

20.4.2015

Tilaisuus: KONKARI-työpaja
Aika: 20.4.2015 klo 10–15
Paikka: Helia-talo, Ratapihantie 13, 00520 Helsinki
Lisätiedot: Oy Sanday Ltd, Markku Hietanen, +358 40 5470 865, info@sanday.eu

Kehittämistarpeet tavarankuljetuskonttien ja maahantuontivarastoinnin kaasuriskien kansallisen toimintamallin tuottamiseksi

Kiitoksia aktiivisesta osallistumisesta KONKARI-työpajaan.

Jokaisen työpanos on tämän tyyppisessä hankkeessa tärkeä, koska vain yhteisen ymmärryksen muodostamisella on mahdollista käsitellä näinkin haastavaa kokonaisuutta siten, että toiminnalla saadaan aikaan jotain merkittävää.

1. Yhteistoiminnallisen työpajan tavoitteet

Kansallisen tason tavoitetilan määrittäminen ja kehitystarpeiden määrittely

- a. Nykytila, tavoitetila ja näiden välinen erotus
- b. Keskustellaan kehityskohteiden priorisoinnista
- c. Hankkeessa tuotettavan sisällön ylläpidon edellyttämien toimenpiteiden selvittäminen ja eri tahojen sitoutumiskiinnostuksen selvittäminen hankkeen tulosten kestäväksi jatkohyödyntämiseksi
- d. Keskustellaan, miten tuotettavat sisällöt ylläpidetään tulevaisuudessa, jotta keskustelua voidaan ylläpitää jatkossakin

2. Yhteistoiminnallisen työpajan kulku

Liitteenä 1 olevan päivitetyn ohjelman mukaisen aloituksen jälkeen osallistujat pohtivat aluksi itsenäisesti ja sen jälkeen ryhmissä *Liitteen 2* mukaisia osallistujille ennakoon jaettuja teemoja sekä niistä esiin nousseita muita asioita.

Teemajaottelu sisälsi tarkastelun kansallista tasoa, yritystä, henkilöitä, tavarankuljetuskontteja ja kaasuja koskevista toimenpiteistä ja muista esille nousevista asioista.

Iltapäivällä ryhmät raportoivat tuotoksensa toisille ryhmille ja niistä käytiin keskustelu työpajan tavoitteiden saavuttamiseksi.

3. Yhteistoiminnallisen työpajan tulokset

Yleisinä kommentteina todettiin, että tarve nykyistä tarkemmille säädöksille ja konkreettisille ohjeille on suuri, eli esimerkiksi, miten kontti on kaasupitoisuuden osalta mitattava ja tuuletettava, jotta sen kuorman purkaminen on turvallista. Lisäksi tarvitaan merkittävästi lisää koulutusta ja jokin taho, mistä saa kaiken tiedon

20.4.2015

nimenomaan tavarankuljetuskonttien kaasuriskeihin liittyen. Kontithan puretaan maahantuontivarastoihin, mikä liittyy tietenkin kiinteästi aiheeseen.

Nykytilaa ja kehittämistarpeita tarkasteltiin teemoittain seuraavassa raportoidun mukaisesti:

1. Osaaminen ja sen varmistaminen nousivat kaikkien ryhmien puheenvuoroissa esiin yhtenä tärkeimpänä aiheena. Menetelmiksi esitettiin sertifioitua koulutusta ja kuljettajien ammattipätevyyspäivän hyödyntämistä IMDG ja VAK osiossa tiedostavana koulutuksena. Sisältöjä tässä vaiheessa vielä sen enempää määrittelemättä.

Sisältöjen osalta yhtenä luonnollisena kehittämissympäristönä on www.konttikaasu.fi -sivusto, jonka jatkumo nähtiin sitä koskeneessa keskusteluteemassa tärkeänä. Tässä vaiheessa ei menty myöskään konttikaasu.fi -sivuston jatkuvuuden suunnittelussa yksityiskohtiin, mutta tarve sille nähtiin kiistattomana.

Osallistajat ovat siis sitoutuneet sivuston edelleen kehittämiseen ja sen koetaan tuovan lisäarvoa, mitkä ovat sisällöntuotannon mahdollistavan osallistavuuden kannalta tärkeimpiä yksittäisiä tekijöitä, eli tässä kohdassa viitataan myös hankkeessa tuotettavan kokonaisuuden elinvoimaisuudesta. Sivustoa kokeva keskustelu siis jatkuu ja siinä pitää sopia resursoinnista, selkeistä tavoitteista, loogisesta yhdenmukaisuudesta ja lisäarvon tuottamisesta viranomaissivustojen kanssa, ehkä niitä täydentävänä ja kokoavana sivustona tai vaihtoehtoisesti jotain muuta.

Työntekijänäkökulmaa haluttiin lisätä aiheen kehittämisessä. Kommentti on tärkeä osaamisen kehittämisen, aiheen jalkauttamisen ja hankkeeseen liittyvän muutosjohtamisen näkökulmasta.

2. Tarve on sen tasoiseen tietoon konttikaasu.fi -sivustolla, että

- a. siinä on vahva säädösperusta, jotta siihen voidaan tarvittaessa vedota,
- b. sen perusteella voi linjata asioita ja
- c. että sieltä löytyy kaikki aihetta koskeva tutkimustieto
- d. sekä viimeisimmät muutokset esimerkiksi fumiganttien osalta.

Sivustoa ei nähty osallistujien edustamien yritysten keskinäisen kilpailun kannalta ongelmana sellaisessa mallissa, jossa se toimii itsenäisenä neutraalina subjektina kolmannen osapuolen ylläpitämänä ja yhteisesti ylläpidettynä/resursoituna. Oleellista tämän tyyppisessä yhteistoiminnallisessa kehittämisessä on henkilötason sitoutuminen, koska aihe tiedetään erittäin haastavaksi. Aiheeseen on tietoisesti lähdetty hakemaan ratkaisua strategialla, jossa on eri tahojen rahoittamia ja eri

20.4.2015

tahojen hallinnoimia projekteja muodostamassa sarjan, jossa on mukana samoja toimijoita substanssi- ja kehitystoimijaosaamisen kumuloimiseksi ja siten samalla toiminnan kustannustehokkuuden ja mikrotason toimintakulttuurin varmistamiseksi.

3. Oppimisympäristöä koskevat maininnat liittyvät sen kattavuuteen, mikä tulkitaan tässä sisällölliseksi kattavuudeksi, jossa materiaali

- a. vastaa voimassa olevia säädöksiä,
- b. uusinta tutkimustietoa,
- c. riskilähtöistä ajanmukaisuutta (esim. uudet kaasut) ja myös
- d. käytettävyyttä

sillä tasolla, että voidaan puhua laadukkaasta oppimisympäristöstä.

Oppimisympäristön tuottamiseen projektissa on olemassa osaamista ja esimerkiksi Trafin aloitusosuudessa kävi hyvin ilmi, että säädösten mukaisuuteen on tarjolla tukea. Oppimistavoitteet ovat kuitenkin erilaiset eri kohderyhmillä, mikä on samalla uhka ja mahdollisuus. Uhkana on sisällön paisuminen ja yleistäminen ja mahdollisuutena on oppimisympäristön hyödyntäminen taloudellisesti siten, että sillä tavoiteltu lisäarvo palautuu kokonaisuuden ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Tämä ei tarkoita domainhostausta vaan ennemminkin sisältöä, joka tavoittaa oikeat kohderyhmät tarvittaessa vaikka tuntien kuluessa. Tässä kysymyksessä avaimet palautuvat taas projekteihin ja niissä tuotettaviin sisältöihin, jotka eivät kuitenkaan ole kerran tuotettuina aina valmiita tuotteita, vaan jotka edellyttävät jollakin tavoin järjestettyä ja dedikoitua huoltoa. Yhden luukun periaatetta toivottiin lähestymistavaksi nettisivuston osalta ja todettiin, että ennen minkään resursseja edellyttävän toimintamallin vahvistamista sille pitää varmistaa organisaatioiden johdon hyväksyntä.

Koulutusvaatimusta tulee myös lainsäädännön kautta, mistä johtuen sertifioivan koulutuksen järjestäminen on otettu selvitettäväksi asiaksi. Sertifioinnin merkitys on siinä, että se antaa mahdollisuuden siirtyä seuraaville tasoille myös toiminnassa. Koulutuksen nähtiin tärkeäksi liittyvän toimintaan, jotta osataan toimia oikein.

4. Tiedottamiseen liittyvä riskitietoisuus vaihtelee nykyisellään organisaatioittain hyvin paljon. Vallitsevin on käsitys, että etenkin pienet yritykset ovat heikoimmassa asemassa riskitietoisuuden osalta. Kokonaisuutena aihe on kuitenkin ollut pienellä huomiolla viime vuosiin asti, mistä johtuen on myös paljon suuria yrityksiä, joissa voi olettaa olevan epätietoisuutta kaaturiskien hallinnasta.

Ennen tätä projektia on allekirjoittaneen toimesta tehty aiheeseen liittyneissä esiintymistilaisuuksissa kyselyjä yleisestä tietoisuudesta ja sen

20.4.2015

kehittymisestä. Projektiin liittyy vaikuttavuustutkimus, joka on samansisältöinen noiden aiempien kyselyiden kanssa. Kyselyiden tulokset ovat tietenkin hieman eri tavoin luettavia, mutta niissä on selvinnyt, että tietoisuus ei vielääkään ole kovin korkealla tasolla edes sellaisten henkilöiden osalta, jotka toimivat aihepiirin parissa. Tiedottaminen ja sen kehittäminen ovat siis edelleen korkealle priorisoitavia asioita projektin edetessä.

Tiedottamisessa täytyy myös korostaa, että kyse ei ole vain fumiganteista ja tiedottamisen yhteydessä tulee tuoda ehkä aiempaa vielä voimakkaammin esiin myös kuormasta haihtuvat kaasut ja muut potentiaaliset kaasulähteet.

Pitäisikö aiheesta olla STM:n vahvistama turvallisuusohje tai millä tavalla vastaavasti esim. Pelastusopiston TOKEVA-ohjetta voidaan hyödyntää? Tulisiko myös TOKEVAN viranomaishjeistusta voida hyödyntää joiltakin osin?

Myös yrityksen sisäinen tiedottaminen ja kirjaamisjärjestelmä tulee huomioida. Tarvitaan selkeä **Tiedon polku** kentältä esimiehelle, johdolle, viranomaisille ja edelleen tiedotukseen tulisi yhdeksi määriteltäväksi kohteeksi kansalliseen toimintamalliin. Polun virallistaminen on mahdollista tulevaisuudessa järjestää siten, että sitoutetaan toimijoita kyseiseen malliin ja tiedotetaan mukana olevista tahoista ylläpidettävällä sivustolla. Samalla polulla tulisi kirjata myös mahdolliset altistumiset **työterveydenhuolto** varten, sekä **ohjeistaa** työterveyshuolto toimimaan yhdenmukaisella tavalla. **Vaarojen arvioinnin sisältyminen jo nykyisellä on työturvallisuuslainsäädäntöön kattaa lähtötilanteen.**

Kansainvälisen yhteistyön merkitys korostuu etenkin siinä vaiheessa kun haetaan tutkimustietoa, parhaita käytäntöjä ja kun pyritään hankkimaan lisää tietoa kaasu- ja laitemarkkinoista. **Kansainvälisten toimijoiden tunnistaminen** on yksi teema ministeriön kanssa läpikäytäväksi.

5. Säädöksistä käytiin myös paljon keskustelua. Lainsäädännöllisesti asia ei ole monimutkainen ja kansallisessa lainsäädännössä ei nähty puutteita siinä, etteikö se kata kaikkea tarvittavaa. Kansainvälisten toimijoiden osalta ei tällä hetkellä ole riittävästi tietoa, jotta sitä puolta olisi käsitelty. Uusien säädösten laadinta nähtiin riskiksi päällekkäisyyksien rakentamisen johdosta. Ongelmana on se, ettei säädöksiä noudateta, millä hankitaan kilpailuetua suhteessa säädöksiä noudattaviin yrityksiin. Tämä kokonaisuus on yksi huomioitava asia jatkokehittämisessä.

Säädösperusta tulee sisällyttää tuotettavaan työturvallisuusohjeeseen ja sitä polkua myöten myös tuotettavaan oppimateriaaliin. Päivitetty työturvallisuuslaki ja EU-tason säädökset ovat lähtökohtaisesti kunnossa ja

20.4.2015

ne täytyy vain saada konkretisoitua oppimateriaalissa siten, että oppimateriaaleilla saadaan aikaan merkittävää lisäarvoa kaasuriskien hallitsemiseksi nykyistä paremmin.

Sanktiointi nähtiin haastavana, koska kokonaisuudessaan prosessin arvioitiin kestävän pahimmillaan kolme vuotta. Tämä johti ajatukseen, olisiko säädösperustassa kuitenkin kehitettävää? Lisäksi oli joiltakin osin epäselvää eri viranomaisten rooleista ja toimivaltuuksista.

Yksi haaste on konttien **merkitsemättömyys**. Kansainvälisten toimijoiden osalta toimitusketjuun oli tässä asiassa jo vaikutettu suoraan, millä oli saavutettu välittömiä parannuksia konttien merkitsemisessä kaasutetuiksi. Tässä ketjussa sanktiointi on de-facto –tyyppistä sanktiointia eli liikesuhteen jatkon vaarantuminen, jos toimittaja ei noudata säädöksiä. Alue kuuluu yritysten liiketoimintaan ja vastuullisen johtamisen piiriin, mitä ei käsitelty sen enempää.

Ehdotuksena nousi esiin myös säädösperustan kehittämiseen liittyen, että kaikki kontit pitäisi merkitä, olivat ne sitten kaasutettuja tai eivät.

6. Harjoittelu pelastustoimen kanssa

Pelastustoimen kanssa harjoittelusta halutaan saada **yksi yhteinen toimintamalli**, joka on tuotettu siten, ettei se haittaa kummankaan osapuolen toimintaa. Asiasta tiedetään ennakkoon, että pelastuslaitokset toimivat eri puolilla maata eri tavoin, mutta siitä huolimatta tai ehkäpä juuri siksi asia koettiin tärkeäksi. Pelkkien konttien lisäksi hanke sisältää myös maahantuontivarastoinnin kaasuriskien hallinnan, mikä puoltaa mallin tuottamista. Asia huomioidaan hankkeen raportoinnissa, mutta asiaa selvitetään jo ennakkoon, koska tarve oli ilmeinen ja osin myös välitön. Asia liittyy myös pelastuslain päivytyksen myötä yritysten omaan varautumiseen.

C-osaamiskeskuksen tietämyksen hyödyntäminen tässä suunnittelussa puoltaa varmasti paikkaansa, jotta myös sitä kautta lisätään tietoisuutta hankkeemme edustaman lähtökohtaisesti pienemmän riskin aiheesta tavarankuljetukseen ja varastointiin liittyen. AVI ja AVIn asiakasaloitepuhelin liittyvät myös samaan kokonaisuuteen.

7. Analysointit, ilmaisimet, putket, PH-paperit?

Kaikki keskusteluissa esillä olleet laitteet koettiin tärkeiksi ja kaikissa nähtiin myös kapeikkoja. Pelkkä tekniikan hyödyntäminen ei kuitenkaan vielä tänä päivänä ole riittävää, vaan osattava myös toimia oikein. Tekniikkaan liika luottaminen siis ainoastaan suurentaa altistumisriskiä.

Nykyisten laitteiden tekniset ominaisuudet nähdään selvästi riittämättömiksi

20.4.2015

logistiikkaan liittyvien kaasuriskien hallitsemiseksi pelkästään teknisin apuvälinein. Laitteiden asettamat rajoitukset ovat merkittäviä ja suoritusten laitetestausten perusteella myös niiden toimintavarmuus erilaisissa ympäristöissä vaihtelee suuresti. Asiaa selvitetään yhdessä laitevalmistajien ja maahantuojien kanssa ja joka tapauksessa asia huomioidaan jollakin tavalla konttikaasu.fi –sivustolla.

Myös laitteisiin, laitekehitykseen ja laitteiden lukemiin kaasuihin liittyen tarvitaan lisää tiedotusta. Laitehallintaan liittyen heräsi keskustelua mittauspalvelutarpeelle, joka tulisi käsitellä myös kansallisessa toimintamallissa. Kyse on **mittauspalveluiden järjestämisestä** keskitetysti tai siten, että päästään järkevälle tasolle ainakin niiden aineiden osalta, jotka tulevat esiin esim. VTT:n kaasuriskihankkeen kartoitusosiossa.

Kysymys nousi myös siitä aiheesta, onko STM:n markkinavalvonta kytketty siihen, että markkinoilla on vain hyväksytyjä laitteita?

8. Muut varusteet

Suojavarusteiden osalta todettiin, että pitäisi saada tietoa myös jäännösriskeistä sen jälkeen kun esimerkiksi kontista on poistettu kaasulähteet. Lisäksi konttien tuulettumisesta täysien ja puolityhjien konttien osalta haluttiin lisää tietoa. Tämä osa-alue on yksi VTT:n hallinnoiman projektin päätutkimusalueista, mistä saadaan lisää tietoa jo tämän projektin kuluessa.

9. Yhteistyö ja yhteistoiminta

Viranomaisten välisen **keskinäisen yhteistyön** parantaminen nähtiin yhdeksi tarpeelliseksi asiaksi samoin **kuin viranomaisten ja yritysten välinen yhteistyö**.

Jäi kuitenkin vielä epäselväksi, mikä on realistinen toimintamalli viranomaisten ja yritysten välisessä yhteistyössä ja kuinka syvälle yhteistyön ulottaminen on tarpeellista tai järkevää viedä. Lähinnä nousi esiin ilmoitukset esimerkiksi pitkäaikaisesta kuljetuksen keskeytyksestä, joka vaikuttaa vastaanottajan ajojärjestelyihin ja muihin prosesseihin. Asia on hyvä **ottaa esiin** myös kansallista toimintamallia laadittaessa.

Suomessa tehtävien kaasutusten osalta on tehtävä ilmoitus viranomaisille, mutta tämän tyyppisen toimintamallin laajempi soveltaminen on vielä epäselvää. Jos malli toimisi myös muissa maissa, niin silloin koko fumigaatioon sisältyvä ongelma olisi huomattavasti helpommin ratkaistu. Esimerkiksi pelkkä kaasutettujen konttien tai alusten etc. numerojen tai rekisteritietojen **kirjaamisvelvoite** varmasti lisäisi merkittävästi myös konttien merkitsemistä. Asia on säädösanalyysiin liittyvä ja sen eteenpäin

20.4.2015

viemistä jossakin muodossa tulee harkita suosituksissa.

10. Kontit

Tulisi selvittää tarve ja mahdollisuus sille, voidaanko ISO-konttien valmistuksessa käytettäviin materiaaleihin liittää **standardointivelvoite**, millä olisi mahdollista varmistaa esimerkiksi käytettyjen maalien emissio-ominaisuuksia.

Tulisiko konttien olla aina merkittyinä myös fumigoinnin osalta, eli onko se tehty ennen kontin sulkemista vai ei? Konttien merkintöjähän ei tehdä siten kuin kuuluisi. Yksi tapa toimia voisi olla toimitustapalausekkeiden kaltainen ehto ”kontti toimitetaan puhtaana”, mikä koskee kyllä myös monia muita asioita kuin pelkästään kaasuja.

11. Palvelumarkkinat

Tavarankuljetuskonttien osalta tulee harkita tuuletus- ja mittauspalveluja myös suomalaisiin satamiin. Etenkin satunnaisesti maahantuontia harjoittaville yrityksille tämän tyyppiset palvelut voisivat olla tarpeellisia, koska niillä ei ole resursseja tai tietoa aiheesta. Yksi vaihtoehto on, että tämän asian järjestäminen viedään säädös- tai ohjeperusteisena osaksi työturvallisuutta, tarjotaan se sitten subventoituna palveluna tai jollain muulla tavalla järjestettynä.

12. Kansallinen toimintamalli tulee joka tapauksessa rakentaa siten, ettei se heikennä suomalaista kilpailukykyä. Toimintamalliin sisältyy samalla mahdollisuus Suomen brändäyksestä turvallisuuden osalta aiempaa selkeämmin. Joka tapauksessahan näin on toimittava jo työturvallisuuslain perusteella.

Psta,

Markku Hietanen

20.4.2015

Tavarankuljetuskonttien ja maahantuontivarastoinnin kaasuriskit
– nykytila ja kansallisen tason kehittämistarpeiden selvittäminen

OHJELMA

Tilaisuus: KONKARI-työpaja
Aika: 20.4.2015 klo 10–15
Paikka: Helia-talo, Ratapihantie 13, 00520 Helsinki
Lisätiedot: Oy Sanday Ltd, Markku Hietanen, +358 40 5470 865, info@sanday.eu

- Täydennä** liitteenä olevaan taulukkoon jo ennakkoon niitä asioita, jotka tulisi huomioida hankkeen loppuraportin kansallisessa toimintamallisuosituksessa ja ohjeistuksissa.
- Olemme seuranneet tavarankuljetuskonttien kaasuriskien tunnettuuden kehittymistä jo useana vuonna, joten **pyydämme jakamaan** organisaatiossanne ja sopiville sidosryhmillesse seuraavan kyselylinkin: <http://konttikaasu.fi/kyselytyokalu/index.php/812715/lang-fi> kyselyyn vastaaminen vie 1 - 2 minuuttia.

Aikataulu (ohjeellinen)

10.00 – 10.05 (aamukahvi ja sämpylä)	Tervetuloa	Markku Hietanen Oy Sanday Ltd
10.05 – 10.15	Yleiskatsaus	Jyrki Vähätalo Trafi
10.15 – 10.30	Liitännäishanke – VTT	Tuula Kajolinna Teknologian tutkimuskeskus VTT
10.30 – 11.45	Kaasuriskienhallinnan nykytila ja kehittämistarpeet Suomessa	Markku Hietanen
11.30 – 12.15	Lounas	(omakustanteinen)
12.15 – 15.00 (kahvit n. klo 14.00)	Kaasuriskienhallinnan nykytila ja kehittämistarpeet Suomessa	Markku Hietanen

Tervetuloa tuomaan asiantuntemuksesi yhteistoiminnalliseen työpajaan, jossa määrittelemme kehittämistarpeita tavarankuljetuskonttien ja maahantuontivarastoinnin kaasuriskien hallinnan parantamiseksi Suomessa. Aihe liittyy vuonna 2014 aloitettuun hankesarjaan, jonka on toimijoiden lisäksi osarahoittaneet Työsuojelurahasto ja Sosiaali- ja terveysministeriö. Tämä päivä sisältyy Sosiaali- ja terveysministeriörahoitteiseen kokonaisuuteen.

Tavoitteet: Kansallisen tason tavoitetilan määrittäminen ja sen saavuttamisen kehitystarpeiden määrittely
Yhteistoiminnallinen työpaja:

- Määritellään kaasuriskienhallinnan nykytila Suomessa, sen tavoitetila ja sen edellyttämät kehittämistarpeet
- Keskustellaan näiden kehityskohteiden priorisoinnista
- Keskustellaan, miten tuotettavat sisällöt ylläpidetään tulevaisuudessa, jotta keskustelua voidaan ylläpitää jatkossakin, jos sellaiseen nähdään tarvetta.

Kansallinen

Kehittämistarve

1. Säädöstarpeet
2. Valvontatarpeet?
4. Tekniikan hyödyntäminen
5. Ilmaisimet
6. Analysaattorit
7. Tiedotustoiminta
8. Tarve konttikaasu.fi -forumin jatkamiselle? millaisena?)
9. Liitynnät muihin hankkeisiin, onko vireellä tai meneillään?
10. Sisältyykö valvonta Kemiallisten tekkijöiden valvontaohjeistukseen vaiko oma?
11. Mitkä asiat edustavat kovimpia riskejä työntekijä/yritys/alue?
12. Toimintamallin sijoittuminen hallinnossa?

Yritys

14. Suunnitelmat (pelastussuunnitelma jne.)
15. Ilmoitukset (sidosryhmille, tarve saada tieto viranomaisilta?)
16. Häätäensiapuvarustus?
17. Valvontatarpeet?
18. Henkilötason vastuutus?
19. Tekniikan hyödyntäminen
20. Ilmaisimet
21. Analysaattorit
22. Tiedotustoiminta
23. Tarve konttikaasu.fi -forumin jatkamiselle? millaisena?)
24. Liitynnät yhteisen työnantajan turvallisuusjohtoon
25. Tarvitaanko sertifioiva koulutus?
26. Mitkä asiat edustavat kovimpia riskejä työntekijä/yritys/alue?
27. Yksintyöskentelyohjeen sisällyttäminen?
28. Harjoittelutarve pelastustoimen kanssa?

Henkilö

- 30. Koulutus (onko tarpeita?)
- 31. Suojainvarustus ja hätäensiapuvarustus
- 33. Altistumisten jälkihoitotarve

Kontti

- 35. Merkinnät (kontti ja asiakirjat)
- 36. Varastointi ja hävittäminen (onko paikka suunniteltuna jne.?)
- 37. Purku, lastaus ja liikennöinti
- 38. Tuuletustila konteille
- 39. Mitkä asiat edustavat kovimpia riskejä työntekijä/yritys/alue?

Materiaali

- 42. Tiedot kaasuista joihin varaudutaan
- 43. Varastointi ja hävittäminen (onko paikka suunniteltuna jne.?)
- 44. Purettujen laatikoiden varastointi
- 45. Ilmaisujen osalta kaasumäärän mittaaminen, onko esim. tarvetta palvelulle, joka käy paikalla?

Muuta

- 49. Muut asiat