyväksyttiin joulukuussa 2002 Lontoossa pidetyssä merenkulun turvallisuutta käsitelleessä konferenssissa. Myös edellä mainittuun SOLAS-sopimukseen lisättiin asiaa koskeva uusi kohta, XI-2. Sen mukaiset turvatoimet astuivat voimaan 1.7.2004 ulkomaan liikenteessä olevissa aluksissa ja satamissa. (International Maritime Organization, 2003 s. 3-4.)

5.1 Koodin sisältö

ISPS-koodi on kaksiosainen asiakirja. Se jakautuu A-osaan ja B-osaan, joissa kuvataan laivojen ja satamien minimiturvavaatimukset. A-osassa on annettu noudatettavat turvamääräykset ja B-osassa ohjeet näiden määräysten sekä SOLAKSEN XI-2 luvun määräysten toimeenpanoon. (International Maritime Organization, 2003 s. 5.)

ISPS-koodin päätavoitteet ovat seuraavat:

1. Tunnistaa uhat ja toteuttaa tarvittavat toimenpiteet
2. Luoda hallituksille, paikallisviranomaisille, aluksille ja satamille niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasolla merenkulun turvaamiseen liittyvät tehtävät ja velvollisuudet.
3. Varmistaa turvatoimia koskevien tietojen kokoaminen ja levittäminen
4. Antaa ohjeet turva-arvioinnin tekemiseksi, jotta turvataso vaihtumisen edellyttämät suunnitelmat ja menettelytavat ovat valmiina
5. Varmistaa luottamusta siihen, että vaadittavat turvatoimet on tehty (International Maritime Organization, 2003 s. 5).

Koodi koskee kansainvälisiä matkoja tekeviä laivoja. Niihin kuuluvat rahtilaivat, joiden bruttovetoisuus on yli 500 GT, matkustajalaivat, nopeat matkustaja-alukset sekä avomerellä toimivat porausyksiköt sekä satamarakenteet, joita edellä mainitut alukset käyttävät. (International Maritime Organization, 2003 s. 8.)

5.2 Satamarakenne (Port Facility)

5.2.1 Säädösten määritelmät

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/65/EY määrittelee satamarakenteen seuraavasti:

- **Satamarakenteella** tarkoitetaan paikkaa, jossa vuorovaikutus sataman ja aluksen välillä tapahtuu. Siihen kuuluvat myös odotuspaikat, ankkurointialueet ja sisääntuloväylät soveltuvin osin.
- **Aluksen ja sataman vuorovaikutuksella** tarkoitetaan sitä vuorovaikutusta, joka tapahtuu, kun toimet kohdistuvat alukseen joko suoraan tai välittömästi ja jotka edellyttävät tavaroiden tai henkilöiden liikkumista ja satamapalveluiden suorittamista aluksessa tai alukselle.

Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (11.6.2004/485) määrittelee satamarakenteen seuraavasti:

- *”Satamarakenteella tarkoitetaan paikkaa, jossa alukselle tai aluksesta liikkuu henkilöitä tai kuljetetaan tavaroita taikka suoritetaan satamapalveluita”*

5.2.2 Satamarakenteen rajaus

Satamarakenne jaetaan maa-alueeseen ja vesialueeseen. Maa-alueen kontrolloituun satamarakenteeseen kuuluvat

- ulkomaanliikenteeseen käytettävät laiturit, aluksen lastaamiseen ja purkamiseen sekä matkustajien kulkuun liittyvät rakenteet
- varastoalueet, joissa säilytetään alukseen lastattavaksi tarkoitettua tavaraa ja aluksesta purettua tavaraa

- matkustajaterminaalin osat, jotka on tarkoitettu vain matkustajille ja matkatarvoille ja näiden tarkastuksille. (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003 s.9.)

Satamarakenteen vesialueeseen kuuluvat

- laivapaikat ja vesialueet, jotka on määriteltä asemakaavassa, satamajärjestyksessä tai jonkin muun määrittelyn mukaan, joita alukset käyttävät kulkuun laivapaikoille
- ankkurointialueet, jos alukset jätetään redille ja matkustajat kuljetetaan ankkuroidulta alukselta satamaan. (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003 s.9.)

5.2.3 Satamarakenteen aitaaminen

Satamarakenne on rajattava, mikä mahdollistaa rakenteeseen pyrkivien henkilöiden ja ajoneuvojen valvonnan sekä estää asiattomien sisään pääsyn. ISPS-koodi ei vaadi satamarakenteen aitaamista, mutta valvontavelvoitetta voi olla vaikea toteuttaa ilman aitausta. (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003 s.11.)

Rajoitettujen alueiden aitaukseen ISPS-koodi ehdottaa, että sataman ydintoiminnot sijoitetaan rajoitetulle alueelle ja ne on varustettava aidalla tai muulla rakenteella, jonka kansallinen viranomais on hyväksynyt, sekä niissä on oltava riittävä kulunvalvonta. Aitojen tulee olla riittävän korkeita ja ehjiä estääkseen kulun. (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003 s.11.)

Sataman ydintoiminnoilla tarkoitetaan matkustajien laivaan nousua ja maihinnousua, rahtitavaran käsittelyä sekä laivan kiinnittämistä, irrottamista ja navigointiin liittyviä toimintoja. (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003 s.17.)

6 SATAMIEN TURVATOIMET

Suomessa säädettiin 11.6.2004 Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta. Lakiin tehtiin muutoksia 2.2.2007 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/65/EY (Direktiivi satamien turvallisuuden parantamisesta) perusteella. (Euroopan parlamentti ja neuvosto, 2005.)

Lain tarkoituksena on säätää satamissa noudatettavista turvatoimista. Tällä lailla annetaan myös alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetussa Euroopan neuvoston asetuksessa (EY N:o 725/2004), edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset.

6.1 ISPS-prosessi Tervasaassa

Tervasaaren risteilyliikennettä varten rakennetun terminaalin vaatiman ISPS-prosessin hoiti Eastsec Oy yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Eastsec Oy:n Arto Lahtisen haastattelussa selvitettiin, kuinka ISPS-prosessi eteni Tervasaaren alueella.

Lahtisen mukaan alueelle on aluksi laadittava riskikartoitus, minkä jälkeen tehdään alueesta turva-arvio, joka toimii pohjana ISPS-turvasuunnitelmalle. Turvasuunnitelmaa on päivitettävä säännöllisesti, Lahtinen suosittaa päivityssykliksi yhtä vuotta, ellei tule suuria muutoksia toimintoihin, esim. alus aloittaisi liikennöinnin Viroon. Direktiivin mukaan neljä kertaa vuodessa on järjestettävä turvaharjoitukset, joista ISPS-turvapäällikkö vastaa. Lahtisen mukaan turvallisuusmääräysten kehityksessä ei ole viime vuosina tapahtunut suuriakaan muutoksia, ainoastaan alueen rajauksen suhteen muutoksia on jonkun verran tapahtunut. Lain mukaan sataman turvatoimialueella tarkoitetaan turva-arvioinnin mukaista aluetta, jolle laaditaan turvasuunnitelma. Alue on merkittävä näkyvästi ja siinä on oltava tieto turvatoimialueesta suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja venäjäksi. (Arto Lahtisen haastattelu.)

Lahtisen mukaan alueella tehtävän auditoinnin suorittaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Auditoinnissa on valmis kysymyssarja, joka pitää sisällään noin 60 tarkastuskohdtaa.

Tervasaaren sataman ISPS-prosessi ei eroa suuremmista kohteista juurikaan, sillä siinä tulee ottaa samat asiat huomioon kuin muuallekin tehtäviin ISPS-suunnitelmiin. Tervasaaren ISPS-suunnittelu oli Lahtisen mukaan haastavampaa kuin isompien kohteiden, koska se vaati enemmän linjauksia. Näitä hän ei kuitenkaan tarkemmin eritellyt. Hänen mukaansa Tervasaaren ISPS-prosessi oli myös poikkeava kohteen pienen koon vuoksi sekä sen takia, että yöllä paikalla ei ole vartiointia ja kohde on suljettu.

Kysyin Lahtiselta Tervasaaren ISPS-turva-alueen aitauksesta ja siihen vaikuttavista asioista. Hänen mukaansa alueen aitauksen tule olla kattava, vaikka direktiivi ei sitä

edellytäkään, Lahtinen on myös suosittanut tekemissään turvasuunnitelmissa aidan korkeudeksi 2,40 m, ja hänen mukaansa suositeltavaa olisi myös laittaa aitaan aliheiton estävät putket. Alukseen vievän putken tulee myös olla sellainen, että sieltä ei pysty heittämään mitään ulkopuolelle.

6.2 Alueella toimivat vartijat

Alueella toimivat vartijat ovat paikalla aluksen lähtiessä ja saapuessa huolehtimassa turvallisuudesta pistokokein. Järjestyksenvalvojia voidaan käyttää suorittamaan turvatarkastuksia, jos he täyttävät järjestyksenvalvojille annetun lain (533/1999) 12. §:ssä säädetyt järjestyksenvalvojaksi hyväksymiselle asetetut edellytykset. Turvatarkastuksen suorittaja voi myös olla poliisimies, rajavartiomies tai tullimies. (Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta 11.6.2004/485.)

Lahtisen mukaan vartiointiliikkeellä pitää olla asianmukaiset luvat kunnossa sekä yhteyshenkilö nimettynä. Eritysvaatimuksena vartijoilla tulee olla ISPS-osaamista, erityisesti turvatasojen osalta. Lahtisen mukaan alueella toimiville vartijoille on annettu myös ISPS-koulutusta paikan päällä Tervasaassa.

6.3 Turvaorganisaatio

ISPS-koodistoon kuuluva turvaorganisaatio koostuu sataman ja satamarakenteiden turvapäälliköistä. Sataman turvapäällikkö voi toimia myös satamarakenteen turvapäällikkönä, joten tehtävään tarvitaan vähimmillään vain yksi henkilö. Tervasaaren satamassa turvapäällikkönä toimii Arto Lahtinen.

Satamarakenteen turvapäällikön vastuulla on turvasuunnitelma laatiminen, ylläpito, täytäntöönpanon valvonta ja yhteydenpito niin kansallisten turvaviranomaisten kuin alusten turvapäälliköiden kanssa. Turvapäällikkö myös pitää kirjaa turvarvioinneista, tarkastuksista, koulutuksesta ja turvaharjoituksista sekä osallistuu viranomaisten kanssa pidettäviin harjoituksiin. Satamarakenteen turvapäällikkö toimii myös kommunikaatiopisteenä aluksiin ja viranomaisiin päin. (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003 s.9/19.)

6.4 ISPS-turvatasot

ISPS-turvatasoja on kolme, ja niitä voidaan nostaa ja laskea kulloisenkin tilanteen mukaan. Suomessa turvatasojen nostosta vastaa suojelupoliisi. Turvataso 1 on normaalitaso jolloin kulunvalvonta toimii vakituisella perustasollaan, ja turvatarkastukset ovat pistokoeluonteisia. Turvataso 2 tarkoittaa kohonnutta terroriteon uhkaa ja turvatarkastuksia lisätään ja kulunvalvontaa tiukennetaan. Turvataso 3 tarkoittaa, että terroriteon todennäköisyys on ilmeinen. Turvatasolla 3 viranomaiset eli poliisi tai rajavartiolaitos ohjaavat tilannetta. Turvatasolla 3 ihmisten ja lastin pääsy satamarakenteseen hidastuu tai estyy kokonaan. (International Maritime Organization, 2003 s. 84–94.)

Kirjassa ISPS Code annetaan yksityiskohtaisia toimenpideohjeita eri turvatasoilla tapahtuviin toimenpiteisiin, jotka koskevat pääsyä satamarakenteisiin ja siellä oleviin alueisiin sekä satamarakenteen turvavalvontaa. Toimenpideohjeita annetaan myös lastinkäsittelystä ja tavarantoimituksista ja ruumaan menevien matkatavaroiden käsittelystä. (International Maritime Organization, 2003 s. 84–94.)

6.5 Turva-arvio ja sen sisältö

Liikenteen turvallisuusvirastolla (Trafi) on kaavakkeet joiden pohjalta voidaan tehdä satamarakenteen turva-arvio (Liite 1). Turva-arviossa on kolme kohtaa:

1. **Sataman ja satamarakenteen yleiskuvaus**, tässä kohdassa annetaan yleisiä tietoja sataman toiminnoista. Näitä tietoja ovat:

- Turva-arvion yhteyshenkilö
- Sataman yleiskuvaus karttoineen
- Satamarakenteet (satamanosa, satamarakenne, ISPS-turvapäällikkö)
- Sataman liikenteen yleiskuvaus (rahtiliikenne, matkustajaliikenne, rahityyppi, tietoja määränpäästä sekä lisätietoja riskitekijöistä kuten vaaralliset aineet)
- Sataman liikenne- ja kuljetusyhteydet (rautatie, maantie, kevyenliikenteen väylä, kuljettimet, siirtoputkistot)
- Sataman toiminta-ajat ja miehitys (päivittäinen työaika, viikoittainen työaika sekä toiminnot)

2. **Arvio satamaan ja sen rakenteisiin kohdistuvan uhan luonteesta**, jossa arvioidaan ISPS-koodin mainitsemien uhkien toteutumisen todennäköisyys satamarakenteissa. Uhat jaetaan välittömiin ja välillisiin uhkiin, välittömät uhat tapahtuvat sataman alueella, kun taas välilliset uhat tapahtuvat jossain muualla, mutta sataman rahtia tai alusliikennettä käytetään turvavälikohtauksen valmisteluun. Uhkien toteutuminen arvioidaan seuraavan luokittelun mukaan epätodennäköinen, mahdollinen ja todennäköinen mukaan.

3. **Satamassa olevien kohteiden riskikartoitus** suojattavien kohteiden luetteloon listataan kaikki satamarakenteessa olevat arvioinnin piiriin kuuluvat kohteet. Riskikartoituksen arviointiin käytetään suhteellista asteikkoa seuraavalla tavalla:
 - Kohteen olennaisimpien uhkien todennäköisyys: 1 – 3 (epätodennäköinen, mahdollinen, todennäköinen) jaoteltuna välittömiin ja välillisiin uhkiin.
 - Hyökkäyksen seurausten laajuus eriteltynä kohteittain: ihmishenget, omaisuus, toiminnan keskeyttäminen, valtiovallan symbolit: 1 – 3 (vähäiset seuraukset, merkittävät seuraukset, laajat seuraukset)
 - Havaittu turvataso eriteltynä alakohdittain: **Heikko**, **Puutteellinen** ja **Kunnossa**.
 - Toimenpide sarakkeessa ilmoitetaan sisällytetäänkö kohde turvasuunnitelmaan vai hyväksytäänkö nykyinen turvataso
 - Lopuksi ovat taulukot satamarakenteen turva-arvion yhteenvedosta, onko toiminto tavoitteiden mukainen, vai vaatiiko se toimenpiteitä.

6.6 Uhan toteutumisen seuraukset

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusta löytyy jaottelu uhan toteutumisen seurauksista (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003 s.7-8.)

Seuraukset jaetaan kolmeen osaan seuraavasti: vähäiset seuraukset, merkittävät seuraukset ja laajat seuraukset.

1. Vähäiset seuraukset

Ihmishenkien menettämisen riski on pieni, tai kohdistuu pieneen joukkoon. Uhan toteutuessa sen taloudelliset seuraukset ovat organisaation rahoituskyvyn puitteissa, ja tapahtumasta on tilapäistä haittaa toiminnalle.

2. Merkittävät seuraukset

Ihmishenkien menetys on todennäköistä ja uhka kohdistuu suurehkoon ihmismäärään. Tapahtuma keskeyttää toiminnan lyhyehköksi ajaksi, tai aiheuttaa merkittäviä vaikeuksia. Organisaation rahoituskyky ylittyy.

3. Laajat seuraukset

Suuri määrä ihmishenkiä voidaan menettää, ja uhka suuntautuu suureen ihmisjoukkoon. Taloudelliset seuraamukset aiheuttavat uhan toiminnan jatkuvuudelle. Tapahtuma keskeyttää toiminnan pitkäksi aikaa, ja aiheuttaa pitkäaikaisia vaikeuksia toiminnalle.

6.7 Turva-arvio COP-luonnos

ILO:n ja IMO:n yhdessä asettama työryhmä on laatinut COP (code of practice on security in ports)-luonnoksen vuonna 2003, joka on ohjeellinen, eikä sido ketään. Luonnoksen tarkoituksena on antaa käytännön suosituksia satamien turvallisuudesta vastaaville tahoille. Alla oleva luettelo on otettu malliksi ja vertailuksi Trafín turva-arvion rungolle (Liite1), ja se sisältää seuraavat pääkohdat (International Maritime Organization ja International Labor Organization, 2003 s.10):

1. ISPS-turva-arvion satamarakenteelle tulee olla sellaisen henkilön tekemä, jolla on riittävät tiedot ja taidot.
2. Kriittisten ja suojelua vaativien kohteiden tunnistaminen sekä arviointi.
3. Uhkien tunnistaminen ja priorisointi turvajärjestelyjen laatimiseksi.
4. Toimintatapojen ja menetelmien muutosten sekä näiden hyväksymistason selvittäminen, valitseminen ja priorisointi haavoittuvuuden vähentämiseksi.
5. Periaatteiden, rakenteiden ja toimintatapojen heikkouksien tunnistaminen, inhimilliset tekijät mukaan lukien.
6. Selvitys sataman alueen suojauksesta, kulunvalvonnasta ja henkilöiden tunnistamisen vaatimuksista.
7. Kulunvalvonta sataman alueella sekä tunnistamisen toimenpiteet eri turvatasoilla.
8. Selvitys satamaan tulevasta ja lähtevästä liikenteestä.

6.8 Satamarakenteen turvasuunnitelman laatiminen

Vaikka ISPS-koodi ei sisällä käsitettä satama, antaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/65/EY satamien turvallisuuden parantamisesta ohjeita turvallisuussuunnitelman tekemisestä. Turvallisuussuunnitelma tehdään jokaiselle satamalle, jossa on ISPS-koodin ja Euroopan parlamentin ja neuvoston, Asetuksen 725/2004 Alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta mukaisia satamarakenteita. Turvatoimien toteuttamisvelvollisuus säädetään koskemaan alusten ja satamatoimintojen välitöntä vuorovaikutusaluetta, jota EU-asetuksessa kutsutaan satamarakenteeksi.

Satamarakenteen ISPS-suunnitelma perustuu turva-arvioon, joka tulee osaksi turvasuunnitelmaa. Suunnitelman tarkoitus on vastata turva-arviossa esitettyihin riskeihin.

6.9 Satamarakenteen turvasuunnitelman sisältö

Turvasuunnitelman sisällössä on otettava huomioon yksittäisen satamarakenteen fyysiset ja toiminnalliset ominaispiirteet sekä turva-arviossa esiin tulleet seikat. Satamaturvallisuussuunnitelmassa tulee olla tiedot turvatasolla 1 toteutettavista perusturvatoimenpiteistä sekä lisäturvatoimenpiteistä siirryttäessä turvatasoille 2 ja 3. Suunnitelmassa tulee käydä ilmi myös tiedot satamarakenteen turvatoimiin liittyvästä organisaatiosta ja organisaation yhteyksistä viranomaisiin sekä tarvittavista viestintäjärjestelmistä. Turvasuunnitelmassa pitää käydä ilmi määräykset turvasuunnitelman uudelleenarvioinnista ja kehittämisestä sekä tiedot ilmoitusmenettelystä viranomaisille. (Euroopan parlamentti ja neuvosto, 2004.)

Suomessa turvasuunnitelman tekemiseen voidaan käyttää Trafilta saatavia laatimisohteja. (Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26/2003) liitteenä löytyy myös mallisuunnitelma ja siinä on käytetty seuraavan kaltaista otsikointia, joka on lainattu Liikenne- ja viestintäministeriön ohjeesta. (ks.sivu 27).

Liikenne- ja viestintäministeriön mallisuunnitelmassa on paljon otsikoita, koska se on suunnattu rahtisatamille ja toimii mallisuunnitelmana. Suunnitelmassa on pyritty huomioimaan kaikki mahdolliset erityyppiset seikat, jotka tulevat esiin satamarakenteissa. Tehdyssä turvasuunnitelmassa ei kaikkia otsikoita tarvitse käyttää ja omien otsikoiden lisääminen on mahdollista.

Mallisuunnitelman ensimmäinen luku toimii johdantona suunnitelmaan ja siinä voidaan kuvata satamarakenteiden eri toimintoja ja niiden suhteita satamaan. Toisessa luvussa kuvataan satamarakenteen maantieteelliset rajat. Kolmannen luvun sisältö tulee suoraan tehdystä turva-arviosta. Neljännen luvun alle tulee varsinainen turvasuunnitelma. Viidenteen lukuun tulee rajoitettujen alueiden erilliset suunnitelmat, joita ei kuitenkaan kaikissa kohteissa ole.

1 Turvasuunnitelman kattavuus

2 Satamarakenteen rajaus

3 Satamarakenteessa olevat suojattavat kohteet

4 Satamarakenteen turvasuunnitelma

4.1 Satamarakenteen turvaorganisaatio

4.1.1 Turvaorganisaation asema ja rakenne

4.1.2 Turvatoimiin liittyvä henkilöstö

4.1.3 Turvaorganisaation yhteydet ulospäin

4.2 Perusturvatoimenpiteet

4.2.1 Arkaluontoisten tietojen suojaaminen

4.2.2 Turvatoimien jatkuvan tehokkuuden arvioiminen

4.2.3 Turvarikkomusten arviointi ja ilmoittaminen

4.2.4 Lastinkäsittelyssä sovellettavat turvamenettelyt

4.2.5 Alusten tavarantoimituksissa sovellettavat turvamenettelyt

4.2.6 Vaarallisten aineiden tietojen ylläpitäminen

4.2.7 Turvapartioiden ja etsintäryhmien hälyttäminen

4.2.8 Alukselle pyrkivien henkilöiden henkilöllisyyden tarkastaminen

4.2.9 Aluksen henkilökunnan maissa käynnin helpottaminen

4.3 Lisäturvatoimet turvatason muuttuessa

4.3.1 Lisäturvatoimet siirryttäessä turvatasolle 2

4.3.2 Lisäturvatoimet siirryttäessä turvatasolle 3

4.3.3 Turvatoimet satamarakenteen toimiessa alusta alhaisemmalla turvatasolla

4.4 Turvasuunnitelman uudelleenarviointi

4.4.1 Turvasuunnitelman jatkuvan tehokkuuden tarkastaminen

4.4.2 Turvasuunnitelman muuttaminen ja muutosten hyväksyminen

4.5 Ilmoitusmenettelyt

4.5.1 Asiat joista ilmoitettava sopimushallitukselle

4.5.2 Yhteyspisteet

4.6 Turvasuunnitelman tarkennukset

4.6.1 Satamarakenteeseen pääsyä koskevat turvatoimet

4.6.2 Lastinkäsittelyä koskevat turvatoimet

4.6.3 Turvatoimet tavarantoimituksissa aluksen varastoihin

4.6.4 Ruumaan menevän matkatavaran käsittely

4.6.5 Satamarakenteen turvalvonta

4.6.6 Satamarakenteessa olevat rajoitetut alueet

5 Rajoitettujen alueiden turvasuunnitelmat

5.1 Rajoitettu alue ”Amerikan laituri”

5.1.1 Alueen kuvaus

5.1.2 Toimet turvatasolla 1

5.1.3 Lisätoimet turvatasolla 2

5.1.4 Lisätoimet turvatasolla 3

Turvasuunnitelman liitteet

7 KULUNVALVONTA JA LIIKKUMINEN TERVASAARESSA

Tiedot kulunvalvonnasta ja liikkumisesta Tervasaaren alueella eivät ole julkista tietoa. Seuraavat arviot ovat kirjoittajan omia pohdintoja eivätkä liity kyseisen kohteen kulunvalvontaan. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa B 26/2003 löytyy kattavammin ohjeistusta, miten kulunvalvonta voidaan järjestää.

Kulkuoikeus satamarakenteeseen tulee olla ainakin terminaalin henkilökunnalla, aluksen henkilökunnalla, viranomaisilla sekä aluksen huoltoon liittyvillä henkilöillä (siivoojat, lastaus, jätehuolto).

Jos alueella on käytössä automaattinen kulunvalvontajärjestelmä, on henkilöille jaettava kulkukortit, mutta riskinä on niiden joutuminen väärin käsiin tai kulkuluvan haltija voi päästää alueelle asiattoman henkilön. Sama riski on, jos alueelle kulku tapahtuu avaimella. Kulunvalvonta voidaan järjestää myös siten, että alueelle kulku tapahtuu paikasta, jossa on vartija paikalla ja hänellä on nimilista alueelle luvallisesti tulevista henkilöistä, tällöin sisään tulevalla henkilöllä pitää olla henkilöllisyystodistus tai jonkinlainen kulkulupa. Tallentava tai reaaliaikainen kameravalvonta voisi tarjota ratkaisun tähän asiaan, tai toimia tukena edellä kuvatuille pohdinnoille. Eräs vaihtoehto on, että kaikki henkilöliikenne satamarakenteessa tapahtuu vain silloin, kun paikalla ovat asiaankuuluvat viranomaiset tai vartijat. Tällöin ei tarvitsisi jakaa kulkukortteja tai avaimia ulkopuolisille.

7.1 Rajaviranomaisten näkemys liikkumisesta Tervasaassa

Aluksen miehistöön kuuluvien merimiesten liikkumisesta säädellään ulkomaalaislaissa ja sen 44. §:ssä.

Merimiehellä, jolla on merenkulkijain kansallisia henkilöllisyystodistuksia koskevassa yleissopimuksessa (SopS 64/1970) tarkoitettu merenkulkijan henkilöllisyystodistus, on oikeus käydä maissa sataman sijaintipaikkakunnan alueella ilman matkustusasiakirjaa ja viisumia sinä aikana, jonka alus, jolla hän palvelee, viipyy satamassa. Merimiehen on palattava alukseen ennen sen siirtymistä toiselle paikkakunnalle.

Ellei miehistön jäsenellä ole kansallista merenkulkijan henkilöllisyystodistusta ja jos häntä ei ole merkitty miehistöluetteloon, kohdistetaan häneen normaali rajatarkastus. (kyseeseen voi tulla esim. ravintolahenkilökunta). (Arminen, sähköpostihaastattelu.)

8 RAJAVARTIOLAITOS

Rajavartiolaitos on sisäasiainministeriön alaisuudessa toimiva rajaturvallisuuden ja merellä tapahtuvien pelastustehtävien asiantuntija. Rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluvat rajatarkastukset, rikostorjunta, merialueiden turvallisuus, merellisen ympäristön suojeleminen, maanpuolustus sekä kansainvälinen yhteistyö. Rajavalvontaa kohdistetaan etenkin Schengen-alueen ulkorajalle. (Rajavartiolaitoksen verkkosivut.)

8.1 Rajaviranomaisten rooli rajanylityspaikoilla

Rajavartiolaitos huolehtii rajatarkastuksista Haminan kansainvälisellä vesiliikenteeseen määritellyllä rajanylityspaikalla.

Rajavartiolain 28. § (4.6.2010/478) mukaiset rajavalvontaa koskevat toimivaltuudet: ”Rajavartiolaitos on johtava rajavalvontaviranomainen, joka sovittaa yhteen muiden rajavalvontaan henkilöliikenteessä osallistuvien viranomaisten toimintaa”. Rajaviranomaiset suorittavat myös tullilaitoksen ohella tullivalvontaa sekä siihen liittyviä tullitoimenpiteitä valtakunnanrajoilla.

8.2 Rajavartiolaitoksen vaatimukset Tervasaaren rajanylityspaikalle

Rajaviranomaisten vaatimuksia Tervasaaren kansainväliselle rajanylityspisteelle selvitettiin sähköpostihaastattelun avulla, johon vastasi yliluutnantti Marko Arminen Suomenlahden merivartioston esikunnasta.

Rajaviranomaisilta kysyttiin, millaisiin asioihin Tervasaaren kansainvälinen rajanylityspaikka vaikuttaa rajaviranomaisten näkökulmasta. Arminen mukaan rajanylityspaikan tulee täyttää kaikki Schengenin rajasäännösten edellyttämät vaatimukset rajatarkastusviranomaisten toiminnalle, koska Tervasaareen tulee liikennöimään nykyisestä liikenteestä poikkeavaa risteilymatkustajaliikennettä. Tämä tarkoittaa Schengenin ulkorajan ylitse menevää liikennettä, jolloin järjestelyt ovat poikkeavat sisärajaliikenteeseen verrattuna niin satamarakenteen kuin viranomaistoimintojenkin osalta.

Arminen nosti esille erityisesti kansainvälisen ISPS-koodiston määräykset, jotka olivat tervetulleita myös rajavartioviranomaisten kannalta. Hänen mukaansa ISPS-säädökset antoivat lisää turvallisuutta kansainvälisille satamien rajanylityspaikoille sekä paljon velvoitteita satamaoperaattoreille sekä laivayhtiöille: satamarakenteiden selkeä erottaminen aidoilla, kulunvalvonnasta huolehtiminen, työntekijöiden henkilökortit, turvallisuussuunnitelmat, satamaoperaattorin lukuun työskentelevien järjestysmiesvaltuuksin toimivien vartijoiden läsnäolo. Kaikki edellä mainitut toimenpiteet helpottivat turvallisuusviranomaisena toimivan rajavartiolaitoksen tehtävien toteuttamista.

Itse rajatarkastuspisteen (passintarkastus) tulee täyttää annetut vaatimukset välineistön ja rakenteiden osalta; näitä Arminen ei kuitenkaan tarkemmin määritellyt. Terminaalin vaatimuksista infrastruktuurin tulee mahdollistaa sujuvat rajatarkastukset; riittävä määrä rajatarkastuslinjastoja, opasteet matkustajille, matkustajien kanavointi aukottomasti aluksen ja rajatarkastusten välillä sekä tietoliikenneyhteydet.

Rajaviranomaiset tarvitsevat tietoliikenneyhteyksiä maahantuloedellytysten tarkastamiseen viranomaisrekistereistä tehtävien kyselyiden perusteella mukaan lukien Schengenin tietojärjestelmä (SIS) ks.4.5 sekä matkustajien rekisteröintiin rajavartiolaitoksen lupa- ja valvonta-asioiden rekisteriin. (Arminen, sähköpostihaastattelu.)

8.3 Riskit rajaviranomaisten näkökulmasta

Haastattelussa selvitettiin, mitä riskejä Tervasaaren rajanylityspisteen nähdään aiheuttavan rajaviranomaisten näkökulmasta. Rajavartioviranomaiset ovat laatineet riskienarviointia olemassa olevien ennakkotietojen pohjalta jo ennen liikenteen alkamista. Olemassa olevien tietojen perusteella liikenteen aloittaminen ei tuottane poikkeavia riskejä. Riskienarviointi ei ole julkista tietoa.

8.4 PTR-yhteistyö

PTR-yhteistyö tarkoittaa poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen välistä yhteistoimintaa. Niillä on yhteiset rikostiedusteluryhmät eli PTR-ryhmät. PTR-yhteistyössä erityistä huomiota kiinnitetään vakavan rikollisuuden torjuntakohteiden valintaan ja maan rajojen yli ulottuvan rikollisuuden torjuntaan. (Poliisilehti 2/2006.)

8.5 Rajaviranomaisten yhteistyö muiden viranomaistahojen kanssa

Lain poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta (11.9.2009/687) eli niin sanotun PTR-toiminnan tarkoituksena on edistää kyseisten tahojen yhteistoimintaa. Toisena tavoitteena on yhteisten toimintalinjojen toteuttaminen rikostorjunnassa ja valvonnassa sekä että niitä koskevaan kansainväliseen yhteistyöhön liittyvät tehtävät ja toimenpiteet tulevat hoidetuiksi taloudellisesti, tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti.

Jokainen toimivaltainen viranomainen on velvollinen antamaan apua toiselle viranomaiselle. Rajaviranomaiset myös vaihtavat tietoja muiden viranomaisten kanssa sekä suorittavat yhteisiä valvontaoperaatioita. Eräänä yhteistyön muotona on myös erilainen kalustotuki viranomaisten kesken. (Arminen, sähköpostihaastattelu.)

Laissa eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (11.6.2004/485) tarkoitetaan toimivaltaisella viranomaisella Liikenteen turvallisuusvirastoa, rajavartiolaitosta, poliisia ja tullilaitosta. Toimivaltaisten viranomaisten tehtävänä on valvoa, että yllä mainitun lain ja turvatoimiasetuksen säännöksiä noudatetaan. Rajavartiolaitoksen, poliisin ja tullilaitoksen tehtävänä on ilmoittaa liikenteen turvallisuusvirastolle säännösten noudattamisessa havaitsemistaan puutteista. Liikenteen turvallisuusviraston on heti ryhdyttävä toimiin puutteen korjaamiseksi.

8.6 Henkilöille tehtävät tarkastukset Tervasaaren terminaalissa

Rajavartiolaki (15.7.2005/578) sekä ulkomaalaislain (30.4.2004/301) 11. § maahantulon edellytykset määrittävät tarkasti, mitä tarkastuksia henkilöille tehdään. EU:n vapaan liikkuvuuden piiriin kuuluville tehdään vähimmäistarkastukset, joissa tarkastetaan ulkorajan ylittämiseen oikeuttavan matkustusasiakirjan olemassaolo, sen voimassaoloaika, ja se että se on henkilön hallussa jolle se on myönnetty. Kolmansien maiden kansalaisille Tervasaaren terminaalissa suoritetaan perusteellinen rajatarkastus, joka pitää sisällään seuraavat kohteet:

- Hänellä on hallussaan voimassa oleva matkustusasiakirja tai rajanylitykseen oikeuttavat asiakirjat.
- Hänellä on voimassa oleva viisumi, jos se vaaditaan luettelon vahvistamista kolmansista maista, joiden kansalaisilla on oltava viisumi ulkorajoja ylittäessään, ja niistä kolmansista maista, joiden kansalaisia tämä vaatimus ei koske, 15. päivänä maaliskuuta 2001 annetun neuvoston asetuksen (EY N:o 539/2001) nojalla, paitsi jos hänellä on voimassa oleva oleskelulupa.
- Hän näyttää toteen suunnitellun oleskelun tarkoituksen ja edellytykset. Hänellä on toimeentuloon tarvittavat varat, ottaen huomioon suunnitellun oleskelun keston, että lähtömaahan

paluun tai kauttakulkumatkan sellaiseen kolmanteen maahan, jonne hänen pääsynsä on varma, tai hän kykenee hankkimaan laillisesti tällaiset varat.

- Häntä ei ole määrätty maahantulokieltoon Schengenin tietojärjestelmässä (SIS)
- Hänen ei katsota voivan vaarantaa minkään jäsenvaltion yleistä järjestystä, sisäistä turvallisuutta, kansanterveyttä eikä kansainvälisiä suhteita eikä häntä etenkään ole jäsenvaltioiden kansallisissa tietokannoissa samoin perustein määrätty maahantulokieltoon.

Turvataarkastukset on suoritettava vähimmän haitan periaatteella siten, että niistä ei koidu tarpeetonta haittaa tarkastettavalle henkilölle tai kohteelle.

Haastattelussa selvitettiin, kuinka kauan rajatarkastus kestää henkilöä kohden Rajavartiolaitoksen mukaan työskentelyaika EU:n kansalaisten kohdalla on noin 5-10 sekuntia. Kolmansien maiden kansalaisten, joilla on viisumivapaus, rajatarkastuksen kesto on noin 60 sekuntia. Viisumivelvollisten maiden kansalaisten, kuten Venäjä, rajatarkastuksen kesto on noin 90 sekuntia. (Arminen, sähköpostihaastattelu.)

8.7 Toiminta maahantuloedellytysten puuttuessa

Haastattelussa selvitettiin, mitä tapahtuu henkilölle, jolla ei ole maahantuloedellytyksiä tai ne puuttuvat.

Maahantuloedellytysten puuttuessa tai maahantulokiellossa olevan henkilön tapauksessa henkilö käännätetään rajalta, laaditaan käännätyspäätös, otetaan henkilötuntemerkit (sormenjäljet, valokuva) sekä poistetaan alueelta käytännössä seuraavalla laivavuorolla. Liikenteenharjoittaja on velvollinen kuljettamaan käännätetyn henkilön takaisin lähtömaahan omalla kustannuksellaan.

Jos kyseessä on poliisiviranomaisen etsintäkuuluttama henkilö, toimintamenetelmänä on henkilön luovuttaminen poliisin haltuun. Sotilasviranomaisen kuuluttama henkilö luovutetaan käytännössä myös poliisille tai joissain tapauksissa suoraan puolustusvoimille. Oikeusrekisterikeskuksen kuuluttama henkilö (sakot maksamatta) hoidetaan mahdollisimman pitkälle itsenäisesti tai yhteistoimintasopimukseen perustuen anne-

taan käsittely poliisille. Oikeuskäsittelyyn haastetut henkilöt haastetaan haastemieslakiin perustuen. (Haastemieslaki 27.6.1986/505) 6. §.

Henkilöihin, joiden epäillään syyllistyneen rikokseen rajanylityksen aikana (asiakirjaväärennös, valtion rajarikos, laittoman maahantulon järjestäminen, ihmiskauppa jne.), kohdistetaan merivartioston oman rikostorjuntayksikön toimesta rikoksen esitutkinta tarvittavine pakkokeinoineen. (Arminen, sähköpostihaastattelu.)

8.8 Turvatarkastuksen suorittajan ja muiden viranomaisten yhteistyö

Turvatarkastajan pitää ilmoittaa tullilaitokselle tai rajavartiolaitokselle niiden tehtävien suorittamisen kannalta olennaisista seikoista ja merkityksellisistä havainnoista. Turvatarkastajat eivät kuitenkaan ole oikeutettuja suorittamaan tarkastuksia kotirauhanpiiriin kuuluvissa tiloissa, eikä heillä ole oikeutta voimankäyttöön. Aluksessa tai turvatoimialueella turvatarkastuksen tekijällä on oikeus ottaa henkilöltä pois vaarallinen esine tai aine, joka on löytynyt turvatarkastuksessa. Pois otetut esineet on luovutettava poliisille. (Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta).

9 POLIISI

Poliisilain 7.4.1995/493 mukaan ”*poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen*”. (Poliisilaki.)

9.1 Poliisin toimivaltuudet tulli ja rajatarkastuksissa

Poliisilla on oikeus rajatarkastuksen suorittamiseen rajavartiomiehelle rajavartiolaissa (578/2005) 28. §:ssä säädetyin valtuuksin. Poliisilla on myös oikeus käyttää rajanylityspaikoilla suoritettavassa automaattisessa tunnistamisessa kertyvää kuvaa ja ääntä. (Poliisilaki).

Poliisimiehellä on oikeus tullilain (1466/1994) mukaisesti takavarikoida laittomasti valmistettu, maahantuotu tai hallussa pidetty esine tai aine. (Poliisilaki.)

9.2 Poliisin vaatimukset Tervasaaren terminaalille

Tämän opinnäytetyön tekemisen yhteydessä poliisin edustajia ei haastateltu. Poliisin edustaja oli läsnä risteilyprojektin kokouksessa, ja poliisin vaatimuksiaan selvitettiin terminaalien osalta. Kokouksessa selvisi, että poliisilla ei ole vaatimuksia itse terminaalirakennuksen suhteen. Poliisin tehtävä on lähinnä huolehtia yleisestä turvallisuudesta Tervasaaren alueella. Poliisin todennäköiset käynnit terminaalilla ovat käyttiluonteisia esimerkiksi silloin, kun henkilö luovutetaan poliisiin haltuun. Poliisi tekee kuitenkin tiivistä yhteistyötä tulli- ja rajaviranomaisten kanssa (ks. PTR-yhteistyö).

10 TULLI

Laki tullilaitoksesta (8.2.1991/228) määrittää tullin tehtävät Suomessa. Tullilaitos on valtiovarainministeriön alainen taho, jossa on keskushallintoa varten tullihallitus. Tullihallituksen alaisuudessa toimii tullilaboratorio ja aluehallintoa varten tullipiirit. (Laki tullilaitoksesta.)

10.1 Tulliviranomaisen toimivaltuudet tulli- ja rajatarkastuksissa

Tullimiehellä on myös oikeus rajatarkastuksen suorittamiseen rajavartiolain (578/2005) rajavartiomiehelle säädetyin valtuuksin. Tulliviranomaisella on myös oikeus käyttää rajanylityspaikoilla suoritettavassa automaattisessa tunnistamisessa kertyvää kuvaa ja ääntä. (Laki tullilaitoksesta.)

10.2 Tullin tehtävät

Tullilaitoksen tehtävänä on vastata Suomeen tuotavien ja Suomesta vietävien tavaroiden, sekä ulkomaanliikenteen tullivalvonnasta. Tullilaitos huolehtii myös muista tullitoimenpiteistä, kuten tulli- ja valmisteverotuksesta. Muita tullin tehtäviä ovat ulkomaankaupan tilastointi ja muu sen toimintaan liittyvä tilastointi. (Laki tullilaitoksesta.) Tullin meriliikennekeskus Turussa kantaa myös merenkulkumaksut Suomen satamissa käyviltä aluksilta. (Kuntsi, sähköpostihaastattelu.)

Tulli toimii palvelu- ja lainvalvontaorganisaationa, jonka toimivalta perustuu niin kansalliseen kuin EU:n yhteiseen lainsäädäntöön. Tulli turvaa osaltaan häiriöttömän toiminnan EU:n sisämarkkinoilla, edistää kansainvälistä tavarankaupan sujuvuutta ja eri-

näisten säännösten noudattamista, kantaa tullit, verot ja maksut joita liittyy ulkomaankauppaan ja valmistukseen. Tullilaitos myös torjuu tullirikollisuutta ja erilaisia uhkia, joita kohdistuu terveyteen ja turvallisuuteen EU:n ja Suomen alueella. (Tullin verkkosivut.)

Tullivalvonta kohdistuu liikennevirtoihin, joita ovat tavara- kulkuneuvo-, ja matkustajaliikenne. Näitä valvomalla tullit pyrkii estämään huumeiden, aseiden ja muiden vaarallisten aineiden tuonnin ja viennin. Samaan listaan kuuluvat myös eläimet ja niistä saatavat tuotteet sekä kulttuurihistorialliset esineet. Tulli valvoo mm. Maa- ja metsätalousministeriön alaisen EVIRA:n määräyksiä mm. eläin- ja kasvitautien leviämisen estämisestä. (Kuntsi, sähköpostihaastattelu.)

Tullin rikostorjunnan painopisteenä on ammattimainen rikollisuus, joka jatkuvasti kasvavan ulkomaanliikenteen myötä lisääntyy. Ammattimaisen rikollisuuden estämiseen tullit tarvitsee tehokkaita valvontakeinoja. Tuloksia tullit saavuttaa tehokkailla valvontamenetelmillä, teknisten apuvälineiden ja toimintojen kohdistamista tukevien tietojärjestelmien avulla. Tullirikollisuuden torjunnassa tullit käyttää omaa tiedustelutoimintaa, tullien välisiä kansainvälisiä yhteyksiä sekä kansallista PTR-toimintaa, josta on edellä kerrottu. (Kuntsi, sähköpostihaastattelu.)

10.3 Tullin toiminta Tervasaaren rajanylityspaikalla

Tervasaaren matkustajaliikenne on uusi liikennemuoto Haminan tullin kannalta ja vaatii henkilöstön kouluttamista matkustajavalvonnan tehtäviin, liikenteellä on myös työllistävä vaikutus ja henkilöresurssien riittävyys on varmistettava. Tullilla on vaatimuksia terminaalille, joita ovat Lain tullilaitoksesta 20. § mukaan oikeus saada liikennepaikan omistajalta tai haltijalta käyttöönsä korvauksetta kalusteineen sellaiset tarpeelliset valvontatilat, joita liikenteen määrä ja muut olosuhteet edellyttävät, jotta tullitoimenpiteiden suorittaminen on mahdollista. (Kuntsi, sähköpostihaastattelu.)

Tullit tarvitsee Tervasaaren terminaaliin tietoliikenneyhteyden, jonka tarkoituksena on matkustajatullauksen tekeminen, mahdollisten sanktioiden kirjaaminen tietojärjestelmiin, valvonnallisten tietojen hakuun ja käsittelyyn eri tietojärjestelmistä. Yhteyksiä tarvitaan myös muun tiedon hakuun esim. asiakaspalvelutarkoituksiin. (Kuntsi, sähköpostihaastattelu.)

10.4 Tullille tehtävät hakemukset

Tullille on tehtävä selvitys liikenteen luonteesta, määrästä, aikatauluista, paikasta ja muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista, jotta liikennöinti Tervasaaresta on mahdollista. Lisäksi on tehtävä alusselvitykseen liittyvät ilmoitukset Meriliikennekeskukseen mm. väylämaksujen perimistä varten (ks. PortNet-tietojärjestelmä). (Kuntsi, sähköpostihaastattelu.)

10.5 Yleinen liikennepaikka

Yleisen liikennepaikan statusta haetaan tullihallituksen talousosastolle osoitetulla vapaamuotoisella hakemuksella perusteluineen. Liikennepaikka lisätään yleisten liikennepaikkojen luetteloon (Tullihallituksen päätös tulliteistä ja yleisistä liikennepaikoista THT 223/2005.)

Tulliasetuksen (14.7.1978/574) mukaan liikennepaikka on yleinen, jos se on tarkoitettu yleiseen käyttöön, sen kautta tapahtuva liikenne on pysyvää sekä liikenteen määrä edellyttää liikennepaikalla tullihallintoa varten pysyvästi henkilökuntaa. (Kuntsi, sähköposti haastattelu.)

10.6 Tullin käyttämä PortNet-tietojärjestelmä

Tulli on kehittänyt muiden meriliikenteen toimijoiden kanssa sähköisen PortNet-tietojärjestelmän alusselvitystä varten. Aluksen edustaja toimittaa tiedot järjestelmään, josta ne ovat muiden viranomaisten haettavissa. Järjestelmä mahdollistaa tullin vaatimien meriliikenneilmoitusten käsittelyn. (Kuntsi, sähköpostihaastattelu.)

11 LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTO

Laki liikenteen turvallisuusvirastosta (13.11.2009/863) määrittää viraston tehtävät. Liikenteen turvallisuusvirasto on keskushallinnonvirasto, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Virasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää turvallisuutta ja kestävästä kehitystä sekä tuottaa liikenteen viranomaispalveluja. Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii merenkulun turvaamisesta, aiemmin tehtävää hoiti merenkulkulaitos. (Laki liikenteen turvallisuusvirastosta.)

11.1 Liikenteen turvallisuusviraston erityistehtävät

Lain eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (11.6.2004/48) 4. §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto toimii merenkulun ja satamien turvatoimien yhteisyksikkönä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin kuuluvat satamien ja satamarakenteiden sekä alusten turva-arvioinnit ja edellä mainittujen kohteiden turvasuunnitelmien hyväksyminen. Samaiselle instanssille kuuluvia tehtäviä ovat myös hyväksyä turva-arvioinnin ja satamanpitäjän esityksen pohjalta turvatoimialueen rajat sekä sataman henkilöstöön liittyvät turvallisuusselvitykset sekä sataman turvapäällikön hyväksyminen turvallisuusselvityksen perusteella. (Laki liikenteen turvallisuusvirastosta 13.11.2009/863.)

11.2 Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät Tervasaaren terminaalissa

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä Tervasaaren terminaalissa oli suorittaa turvallisuussuunnitelman pohjalta auditointi, jossa tarkistettiin, että terminaalit täyttävät asetetut vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy myös turvatoimiasetuksessa (EY N:o 725/2004) tarkoitettuja turvajärjestelyjä ja tekee turvatoimiin liittyvät hallinnolliset ilmoitukset. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on myös ohjeistaa ja valvoa valvontaviranomaisten harjoituksia sekä tarkastaa, että laissa tarkoitettuja turvatarkastukset suoritetaan turvatoimiasetuksen ja lain mukaan.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin kuuluu myös huolehtia tiedottamisesta riittävässä laajuudessa ilman viivytystä, suojelupoliisin sille ilmoittamasta turvatasosta tai sen nostosta. (Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta.)

12 PALO- JA PELASTUSVIRANOMAISET

Yksi Tervasaaren väliaikaisen matkustajaterminaalin toimintaan liittyvä viranomaisen on pelastusviranomaiset, jotka ovat kiinnostuneita terminaalin turvallisuudesta, koska kyseessä on paikka, jossa kokoontuu ihmisiä. Terminaalin rakennusvaiheessa on oltu yhteydessä pelastusviranomaisiin ja selvitetty heidän näkökulmaansa ja vaatimuksiaan kyseille rakenteelle. Haastattelukysymykset esitettiin Kymenlaakson pelastuslaitoksen palomestarille Jaakko Hämeenniemielle. Hänelle esitettiin kysymyksiä jotka liittyvät

terminaalin väliaikaiseen rakenteeseen, pelastussuunnitelmaan sekä erilaisiin määräyksiin.

12.1 Paloturvallisuus Tervasaaren terminaalissa

Vaateet rakennuksen paloturvallisuudelle tulevat lainsäädännöstä (Pelastuslaki 29.4.2011/379) sekä Suomen rakentamismääräyskokoelmasta E1. Näillä laeilla ja määräyksillä pyritään toteuttamaan turvallinen kokoontumisrakennus. Hämeenniemen mukaan tärkeimmät seikat tällaiselle rakennukselle ovat poistumismahdollisuudet hätätilanteessa, riittävän leveät poistumistiet sekä riittävän lyhyt matka uloskäytävälle.

Myös tulipalon havaittavuus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa korostuu tiloissa, joissa on paljon ihmisiä. Näin ollen palovaroittimia tulee olla eri tiloissa ja varsinkin niissä, joissa ei ole jatkuvaa valvontaa. Hämeenniemen mukaan pelastusviranomaisia kiinnostavia asioita ovat myös pelastusyksiköiden esteetön pääsy rakennukselle, toimijoiden omat pintapelastusvalmiudet rannassa sekä alkusammutusmahdollisuudet (esim. käsiammuttimet). Rakennuksen väliaikaisuudella ei voi perustella turvallisuuspuutteita, vaan tilapäisrakennelman tulee täyttää samat normit kuin pysyväisrakennelman. Turvallisuustekniikkaa voidaan mahdollisesti rakentaa kuitenkin väliaikaisperiaatteella.

12.2 Uloskäytävät

Rakennuksen jokaiselta poistumisalueelta, jossa muutoin kuin tilapäisesti oleskelee tai työskentelee henkilöitä, tulee yleensä olla vähintään kaksi erillistä tarkoituksenmukaisesti sijoitettua uloskäytävää. Tervasaaren tapaisessa kokoontumistilassa tulee olla kaksi uloskäytävää (ulko-ovet), ja poistumiseen tarvittavan oven tulee avautua kulkusuuntaansa. Uloskäytävän vähimmäisleveys lasketaan poistuvien henkilöiden lukumäärän perusteella. Uloskäytävien leveyden tulee yleensä olla, vähintään 1200 mm. Etäisyys uloskäytävään tulisi olla sopivan lyhyt eli 30 – 45 m. Tervasaaren tapauksessa kulkureitin pituus on 45 m, joten tarvitaan kaksi uloskäytävää. (Suomen rakentamismääräyskokoelma E1 s.27–28). Tällaisessa rakennuksessa tulisi olla tilaa jokaiselle henkilölle vähintään 1 m², kokoontumistiloissa yleensä lasketaan yhdelle henkilölle tilaa 1 – 3 m². (Suomen rakentamismääräyskokoelma E1 s.30.)

12.3 Palovaroittimet

Pelastusviranomaisten mukaan terminaalituloihin tulee sijoittaa palovaroittimia riittävä määrä. Jos halutaan kasvattaa palo-osaston kokoa yli 400 m²:iin, tulee kyseeseen automaattinen paloilmoin. (Hämeenniemi, sähköpostihaastattelu.)

12.4 Opastus ja valaistus

Suomen rakentamismääräyskokoelman E1 mukaan majoitustilojen, hoitolaitosten sekä tässä tapauksessa kokoontumistilojen uloskäytävät ja kulkureitit tulee yleensä varustaa turva- ja merkkivalaistuksella. Merkkivalaistuksen tulee toimia tavallisen valaistuksen kanssa yhtä aikaa sekä määräajan tavallisen valaistuksen sammumisen jälkeen. Merkkivalaistusta käytetään yhdessä suuntanuolien ja opastetaulujen kanssa. (Hämeenniemi, sähköpostihaastattelu.)

12.5 Pelastussuunnitelma

Pelastuslain mukaan rakennuksen haltija tekee pelastussuunnitelman yhteistyössä toiminnanharjoittajien kanssa. Poistumisturvallisuus asettaa kyseiseen kohteeseen pelastussuunnitelma-vaateen. Pelastuslaista ja -asetuksesta löytyy täsmällistä tietoa pelastussuunnitelmasta.

Pelastussuunnitelman tekeminen alkaa riskikartoituksesta, jossa analysoidaan rakennuksen ja toiminnan riskit, joihin pyritään löytämään torjuntakeino. Valmiita pelastussuunnitelmapohjia löytyy pelastuslaitosten sivuilta. Pelastussuunnitelmassa olevia asioita ovat vaarojen ja riskien arviointi, turvallisuusjärjestelyt, toimintaohjeet ja yhteystiedot. Pelastussuunnitelmaa ei tehdä viranomaisia varten vaan kohteen omatoimisen varautumisen vuoksi, joten kaikkien työntekijöiden olisikin hyvä lukea suunnitelma. Pelastusviranomaiset antavat apua suunnitelman laatimiseen. (Hämeenniemi, sähköpostihaastattelu.)

13 VIRANOMAISTEN VAATEET LIIKENTEENHARJOITTAJALLE

13.1 Viisumivapaa risteily

Viisumivapaa risteilytoiminta perustuu Venäjän Federaation päätökseen (28.8.2003, nro 532) ja siitä annettuun asetukseen Risteilyalusten matkustajina Venäjän Federaation alueelle saapuvista ulkomaiden kansalaisista. Risteilymatkustajien on toimitettava matkatoimistolle kopio passin tietosivusta vähintään 72 h ennen risteilyn alkamista. Myyntitoimiston on toimitettava matkustajaluettelo 72 h ennen matkan alkamista sekä Suomen että Venäjän rajaviranomaisille ja PTR-keskukseen. Jokaisella risteilymatkustajalla on oltava passi, jonka tulee olla voimassa vähintään 6 kk matkan päättymisen jälkeen.

Aluksella Suomeen saapuvilla venäläisillä tulee olla viisumi normaalin Schengen-käytännön mukaisesti. Venäläiset matkustajat voivat palata kotimaahansa muullakin liikennevälineellä kuin risteilyaluksella. Venäläiset turistit voivat viipyä Suomessa tai Schengen alueella sen mukaan, mitä heille myönnettyssä viisumissa on yhden viipymän kestoksi ilmoitettu. (Mustajärvi, palaverimuistio.)

13.2 Liikenteenharjoittajan velvollisuudet ja seuraamusmaksu

Ulkomaalaislain 11 luvun 173. § liikenteenharjoittajan tarkastusvelvollisuudella tarkoitetaan sitä, että liikenteenharjoittajan on varmistettava Suomeen saapuvan ulkomaalaisen henkilön, joka ei ole unionin kansalainen tai häneen rinnastettava, maahan-tuloon tarvittavat matkustusasiakirja, viisumi tai oleskelulupa. Tämä tarkoittaa niitä tilanteita, kun henkilö saapuu Schengen-alueen ulkopuolelta joko maa-, ilma-, rauta- tai vesiteitse. (Ulkomaalaislaki.)

Saman lain 179. § mukaan liikenteenharjoittajan rikkoessa tarkastusvelvollisuuttaan henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 20. §:ssä säädetyn tietojenantovelvollisuuden, määrätään liikenteenharjoittajan seuraamusmaksu, joka on 3000 € kuljetettua matkustajaa kohden. Henkilötietojen ilmoittamatta jättämisestä, virheellisyydestä tai puutteellisuudesta annetaan seuraamusmaksu liikenteenharjoittajalle matkaa kohden, joka on 3000 €. (Ulkomaalaislaki.)

13.3 Liikenteenharjoittajan ja viranomaisten yhteistyö

Viranomaiset järjestävät yrittäjän pyynnöstä henkilökunnalle koulutusta velvollisuuksista ja vastuista, toiminnan perusteista ja seuraamusmaksuista, jotka liittyvät kiinteästi liikennöintiin Schengen-alueen ulkopuolelle.

Yrittäjän on huolehdittava merenkulkumaksujen, väylämaksujen, ja satamamaksujen suorittamisesta sekä matkustajaluettelon muodosta ja informaatiosta. Näistä viranomaiset ovat antaneet tarkemmat ohjeet yrittäjälle.

Yrittäjä tekee ilmoituksen rajavartiolaitokselle aluksen henkilökunnasta, tarvittavista kulkuluvista sekä laatii työvuorolistat ja antaa selvityksen laivan vaatimista huoltovalmistelu- ja siivoustöistä. Rajavartiolaitos tulee antamaan päätöksensä Schengen-alueella (tarkastusalue) liikkumisesta ja ohjeistaa kulkuluvan käytöstä. Tullille on tehtävä ilmoitus, jos alukselle tulee Tax-free-myynti. Aluksen kahvilassa / kioskissa tapahtuva myynti on verovapaata. (Mustajärvi, palaverimuistio.)

14 YHTEENVETO

Aloitin opinnäytetyön tekemisen toukokuussa 2011 osallistumalla Tervasaaren risteilyprojektin kokouksiin. Näissä kokouksissa sain hyvän kokonaiskuvan projektin etenemisestä ja sen mahdollistavista viranomaistahoista. Risteilyprojektin toteuttamisaikataulu oli erittäin tiukka, vaikka itse valmistelutyö oli aloitettu jo vuoden 2010 aikana.

Opinnäytetyössä tarkasteltiin viranomaisten ja lain asettamia vaatimuksia Tervasaaren risteilyliikenneterminaalille sekä viranomaisten näkemystä asiasta.

Tiedonhankinta tapahtui osallistumalla projektikokouksiin, haastatteleamalla projektiin osallistuneita sidosryhmiä sekä tutustumalla lainsäädäntöön ja kirjallisuuteen. Opinnäytetyötä tehdessä nousi vahvasti esille ISPS-koodi ja sen sisältö, joka osoittautui merkittäväksi osaksi opinnäytetyötä. Myös rajavartiolaitoksen haastattelussa yliluutnantti Marko Arminen nosti esille ISPS-koodin ja sen merkityksen rajavartiolaitoksen työlle. Olen ottanut tähän opinnäytetyöhön muutamia esimerkkejä vaihtoehtoisista rungoista turva-arvioon ja turvasuunnitelmaan.

Kansallinen lainsäädäntö ja Euroopan unionin lainsäädännön välineet, asetukset ja direktiivit määrittivät laajasti Suomen viranomaisten toimintaa ja velvollisuuksia Tervasaaren risteilyprojektissa.

Projektin edetessä kävi ilmi, että kansallisten viranomaisten joustavuus tiukassa aikataulussa oli erittäin hyvä. Kaikki asiat, joihin Suomen viranomaiset pystyivät vaikuttamaan terminaalien osalta, tulivat toteutetuiksi määräajassa ja liikenteen aloittaminen terminaalien osalta oli mahdollista.

Opinnäytetyötä kirjoitettaessa selvisi, että aikataulu liikenteen aloittamisen osalta tulee venymään ja risteilyt eivät ala suunnitellun aikataulun mukaisesti. Aikataulun lykkäys johtui Norjasta vuokratun aluksen lupaprosessien ja asiakirjojen viivästyemisestä. Alukseen vaikuttava Norjan lainsäädäntö osoittautui haastavammaksi kuin liikenteenharjoittaja uskoi.

Projektin aikana tehtyjä havaintoja olivat, että vaikka terminaali on tilapäisrakennelma, tulee sen täyttää kaikki viranomaisten ja lain vaatimukset. Väliaikaisuudella ei voida perustella turvallisuuspuutteita tai muitakaan puutteita. ISPS-säädökset ja muut lain vaatimukset eivät saa hidastaa matkustajien kulkua alukseen tai aluksesta ulos, joten yksi terminaalien suunnittelun lähtökohdista oli sen kyky palvella tiedossa olevaa määrää matkustajia tietyssä ajassa.

Risteilyhanke myös työllisti suuren määrän ihmisiä niin välittömästi, kuin välillisesti. Vaikka risteilykausi jäi lyhyeksi, sen aikana pystyttiin kuitenkin täyttämään hankkeen tarkoitus, joka oli risteilyliikenteen testaus.

LÄHTEET

Arminen, Marko. Yliluutnantti. Rajavartiolaitos. sähköpostihaastattelu 7.7.2011.

Euroopan parlamentti ja neuvosto, 2004. Asetus 725/2004, Alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta 31.3.2004.

Euroopan parlamentti ja neuvosto, 2005. 2005/65/EY, Direktiivi satamien turvallisuuden parantamisesta 26.10.2005.

Eurooppa-tiedotuksen julkaisut, tietosivu 3/2009. Schengen helpottaa liikkumista.

Europa – EU website. Free movement of persons. Saatavissa:

http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/133020_en.htm [viitattu: 11.7.2011].

Europa – EU website. Immigration. Saatavissa:

http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/133152_fi.htm [viitattu: 5.7.2011].

Europa – EU website. Internal market. Saatavissa:

http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/index_fi.htm [viitattu: 4.7.2011].

Europa – EU website. Maps. Saatavissa: http://europa.eu/abc/maps/print_index_fi.htm [viitattu: 5.7.2011].

Europa – EU website. Rapid press releases. Saatavissa:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/85&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en> [viitattu: 11.7.2011].

Haminan kaupungin verkkosivut. Risteilyprojektillerahaa. Saatavissa:

<http://www.hamina.fi/files/Tiedostot/160511risteilyprojektillerahaa.pdf> [viitattu: 20.6.2011].

Haminan kaupungin verkkosivut. Risteilytiedote. Saatavissa:
<http://www.hamina.fi/files/Tiedostot/13062011risteilytiedote.pdf> [viitattu:
20.6.2011].

Haminan kaupungin verkkosivut. Tervasaaren kaavaselostus. Saatavissa:
http://www.hamina.fi/files/Tiedostot/Tervasaaren_kaavaselostus_2011_05_17.pdf
[viitattu: 27.6.2011].

Haminan kaupungin verkkosivut. Info. Saatavissa: <http://www.hamina.fi/?grp=info>
[viitattu: 27.6.2011].

Hämeenniemi, Jaakko Palomestari. Kymenlaakson pelastuslaitos. sähköpostihaastattelu 30.6.2011.

International Maritime Organization ja International Labor Organization, 2003. Code of practice on security in ports (*MESSHP / 2003 / 14*).

International Maritime Organization, 2003. *ISPS Code*.

Kuntsi, Tapani. Ylitarkastaja. Haminan tulli. sähköpostihaastattelu 16.8.2011.

Lahtinen, Arto. Toimitusjohtaja. Eastsec Oy, haastattelu 15.8.2011.

Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta 11.6.2004/485.

Laki liikenteen turvallisuusvirastosta, 2009 Finlex – ajantasainen lainsäädäntö 13.11.2009/863.

Laki poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta Finlex – ajantasainen lainsäädäntö 11.9.2009/687.

Laki tullilaitoksesta, 1991 Finlex – ajantasainen lainsäädäntö 8.2.1991/228.

Leislahti, Jaakko. Projektipäällikkö. Tervasaaren risteilyprojekti. haastattelu 19.8.2011.

Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 26 / 2003. *IMO ISPS* – määräysten mukaisten turvasuunnitelmien laatiminen Suomen rahtisatamissa. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Mustajärvi, Marja. Projektiassistentti. Tervasaaren risteilyprojekti. sähköposti 7.6.2011 Palaverimuistio.

Poliisilaki, 1995. Finlex – ajantasainen lainsäädäntö 7.4.1995/493.

Poliisilehti 2/2006, Saatavissa:

<http://www.intermin.fi/poliisi/poliisilehti/periodic.nsf/0/63A2C5D9724E3117C225714700266BAA?OpenDocument> [Viitattu 5.8.2011].

Pulsa, Harri. Merenkuluntarkastaja. Liikenteen turvallisuusvirasto. sähköposti 26.7.2011 Trafín turva-arvioinnin runko.

Rajavartiolaitoksen verkkosivut. Saatavissa:

<http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/pages/indexfin> [Viitattu 28.7.2011].

Rajavartiolaki 28 §. Laki rajavartiolain muuttamisesta Finlex – ajantasainen lainsäädäntö 4.6.2010/478.

Ruonala, Marko, 2011. EU-perusteos. Eurooppatiedotus, ulkoasiainministeriö.

Salokorpi, Mirva & Rytönen, Jorma, 2010. Turvallisuus ja turvallisuusjohtamisjärjestelmät satamissa. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, Tutkimuksia ja raportteja Sarja B Nro 64.

Schengen-alueen kartta. Saatavissa:

<http://fi.wikipedia.org/wiki/Tiedosto:Schengenzone.svg> [Viitattu: 12.7.2011].

Suomen rakentamismääräyskokoelma E1, 2011. Rakennusten paloturvallisuusmääräykset ja ohjeet 2011.

Tulliasetus, 1978 Edilex – virallistieto 14.7.1978/574.

Tullihallituksen päätös tulliteistä ja yleisistä liikennepaikoista THT 223/2005.

Tullin verkkosivut. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tehtavat/index.jsp [Viitattu 9.8.2011].

Ulkoasiainministeriön verkkosivut. Saatavissa:

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=34670> [viitattu: 11.7.2011].

Ulkomaalaislaki, 2004. Ulkomaalaislaki Finlex – ajantasainen lainsäädäntö
30.4.2004/301.

Valtioneuvoston asetus rajanylityspaikoista sekä rajatarkastustehtävien jakamisesta
niillä, 2006, Finlex – ajantasainen lainsäädäntö 19.10.2006/901.

xxxx sataman

turva-arvio

pp.kk.vvvv

Sisällysluettelo

1. Sataman yleiskuvaus
 - 1.1. Turva-arvion yhteyshenkilö
 - 1.2. Sataman yleiskuvaus
 - 1.3. Satamarakenteet (suunnitellut)
 - 1.4. Sataman liikenteen yleiskuvaus
 - 1.5. Sataman liikenne- ja kuljetusyhteydet
 - 1.6. Sataman toiminta-ajat ja miehitys
 - 1.7. Arvio satamaan kohdistuvan uhkan luonteesta

2. Satamassa olevien suojattavien kohteiden riskikartoitus
 - 2.1. Vesialueet
 - 2.2. Lastia ja rahtitietoja käsittelevät pisteet
 - 2.3. Matkustajia ja matkatavaroita käsittelevät pisteet
 - 2.4. Sähkö- ja tietojärjestelmät
 - 2.5. Alusliikenteen järjestelmät
 - 2.6. Maaliikenneyhteydet
 - 2.7. Sataman palvelualukset
 - 2.8. Turva- ja valvontajärjestelmät
 - 2.9. Muut suojattavat kohteet

1 Sataman yleiskuvaus

1.1 Turva-arvion yhteyshenkilö

Tämän turva-arvion yhteyshenkilöinä toimivat:

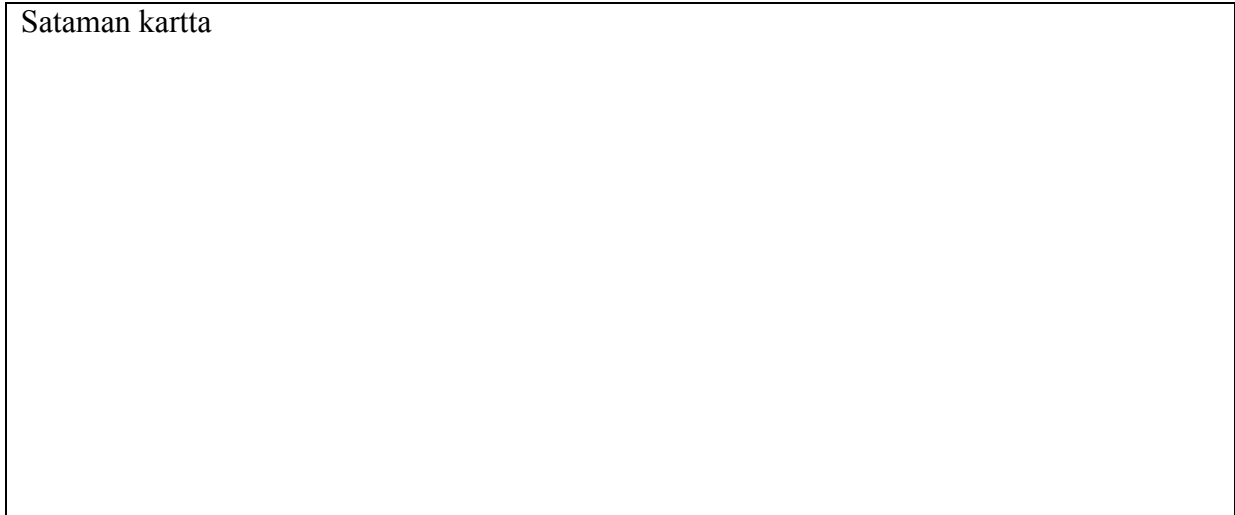
Vaihtoehto	Valitse vaihtoehto seuraavista (<i>x ensimmäisen sarakkeen valitulle riville</i>)	Yhteystiedot
	Satamarakenteiden turvapäälliköt	Yhteystiedot satamarakenteiden yleiskuvauksissa
	Sataman yhteyshenkilö	
	• Nimi	
	• Postiosoite	
	• Puhelin	
	• Matkapuhelin	
	• Sähköposti	

1.2 Sataman yleiskuvaus

Maantieteellinen alue on rajattu seuraavasti:

*** Tähän sanallinen kuvaus rajoista ja kulmapisteistä, jos alueella ei ole vaikiintunutta nimitystä. ***

Sataman kartta



1.3 Satamarakenteet (suunnitellut)

Tämä turva-arvio kattaa seuraavat satamarakenteet:

Satamanosa	Satamarakenne	ISPS-turvapäällikkö

1.4 Sataman liikenteen yleiskuvaus

Satama hoitaa alla kuvattua ulkomaan liikennettä:

Rahtiliikenne	Lähtö / määränpää				Lisätietoja riskitekijöistä	
	Rahtityyppiä kuljettavien alusten käynnejä / kk keskimäärin					
Rahtityyppi	EU	Muu Eurooppa	USA	Muu maailma	Vaaralliset aineet	Elintarvikkeet
Kontit						
RORO						
STORO						
Kappaletavara						
Nestebulk						
Kuivabulk						
Matkustajaliikenne	Lähtö / määränpää					
	Alusten käynnejä / kk keskimäärin					
Liikennetyyppi	Schengen	Muu EU	Muu Eurooppa	USA	Muu maailma	
Risteilyliikenne						
Matkustaja-autolautat						
ROPAX						
Nopea kevyt matkustajaliikenne						

1.5 Sataman liikenne- ja kuljetusyhteydet

Yhteys	Kpl	Lisätietoa
Rautatie		
Maantie		
Kevyen liikenteen väylä		
Kuljettimet		
Siirtoputkistot		

1.6 Sataman toiminta-ajat ja miehitys

Toiminto	Päivittäinen työaika		Viikoittainen työaika	
	Alkaa	Päätyy	Päivää viikossa	Epäsäännöllinen, miten?
Alusliikenteen palvelut				
Rahtiterminaalit				
Alusten lastaus ja purkaminen				
Paikallisvartiointi				
Piirivartiointi				

1.7 Arvio satamaan ja sen rakenteisiin kohdistuvan uhkan luonteesta

Uhkatekijä ja sen luonne	Satamarakenteet (kohdasta 1.3)					
<i>Arviointi kuvaa sataman eri satamarakenteiden alttiutta erilaisille turvavälikohtauksille. 1 = epätodennäköinen, 2 = mahdollinen, 3 = todennäköinen. (ks. ohje)</i> <i>Riskianalyyysiä varten uhkatekijät on jaettu välittömiin ja välillisiin uhkiin. Välittömät uhkat kohdistuvat arvioitavaan satamaan. Välilliset uhkat merkitsevät sataman ja sen kautta kulkevan liikenteen käyttöä turvavälikohtauksen valmisteluun muualla.</i>	Välitön	Välillinen	Sataman toiminnot			
Satamarakenteen tai aluksen vaurioittaminen tai tuhoaminen esim. räjähteillä, tuhopoltolla, sabotaasilla tai ilkivallalla	X					
Aluksen tai aluksella olevien henkilöiden kaappaus	X					
Lastin, aluksen keskeisten laitteiden tai järjestelmien tai aluksen varastojen luvaton käsittely		X				
Luvaton pääsy tai käyttö, mukaan luettuna salamatkustajien mukanaolo		X				
Aseiden tai laitteiden salakuljetus, mukaan luettuna joukkotuhoaseet		X				
Aluksen käyttö sellaisten henkilöiden ja/tai heidän laitteidensa kuljettamiseen, joiden tarkoituksena on aiheuttaa turvavälikohtaus		X				
Aluksen käyttö aseena tai vaurioiden tai tuhon aiheuttajana	X					
Sisääntuloväylien, sulkuporttien, sataman suiden jne. Tukkiminen	X					
Ydinasehyökkäys tai hyökkäys biologisilla tai kemiallisilla aseilla	X					
Muu huomioon otettava turvavälikohtaus						

2.10. Yhteenveto satamarakenteen turva-arviosta

Satama	
Satamarakenne	

2.10.1. Kulun ohjaus

Toiminto	Tavoitteiden mukainen	Vaatii parannuksia
Pääsy satamarakenteeseen		
Pääsy rajoitetuille alueille ja suojattaviin kohteisiin		
Pääsy aluksiin		

2.10.2. Rahdin käsittely

Toiminto	Tavoitteiden mukainen	Vaatii parannuksia
Rahtitietojen tietoturva		
Rahdin luvattoman käsittelyn estäminen		
Rahtitavaran turvatarkastukset		
Vaarallisten aineiden käsittely ja seuranta		

2.10.3. Matkustajien ja matkatavaroiden käsittely

Toiminto	Tavoitteiden mukainen	Vaatii parannuksia
Laivaan ja maihinnousu		
Matkatavaroiden käsittely		
Matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastukset		

2.10.4. Tavarantoimitukset aluksen varastoihin

Toiminto	Tavoitteiden mukainen	Vaatii parannuksia
Pääsy satamarakenteeseen ja alukselle		
Tavaroiden turvatarkastukset		

2.10.5. Turvavalvonta

Toiminto	Tavoitteiden mukainen	Vaatii parannuksia
Turvasuunnitelma, organisaation rakenne ja toiminta		
Yhteydet ja viestintäjärjestelmät		
Turvavälineet ja järjestelmät		
Turvatoimien tehokkuuden seuranta ja kehittäminen		