

Valmiussuunnittelun järjestäminen liikennejärjestelmässä

Sisällysluettelo

Valmiussuunnittelun järjestäminen liikennejärjestelmässä.....	1
Määräyksen tausta ja säädösperusta	1
Asiaan liittyviä muita määräyksiä ja säädöksiä	3
Määräyksen tavoite.....	5
Määräyksen valmistelu	6
Lausuntopalaute	6
Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista.....	9
Yksityiskohtaiset perustelut.....	11
Määräyksen aikataulu.....	16
Jälkiseuranta.....	17

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenne- ja viestintävirasto on aiemmin antanut 15.5.2020 määräyksen valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä (TRAFICOM/308489/03.04.04.00/2019). Aiempi määräys tuli voimaan 20.5.2020. Viiden vuoden aikana maailmantilanne ja toimintaympäristö ovat kokeneet suuria muutoksia. Esimerkiksi globaali pandemia ja kansainvälisen turvallisuusympäristön muutos ovat muuttaneet toimintaympäristön vaatimuksia ja korostaneet varautumisen merkitystä koko yhteiskunnan tasolla. Liikenne- ja viestintävirastossa on katsottu määräyksen soveltamisesta saatujen kokemusten sekä toimintaympäristössä tapahtuneen kehityksen johdosta tarpeelliseksi päivittää määräystä. Määräyksellä määrätään sen soveltamisalaan kuuluvan toimijan valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laatimisesta. Aiemman määräyksen kumoava päivitetty määräys on tarkoitus saattaa voimaan elo-syyskuussa 2025. Alkuperäinen määräys oli ensimmäinen toimialalla annettu varautumista koskeva tekninen määräys.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen säädösperustana ovat liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) (liikennepalvelulaki) 18 §, 58 §, 66 § ja 129 §, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2006) 100 §, ilmailulin (864/2014) 160 § sekä raideliikennelain (1302/2018) 171 §.

Määräyksellä Liikenne- ja viestintävirasto antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat säädösperustan säännöksissä tarkoitetun valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksen säädösperustassa ei ole tapahtunut merkittäviä viimeaikaisia muutoksia. Määräys ei koske luotsausyhtiötä, mutta luotsauslain (561/2023) 16 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi jatkossa antaa vastaavia tarkempia teknisiä määräyksiä myös luotsausyhtiötä koskien.

Liikennepalvelulakiin on otettu liikennejärjestelmän toimijoita koskevat säännökset varautumisvelvoitteista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslain mukaisesti poikkeusoloihin. Toimijat velvoitetaan arvioimaan toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistumaan toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Liikennepalvelulain 18 §:ssä säädetään varautumisvelvoitteesta suuremmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille. Liikennepalvelulain 139 §:ssä säädetään tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan varautumisvelvoitteesta. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (ent. maantielaki) 100 §:ssä säädetään tienpitäjän ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten varautumisvelvoitteista. Tienpitäjällä tarkoitetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa Väylävirastoa.

Liikennepalvelulain 58 §:ssä säädetään rautatieliikenteen harjoittajan varautumisvelvoitteesta ja 66 §:ssä kaupunkiraideliikenteen harjoittajan varautumisvelvoitteesta. Liikennepalvelulain 129 §:ssä säädetään Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan haltijan tai Suomeen annetun lentotoimintailmoituksen tekijän varautumisvelvoitteesta.

Ilmailulain 160 §:ssä säädetään lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltijan sekä nimetyn ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan varautumisvelvoitteista. Raideliikennelain 171 §:ssä säädetään rautatieliikenteen ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijoiden varautumisvelvoitteista sekä rautatieliikenteessä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön varautumisvelvoitteista. Luotsauslain (561/2023) 16 §:ssä on säädetty luotsausyhtiön varautumisesta poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja varautumalla etukäteen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Lukuun ottamatta myöhemmin mainittavia poikkeuksia, edellä mainittujen liikennepalvelulain säännösten mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Edelleen liikennepalvelulain ja substanssilakien valtuutussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset toimijoilta vaadittavan valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman tarkemmasta sisällöstä ja laadinnasta sen varmistamiseksi, että varautuminen liikennejärjestelmässä olisi valtakunnallisesti yhtenäistä. Määräyksellä tuetaan toimijan oman valmiussuunnittelun

järjestämistä ja valmiussuunnitelman laadintaa. Määräyksen päivitys edistää Liikenne- ja viestintäviraston suorittamaa varautumisen valvontaa.

Edellä sanotusta poiketen tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan valmiussuunnittelun järjestämisestä voidaan säätää liikennepalvelulain 139 §:n 3 momentin nojalla (pelkästään) valtioneuvoston asetuksella. Myös merenkulun VTS-palveluntarjoajan valmiussuunnittelun järjestämisestä voidaan säätää alusliikennepalvelulain (623/2005) 19 a §:n nojalla (pelkästään) valtioneuvoston asetuksella.

Asiaan liittyviä muita määräyksiä ja säädöksiä

Valmiuslaissa (1552/2011) säädetään viranomaisten varautumisesta poikkeusoloihin sekä viranomaisten toimivaltuuksista poikkeusolojen aikana. Valmiuslain II osan 10 luvussa ovat poikkeusoloissa käyttöön otettavat eri liikennemuotojen kuljetusten turvaamista ja liikennepolttonesteen säännöstelyä koskevat säännökset. Lisäksi valmiuslain II osan 16 luvussa ovat muun muassa säännökset omistajan tai haltijan velvollisuudesta poikkeusoloissa luovuttaa sotilaallisen puolustusvalmiuden varmistamiseksi ajoneuvoja, aluksia ja ilma-aluksia tai kiinteistöjä rakennuksineen puolustusvoimien hallintaan.

Huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa laissa (1390/1992) säädetään muun muassa valtion varmuusvarastoinnista ja huoltovarmuudesta vastaavista viranomaisista. Valtioneuvosto asettaa huoltovarmuudelle yleiset tavoitteet, joissa määritellään valmiuden taso ottaen huomioon väestön ja välttämättömän talouselämän sekä maanpuolustuksen vähimmäistarpeet. Huoltovarmuuden kehittäminen ja varautumistoi-
mien yhteensovittaminen kuuluvat työ- ja elinkeinoministeriölle. Ministeriöt kehittävät huoltovarmuutta omalla toimialallaan. Huoltovarmuuden kehittämistä ja ylläpitoa varten on Huoltovarmuuskeskus. Turvavarastoista säädetään turvavarastolaissa (970/1982).

Puolustustilalain (1083/1991) mukaan valtakunnan puolustusta voidaan tehostaa ja sen turvallisuutta lujittaa valtiollisen itsenäisyyden turvaamiseksi ja oikeusjärjestyksen ylläpitämiseksi saattamalla voimaan puolustustila Suomeen kohdistuvan sodan aikana sekä siihen rinnastettavissa vakavasti yleisen järjestyksen ylläpitämiseen vaikuttavissa sisäisissä, väkivaltaisissa levottomuuksissa, joilla pyritään kumoamaan tai muuttamaan perustuslain mukainen valtiojärjestys. Puolustustilalain 2 luvussa ovat säännökset valtakunnan puolustusta tukevista yleisistä turvallisuustoimenpiteistä ja 3 luvussa säännökset sotilaallisen ja taloudellisen maanpuolustuksen toimintaedellytysten turvaamisesta. Puolustustilalain 3 luvussa säädetään muun muassa siitä, että valtakunnan puolustuksen kannalta tarpeellista alusta, ilma-alusta, moottoriajoneuvoa, työkonetta tai laitetta taikka niiden omistus-, käyttö-, hallinta- tai valmistusoi-
keutta ei saa ilman valtioneuvoston lupaa siirtää ulkomaille eikä Suomessa

ulkomaalaiselle, ulkomaiselle oikeushenkilölle tai muuten ulkomaiseen määräämisvaltaan, jos siirron todennäköisin syin voidaan epäillä vahingoittavan tai vaarantavan valtakunnan puolustusta. Valtioneuvosto voi valtakunnan puolustuksen niin vaatiessa velvoittaa palautettavaksi Suomeen tässä tarkoitetun omaisuuden, jos se on suomalaisessa omistuksessa ulkomailla. Samassa 3 luvussa on säännös myös siitä, että valtion hallintoviranomaiset ja kunnalliset viranomaiset voidaan velvoittaa ryhtymään sotilasviranomaisen määräämiin toimiin puolustuslaitteiden ja liikenneväylien rakentamiseksi sekä muihin puolustusjärjestelyjä tukeviin toimiin. Lisäksi 3 luvussa on säännös, jonka mukaan jokainen on laissa tarkoitetulla alueella sotilasviranomaisen määräyksestä velvollinen luovuttamaan alueen puolustukseen käytettävälle joukoille tai niiden toimintaa palveleville yrityksille näiden toimintaedellytysten turvaamiseksi sotatarvikkeita, ravinto- ja polttoaineita, aluksia, ilma-aluksia, moottoriajoneuvoja, työkoneita ja laitteita sekä muita hyödykkeitä.

Pelastuslaissa (379/2011) säädetään ihmisten, yritysten sekä muiden yhteisöjen ja oikeushenkilöiden velvollisuudesta muun ohella varautua onnettomuuksiin sekä toimintaan onnettomuuksien uhatessa ja sattuesssa. Pelastuslain mukainen toiminta on suunniteltava ja järjestettävä siten, että se on mahdollista myös valmiuslain mukaisissa poikkeusoloissa. Omistaja tai haltija voidaan väestönsuojelun toteuttamiseksi velvoittaa luovuttamaan muun muassa pelastustoimen hoitamiseksi välttämätöntä kalustoa tai kiinteistöjä rakennuksineen pelastusviranomaisten hallintaan.

Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) säädetään viraston tehtävistä muun muassa, että Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii oman toimintansa varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin, edistää ja valvoo liikennejärjestelmän ja sähköisen viestinnän toimintavarmuutta sekä tukee toimialallaan yhteiskunnan yleistä varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin.

Kyberturvallisuuslailla (124/2025) on toimeenpantu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2022/2555) (NIS 2 -direktiivi). Kyberturvallisuuslaissa säädetään kyberturvallisuutta koskevien riskien hallinnasta. Kyberturvallisuuslaissa tarkoitetuille toimijoille on säädetty velvollisuus tehdä viipymättä poikkeamailmoitus valvovalle viranomaiselle merkittävästä poikkeamasta. Liikenne- ja viestintäviraston määräys valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä ei korvaa NIS 2 -direktiivissä ja kyberturvallisuuslaissa tarkoitettuja toimijan toimenpiteitä taikka toimijaan kohdistuvia velvoitteita, taikka kyberturvallisuuden riskienhallintavelvollisuuksia koskevia valvovan viranomaisen määräyksiä. Kuitenkin nyt kyseessä olevassa määräyksessä tarkoitettua valmiussuunnitelmassa voi olla toimijakohtaisesti perusteltua ottaa soveltuvin osin huomioon mahdollisesti valmiussuunnitelmaan vaikuttavat

kyberturvallisuuslain velvoitteet sekä mahdolliset yhteneväisyydet kyberturvallisuuslaissa tarkoitetun kyberturvallisuutta koskevan riskienhallinnan toimintamallin kanssa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2022/2557) (CER-direktiivi) koskee kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä. Eduskunnalle on annettu hallituksen esitys laiksi yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta ja eräksi muiksi laeiksi (HE 205/2024), jolla täytäntöönpantaisiin CER-direktiivi. Eduskunta on hyväksynyt esityksen hallintovaliokunnan mietinnön (HaVM 11/2015) mukaisin muutoksin. Esityksen mukaisilla säädöksillä muun muassa veloitettaisiin kriittiset toimijat toteuttamaan toimenpiteitä häiriönsietokykynsä varmistamiseksi sekä laatimaan häiriönsieto-kykyä koskevan suunnitelman. Liikenne- ja viestintäviraston määräys valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä ei korvaa myöskään CER-direktiivin täytäntöönpanevan kansallisen lainsäädännön sisältämiä velvoitteita, mutta laissa tarkoitetun kriittisen toimijan olisi perusteltua huomioida määräyksen mukaista valmiussuunnitelmaa laatiessaan häiriönsietokykyä koskevasta suunnitelmasta säädetty.

Raideliikennelain 172 §:ssä säädetään rautatieliikenteen ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijoiden ja liikenteen harjoittajien sekä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön velvollisuudesta ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle niiden tietoon tulleista tapahtumista, jotka voivat vaikuttaa viraston tilannekuvan muodostamiseen. Raideliikennelain ilmoittamisvelvoitteen taustalla on valtioneuvoston tilannekeskuksesta annettu laki (300/2017). Valtioneuvoston tilannekeskuksesta annetun lain mukaan ministeriön ja hallinnonalan viraston ja laitoksen on ilmoitettava valtioneuvoston tilannekeskukselle sellaisesta toimialaansa koskevasta onnettomuudesta, vaaratilanteesta, poikkeuksellisesta tapahtumasta tai muusta vastaavasta häiriöstä tai häiriön uhkasta, jolla voi viranomaisen arvion mukaan olla merkitystä muodostettaessa tilannekuvaa (turvallisuustapahtuma). Ilmoitusvelvollisuus koskee sellaisia merkittävämpiä tapahtumia, joiden ilmoittamisella on valtion johdon tilannekuvan kannalta merkitystä. Liikenne ja viestintävirasto on 17.4.2025 antanut määräyksen raideliikenteen häiriöiden ilmoittamisesta (TRAFICOM/72302/03.04.02.00/2024).

Määräyksen tavoite

Määräyksen päivityksellä pyritään varmistamaan ja edistämään toimijoiden varautumisen tasoa liikennemuotokohtaisesti ja osana liikennejärjestelmää voimassa olevan määräyksen soveltamiskokemukset huomioiden. Tavoitteen saavuttamiseksi määräyksessä täsmennetään valmiussuunnitelmaa koskevia teknisiä määräyksiä ja annetaan perusteita toimijoille valmiussuunnittelun sisällön, laajuuden ja toteutuksen suhteen. Tässä voidaan huomioida toimijoiden toiminnan luonne ja merkittävyys.

Määräys perustuu kansallisiin varautumisvelvoitteisiin, mutta määräysvalmistelussa tarkastellaan vaatimuksia huomioiden myös yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annettu laki, jolla täytäntöönpannaan kansallisesti voimaan ns. CER-direktiivi (EU) 2022/2025. Tavoitteena on, että edellä mainitun lain nojalla kriittisiksi tunnistetuille toimijoille viestittäisiin samalla siitä, missä määrin tämän määräyksen mukainen valmiussuunnitelma täyttää lain mukaisen häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman vaatimukset.

Määräys kattaa raideliikenteen, ilmailun ja tieliikenteen valmiussuunnittelun. Liikennejärjestelmän toimivuuden kehittäminen valmiussuunnittelun keinoin edistää hallitusohjelman tavoitetta kiinnittää entistä suurempaa huomiota liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisinkestävyyteen.

Määräyksen valmistelu

Määräyksen valmistelu aloitettiin keväällä 2025, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto lähetti liikenteen toimijoille kyselyn varautumisen nykytilasta sekä pyysi palautetta voimassa olevan määräyksen toimivuudesta ja soveltamiskokemuksia. Lausuntokierros toteutettiin 19.5.-15.7.2025. Lausuntokierroksen jälkeen määräysluonnokseen tehtiin muutoksia lausuntopalaute huomioiden. Muutosten ei arvioitu antavan sisällöllisesti aihetta toiselle lausuntokierrokselle.

Määräyksessä on pyritty huomioimaan erityyppisiin toimijoihin voivan kohdistua eri laajuisia ja laatuksia velvoitteita varautumisen, valmiuden, häiriönsietokyvyn taikka muuta riskienhallinnan suunnittelua ja toteuttamista koskien. Määräyksellä ei tarkoiteta poissulkea soveltuvien varautumistoimien suunnittelun toteuttamista kokonaisuutena siltä osin kuin se on tarkoituksenmukaista ja säännösten puitteissa mahdollista.

Määräyksen valmistelussa on pyritty siihen, että valmiussuunnitelma on mahdollista laatia siten, ettei liikenteen toimijoille aiheutuisi CER-direktiivin (2022/2557) täytäntöönpanosta johtuen tarvetta laatia erillistä häiriönsietokykyä koskevaa suunnitelmaa valmiussuunnitelman lisäksi.

Lausuntopalaute

Lausuntopalautetta kerättiin lausuntopyynnöllä lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta, mistä tiedotettiin liikennemuotoakohtaisesti sidosryhmille esimerkiksi sähköpostilistojen kautta ja yksittäisten sidosryhmätilaisuuksien yhteydessä. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelussa 19.5.2025 ja lausunto pyydettiin jättämään viimeistään 15.7.2025. Lausuntoja saatiin 10 kappaletta erityisesti raideliikenteen ja maantiekuljetusten toimijoilta. Ilmailun osalta nimenomaisia lausuntoja ei saatu. Lausuntopyynnöstä oli tiedotettu lentoyhtiöitä sähköpostilistan kautta. Fintraffic toi lausunnossaan

esiin eri toimialojaan koskevia huomioita. Lausuntokierroksen määrääjän jälkeen selvitetiin täydentävästi, että lentoasemanpitäjä Finavialla ei ollut erityisiä huomioita jatkovalmisteluun.

Lausuntopalautetta on käsitelty keskeisimpien ja toistuneiden huomioiden osalta alla sekä tarkemmin lausuntokohtaisesti perustelumuiiston liitteessä.

Siirtymäaika

Lausuntopalautteessa nousi säännönmukaisesti esiin siirtymäajan riittävyys. Riittäväksi siirtymäajaksi ehdotettiin useasti 6 kuukautta. Lausuntopalautteen johdosta määräyksen siirtymäaikaa on pidennetty aiemmin ehdotetusta 2 kuukautta kestävästä siirtymäajasta siten, että määräyksen siirtymäaika on 4 kuukautta. Päivitetyn määräyksen mukainen valmiussuunnitelman laatiminen on katsottu perustelluksi saattaa voimaan neljän kuukauden siirtymäajalla, jotta määräyksen ja valmiussuunnitteluvuorituksen tarkoitus tulisi voimaan mahdollisimman pian huomioiden kuitenkin valmiussuunnitelman asianmukaisen päivittämisen edellyttämä aika. Ajantasaisella valmiussuunnittelulla edistetään varautumista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.

Määräyksen ja yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain suhde

Lausuntopalautteessa kiinnitettiin huomiota erityisesti yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain (310/2025, ns. CER-laki) ja nyt kyseessä olevan määräyksen suhteeseen. Liikenne- ja viestintävirasto toimii myös CER-lain mukaisena liikenteen toimialan valvovana viranomaisena, mutta nyt kyseessä olevassa määräyksessä ei ole sisällöllisesti kyse CER-lain velvoitteista. Virastolla on myös useisiin muihin lakeihin perustuvia valvontaviranomaisen rooleja. CER-laki ei sisällä tätä määräystä koskevaa määräyksenantovaltuutta, eikä määräys perustu lainkaan CER-lakiin. Liikenne- ja viestintävirastolle on määräyksen säädöspäätöksessä säädetty valmiussuunnittelua koskevia määräyksenantovaltuuksia, jotka ovat erillisiä CER-laista. Virasto toteaa lisäksi lausuntopalautteessa ilmenneen epäselvyyden vuoksi, ettei määräys ole suositus tai ohje, vaan laissa säädetyn määräyksenantovaltuuden perusteella annettu soveltamisalallaan velvoittava määräys.

Määräyksen valmistelun yhteydessä on tunnistettu, että kriittiseen toimijaan kohdistuu CER-laissa muun muassa 15 §:n mukainen häiriönsietokyvyn varmistamista ja häiriönsietokykyä koskevaa suunnitelmaa koskeva velvoite. Liikenne- ja viestintävirasto ei ota määräyksen yhteydessä kantaa CER-lain soveltamiseen, mutta viraston on asianmukaista huomioida osana valmiussuunnittelusta määräämistä se, ettei määräyksellä supisteta tahattomasti CER-lain tarkoittamia kriittisille toimijoille muualla

osoitettavia vaatimuksia. Kriittisen toimijan tulee määräyksen mukaisessa valmiussuunnittelussaan huomioida toimintansa laatu ja laajuus siten, että toimijalle osoitetut suunnitteluvälitteet tulevat täytetyiksi, jotta mahdolliset kaksinkertaisen suunnitteluvälitteen poistamiseen tarkoitetut säännökset eivät tosiasiaassa supista toimijan harjoittamaa suunnittelua. Tässä tarkoituksessa perustelumuihistiossa esitetään esimerkkejä häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman ja määräyksen mukaisen valmiussuunnitelman perustana olevan lainkohdan ja määräyksen kohtien yhtäläisyyksiä ja eroja. Määräys kattaa jatkossakin toimijoita, jotka eivät ole CER-lain tarkoittamia kriittisiä toimijoita, joiden valmiussuunnittelu toimijan toiminnan laatu ja laajuus huomioiden voi olla määräyksen puitteissa kriittisen toimijan harjoittamaa valmiussuunnittelua suppeampaa.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman sisällöstä laissa säädetty huomioidaan kriittisen toimijan valmiussuunnitelmassa, mikäli kriittisen toimijan tarkoituksena on täyttää häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman vaatimus laatimallaan valmiussuunnitelmalla. Kriittisen toimijan olisi tällöin perusteltua huomioida häiriönsietokykyä koskevassa suunnitelmassa selostettavaksi säädetty seikat yhdessä määräyksen kohtien kanssa. Häiriönsietokykyä koskevaan suunnitelmaan liittyvät poikkeamien syntymisen estämiseksi katastrofiriskien vähentämiseen ja ilmastomuutokseen sopeutumisen liittyvät toimenpiteet, tilojen ja infrastruktuurin fyysinen suojaaminen, henkilöstöturvallisuuden varmistaminen kuten kriittisiä tehtäviä hoitavien henkilöstöryhmien määrittäminen mukaan lukien ulkopuolisten palvelutarjoajien henkilöstön huomioiminen määrittämisessä, pääsyoikeuksien vahvistaminen tiloihin, kriittiseen infrastruktuuriin ja arkaluonteisiin tietoihin sekä turvallisuusselvitysten pyytämisestä ja koulutus- ja pätevyysvaatimuksista, tiedottaminen asianomaiselle henkilöstölle sekä toteuttamisaikataulua koskeva suunnitelma. Nämä seikat liittyvät laajasti muun muassa toimijan kriittisten toimintojen ja palveluiden määrittelyyn sekä riskien hallintaa koskeviin määräyksen 4 ja 5 kohtiin. Määräyksen kohdassa 3.2 on määrätty muun muassa organisaation eri osien valmiussuunnitelmasta tietoisena pitämisen kuvaamisesta. Jatkuvuuteen liittyviä toimenpiteitä ja vaihtoehtoisia toimitusketjuja sekä kriittisten henkilöstöryhmien määrittämistä sisältyy määräyksen resurssien hallintaa koskeviin 5.1 ja 5.2 kohtiin. Ulkopuolisten palveluntarjoajien kriittisiä tehtäviä hoitavien henkilöstön huomiointi tulee kyseeseen määräyksen kohdassa 7.

Määräyksessä ei sen soveltamisala huomioiden ole edellytetty suoraan selostusta pääsyoikeuksien vahvistamisesta tiloihin, kriittiseen infrastruktuuriin ja arkaluonteisiin tietoihin eikä turvallisuusselvityksen pyytämisestä ja koulutus- ja pätevyysvaatimuksista taikka suunnitelman toteuttamisaikataulusta. Määräyksen 3.1 kohdan mukaisesti valmiussuunnitelmaa laadittaessa otetaan huomioon toiminnan laatu ja laajuus. Kriittisen toimijan olisi valmiussuunnitelmaa laatiessaan ja ylläpitäessään osana

riskienhallintaansa ja varautumistaan perusteltua kiinnittää huomioida siihen, että näihin liittyvät riskit ja toimenpiteet on tunnistettu ja asianmukaisesti huomioitu osana valmiussuunnitelmaa.

Määräys itsessään ei koske häiriönsietokykyä koskevaa suunnitelmaa taikka muita määräyksen soveltamisalan ulkopuolisia kriittiselle toimijalle asetettuja vaatimuksia, mutta toimija voi laajentaa ja syventää määräyksen tarkoittamaa valmiussuunnitelmaa tarkoituksenmukaisella tavalla muut velvoitteensa huomioiden määräyksen tätä estämättä.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että valmiussuunnittelua liikennejärjestelmässä koskevalla määräyksellä määrätään myös sellaisten liikennejärjestelmän toimijoiden valmiussuunnitelman laatimisesta, joita ei määritetä CER-lain tarkoittamiksi kriittisiksi toimijoiksi. Määräys ei myöskään rajoita kriittistä toimijaa katsomasta tarkoituksenmukaiseksi laatia määräyksessä tarkoitettu valmiussuunnitelma ja CER-laissa tarkoitettu häiriönsietokykyä koskeva suunnitelma erillisinä asiakirjoina.

Määräyksen selkeyttäminen

Määräystä on täsmennetty tulkinnanvaraisena pidetyn 5.2 kohdan osalta sekä raide-liikennettä koskevissa määräyksen kohdissa, jossa epätarkkoja ilmaisuja ja viittauksia on täsmennetty määräyksen selkeyttämiseksi.

Kriittiset palvelupaikan ylläpitäjät

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin kriittistä palvelupaikan ylläpitäjää koskeva rai-deliiikennelain 171 §:n 2 momentti. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenanto-valtuutta on käsitelty momenttia koskevassa hallituksen esityksessä. Määräyksen valmistelun yhteydessä Liikenne- ja viestintävirastossa on katsottu, että nykyisen raide-liikennelain 171 §:n 2 momentin tulkinnanvaraisuus huomioiden viraston ei ole perusteltua määrätä kriittisen palvelupaikan ylläpitäjän valmiussuunnittelusta, mikäli kyse ei ole jo muutoin selkeästi määräyksen soveltamisalan piiriin kuuluvasta toimijasta. Kriittisten toimijoiden velvoitteista ja määrittämisestä säädetään CER-laissa.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksellä kehitetään liikennejärjestelmän valmiussuunnittelua siten, että alan toimijoiden kyvykyys reagoida ja palautua erilaisista häiriötilanteista kehittyisi entisestään. Toimijoiden on määräyksen päivittämisestä johtuen käytävä läpi valmiussuunnitelmansa ja tehdä sinne tarvittavat päivitykset. Jos toimija on tehnyt päivitykset valmiussuunnitelmaansa ottaen huomioon yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annettavan lain sisältö ja toimija myöhemmin määritetään kriittiseksi toimijaksi, kriittisen toimijan ei lähtökohtaisesti

tarvitsisi laatia erillistä häiriönsietokykyä koskevaa suunnitelmaa taikka merkittävästä täydentää määräyksen mukaista suunnitelmaansa.

Määräyksen päivityksessä tehdään maltillisia muutoksia yleisen osion vaatimuksiin. Määräystä pyritään selkeyttämään ja muuttamaan tekstejä siten, että vaatimuksen kohdat olisivat loogisessa järjestyksessä ja täten määräys olisi selkeämpi.

Koska kyseessä on määräyksen päivittäminen, toimijoille ei tämän vuoksi arvioida aiheutuvan velvoitteista oleellisia lisäkustannuksia nykyiseen verrattuna tai hallinnollista taakkaa. Määräyksen päivityksellä arvioidaan olevan myönteinen vaikutus yleiseen turvallisuuteen. Päivitetty määräys vastaa paremmin muuttuneita toimintaympäristön vaatimuksia. Määräyksen tarkoituksena on pyrkiä siihen, että vältettäisiin sellaiset yhteiskunnassa mahdollisesti sattuvat poikkeukselliset häiriötilanteet, joilla voisi olla myös kielteisiä ympäristövaikutuksia. Määräyksen päivityksessä tehdyillä täsmennyksillä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia viranomaisvalvonnan vaikuttavuuteen.

Luotsauslain luotsiyhtiöitä koskeva varautumisvelvoite on säädetty uutena Liikenne- ja viestintäviraston teknisten määräysten piiriin. Liikenne- ja viestintävirasto ei ole katsonut vielä tämän päivityksen yhteydessä tarpeelliseksi antaa määräystä myös luotsiyhtiöitä koskevana.

Ilmailun osalta määräysvalmistelussa on arvioitu määräyksen mukaisten suunnittelun pääsääntöisesti sisältyvän jo nykyisten ilmailua koskevien vaatimusten johdosta ilmailun toimijoiden toimintaa. Määräyksen täytäntöönpanossa olisi siten ilmailussa kyse pitkälti tietojen koostamisesta ja maltillisesta päivittämisestä. Ilmailun erityismääräysten osalta lausuntokierroksella esillä olleita määräyskohtia on korjattu siten, että määräys on tiivistynyt ja lausuntokierroksella lausuttavana olleet kohdat ovat sisältäneet keskeisesti määräykseen lopulta otetut erityismääräykset pienin muutoksin.

Ilmailun erityismääräyksissä määräyksen kohtaa 12.1 ei ole muutettu. Kohtaa 12.2 on supistettu. Kohta 12.3 sisältää lausuntopalvelussa olleen version kohdan 12.4 sisällön kieliasun tarkistuksin. Uusi kohta 12.4 vastaa asiallisesti lausuntopalvelussa olleen version kohtaa 12.5. Kohdan 12.5 muotoilua on muutettu lausuntopalvelun version vastaavaan kohtaan 12.6 nähden. Kohdan 12.5 uudella muotoilulla ohjataan toimijaa ottamaan valmiussuunnitelmassaan huomioon riippuvuudet sellaisista kolmansista toimijoista, jotka eivät ole toimijan suoria yhteistyökumppaneita. Kohta 12.6 vastaa pääosin lausuntopalvelussa olleen version kohtaa 12.7, mutta muotoilua on muutettu korostamaan riippuvuuksiin liittyviä kytkentöjä. Kriittiset riippuvuudet voivat kohdistua moninaisiin tahoihin ja toimintoihin.

Yksityiskohtaiset perustelut**Soveltamisala**

Määräyksen soveltamisalaan on tehty tieliikenteessä maantiekuljetusyrityksiä koskevia muutoksia, joita koskien myös 7.4 kohdan sijaan sovelletaan kohtaa 10.3. Kohtaa 8.4 sovelletaan aiemmasta poiketen myös maantiekuljetusyritykseen kohtaan tehtyjen muutosten myötä. Määräys ei jatkossakaan koskisi museoliikenteen harjoittajaa, sotilasilmailua tai muuta valtion ilmailua.

Määritelmät

Määräyksen 2 luvussa ovat määräyksen sisällön kannalta keskeiset määritelmät. Määritelmien pohjana ovat aiemman määräyksen mukaiset määritelmät, joina oli pääsääntöisesti käytetty Suomen Pelastusalan Keskusjärjestön (SPEK) ja Sanastokeskus TSK ry:n vuonna 2017 julkaisemassa Kokonaisturvallisuuden sanastossa käytettyjä käsitelmäärittelyjä. Kokonaisturvallisuuden sanasto on toteutettu yhteistyössä eri hallinnonalojen ministeriöiden kanssa, ja se sisältää kaikille hallinnonaloille yhteisiä kokonaisturvallisuuden käsitteitä. Sanaston tarkoituksena on "linkittää hallinnon- alakohtaiset käsitteet kokonaisturvallisuuteen ja edelleen eri alojen varautumiseen". Sanaston perustana ovat olleet muiden muassa Yhteiskunnan turvallisuusstrategia (vuodelta 2010), valtioneuvoston periaatepäättös kokonaisturvallisuudesta (vuodelta 2012) sekä edellä mainitut pelastuslaki ja valmiuslaki. Lisäksi määritelmänä oli käytetty Liikenteen turvallisuusviraston julkaisemassa tutkimuksessa Tavoitteena toimiva arki – tulevaisuuden toimintavarma liikennejärjestelmä 2030 (9/2018) käytettyjä käsitelmäärittelyjä.

Määritelmiä on määräyksessä osin yhtenäistetty TEPA-termipankin mukaisiksi. Määräyksen määritelmiin on tehty pieniä muutoksia, joilla on pyritty tarkentamaan ja täsmentämään käsitteitä määräyksen eri liikennemuotoja koskeva soveltamisala huomioiden.

Valmiusharjoituksen käsitteellä korvataan aiempi harjoituksen käsite.

Häiriötilanteen määritelmänä käytetään kokonaisturvallisuuden sanastoon perustuvaa määritelmää.

Jatkuvuudenhallinnan määritelmänä käytetään kokonaisturvallisuuden sanastoon perustuvaa määritelmää, joka viittaa toimintatapojen osalta nimenomaisesti vakaviin häiriötilanteisiin.

Kybertoimintaympäristön käsitettä on muokattu siten, että toimintaympäristöön vaikuttavat järjestelmien käyttäjät osana liikennejärjestelmän toimintaympäristöä on nostettu määrittelyssä esiin.

Kyberuhkan käsitettä on yksinkertaistettu muotoilultaan liikennejärjestelmän kontekstissa selkeälukuisemmaksi.

Toimijan käsite kattaa jatkossa myös liikennetehtäviä hoitavan elinvoimakeskuksen, jolla on aluehallintouudistuksen voimaantultua liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 100 §:n mukainen varautumisvelvollisuus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sijasta.

Toimintavarmuuden käsite on määräyksen määritelmässä linkitetty tavoitetilan käsitteeseen, jota käytetään määräyksessä yhteydessä liikenteen eri asteisten häiriötilojen kuvaamiseen.

Aiempien käsitteiden lisäksi määräykseen on otettu huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan käsite, jota on käytetty raideliikennettä koskevissa erityismääräyksissä. Käsiteellä tarkoitetaan määräyksessä toimijaa, jonka rataverkolla kuljetetaan normaalioloissa tai on odotettavissa poikkeusoloissa kuljettavan huoltovarmuuskriittisiä kuljetuksia. Tämä johtuu siitä, että määräyksessä on katsottu tarpeelliseksi kiinnittää korostetusti huomioita huoltovarmuuskriittisten rautatiekuljetusten sekä huoltovarmuudelle merkittävimpiä rataverkon osia koskevaan valmiussuunnitteluun.

Valmiussuunnitelman laatiminen ja ylläpito

Määräyksen 3 kohdan otsikkoon lisättiin ylläpito, sillä määräys on ollut voimassa useita vuosia, jolloin suurella osalla toimijoista on olemassa jo määräyksen mukainen valmiussuunnitelma.

Kohdan 3.1 muotoilua päivitettiin. Kriittisen toimijan olisi perusteltua huomioida suunnitelmansa kattavuudessa yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain 15 § häiriönsietokyvyn varmistamisesta ja häiriönsietokykyä koskevasta suunnitelmasta sisällyttämällä valmiussuunnitelmaansa 15 §:ssä tarkoitetut selostukset, jotka koskevat muun muassa katastrofiriskien vähentämiseen ja ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyviä poikkeamia estäviä toimenpiteitä, henkilöstöturvallisuuden varmistamista, tilojen ja niissä sijaitsevan infrastruktuurin turvaamista sekä poikkeamista palautumista.

Kohtaa 3.3 täydennettiin asiakirjaesimerkillä (johtamisjärjestelmä) tukemaan raide-liikennetoimijoiden valmiussuunnittelua. Sana luettelo korvattiin koosteella, sillä se koettiin kuvaavammaksi.

Kohtaan 3 on lisätty ylläpitoa koskeva kohta 3.5. Vuosittainen ja tarvittaessa tehtävä arviointi on katsottu riittäväksi ja oikeasuhtaiseksi valmiussuunnitelman tekniseksi ylläpitämiseksi.

Toimijan kriittisten toimintojen ja palvelujen määrittely

Kohtaa 4 täsmennettiin koskemaan erityisesti liikennejärjestelmää ja siihen liittyviä kriittisiä toimintoja ja palveluita. Kohdassa 4.2 avattiin tarkemmin, mitä valmiussuunnitelmaan tulee kuvata varautumisen tavoitetasojen osalta.

Riskienhallinta

Kohdassa 5.1 korostettiin riskienhallinnan osalta toimintavarmuuteen kohdistuvia uhkia ja riskejä. Alkuperäisessä määräyksessä riskienhallintaa käsiteltiin yleisemmällä tasolla. Nyt riskienhallinta keskittyy tarkemmin varautumiseen ja toimintavarmuuteen liittyvään riskienhallintaan.

Kohdassa 5.2 on täsmennetty kriittisten toimintojen tunnistamista ja turvaamista koskeva kohta. Kohtaan lisättiin myös velvoite dokumentoida perustelut suoritettavien riskienhallintatoimenpiteiden valinnalle sekä tunnistetun riskin hallitsemiseksi ryhtymättä jättämisen perusteet. Tällä pyritään siihen, että riskienhallinta olisi vaikuttavampaa riskien taustasyiden ja toimenpiteisiin liittyvän harkinnan ollessa toimijan käytettävissä ja arvioitavissa tarvittaessa myös myöhemmin.

Resurssien hallinta ja harjoitukset

Kohdassa 6 vaihdettiin kohtien 6.1 ja 6.2 järjestystä, jotta kohdat olisivat loogisessa järjestyksessä valmiussuunnittelun näkökulmasta. Luvun 6 kohtia täsmennettiin niin, että 6.2 kohtaan sisällytettiin kaikki koulutukseen ja osaamiseen liittyvät vaatimukset ja kohdassa 6.3 on sisällytetty kaikki harjoitustoimintaan liittyvät vaatimukset. Kohtaan 6.3 lisättiin velvoite kuvata, kuinka toimija dokumentoi kriittisen henkilöstön ja johdon osallistumisen koulutuksiin ja harjoituksiin. Kyseisten henkilöryhmien osallistumisella koulutuksiin on merkittävämpi vaikutus toimijan valmiussuunnitteluun sekä valmiussuunnitelmien toimeenpanoon liittyvälle valmiudelle.

Kriittiset kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat

Kohdassa 7 vaihdettiin kohtien 7.1 ja 7.2 järjestystä, jotta kohdat olisivat loogisessa järjestyksessä valmiussuunnittelun näkökulmasta. Lukuun 7 lisättiin kohta yhteistöiminnan järjestämisestä kriittisten kumppaneiden, palveluntuottajien ja alihankkijoiden kanssa. Lisäksi on konkretisoitu aikaisemman määräyksen kohdassa 8.1. tarkoitettuja muita toimijoita ja siirretty näitä kohtia siltä osin loogiseen kokonaisuuteen, eli kohtaan 7.

Muut valmiussuunnitelmassa kuvattavat asiat

Kohdassa 8.2 on tarkennettu valmiuden tehostamistoimenpiteiden asteittaisuutta liisäämällä maininnat normaaliolojen häiriötilanteista sekä poikkeusoloista.

Kohtaan 8.4 lisättiin liikenteeseen liittyvien häiriöiden ilmoittamisen kuvaamista valmiussuunnitelmassa. Aikaisemmin kohta oli raideliikenteen erityismääräyksissä. 8.4 sovelletaan aiemmasta poiketen tieliikenteessä maantiekuljetusyritykseen, sillä on katsottu tarpeelliseksi kuvata ja tunnistaa mahdollisesti soveltuvat ilmoittamisvelvoitteet sekä niihin liittyvät käytänteet. Samalla on lievennetty muotoiluja huomioimaan eri liikennemuotojen sääntely ilmoitusvelvollisuudesta tai sen puuttuminen.

Aikaisemman määräyksen kohta 8.5 sisällytettiin kohtaan 9, jossa käsitellään tarkemmin oman toiminnan arviointia.

Oman toiminnan arviointi

Kohtaan 9.1 on täsmennetty oman toiminnan arvioinnin sisältöä. Täsmennys tukee oman toiminnan arvioinnin suorittamista.

Kohdassa 9.2 on lisätty toimenpiteiden seurannan toteuttamista koskeva osuus, joka tukee valmiussuunnitelman ylläpitoa oman toiminnan arvioinnin kehittämisen kannalta.

Raideliikenteen erityismääräykset

Kohta 11 on jäsennelty siten, että alkuun on sijoitettu määräyksen yleisiä osia täydentävät kaikkia raideliikenteen toimijoita koskevat erityismääräykset. Muutoin kohdat ovat jaoteltu raideliikenteen toimijoittain.

Aikaisemmassa määräyksessä kohta 11.8 siirrettiin raideliikenteen erityismääräysten ensimmäiseksi kohdaksi 11.1. Aikaisemman määräyksen kohta 11.1 siirrettiin määräyksen yleisiin vaatimuksiin kohtaan 8.4.

Uutena on lisätty kohdaksi 11.2 kohta, jossa viitataan yleisen osion kohdassa 4.2 tarkoitettuihin tavoitetasoihin. Liitteessä 1 on määritelty liikenteelliset tilanteet, joita liitettä 1 soveltavien raideliikenteen toimijoiden on tarkoituksenmukaista soveltaa kohdassa 4.2 tarkoitettuina tavoitetasoina.

Määräyksen kohdat 11.3 ja 11.4 on siirretty rataverkon haltijaa koskevista kohdista yleisiksi kohdiksi. Määräysluonnoksen 11.12 kohdassa kohdat 11.3-11.8 oli muotoiltu rautatieliikenteen harjoittajaa koskeviksi soveltuvien osien. Muutosta vastaavasti liikenteenohjauspalvelua tarjoavaa koskeva kohta 11.8 on poistettu ja rautatieliikenteen

harjoittajaa koskevaa erillistä kohtaa on sisällöltään supistettu. Kohta 11.3 kattaa myös liikenteenohjauspalvelun tarjoajan, jonka riskienhallinnan ja toimintavarmuuden kannalta tarvittavan rataverkon ja kybertoimintaympäristön kuvaamista valmiussuunnitelmassa voidaan pitää tarpeellisenä ilman nimenomaista määräyksen osana vakaviin häiriötilanteisiin varautumiseksi, minkä lisäksi kohdassa 11.3 on osaltaan kyse jo määräyksen 6.2 kohdan mukaisesta kuvauksesta raideliikenteen kontekstissa. Lausuntokierroksen määräysluonnoksen kohtien 11.9-11.12 numerointi muutunut kohdiksi 11.8-11.11.

Määräyksen kohdaksi 11.6 on lisätty liitteen 1 soveltamista huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijaa koskeva kohta. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijaan kohdistuu muita rataverkon haltijoita korostuneemmin erityinen tarve huomioida huoltovarmuuskriittisten kuljetusten varmistaminen eri asteisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Kohdan 11.6 lisäämisen myötä määräyksen kohdassa 2 on määritelty myös huoltovarmuuskriittinen rataverkon haltija. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan käsitettä ei ole osana vakiintuneita määritelmiä. CER-direktiivin kansallisessa lainsäädännössä tehtävän täytäntöönpanon myötä käsitettä voidaan arvioida uudelleen määräyksen seuraavassa päivityksessä.

Kohtaa yhteiset vaatimukset valtion rataverkon haltijalle ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle toimijalle tiivistettiin. Aikaisemman määräyksen kohdat 11.9-11.11 poistettiin, sillä samat vaatimukset löytyvät liitteestä 1. Tämä parantaa määräyksen luettavuutta. Aikaisemman määräyksen kohdasta 11.9 katsottiin tarpeettomaksi sisällyttää erillinen vaatimus yhteistyöstä, huomioiden määräyksessä kohdan 7 ja 8 alle sisällytetyt vaatimukset yhteistoiminnan järjestämisestä muiden toimijoiden ja viranomaisten kanssa.

Määräykseen lisättiin kohta 11.11, jossa määrätään uutena asiana rautatieliikenteenharjoittajat ottamaan huomioon soveltuvien osin raideliikenteen erityismääräykset sekä liitteen 1 vaatimukset.

Liitteeseen 1 on tuotu ja yhdistetty tavoitetasojen vaatimukset aikaisemman määräyksen kohdista 11.9-11.11. Aiemmin liitteessä terminä käytettiin varautumisen tavoitetasoon viittaavana tavoitetasoa. Tavoitetaso sijasta on katsottu kuvaavamaksi viitata liitteessä liikenteellisiin tilanteisiin, sillä liitteessä kuvattavia eri asteisia häiriötilanteita ei tavoitella vaan häiriöihin varaudutaan. Liitettä on muutoin ryhmitelty uudelleen tarkoituksena selkeyttää liitteen sisältöä loogisesti. Liite koskee aiempaa useampia raideliikenteen toimijoita soveltuvien osin, mihin liittyen liitteeseen on tehty lisäyksiä raideliikenteen erityismääräysten ohessa myös liitteeseen.

Ilmaliikenteen erityismääräykset

Määräyksen 12 luvussa ovat ilmailun erityismääräykset, joita sovelletaan määräyksen muissa luvuissa määrätyn ohella. Luvussa määrätään toimijan tunnistaa kriittiset toiminnot ja palvelut, joiden toimivuus on toiminnan jatkuvuuden kannalta välttämätöntä. Toimijan on tarkasteltava omaa toimintaansa valmiussuunnittelun lähtökohdista.

Määräyksessä edellytetään, että toimijan on määriteltävä kriittiset toiminnot ja palvelut, joiden jatkuvuus on välttämätöntä toiminnan kannalta häiriö- ja poikkeusoloissa. Kriittisten toimintojen ja palvelujen tunnistamisen perusteella toimijan on kohdennettava varautumistoimenpiteensä tarkoituksenmukaisesti toiminnan ydintoihintoihin määritellä kriittiset toimintonsa ja palvelunsa. Määräyksen mukaan toimijan on tunnistettava ne liikennejärjestelmän kriittiset toiminnot ja palvelut, jotka ovat välttämättömiä toimijan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen kannalta normaalioloissa ja valmiuslaissa määritellyissä poikkeusoloissa. Toimijan on myös otettava huomioon riskienhallinta, joka tulee kattaa ulkoiset riippuvuudet kuten esimerkiksi sähkö ja tietoliikenteen. Riskien arviointi on päivitettävä toiminnan muuttuessa. Se on oltava suunnitelmallista ja dokumentoitavaa toimintaa.

Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa erityiskoulutetun henkilöstön saatavuutta ja korvattavuutta. Erityiskoulutetun henkilöstön saatavuuden ja turvaaminen erityisesti normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Tässä luvussa tarkoitetaan resursseja kuten lentäjät, lennonjohtajat, turvatarkastajat ja lentoaseman kunossapidon erityisosaajat sekä ilma-alusten ja lentoasemien teknisten laitteiden huoltohenkilöstö.

Toimijan on arvioitava, mitkä muut kuin kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat ovat oman toiminnan jatkuvuuden kannalta keskeisiä riippuvuuksia. Riippuvuuksilla tarkoitetaan tässä yhteydessä sellaisia riippuvuuksia, joiden kanssa toimijalla ei ole sopimuksia tai jotka eivät toimi toimijan lukuun, mutta joiden toiminnalla voi olla vaikutusta toimijaan. Nämä riippuvuudet tulee myös kuvata valmiussuunnitelmassa. Lisäksi määrätään valmiussuunnitelmassa kuvattavaksi, miten kriittisten riippuvuuksien yhteistyö kytkeytyy toimijan toimintaan, sekä arvioitava vaihtoehtoiset toimintatavat, jos yhteistyö katkeaa. Valmiussuunnitelmassa on yksilöitävä kriittisten riippuvuuksien keskeiset yhteistyö riippuvuudet.

Määräyksen aikataulu

Määräyshankeen valmistelu aloitettiin keväällä 2025. Määräyshankepääätös tehtiin 14.5.2025. Lausuntokierros toteutettiin 19.5.-15.7.2025. Päivitetty määräys annetaisiin lausuntokierroksella tavoiteltua aikataulua myöhemmin syksyllä 2025, jolloin siirtymäaika päättyisi alkuvuodesta 2026.

Määräyksen tultua voimaan toimijan tulee varmistaa valmiussuunnitelmansa määräyksen mukaisuus neljän kuukauden siirtymäajan puitteissa. Toimijalla tulisi olla päivitetyn määräyksen mukainen valmiussuunnitelma neljän kuukauden kuluttua määräyksen voimaan tulosta. Siirtymäajalla turvataan toimijalle aikaa huomioida määräyksen voimaantulon vaikutukset toimijan valmiussuunnitelmaan sekä toisaalta edistään varautumista saattamalla valmiussuunnitelmat määräyksen mukaisiksi kohdullisessa ajassa.

Jälkiseuranta

Määräyksestä ei tehdä erillistä jälkiarviointia, mutta tarpeita sen päivittämiseen kehitetään valvontatoimenpiteiden ja määräyksen soveltamiskäytännön seurannan myötä sekä määräykseen vaikuttavan säädöskentän kehittyessä.

Liitteet

Liite 1 lausuntopalautteen yhteenveto