

Rautatietoimijan varautuminen ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä

TJK 13 - Turvallisuusjohdon koulutusohjelma

Tutkielma

Tapio Tourula

Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi

Helsinki 1.3.2015

Aalto University Professional Development – Aalto PRO

Tiivistelmä

Varautumisella on suomalaisessa yhteiskunnassa merkittävä asema, joka on yhteiskunnan taholta perusteltu valtioneuvoston periaatepäätöksin sekä suoraan lakiin kirjoitettuna velvoitteena. Viranomaisia koskeva varautumisvelvoite on annettu valmiuslaissa (L 29.12.2011/1552.). Kaikilla yrityksillä ei ole lakiin kirjoitettua varautumisvelvoitetta, mutta rautatie-toimijoilla, eli rataverkon haltijoilla ja rautatieliikenteen harjoittajilla se on rautatielain mukaan (L 8.4.2011/304 ja L 13.12.2013/939).

Rautatietoiminta on vahvasti EU-lainsäädännön sääntelemää. Toimiluvan ehtona on, että toimijalla on turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jota valvoo Trafi. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on elementtejä, jotka ovat lähellä varautumisen ja toiminnan jatkuvuuden käsitettä. Nämä liittyvät mm. riskien hallintaan, hätätilanteiden toimintasuunnitelmiin, yhteistoimintaan jne. Olisi perusteltua, että rautatielain ja EU-sääntelyn vaatimukset toteutettaisiin samalla menettelyllä tai prosessilla, joka olisi rautatietoimijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Tämä mahdollistaisi resurssien minimoinnin sekä toteutuksessa että valvonnassa.

Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyy rautatielain mukainen varautuminen. VR-yhtymä oy:n turvallisuusjohtamisjärjestelmä on suppeampi ja siihen ei sisälly rautatielain mukaista varautumista, mutta EU-sääntelyn vaatimukset täyttyvät.

Sisällysluettelo

1	Varautumisen perusteet	4
1.1	Varautuminen käsitteenä	4
1.2	Normaaliolot, häiriötilanteet ja poikkeusolot.....	5
1.3	Yhteiskunnan intressi varautumisessa.....	6
2	Rautatietojärjestelmien lakisääteinen varautumisvelvoite.....	9
3	Turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja varautuminen.....	15
3.1	Turvallisuusjohtamisjärjestelmät yleensä	15
3.2	Rautatietojärjestelmien turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja varautuminen.....	17
4	Varautumisen valvonta	22
4.1	Rautatietojärjestelmien viranomaisvalvonta.....	22
4.2	Rautatietojärjestelmien omavalvonta	24
5	Rautatietojärjestelmien turvallisuusjohtamisjärjestelmät	25
5.1	Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmä.....	25
5.2	VR-group oy:n turvallisuusjohtamisjärjestelmä.....	28
6	Lähdeviitteet ja kirjallisuusluettelo	31

1 Varautumisen perusteet

1.1 Varautuminen käsitteenä

Varautumisella tarkoitetaan toimenpiteitä, joilla varmistetaan tehtävien mahdollisimman häiriötön hoitaminen kaikissa oloissa ja mahdollisesti tarvittavat tavanomaisesta poikkeavat toimenpiteet häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Varautumisen toimenpiteitä ovat muun muassa valmiussuunnittelu ja etukäteisvalmistelut sekä henkilöstön koulutus ja harjoitukset. Materiaalinen varautuminen tarkoittaa varautumista toiminnassa tarvittavien materiaalien tai tarvikkeiden saatavuuteen (Korhonen ja Ström, 2012).

Varautuminen on käsitteinä lähellä elinkeinoelämässä käytettyä käsitettä jatkuvuuden hallinta. Sanastokeskuksen ja Pelastusalan keskusliiton mukaan jatkuvuudenhallinta on organisaation ylimmän johdon hyväksymää strategista ja operatiivista toimintaa, jolla organisaatio varautuu hallitsemaan häiriötilanteet ja jatkamaan toimintaa ennalta määritellyllä hyväksyttävällä tasolla (Sanastokeskus, TSK 2014, s.60). Jatkuvuudenhallinnan painopiste on normaaliolojen häiriöissä, mutta siihen voi sisältyä myös poikkeusoloihin varautumista. Jatkuvuudenhallinta on yleensä omaehtoista toimintaa, mutta joillakin aloilla organisaatiot ovat myös lailla velvoitettuja varmistamaan toimintansa jatkuvuuden. Varautumisessa ja jatkuvuuden hallinnassa voidaan soveltaa hyvin samankaltaista pitkäjänteistä ja systemaattista toimintaa, jolla yritys tai toimija ylläpitää toimintavarmuuttaan eri tilanteiden varalta.

Varautumiseen liittyvää suunnittelua kutsutaan valmiussuunnitteluksi. Perinteisesti tällä on tarkoitettu valmiuslaissa määriteltyjen poikkeusolojen toiminnan ja poikkeusoloihin varautumisen suunnittelua. Nykyisin valmiussuunnittelu käsitetään laajemmin kokonaisuudeksi, joka on tarpeen organisaation toiminnan turvaamiseksi ja jatkuvuuden hallinnaksi, toimintavalmiuden kohottamiseksi sekä erilaisten turvallisuusuhkien minimoimiseksi kaikissa turvallisuustilanteissa. Varautumisella ja

valmiussuunnittelulla voidaan siis vastata myös muihin kokonaisturvallisuuden osa-alueisiin, kuten liikennöinnin turvallisuus, kuljetusturvallisuus, fyysinen ja henkilöturvallisuus, yritysturvallisuus sekä tietoturvallisuus. Valmiussuunnittelu on yksi osa Elinkeinoelämän keskusliiton (EK) esittämää yritysturvallisuuden kokonaisuutta (EK:n www-sivut, 2015).

EK:n mukaan valmiussuunnittelu koskee erityisesti tärkeysluokiteltuja nk. valmiusyrittäjiä ja sillä voidaan osaltaan täyttää yritysten valmiusvelvoite ja kriisiajan toiminnan turvaaminen. Tämän mukaan EK siis näkee, että yritykselle syntyy huoltovarmuuteen liittyvän tärkeysluokittelun kautta valmius- ja varautumisvelvoite. Yleisellä tasolla suomalaiset yritykset toteuttavat omaehtoisesti varautumista oman toiminnan jatkuvuuden varmistamisen ja riskien hallinnan kautta. Omaehtoisen varautumisen taso luonnollisesti vaihtelee yrityksestä ja toimialasta riippuen.

1.2 Normaaliolot, häiriötilanteet ja poikkeusolot

Normaaliolot on terminä määritelty olemaan yhteiskunnan pääsääntöinen tila, jossa yhteiskunnan elintärkeät toiminnot voidaan turvata ilman, että on tarpeen mahdollistaa viranomaisesta tavanomaisesta poikkeava toimivaltuuksien käyttö (Sanastokeskus, TSK 2014, s.96). Vaikka yhteiskunnassa olisi vakaviakin häiriöitä, kyseessä on normaaliolot, jollei valtioneuvosto yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa ole todennut poikkeusoloja.

Häiriötilanne on uhka tai tapahtuma, joka vaarantaa yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja ja jonka hallinta edellyttää viranomaisien ja muiden toimijoiden tavanomaista laajempaa tai tiiviimpää yhteistoimintaa ja viestintää (Sanastokeskus, TSK 2014, s.96). Häiriötilanteita ovat esimerkiksi vakavat luonnononnettomuudet, kuten myrskytuhot ja vedenpinnan äkillinen nousu. On olemassa myös ihmisen toiminnasta aiheutuvia häiriötilanteita, kuten mellakka tai terrorismi. Häiriötilanteita voi esiintyä niin normaalioloissa kuin poikkeusoloissakin.

Poikkeusolot ovat valmiuslaissa tarkoitettu yhteiskunnan tila, jossa on niin paljon tai niin vakavia häiriöitä tai uhkia, että on tarpeen mahdollistaa viranomaisien tavanomaisesta poikkeava toimivaltuuksien käyttö (Sanastokeskus, TSK 2014, s.98).

Poikkeusolot on määritelty valmiuslaissa (L 29.12.2011/1552.). Jos valtioneuvosto, yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa, toteaa maassa vallitsevan poikkeusolot, voidaan viranomaisille myöntää tilanteen vaatimia ja valmiuslain mukaisia lisätoimivaltuuksia. Toimivaltuuksia voidaan käyttää vain, jos tilanne ei ole hallittavissa viranomaisten säännönmukaisin toimivaltuuksin.

Poikkeusoloja valmiuslain 3 §:n mukaan ovat:

1) Suomeen kohdistuva aseellinen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettava hyökkäys ja sen välitön jälkitila;

2) Suomen kohdistuva huomattava aseellisen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettavan hyökkäyksen uhka, jonka vaikutusten torjuminen vaatii tämän lain mukaisten toimivaltuuksien välitöntä käyttöön ottamista;

3) väestön toimeentuloon tai maan talouselämän perusteisiin kohdistuva erityisen vakava tapahtuma tai uhka, jonka seurauksena yhteiskunnan toimivuudelle välttämättömät toiminnot olennaisesti varantuvat;

4) erityisen vakava suuronnettomuus ja sen välitön jälkitila; sekä

5) vaikuttavuudeltaan erityisen vakavaa suuronnettomuutta vastaava hyvin laajalle levinnyt vaarallinen tartuntatauti.

1.3 Yhteiskunnan intressi varautumisessa

Valtionhallinnon ja yhteiskunnan varautumista ohjataan ja linjataan lainsäädännön ohella valtioneuvoston strategioilla ja periaatepäätöksillä, joissa on selkeästi huomioitu myös kuljetusten ja liikenteen merkitys. Valtioneuvoston periaatepäätöksenä annetussa Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa (VNpp 16.12.2010.) esitetään varautumisen tavoitteet yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen kannalta. Turvallisuusstrategiassa määritetään yhteiskunnan toiminnalle elintärkeät toiminnot, niiden jatkuvuutta vaarantavat uhkamallit ja häiriötilanteet sekä vastuutetaan toimintojen turvaaminen ministeriöille.

Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa kuljetusten jatkuvuuden turvaaminen on annettu Liikenne- ja viestintäministeriön strategiseksi tehtäväksi seuraavasti:

Lainsäädännön sekä muiden toimenpiteiden avulla varmistetaan sekä kotimaisten että ulkomaisten kuljetusten jatkuvuus ylläpitämällä valmiutta reagoida joustavasti häiriötilanteisiin ja siirtyä varajärjestelyihin. Tähän liittyvät poikkeusoloissa toteutettavat resurssien ohjaustoimenpiteet, tarvittavan kuljetuskaluston saannin varmistaminen, kuljetusten suojaaminen sekä kuljetuslogististen ketjujen toimivuuden varmistaminen.

Kuljetuselinkeinoon valmiutta hoitaa kuljetustoimintaa kaikissa oloissa pidetään yllä lainsäädännön ja varautumistoimenpiteiden ohjauksen sekä tehokkaan sidosryhmäyhteistyön avulla. Kansallisissa varmistamistoimenpiteissä painottuvat EU:n sekä kansainvälisten kuljetusjärjestöjen hyväksymät ja edellyttämät menettelyt kuljetusten turvallisuuden lisäämiseksi. Poikkeusolojen toimintaa varten valmistellaan tarvittavat resurssien ohjaus- ja säännöstelytoimet sekä perustettavien kriisiorganisaatioiden toimintaan liittyvät hallinnolliset järjestelyt. Valmistelut toteutetaan yhteistyössä asian-omaisten viranomaisten, yritysten ja järjestöjen kanssa. Poikkeusoloissa ulkomaankaupan jatkuvuuden varmistamisessa otetaan huomioon kuljetustoiminnan turvaaminen ja suojaaminen viime kädessä sotilaallisin voimavaroin. Kuljetusten sekä maamme kriittisen huoltovarmuustason varmistamiseksi huolehditaan siitä, että yhteiskunnan käytettävissä on kaikissa oloissa tarvittava määrä maa-, meri- sekä ilmakuljetus-kalustoa.

Kuljetuslogististen ketjujen toimintakyky varmistetaan. Tämä edellyttää paitsi kuljetusvälineiden ja -menetelmien kehittämistä, myös satamien, lentoasemien, rautatieasemien ja maakuljetustermiinaalien toiminnan varmistamista sekä kuljetusväylien tarkoituksenmukaista rakentamista ja ylläpitoa. Varautumistoimenpiteissä kiinnitetään erityistä huomiota kuljetusten edellyttämien sähköisten tieto- ja viestintäjärjestelmien toimivuuden varmistamiseen.

Varautumisen liittyminen kokonaisturvallisuuden viitekehitykseen kuvataan kokonaisturvallisuuden periaatepäätöksessä (VNpp 5.12.2012) seuraavasti:

Kokonaisturvallisuus on tavoitetilä, jossa valtion itsenäisyyteen, väestön elinmahdollisuuksiin ja muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuvat uhkat ovat hallittavissa. Yhteiskunnan elintärkeät toiminnot turvataan viranomaisten, elinkeinoelämän sekä järjestöjen ja kansalaisten

yhteistoimintana. Turvaamisen toimiin kuuluvat uhkiin varautuminen, häiriötilanteiden ja poikkeusolojen hallinta sekä niistä toipuminen.

Kokonaisturvallisuuden periaatepäätöksessä korostuu yhteistoiminnan merkitys elintärkeiden toimintojen jatkuvuuden turvaamisessa samaan tapaan kuin Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa. Lisäksi tuodaan esiin ajatus kokonaisturvallisuuden, ml. varautumisen, toimenpiteiden tarkoituksenmukaisesta ja toimivasta kokonaisuudesta, jolloin voimavaroja pystytään hyödyntämään tehokkaasti.

Kolmantena yhteiskunnan varautumiseen liittyvänä intressin osoituksena voidaan katsoa olevan Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista (VNp 5.12.2013.), jossa liikenteen ja logistiikan osalta sanotaan seuraavaa:

Liikenne ja logistiikka

Päätavoitteena on väestön ja yhteiskunnan huoltovarmuustarpeet täyttävä ja mahdollisimman häiriötön logistiikka. Logistiikan huoltovarmuuden perustana on olemassa oleva toimintavarma kuljetusjärjestelmä, jonka toiminnan jatkuvuus varmistetaan viranomaisten ja alan toimijoiden varautumistoimenpitein.

Logistiikan turvattavat infrastruktuurit ovat tärkeimmät kuljetusväylät, satamat, lento-asemat, tavara- ja henkilöliikenteen asemat, terminaalit ja varastot sekä tieto- ja turvallisuusjärjestelmät. Toimijat tunnistavat ja arvioivat kriittisimmät kohteet, niiden riskit sekä turvaavat käytettävyyden ja palautumiskyvyn kaikissa tilanteissa. Erityisesti on otettava huomioon riippuvuus tietoliikenne- ja sähköjärjestelmistä.

Varautumisessa painopisteitä ovat merikuljetukset, kriittiset elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toimivuuden sekä väestön toimeentulon edellyttämät kotimaan kuljetukset ja sotilaallisen maanpuolustuksen tukeminen. Tärkeimpiä turvattavia tavarakuljetuksia ovat energia-, kemikaali- ja elintarvikekuljetukset. Välttämättömät postipalvelut turvataan koko maan kattavina.

Liikennepolitiikassa otetaan huomioon ulkomaankaupan turvaaminen vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Toimivien markkinoiden ja huoltovarmuuden turvaamiseksi tarvitaan kuljetuskapasiteettia ja väylien kunnossapitokapasiteettia mukaan lukien jäänmurto. Huoltovarmuuden

turvaamisen kannalta tärkeää on yritysten ja kaluston riittävän kotimaisuuden lisäksi myös suomalaisesta osaamisesta huolehtiminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä huoltovarmuusorganisaatio edistävät yhdessä liikenteenharjoittajien kanssa työssäkäyntiliikenteen sekä väestön toimeentulon ja turvallisuuden edellyttämän kuljetusjärjestelmän toimivuutta. Pelastusviranomaiset laativat aie- ja valmiussopimuksia kuljetustoiminnasta vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö, puolustusvoimat sekä huoltovarmuusorganisaatio määrittävät huoltovarmuuden kannalta välttämättömät kuljetustarpeet. Poikkeusolojen ja niihin rinnastettavien vakavien häiriötilanteiden maakuljetustarpeita varten varmistetaan kuljetuskaluston ja ammattitaitoisen henkilöstön riittävyys. Liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä huoltovarmuusorganisaatio varautuvat ohjaamaan kriittisten kuljetusten polttoainehuoltoa.

Yhteiskunta on yllä kuvatuun mukaan perustellut monestakin suunnasta ja monella tapaa varautumisen tarpeellisuutta koskien normaaliolojen häiriöitä ja poikkeusoloja. Pääintressinä on turvata yhteiskunnan toimivuus riittävällä tasolla kaikissa oloissa. Kuljetuslogistisella järjestelmällä ja sen oleellisena osana olevalla rautatiejärjestelmällä on tässä tärkeä ja tunnistettava osa, johon on viittauksia yllä kuvatuissa ylätasoin viiteasiakirjoissa ja strategioissa. Voidaan arvioida, että tässä luvussa kuvattu yhteiskunnallinen viitekehys antaa perusteet lainsäätäjälle säätää rautatietojimijoiden varautuminen lakisääteiseksi velvollisuudeksi.

2 Rautatietojimijoiden lakisääteinen varautumisvelvoite

Rautatietelaki (L 8.4.2011/304) ja sen muutossäädöksellä (L 13.12.2013/939) rautatietojimijoiden varautumisesta on säädetty seuraavasti:

81§ Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Turvallisuustodistuksen tai -luvan haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että niiden toiminta jatkuu

mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Niiden on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, antaa poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämiä tarkempia säännöksiä valmiussuunnittelun järjestämisestä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Turvallisuustodistuksen haltijalla tarkoitetaan tässä rautatieliikenteen harjoittajaa, joita Suomessa on noin 10-15 kpl. Ylivoimaisesti suurin rautatieliikenteen harjoittaja on VR-yhtymä oy. Muiden rautatieliikenteen harjoittajien liikennöinti on pienimuotoista ja liittyy pääosin rataverkon kunnossapitoon tai liikennöintiin omilla satama- tai tehdasraiteistoilla. Turvallisuusluvan haltijalla tarkoitetaan rataverkon haltijaa, joita Suomessa on noin 100 kpl. Ylivoimaisesti suurin rataverkon haltija on Liikennevirasto, joka hallinnoi valtion rataverkkoa. Rautatielain mukainen varautumisvelvoite koskee siis sekä rautatieliikenteen harjoittajia että rataverkon haltijoita.

Rautatielain muutossäädöksen hallituksen esityksessä (HE 24.10.2013/168) sanotaan seuraavaa:

81 §.Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.

Voimassa olevan lain 81 §:ssä velvoitetaan Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto ja muut rataverkon haltijat sekä rautatieliikenteen harjoittajat huolehtimaan varautumisen avulla siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaisi varautumista poikkeusoloihin koskevaa ilmailulain (1194/2009) 167 §:ää. Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin kaikki turvallisuustodistuksen tai -luvan haltijat varautumaan poikkeusoloihin ja huolehtimaan siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös uudessa valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliajan häiriötilanteissa.

Niiden olisi osallistuttava toimintansa edellyttämässä laajuudessa valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliajan häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Pykälässä tarkoitettuihin toimijoihin kuuluisivat kaikki rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat. Rautatiealan toimijoiden toiminnan laajuus vaihtelee huomattavasti. Tämän vuoksi pidetään tarkoituksenmukaisena, että velvollisuus osallistua valmiussuunnitteluun mitoitetaan kunkin toimijan harjoittaman toiminnan laajuuden mukaisesti. Valmiussuunnittelulla tarkoitettaisiin liikennealalla tehtävää valmiussuunnittelua ja siihen liittyviä valmiusharjoituksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö on hallinnonalansa varautumisesta vastaava ministeriö. Ministeriö valtuutettaisiin 2 momentissa sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, antamaan varautumista poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliajan häiriötilanteisiin koskevia tarkempia säännöksiä. Uusilla säännöksillä ei muutettaisi nykytilannetta eikä liikenne- ja viestintäministeriön asemaa tai tehtäviä liikennealan varautumisessa.

Rautatielain varautumispykälässä (81§) varautumisvelvoitetta on täsmennetty siten, että toimijoiden tulee huolehtia toimintansa jatkumisesta myös poikkeusoloissa. Tämä on tärkeä täsmennys sen takia, että ilman tätä toimija voisi varautumissuunnittelussaan yksinkertaisesti todeta, että ei toimi poikkeusoloissa. Toimintavaatimus poikkeusoloissa liittyy mm. valmiuslakiin, jossa on annettu viranomaisille toimivaltuuksia poikkeusolojen rautatiekuljetuksien toteuttamiselle. Lisäksi rautatielain varautumisvaatimus ilmentää rautatiekuljetusten tärkeyttä yhteiskunnan toimivuuden kannalta myös poikkeusoloissa.

Lisäksi merkillepantavaa on, että varautumisvelvoite koskee poikkeusolojen ohella normaaliolojen häiriötilanteita, jotka ovat rinnastettavia poikkeusoloihin. Eli rautateiden toimijoiden tulee varautua myös normaaliolojen häiriöihin. Termin 'normaaliolojen poikkeusoloihin rinnastettavat häiriöt' -sisältö ja tulkinta ei ole vielä täysin vakiintunut. Asia täsmentyyne jatkossa varautumisen valvonnan sekä varautumiseen liittyvän yhteistoiminnan kautta. Yleisellä tasolla voidaan ajatella, että ainoastaan tai suurelta osin pelkästään rautatiejärjestelmää koskeva iso häiriökin voisi sisältyä tämän velvoitteen piiriin. Tämän tulkinnan mukaan esim. 2010 ja

sen jälkeen sattuneet voimakkaat myrskytilanteet, jotka katkaisivat rataliikenteen yhtäaikaaisesti useista kohdista, voisivat kuulua varautumisen piiriin

Oleellinen rautatielain 81§:n sisällöllinen merkitys tulee sanamuodosta 'osallistuttava valmiussuunnitteluun'. Tämän voidaan ajatella tarkoittavan sitä, että toimijan ei ole tarkoitettu yksin ja muista toimijoista riippumatta toteuttamaan varautumistaan ja siihen liittyvää valmiussuunnittelua. Varautuminen ja valmiussuunnittelu edellyttävät siis jo lakisääteisesti yhteistoimintaa ja niihin liittyvää tietojen vaihtoa. Rautatiejärjestelmän toimivuus riippuu useista rautatietoimijoista, joten on perusteltua, että varautuminen on tavalla tai toisella koordinoitua. Tällöin toimijat voivat varautua yhteisiin riskeihin sekä mitoittaa varautumisensa suunnilleen samalle tasolle. Tällöin rautateiden logistisen järjestelmän varautuminen on tasapainoista eikä muodostu heikkoja ja toisaalta ylivahvoja lenkkejä. Kokonaisturvallisuuden periaatepäätöksen linjaus yhteistoiminnan tarpeellisuudesta toteutuu siis rautatielainkin kautta.

Rautatielain varautumispykälässä on ajatus että toimijan tulee osallistua ja varautua toimintansa edellyttämällä tavalla. Hallituksen esitys selventää tätä edelleen sanomalla, että toimijan velvollisuus osallistua valmiussuunnitteluun mitoitetaan kunkin toimijan harjoittaman toiminnan laajuuden mukaisesti. Lähtökohtaisesti laki on kaikille toimijoille sama. Lain muotoilu antaa kuitenkin tietyn liikkumavaran varautumisen mitoittamisen suhteen. Mitoittamisen käytännön toteuttamisesta ei ole vielä kokemusta. Sen voidaan kuitenkin ajatella mahdollisesti liittyvän varautumiseen käytettävien henkilöstöressurssien määrään tai materiaalsen varautumisen laajuuteen. Myös toiminnan jatkuvuuden varmistavien toimenpiteiden suuruus voi vaihdella.

Käytännössä tämä vaatimus voitaisiin toteuttaa siten, että luokiteltaisiin toimijat toiminnan laajuuden ja yhteiskunnallisen tärkeyden mukaisesti eri luokkiin. Tämän jälkeen voidaan hahmotella kuhunkin luokkaan sopivaa ja tarkoituksenmukaista varautumisen mitoitus. On tärkeää, että toimijat ymmärtäisivät ja hyväksyisivät luokittelun perusteet, koska luokittelu mahdollisesti vaikuttaisi varautumisen ja valmiussuunnittelun mitoitukseen.

Rautatielain 79§:n mukaan toimijoiden tulee varautua myös uhkaavaa vaaraan ja onnettomuuteen seuraavasti:

79§ Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on riittävällä tavalla varauduttava rautateitä uhkaavan vaaran tai onnettomuuden varalta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatiejärjestelmässä, osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan, kuitenkin enintään viideksi vuorokaudeksi kalenterivuodessa.

Tässä pykälässä, (79§), tarkoitettu varautuminen koskee vaaraa ja onnettomuuksia, kun 81§:n varautuminen koskee poikkeusoloja ja häiriöitä. On arvioitava, että miltä osin nämä varautumiset ovat erillisiä ja miltä osin esiintyy päällekkäisyyttä. Ensimmäinen huomio on, että vaaroja ja onnettomuuksia esiintyy sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että onnettomuuksiin ja vaaroihin varautuminen kohdistuu myös poikkeusoloihin ja tältä osin varautumiset menevät päällekkäin. Myös varautumispykälän (81§) laajennus normaaliolojen vakavien häiriöiden suhteen selvästi vie näitä kahta varautumista päällekkäin.

Poikkeusoloihin varautumisen tulee sisältää kaksi näkökulmaa, jotka erottavat sen varautumisesta normaaliolojen häiriöihin, vaaroihin ja onnettomuuksiin. Ensinnäkin poikkeusolojen varautumisessa tulee huomioida toimintaa vaarantavia tekijöitä, joiden todennäköisyyttä voidaan normaalioloissa pitää niin pienenä, että niihin ei ole tarpeen varautua. Esimerkiksi laajamittainen aseellinen hyökkäys, joka kattaa osan rataverkkoa ja estää liikennöinnin, rajautuu ainoastaan poikkeusoloihin.

Toinen huomioitava asia on poikkeusoloissa muuttuva yhteiskunnan kuljetuspalveluiden tarve ja mekanismit, joilla kuljetuksia voidaan toimeenpanna. Valmiuslain 83§:n - 85§:n mukaan viranomaisilla on poikkeusoloissa varsin laajat toimivaltuudet määrätä rautatieyritykset toteuttamaan erilaisia kuljetuksia. Rautatietoimijoiden on perusteltua ottaa nämä mahdolliset kuljetustarpeet huomioon varautumisessaan ja valmiussuunnittelussaan. Poikkeusolojen kuljetustarpeisiin liittyvä yhteistoiminta viranomaisten ja rautatieyritysten välillä tukee molempien osapuolten varautumista. Tällöin tilaajapuolella (viranomaiset) ja

tuottajapuolella on sama käsitys ja yhteensovitettut suunnitelmat poikkeusolojen varalta.

Rautatielain 81§:n termi häiriö ja 79§:n termi onnettomuus/vaara ovat käsitteenä ainakin osittain päällekkäisiä. Voidaan sanoa, että iso onnettomuus voi aiheuttaa rautatiejärjestelmän häiriön. Tämän ajatuksen mukaan myös varautumiset näiden kahden pykälän mukaan menevät päällekkäin ja ovat todennäköisesti myös sisällöltään yhteneväiset. Mikäli halutaan sisällöllisesti hakea eroavuuksia, voidaan ajatella, että 79§:ssä tarkoitetaan enemmän varsinaiseen pelastustoimintaan varautumista. 81§:ssä painopiste on toiminnan jatkumisen ja häiriön minimoinnin varmistavassa varautumisessa. Pelastustoiminnan ja yrityksen oman toiminnan jatkuvuuden palauttamisen välinen raja on kuitenkin häilyvä. Pelastustoiminta määritellään Pelastuslain (29.4.2011/379) mukaan seuraavasti:

32§ Pelastustoiminnan sisältö

Pelastustoimintaan kuuluu:

- 1) hälytysten vastaanottaminen;*
- 2) väestön varoittaminen;*
- 3) uhkaavan onnettomuuden torjuminen;*
- 4) onnettomuuden uhrien ja vaarassa olevien ihmisten, ympäristön ja omaisuuden suojaaminen ja pelastaminen;*
- 5) tulipalojen sammuttaminen ja vahinkojen rajoittaminen;*
- 6) 1—5 kohdassa mainittuihin tehtäviin liittyvät johtamis-, viestintä-, huolto- ja muut tukitoiminnat.*

Pelastuslaitos vastaa pelastustoimintaan kuuluvien tehtävien hoitamisesta, kun tulipalo, muu onnettomuus tai niiden uhka vaatii kiireellisiä toimenpiteitä ihmisen hengen tai terveyden, omaisuuden tai ympäristön suojaamiseksi tai pelastamiseksi eivätkä toimenpiteet ole onnettomuuden tai sen uhan kohteeksi joutuneen omin toimin hoidettavissa tai kuulu muun viranomaisen tai organisaation hoidettavaksi.

Pelastustoiminta on siis uhkaavan vaaran tai onnettomuuden torjuntaa sekä toimintaa itse onnettomuustilanteessa. Vahinkojen raivaus ja toiminnan palauttaminen eivät tämän määritelmän mukaan kuulu pelastustoimintaan. Voidaan siis sanoa, että pelastustoimintaan ja vahinkojen raivaukseen ja jälkitorjuntaan kohdistuvat varautumiset ovat kaksi eri asiaa. Koska nämä kuitenkin voivat liittyä saumattomasti samaan onnettomuuteen/häiriöön niin varautuminen on tarkoituksenmukaista toteuttaa samalla tai ainakin yhdenmukaisella prosessilla.

Rautatielain 81§:n voidaan katsoa olevan historialtaan, lähtökohdiltaan ja perusteiltaan kansallisen intressin mukainen. Kansalliseen rautatielainsäädäntöön on sisältynyt varautumisvelvoite jo ennen EU-lainsäädännön kehittymistä ja ennen Suomen liittymistä EU:n jäseneksi. Kehittyvä EU-lainsäädäntö vaikuttaa voimakkaasti rautatietoimialalla kansalliseen lainsäädäntöön, jolla EU-lainsäädäntöä toimeenpannaan kansallisesti. Seuraavan luvun mukaisesti perusteet rautatiejärjestelmän varautumiselle on löydettävissä EU-lainsäädännön perusteella turvallisuusjohtamisjärjestelmävaatimusten kautta.

3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja varautuminen

3.1 Turvallisuusjohtamisjärjestelmät yleensä

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä voidaan käsitteellisesti jakaa kahteen osaan: turvallisuusjohtamiseen ja järjestelmään. Turvallisuusjohtamisen käsite ei ole täysin yksiselitteinen, mutta yleisellä tasolla sillä tarkoitetaan systemaattista ja dokumentoitua organisaation turvallisuuden hallinnan lähestymistapaa. Liikenteen toimialalla turvallisuusjohtamista sovelletaan erityisesti liikenneturvallisuuden hallitsemiseksi ja takaamiseksi.

Hyvän turvallisuusjohtamisen lähtökohtia on useita (Levä 2003, s. 35). Tärkeä lähtökohta on, että koko johdon tulee olla sitoutunut tällaiseen ajatteluun, jotta se saa vastakaikua henkilöstöltä. Tämän jälkeen henkilöstön sitoutuminen varmistaa sen, että turvallisuusjohtamisajattelu ja sen kautta tulevat toiminnot kehittävät turvallisuuskulttuuria.

Turvallisuusjohtamisen yksi keskeinen lähtökohta ja työkalu on vaarojen ja riskien arviointi. Sen avulla arvioidaan työolojen kehittämistarpeet ja työympäristötekijöiden vaikutukset. Turvallisuusjohtaminen varmistaa myös työntekijöiden osaamisen, osallistumisen ja motivoinnin.

Turvallisuuskulttuuri, organisaation tapa toimia turvallisuuden suhteen, vaikuttaa turvallisuusjohtamiseen. Turvallisuustyön pitäisi olla osa jokaisen esimiehen ja työntekijän normaalia työnkuvaa. Turvallisuuden asiantuntijat tukevat linjaorganisaation turvallisuustyötä.

Turvallisuusjohtamista sovelletaan vaihtelevasti useilla eri aloilla ja useiden eri turvallisuuden osa-alueiden hallintaan (Levä 2003, s. 38-48). Toimijasta riippuen turvallisuusjohtamista on löydetävissä työterveys- ja turvallisuusjärjestelmistä, ympäristö- tai tietoturvallisuuden hallintajärjestelmistä sekä riskienhallintajärjestelmistä. Voidaan sanoa, että turvallisuusjohtamisen käsite on laajentunut koko yritysturvallisuuden kenttään kohdistuvaksi (Hämäläinen ja Anttila, 2008, s.5).

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä voidaan käsittää keinoksi toteuttaa turvallisuusjohtamista (Levä, 2003, s. 17). Turvallisuusjohtamisjärjestelmän voidaan yleisellä tasolla sanoa olevan systemaattinen, dokumentoitu ja johdon sekä henkilöstön hyväksymä tapa hoitaa organisaation valittuja turvallisuusasioita.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on perusteiltaan hyvin samankaltainen kuin muutkin toiminnan ohjaus- ja hallintajärjestelmät. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä voidaan liittää osaksi yleisempää toimintajärjestelmää esim. ISO 9001 mukaan tai sitten omana kokonaisuutenaan esim. ISO 28000 mukaan, kun se koskee turvattua toimitusketjua.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmiä on käytössä monilla aloilla. Yritykset ovat ottaneet käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä sekä omaehtoisesti että lainsäädännön edellyttämänä. Erityisesti liikenteen alalla on useissakin liikennemuodoissa lakisääteinen vaatimus turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttämiselle.

Kunttu (2009, s. 4) on vertaillut varsin kattavasti eri turvallisuusjohtamisjärjestelmiä ja päätyi seuraavaan johtopäätökseen: *'Merkittävien yhtäläisyys kaikkien mainittujen johtamisjärjestelmien välillä on*

kokonaisprosessin luonne. Järjestelmät perustuvat tavoitteiden asettamisen, toteuttamisen, valvonnan ja muuttamisen sykliselle prosessille, jossa tavoitteena on järjestelmän jatkuva parantaminen.'

3.2 Rautatietoimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja varautuminen

Rautateiden turvallisuusjohtamisjärjestelmistä ja niihin liittyen myös varautumisesta on säännelty EU-tasolla. Lähtökohtana rautateiden EU-sääntelyssä on Rautatieturvallisuusdirektiivi (Parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EU), joka antaa perusteet ja vaatimukset turvallisuusjohtamis-järjestelmälle. Rautatieturvallisuusdirektiivin 9 artikla kuvaa vaatimukset turvallisuusjohtamisjärjestelmille seuraavasti:

Turvallisuusjohtamisjärjestelmät

1. Infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten on otettava käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, että se on 8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitettujen kansallisten turvallisuussäntöjen ja YTE:issä vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että siinä sovelletaan yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaan kuuluvia osia.

2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on täytettävä liitteessä III vahvistetut vaatimukset ja sisällettävä liitteessä III säädetyt osatekijät, jotka on mukautettu harjoitettavan toiminnan luonteeseen, laajuuteen ja muihin edellytyksiin. Siinä on varmistettava sellaisten riskien hallinta, jotka liittyvät infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen toimintaan, mukaan luettuina ylläpito ja materiaalin toimitus sekä alihankkijoiden käyttö. Kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä rajoittamatta turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on myös otettava huomioon tarvittaessa sekä silloin kun se on järkevää muiden osapuolten suorittamista toimista aiheutuvat riskit.

3. Infrastruktuurin haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon eri rautatieyritysten toimintojen vaikutukset verkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia YTE:ien ja kansallisten turvallisuussäntöjen sekä niiden turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää on lisäksi kehitettävä infrastruktuurin haltijan ja kaikkien kyseistä

infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten hätätilannemenettelyjen yhteensovittamiseksi.

4. Kaikkien infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten on toimitettava turvallisuusviranomaiselle edeltävää kalenterivuotta koskeva vuotuinen turvallisuuskertomus vuosittain ennen 30 päivää kesäkuuta. Turvallisuuskertomuksessa on oltava:

a) tietoja siitä, miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu ja turvallisuussuunnitelmien tulokset;

b) kansallisten turvallisuusindikaattorien ja liitteessä I vahvistettujen yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen siltä osin kuin sillä on merkitystä kertomuksen antavalle organisaatiolle;

c) sisäisen turvallisuustarkastuksen tulokset;

d) rautatieliikenteessä ja infrastruktuurin hallinnossa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä turvallisuusviranomaiselle.

Rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III on yksityiskohtaisesti kuvattu turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimukset. On havaittavissa useitakin asiakokonaisuuksia, joilla on yhtymäkohtia myös varautumiseen. Lähellä varautumisen käsitettä olevia liitteen III kohtia ovat seuraavat:

Turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat vaatimukset

...

Turvallisuusjärjestelmän perusosat

...

d) menettelyjä ja menetelmiä, jotka koskevat riskien arvioinnin suorittamista ja riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamista aina, kun toimintaolosuhteiden muutoksesta tai uudesta materiaalista aiheutuu uusia riskejä infrastruktuurille tai toiminnalle;

...

i) hätätilanteessa noudatettavat toimintasuunnitelmat sekä varoitus- ja tiedotussuunnitelmat, joista sovitaan yhdessä asiasta vastaavien viranomaisten kanssa;

Rautatieturvallisuusdirektiivi siis edellyttää, että toiminnan harjoittajalla on joko turvallisuuslupa tai –todistus, jonka edellytyksenä on turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Direktiivin 9 artiklassa ei mainita suoraan varautumista, mutta siinä on turvallisuuden lisäksi selkeästi velvoitettu toteuttamaan riskien hallintaa. Liitteen III yksityiskohtaisissa vaatimuksissa on oleellista vaatimus dokumentoinnista ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän kokonaisvaltaisesta sisällyttämisestä yrityksen toimintaan ja johtamiseen.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosissa oleellista on kokonaisvaltaisen riskienhallinnan korostuminen. Lisäksi merkittävää on kohdan (i) toiminta-varoitus- ja viestintäsuunnitelmien esiintuonti hätätilanteiden varalta. Nimenomaan hätätilanteet on tässä tulkittavissa olemaan muutakin kuin pelkät onnettomuus- tai vaaratilanteet, joita koskevia vaatimuksia on esimerkiksi erikseen annettu liitteen III kohdassa (h). Onnettomuuksien lisäksi hätätilanteiksi voidaan katsoa muitakin toimintaa uhkaavat tilanteet, kuten myrskyt tai liikenteenohjaushäiriöt, jotka katkaisevat liikenteen, mutta eivät aiheuta varsinaista onnettomuutta. Direktiivissä edellytetyt riskienhallintamenettelyt voidaan tätä kautta nähdä osana hätätilanteiden hallintaa.

EU-komission asetuksissa (Komission asetus 2010/1169/EU) ja (Komission Asetus 2010/1158/EU) säädetään rautatietoimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimusten arviointikriteereistä. Nämä asetukset siis epäsuorasti, mutta vahvasti, määräävät ja vaikuttavat itse turvallisuusjohtamisjärjestelmien sisältöön. Lisäksi EU-asetukset ovat suoraan jäsenvaltioita sitovaa lainsäädäntöä ilman että niitä erikseen viedään osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Yo. komission asetukset rautateiden turvallisuustodistuksen ja turvallisuusluvan viranomaisarvioinnista ja erityisesti asetusten liitteiden II yhdenmukaiset kohdat R määräävät yksityiskohtaisesti turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyvästä menettelyistä hätätilanteisiin varautumisessa. Tämän mukaan sekä rautatietoiminnan harjoittajilla että rataverkon haltijoilla on yhdenmukainen velvoite varautua hätätilanteiden varalta.

Komission asetusten (Komission asetus 2010/1169/EU) ja (Komission Asetus 2010/1158/EU) liitteiden II kohdissa R säädetään seuraavaa:

R. HÄTÄTILANTEESSA NOUDATETTAVAT TOIMINTA-, HÄLYTYS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMAT, JOISTA SOVITAAN YHDESSÄ ASIASTA VASTAAVIEN VIRANOMAISTEN KANSSA

R.1 On olemassa asiakirja, jossa yksilöidään kaikenlaiset hätätilanteet, mukaan lukien vakaatoimintatila, ja on olemassa menettelyt uusien tyyppien yksilöimiseksi.

R.2 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että kunkin yksilöidyn hätätilannetyypin sattuessa:

a) hätäpalveluihin voidaan ottaa pikaisesti yhteys;

b) hätäpalveluille annetaan kaikki merkityksellinen tieto sekä etukäteen, jotta ne voivat valmistella toimiaan, että hätätilanteen aikana.

R.3 Kaikkien osapuolten roolit ja vastuut on yksilöity ja vahvistettu asiakirjassa.

R.4 On olemassa toiminta-, hälytys- ja tiedotussuunnitelmat, joihin sisältyvät:

a) menettelyt kaiken sellaisen henkilöstön hälyttämiseksi, jolla on vastuuta hätätilanteiden hoitamisesta;

b) järjestelyt näiden menettelyjen ilmoittamiseksi kaikille osapuolille, mukaan lukien matkustajien hätätilanneohjeet;

c) järjestelyt yhteyden ottamiseksi välittömästi toimivaltaiseen henkilöstöön, jotta se voi tehdä vaadittavat päätökset.

R.5 On olemassa asiakirja, jossa kuvaillaan, kuinka on jaettu voimavarot ja keinot ja yksilöity koulutusvaatimuksia.

R.6 On olemassa menettelyt normaalien toimintaolosuhteiden palauttamiseksi mahdollisimman pian.

R.7 On olemassa menettelyt hätäsuunnitelmien testaamiseen yhteistyössä muiden osapuolten kanssa henkilöstön kouluttamiseksi, menettelyjen

testaamiseksi, heikkojen kohtien havaitsemiseksi ja sen tarkastamiseksi, miten mahdolliset hätätilanteet hoidetaan.

R.8 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että infrastruktuurin haltija voi helposti ja viipymättä ottaa yhteyden vastuussa (erityisesti vaarallisiin aineisiin liittyvien palveluiden osalta) olevaan toimivaltaiseen, riittävän kielitaidon omaavaan henkilöstöön.

R.9 On olemassa menettely, jolla hätätilanteessa voidaan ottaa yhteys kunnossapidosta vastaavaan yksikköön tai raideliikenteen kalustoyksikön haltijaan.

Yllä olevassa turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevassa vaatimuslistassa on hyvin paljon samankaltaisuutta varautumisen ja toiminnan jatkuvuuden varmistamisen kanssa. Tämä asetus täsmentää ja vahvistaa tulkintaa sille, että EU-lainsäädännössä ja erityisesti Rautatieturvallisuusdirektiivissä on velvoite myös varautumiseen.

Hätätilanteiden hallintaan liittyvä varautumisen ja toiminnan jatkuvuuden hallinnan yhdenmukaisuus on selkeä. Kohtaan R.1 sisällytetään kaikenlaiset hätätilanteet ja erityisesti vajaatoiminta. Vajaatoiminta voi tarkoittaa häiriötä, joka ei mahdollista toiminnan normaalia toteuttamista. Tulkintaan sisältyy siis myös selkeä toiminnan jatkuvuuden varmistamisen näkökulma.

Kohdassa R.2 edellytetään, että kustakin hätätilannetyypistä annetaan hätäpalveluille tarvittavat tiedot etukäteen hätätilanteessa tarvittavien toimien etukäteisvalmistelun mahdollistamiseksi. Tämä kohta on jokseenkin yhdenmukainen varautumisen ajattelutavan kanssa ja siten selkeä viite sille, että EU-lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön vaatimukset ovat yhteneväisiä.

Kohdassa R.4. edellytetään, että on olemassa toiminta-, hälytys- ja tiedotussuunnitelmat. Nämä suunnitelmat ovat asiallisesti yhteneväisiä rautatielain 81§ edellyttämien valmius- ja jatkuvuussuunnitelmien kanssa.

Kohdassa R.6 edellytetään, että on olemassa menettelyt normaalien toimintaolosuhteiden palauttamiseksi mahdollisimman pian. Tämä kohta on sananmukaisesti yhteneväinen toiminnan jatkuvuuden edellytysten

palauttamiselle ja toiminnan jatkamiselle. Voidaan sanoa, että kyse on suoraan jatkuvuussuunnittelun ja valmiussuunnittelun toteuttamisesta.

Kohdassa R.7 edellytetään, että on olemassa menettelyt hätäsuunnitelmien testaamiseen yhteistyössä muiden osapuolten kanssa. Laatu- tai toimintajärjestelmään suunnitelmien testaaminen on tyypillinen sertifiointin vaatimus. Mikäli yrityksen toiminnan jatkuvuuden hallinta ja varautuminen on sisällytetty näihin toimintajärjestelmiin, toteutuu niiden testaaminen luontevasti osana toimintajärjestelmän ylläpitoa. Lisäksi mainittu yhteistyön edellytys on hyvin linjassa rautatielain 81§:n kanssa, jossa on vaatimus osallistumisesta valmiussuunnitteluun.

Kokonaisuutena tarkasteltuna komission asetusten kohta R on hyvin samankaltainen kuin rautatielain mukainen varautumislainsäädäntö. Tämä tukee ajatusta siitä, että molemmista lainsäädännöllisistä lähtökohdista tuleva vaatimus on tarkoituksenmukaista toteuttaa yhdellä ja samalla menettelyllä tai prosessilla, joka rautatietoimijoiden tapauksessa voisi sisältyä turvallisuus-johtamisjärjestelmään.

4 Varautumisen valvonta

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan toimintaa valvotaan varsin erityisesti turvallisuuden näkökulmasta laajasti ja monelta kannalta. Valvonta jakaantuu viranomaisvalvontaan ja toimijan omavalvontaan.

4.1 Rautatietoimijoiden viranomaisvalvonta

Rautatietoimijoiden valvovana viranomaisena toimii liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Rautatielaki sanoo seuraavaa:

77§ Viranomaisvalvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa rautatiejärjestelmän valvonnasta. Tässä pykälässä tarkoitettu valvontavelvollisuus koskee myös 1 §:n 3 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuja raiteita ja niillä liikennöiviä kalustoyksiköitä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo:

1) rautatiejärjestelmän turvallisuusvaatimusten noudattamista;

- 2) *rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta;*
- 3) *rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten noudattamista;*
- 4) *osajärjestelmän vaatimustenmukaisuutta, sen käyttämistä ja kunnossapitoa;*
- 5) *yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta sekä niiden markkinoita ja käyttämistä;*
- 6) *ilmoitetun laitoksen sekä riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen toimintaa; (13.12.2013/939)*
- 7) *kalustoyksiköiden rekisteröintiä ja kalustorekisteriin merkittäviä tietoja; (13.12.2013/939)*
- 8) *varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä. (13.12.2013/939)*

Varautumisen valvonta tapahtuu suoraan kohdan 8) mukaan. Jos rautatietoimijan varautuminen on toteutettu osana turvallisuusjohtamisjärjestelmää, voidaan sitä lisäksi valvoa kohdan 2) kautta. Toimijan ratkaistavaksi jää, että toteuttaako se varautumisen osana turvallisuusjohtamisjärjestelmää vaiko erillisenä kokonaisuutena. Valvovan viranomaisen näkökulmasta nähden voidaan ajatella, että varautumisen valvonta olisi tarkoituksenmukaisinta toteuttaa osana turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvontaa, eli kohdan 2) kautta. Tätä puoltaa erityisesti se, että turvallisuusjohtamisjärjestelmän edellytetään sisältävän myös hätätilanteiden suunnitelmat luvun 3. mukaan.

Myös EU-komission asetuksissa (Komission asetus 2010/1169/EU) ja (Komission Aetus 2010/1158/EU) säädetään turvallisuusjohtamisjärjestelmien valvonnasta seuraavasti:

4 artikla

Kun kansalliset turvallisuusviranomaiset ovat myöntäneet turvallisuusluvan, niiden on valvottava, että infrastruktuurin haltijat jatkavat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä soveltamista, ja noudatettava liitteessä III vahvistettuja valvontaperiaatteita.

Asetusten liitteissä III on kuvattu periaatteita, joita voidaan soveltaa myös varautumisen valvontaan. Erityisesti esiin on nostettava liitteen III kohdan 2. suhteellisuusperiaate valvonnan täytäntöönpanon ja riskin välillä. Varautumisen näkökulmasta asia voidaan tulkita siten, että valvontaa voidaan suunnata erityisesti sinne, missä varautumisella on suurin potentiaalinen vaikutus häiriöiden hallintaan ja laajana tulkintana yhteiskunnan toimivuuteen poikkeusoloissa. Liikenteen turvallisuusvirastossa käytössä oleva riskiperusteisen valvonnan malli soveltuu tämän mukaan myös varautumisen valvontaan.

Käytännössä varautumisen valvonta on tarkoituksenmukaisinta toteuttaa saman prosessin ja menettelyn kautta kuin muukin rautatiejärjestelmän valvonta. Tällöin sekä viranomaisten että valvonnan kohteiden työmäärä ja resurssien käyttö valvonnan toteuttamiseksi todennäköisesti minimoituu. Tämän lisäksi varautumisen valvonnan yhdenmukaisuus ja läpinäkyvyys tulevat varmistettua.

4.2 Rautatietoimijoiden omavalvonta

Viranomaisen suorittaman valvonnan lisäksi toimijoilta edellytetään omaa valvontaa. Euroopan komissio on antanut myös omavalvontaa koskevan asetuksen (Komission asetus 2012/1078/EU), jonka nojalla sekä rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksiköiden on suoritettava omavalvontaa. Omavalvonta voi suuntautua myös toimijoiden varautumista.

Rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden on raportoitava omavalvonnastaan, sen tuloksista ja sitä seuranneista toimenpiteistä Trafille vuosittain toimitettavassa turvallisuuskertomuksessa 30.6. mennessä. Trafi on lähettänyt lausunnolle määräyksen Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan turvallisuuskertomuksesta, johon on sisällytetty myös varautumiseen liittyviä vaatimuksia seuraavasti:

'Tässä luvussa on kuvattava toimenpiteet ja menettelyt, jotka on tehty rautatielain 81§ edellyttämän varautumisen toimeenpanemiseksi ja parantamiseksi. Turvallisuuskertomuksen liitteeksi on lisättävä tämän määräyksen LIITE 2 mukainen koonnos varautumisen liittyvistä tapahtumista edellisen vuoden ajalta.'

Liite 2 sisältää luonnosmuodossaan kysymyksiä myös varautumisen asiakokonaisuuksista. Tämä menettely sitoo varautumisen valvonnan yhteen rautatietoimijan muun valvonnan kanssa.

5 Rautatietoimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmät

Tutkielmassa perehdyttiin kahden merkittävimmän rautateiden toimijan, eli Liikenneviraston ja VR-yhtymän, turvallisuusjohtamisjärjestelmiin ja tarkasteltiin varautumisen osuutta niissä.

5.1 Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Liikenneviraston rautatietoimintojen turvallisuusjohtamisjärjestelmä – kuvaus on julkinen päätösasiakirja, joka on saatavissa mm. Liikenneviraston www-sivujen kautta. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on käsitelty viraston johtoryhmässä ja pääjohtaja on sen hyväksynyt. Se on päivätty 24.10.2011. (Liikennevirasto 2011/1)

Päätösasiakirja toimii Liikenneviraston rautatietoimintojen turvallisuusjohtamisjärjestelmän puitedokumenttina, joka kuvaa järjestelmän yleisen rakenteen ja periaatteet. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän rakenne noudattaa Rautatieturvallisuusdirektiivin liitteen III mukaista perusosa-jaottelua. Dokumentti on varsin lyhyt, mutta siinä viitataan 37:ään turvallisuusjohtamisjärjestelmään kuuluvaan ohjeeseen, menettelykuvaukseen tai muuhun dokumenttiin.

Järjestelmän perusosan vaatimus i) eli 'häätätilanteessa noudatettavat toimintasuunnitelmat sekä varoitus- ja tiedotussuunnitelmat, joista sovitaan yhdessä asiasta vastaavien viranomaisten kanssa' on puitedokumentissa kuvattu otsikon, 'poikkeustilanteiden hallinta', alla. Puitedokumentti jakaa poikkeustilanteiden hallinnan edelleen kahteen päälinjaan, joista ensimmäinen on Liikenneviraston valmiussuunnitelma, joka sisältää koko viraston varautumisen. Suunnitelma on luottamuksellinen, eikä se ollut käytössä tässä tutkimuksessa. Toinen päälinja perustuu Liikenneviraston ohjeeseen varautumisesta rautatieonnettomuuksiin, eli ns. OVRO-ohjeeseen, (Liikennevirasto 2011/2)

Liikenneviraston valmiussuunnitelmaan perustuvan päälinjauksen mukaan Liikennevirasto edellyttää radanpidon palvelutuottajilta, että niillä on edellytykset onnettomuuksista ja vaurioista toipumiselle. Näiden edellytysten täyttämiseksi ja ohjeistamiseksi Liikennevirasto on antanut erillisen ohjeen: Varautumissuunnitelmien laadinta rautatietoinnoissa, (Liikennevirasto 2011/3). Ohje sisältyy turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja siinä edellytetään palvelutuottajan varautumissuunnitelmasta mm. seuraavaa:

...

Palveluntuottajan tulee laatia varautumissuunnitelma, jolla osoitetaan ne keinot ja menettelyt, joiden avulla palveluntuottajan toiminnan jatkuminen kaikissa olosuhteissa ja tilanteissa on mahdollista varmistaa.

Palveluntuottajan varautumissuunnitelma laaditaan toimeksiannon laajuudesta toiminnasta ja alueesta ellei sopimuksissa ole muuta sovittu. Palveluntuottajan varautumissuunnitelma pitää olla toimeksiantokohtainen eikä palveluntuottajan oma yleinen varautumissuunnitelma korvaa tätä suunnitteluvaihtoehtoa.

Palveluntuottajan varautumissuunnitelman pitää pohjautua toimintaa uhkaavien tekijöiden tunnistamiseen. Tämä tapahtuu järjestelmällisen riskienarvioinnin periaatteiden ja menettelyjen kautta. Uhkakuvissa pitää ottaa huomioon sekä normaaliolojen häiriötekijät että poikkeukselliset olosuhteet ja poikkeusolot

...

Ohjeessa edellytetään palveluntuottajien varautumissuunnitelmalta selkeitä suunnitelmia onnettomuus ja häiriötilanteisiin sekä poikkeusoloihin.

Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältämän ja valmiussuunnitelmaan perustuvan varautumisen voidaan arvioida olevan hyvin lähellä rautatielain 81§:n edellyttämää koko toimijan toimintaa koskevaa varautumista. Varautuminen jalkautuu koko radanpidon toimijakenttään, koska radanpidon palvelutuottajat toimivat sopimussuhteessa Liikennevirastoon ja sopimuksissa on velvoitteet myös varautumiselle.

OVRO-ohje kuvaa nimensä mukaan varautumisen ja toiminnan rautatieonnettomuuksissa. Ohjetta voidaan puitedokumentin mukaan soveltaa myös muissa hätätilanteissa. Ohjeessa kuvataan myös vastuut normaalien toimintaolosuhteiden palauttamiseksi. Merkillepantavaa on, että ohje on laadittu yhteistyössä rautatieyrityksen (VR-Yhtymä Oy) kanssa. OVRO ohjeistaa, että liikennöitsijöillä ja palveluntuottajilla tulee olla ennakkoon laadittu suunnitelma varautumisestaan onnettomuuksiin sekä suunnitelman mukainen valmius toimia. Varautumissuunnitelmasta tulee käydä ilmi:

- toimijan onnettomuuksiin varautumisesta vastaava henkilö yhteystietoineen
- hälytysjärjestelmä
- onnettomuustoimintaan varattu kalusto ja henkilömäärä
- henkilöstön varallaolojärjestelyt ja koulutus viestiyhteyksien järjestäminen
- hätätilannetyypit ja niihin liittyvät toimintaohjeet sekä harjoitukset
- Kunkin toimijan on varauduttava toimialallaan ja – alueellaan onnettomuuksista johtuviin pelastus-, raivaus- ja korjaustoimiin.

OVRO-ohje on toimintaa kuvaileva ohje, joka sisältää onnettomuuksiin varautumisen ja toiminnan onnettomuustilanteissa. Ohje ja myös sen sisältämä varautumisen osio painottuu vahvasti onnettomuustilanteisiin. Siinä on ainoastaan lyhyesti mainittu soveltuvuus myös muihin hätätilannetyyppeihin. Ohjeen mukaan liikennöitsijän ja palveluntuottajan varautumissuunnitelmasta tulee käydä ilmi hätätilannetyypit ja niihin liittyvät toimintaohjeet sekä harjoitukset. Tarkempaa ohjeistoa näiden suhteen ei ole annettu, joten niiden jalkautuminen jää avoimeksi. OVRO-ohje ei myöskään sisällä ohjeistusta Rautatieturvallisuudirektiivin riskiarvioista tai riskien hallinnasta. Yhteenvetona voidaan todeta, että OVRO-ohje keskittyy pääosiltaan perinteisten rautatieonnettomuuksien hallintaan ja siihen liitetyt häiriötilanteiden hallintaan liittyvät osiot jäävät varsin ohuiksi.

Myös ohjeen sitovuus jää hieman avoimeksi. Palveluntuottajien osalta Liikennevirasto varmistaa varautumisen sopimusteitse, mutta liikennöitsijöiden osalta tällaista mekanismia ei ole. Terminologian osalta on joissain määrin poikkeavaa, että käytetään termiä 'varautumis-

suunnitelma' valmiussuunnittelun yhteydessä. Tämä lienee johdettavissa EU-lainsäädännöstä, jossa edellytetään varautumista. Tämän tutkielman luvussa 1. on kuvattu termin 'valmiussuunnitelma' käyttö varautumisen yhteydessä.

5.2 VR-yhtymä oy:n turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Tämän tutkielman laatimiseksi käytettävissä oli VR-yhtymä oy:n (VR) rautatieturvallisuuden johtamisjärjestelmä –dokumentti, joka on päivätty 25.6.2014. Dokumentti kuvaa VR:n johtamisjärjestelmän rakenteen ja toteutuksen (VR-yhtymä oy, 2014). Dokumentin julkisuusaste on VR:n luokittelun mukaisesti 'sisäinen'. Tässä raportissa julkisuuden rajoitus on huomioitu siten, että tarkastelu pidetään tarvittavilta osin yleisemmällä tasolla

VR:n kokonaan omistamalla ja raiteiden kunnossapitopalvelua tuottavalla tytäryhtiöllä VR Track Oy:llä on kuvauksen mukaan sertifioidut laatujärjestelmät ISO9001, ympäristöjärjestelmä ISO14001 ja turvallisuusjärjestelmä OHSAS18001. VR Trackilla on lisäksi oma turvallisuustodistus ja liikennöinnin turvallisuuden johtamisjärjestelmä. VR Trackin turvallisuus-johtamisjärjestelmää ei sisällytetty tämän selvityksen piiriin.

VR:n rautatieturvallisuuden johtamisjärjestelmä sisältää Rautatie-turvallisuusdirektiivin liitteen III vaatimukset. Johtamisjärjestelmä on rajattu pelkästään rautatietoiminnan turvallisuuteen. Johtamisjärjestelmän kuvauksesta ei löydy vahvoja linkkejä VR:n varautumiseen konsernina eikä edes varsinaisen rautatietoiminnan varautumisen osalta sen mukaan kuin tämän tutkielman luvuissa 1. ja 2. kuvattu.

VR:n turvallisuuspolitiikassa on dokumentin mukaan kirjoitettu, että turvallisuuden kautta voidaan varmistaa toiminnan keskeytymättömyys ja häiriöttömyys, määrittelemättä tarkemmin, että mitä toimintaa tarkoitetaan. Johtamisjärjestelmä - dokumentissa ei viitata VR:n varautumiseen koko yhtiön toiminnan kannalta esimerkiksi viittaamalla VR:n valmiussuunnitelmiin tms. vaan ilmeisesti rajauksena on pelkästään rautatieturvallisuuden toteuttamisen kautta syntyvä toiminnan häiriöttömyys.

VR:n rautatieturvallisuuden johtamisjärjestelmä sisältää riskien hallinnan kuvauksen, joka on rajattu vaaroista johtuvien riskien hallintaan. Kuvauksessa luetellaan esimerkinomaisesti seuraavia vaaroja: yhteentörmäys-, suistumis- ja tasoristeysonnettomuudet sekä onnettomuudet vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Vaarojen tai uhkien piiriin ei ole sisällytetty muita vaaroja tai uhkia, jotka voisivat vaarantaa rautatietoiminnan jatkuvuuden. Tällaisia laajemman näkökulman uhkia voisivat olla esim. kyber- tai tietoturvallisuuteen liittyvät uhkat. Johtamisjärjestelmän kuvauksen perusteella voidaan todeta, että VR:n rautatieturvallisuuden johtamisjärjestelmän riskienhallinta ei ainakaan täysimääräisesti tue varautumisen näkökulmaa.

VR:n rautatieliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyy kuvaus liikenteen hallinnasta onnettomuus- ja häiriötilanteissa. Varautumisen kannalta häiriötilanteisiin on sisällytetty rata- tai laiteviat ja liikkuvan kaluston tekniset viat sekä sääolot. VR:n osalta vastuu häiriötilanteiden hallinnasta on annettu Junaliikennöintiyksikön operaatiokeskukselle, jonka toiminta häiriötilanteissa perustuu johtamisjärjestelmän dokumentin mukaan *'mahdollisimman kattavaan varautumiseen häiriötilanteisiin ja yleisimpien häiriötilanteiden toimintamallien etukäteismäärittelyyn... Toimintamallit, häiriötilanteiden johtaminen ja siihen liittyvä VR:n sisäinen viestintä sekä muu varautuminen häiriötilanteisiin on kuvattu Operaatiokeskuksen häiriökäsikirjassa'*

Voidaan arvioida, että VR:n rautatieliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyy jossakin määrin rautatielain 81§:n mukaista varautumista sitä kautta, että häiriötilanteisiin on sisällytetty onnettomuuksien lisäksi rata- ja laiteviat sekä sääolot. Varautumisen tarkemmat kuvaukset on sisällytetty Operaatiokeskuksen ohjeistukseen. Tämä viittaa siihen, että turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyvä varautuminen rajautuu operatiivisen junaliikennetoiminnan jatkuvuuden varmistamiseen. Tätä tukee se, että johtamisjärjestelmän kuvausdokumentissa on erityisesti tuotu esiin varautuminen onnettomuuksiin ja vaarallisten aineiden kuljetuksiin. Dokumentissa ei ole viittauksia esim. VR:n valmiussuunnitelmaan tai poikkeusoloihin varautumiseen.

Yhteenvedona voidaan todeta, että Liikenneviraston rautatietoimintojen turvallisuusjohtamisjärjestelmä sisältää varautumisen ja valmiuden samalla täyttäen rautatielain 81§:n vaatimukset. Se, että kuinka pitkälti itse varautumisessa sovelletaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän prosesseja mm. riskienhallinnan ja hätäsuunnitelmien suhteen ei käynyt ilmi, koska Liikenneviraston valmiussuunnitelma ei ollut käytettävissä. Liikenneviraston varautumisen valvonta voidaan toteuttaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvonnan kautta ja osana.

VR:n osalta rautatieturvallisuuden johtamisjärjestelmän kuvaus ei tue sitä, että rautatielain 81§ mukainen varautuminen sisältyisi ainakaan kokonaisuudessaan johtamisjärjestelmään. Varautumiseen liittyviä elementtejä oli tunnistettavissa onnettomuuksiin ja liikenteen häiriöihin varautumisen osalta, mutta kokonaisvaltaista koko VR:n toimintaa koskevaa valmius- tai varautumissuunnitelmaa ei ole turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisällytetty. Tämän takia VR:n varautumisen valvontaa ei voitane toteuttaa pelkästään turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvonnan prosessilla.

6 Lähdeviitteet ja kirjallisuusluettelo

Elinkeinoelämän keskusliitto (2015), Helsinki, yritysturvallisuuden verkkosivut, saatavissa:

<http://ek.fi/wp-content/uploads/Valmiussuunnittelu.pdf>

HE 24.10.2013/168. Hallituksen esitys rautatielain muutossäädökseksi

Hämäläinen, P ja Anttila, S. (2008). Onnistuneen työterveys – ja työturvallisuusjohtamisen sisältö ja käytännöt, Tampereen yliopisto, Tampere, Seurantatutkimus. Työsuojelujulkaisuja 85, 67 s.

Korhonen, J ja Ström, M. (2012). Kunnan valmiussuunnitelman yleisen osan malli ja ohje sen käyttöön. Pelastusopiston julkaisu, Kuopio, D-sarja, 82 s.

Kunttu, T. (2009). Turvallisuusjohtamisjärjestelmien vertailu, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, Kotka, Tutkimusraportti, 75 s.

Levä, K. (2003). Turvallisuusjohtamisjärjestelmien toimivuus: vahvuudet ja kehityshaasteet suuronnettomuusvaarallisissa laitoksissa. Väitöskirja, TUKES-julkaisu 1/2003, Turvatekniikan keskus, Helsinki, 163 s.

Liikennevirasto (2011/1). Liikenneviraston rautatietoimintojen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, Helsinki, päätös, Dnro 4249/003/2011, 38 s.

Liikennevirasto (2011/2). Ohje varautumisesta rautatieonnettomuuksiin (OVRO), Helsinki, Liikenneviraston ohjeita 16/2011, 30 s.

Liikennevirasto (2011/3). Varautumissuunnitelmien laadinta rautatie-toiminnoissa, Helsinki, ohje, Dnro 4258/005/2011, 7 s.

L 29.12.2011/1552. Valmiuslaki

L 29.4.2011/379. Pelastuslaki

L 8.4.2011/304. Rautatielaki

L 13.12.2013/939. Rautatielain muutossäädös

Sanastokeskus TSK (2014). Kokonaisturvallisuuden sanasto, TSK 47, 142 s.

VNPP 16.12.2010. Valtioneuvoston periaatepäätös, Yhteiskunnan turvallisuusstrategia.

VNPP 5.12.2012. Valtioneuvoston periaatepäätös kokonaisturvallisuudesta.

VNP 5.12.2013. Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista

VR-yhtymä oy (2014). Rautatieturvallisuuden johtamisjärjestelmä, Helsinki, ohje, vain sisäiseen käyttöön, 30 s.

2004/49/EU. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 29.4.2004 yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta. EUVL Nro L 164, 30.4.2004.

2010/1158/EU. Komission asetus 9.12.2010 yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi. EUVL Nro L 326/11, 10.12.2010

2010/1169/EU. Komission asetus 10.12.2010 yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi. EUVL Nro L 327/13, 11.12.2010

2012/1078/EU. Komission asetus 16.11.2012 rautatieyritysten, turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saaneiden infrastruktuurin haltijoiden sekä kunnossapidosta vastaavien yksiköiden soveltamasta omavalvontaa koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä. EUVL Nro L 320/8 17.11.2012.