

Ehdotus uudeksi valmiuslaiksi; työryhmän mietintö
Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/5137/2022-OM-229

LAUSUNTO

26.2.2026

Suomen Laivameklarit ry

Yleistä työryhmän mietinnöstä ja merilogistiikasta

Suomen Laivameklarit ry edustaa Suomessa toimivia agentteja, laivameklareita, satamaoperaattoreita ja pääosin ulkomaisia varustamoja, joilla on Suomessa tytäryhtiö tai toimipiste. Jäsenyrityksiä on 39 kappaletta ja ne tarjoavat merilogistiikan palveluja kaikissa maamme satamissa.

Suomen ulkomaankaupan tarvitsemista merikuljetuksista noin 70 % kulkee ulkomaan lipun alla olevilla aluksilla. Kun nämä alukset käyvät suomalaisessa satamassa, niillä on oltava satamassa asiamies ja/tai edustaja eli agentti, joka vastaa lakisääteisten tietojen välittämisestä viranomaisille (Tulli ja Rajavartiolaitos). Lisäksi agentti vastaa aluksen sekä miehistön tarvitsemien palvelujen järjestämisestä (mm. luotsaus, hinaus, muonitus, polttoaineet, jätehuolto).

Suomessa on saatavissa kaikkien merkittävien ulkomaisten konttikuljetuksia tarjoavien varustamojen palveluja. Varautumisen ja huoltovarmuuden kannalta tulee ottaa huomioon, että useat niistä tarjoavat myös olosuhteiden mukaan räätälöityjä palveluja. Esimerkiksi eurooppalaisilla Maerskilla, CMA CGM:llä ja Hapag Lloydilla on varattuna aluskapasiteettia USA:n lipun alle, palvelun nimi on ”US Flag Fleet”.

Hyvä normaaliolojen yhteydenpito, hyvä yhteistyö viranomaisten ja ulkomaisten toimijoiden välillä sekä markkinoiden toimivuus takaa sen, että asiat toimivat hyvin myös poikkeusoloissa. Markkinoiden toimivuuteen voidaan vaikuttaa purkamalla palvelun sujuvaa tarjontaa ehkäisevää lainsäädäntöä. Tältä osin olisi hyvä tarkastella mm. väylämaksulakia.

Nykyisen väylämaksulain sisältämä aluskohtainen ja vuosiperusteinen laskentatapa rajoittaa aluskaluston vapaata tarjontaa ja tämä vaikuttaa kaluston saatavuuteen erityisesti poikkeusoloissa. Ulkomaisilla varustamoilla on käytössään tietty aluskapasiteetti Itämeren alueella ja sen saaminen käyttöön joustavasti asiakkaan tarpeiden mukaan tulee taata. Väylämaksulain voimassaoloa ja soveltamista poikkeusoloissa tulisi pohtia erikseen.

Kommentteja muutamiin lain kohtiin

2. luku. Varautumisvelvollisuus

Yleisen varautumisvelvollisuuden aineellista sisältöä (6-8 §) koskevat huomiot:

Lakiesityksessä esitetään varautumisvelvollisuutta pääosin viranomaisille. Jos sitä halutaan laajentaa myös yksityisiin toimijoihin, tulee yksityisten toimijoiden korvausmenettelyjen olla selkeästi määritelty etukäteen.

13. luku Välttämättömien hyödykkeiden ja palvelujen saatavuuden turvaaminen

Lain kohta 92 § Ulkomaankauppaan kohdistuvat toimenpiteet

Väestön sosiaali- ja terveydenhuollon, muun yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömän toiminnan tai puolustusvalmiuden kannalta välttämättömien hyödykkeiden ja palveluiden saatavuuden turvaamiseksi voidaan 11 §:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa valtioneuvoston asetuksella säätää edellä tarkoitettuja hyödykkeitä ja palveluja: 1) määrällisen vienti- tai tuontirajoitusten tai 2) vienti- tai tuontikiellon alaiseksi.

Kommentti: Tämä lain kohta vaikuttaa markkinan toimintaan suoraan.

- ⇒ rajoitukset vaikuttavat kuljetuspalvelujen kysyntään ja markkinaan ja tätä kautta tarjolla olevaan aluskapasiteettiin
- ⇒ tiedonkulku muutoksista ja niiden voimaantulosta toimijoiden suuntaan tulee olla ajantasaista ja oikeaa

Lain kohta 93 § Satamien tavarankuljetustoimintojen turvaaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi 11 §:n 1 momentin 1–3 ja 5 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa maanpuolustuksen tai muun yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömien tavaratoimitusten turvaamiseksi päätöksellään määrätä satamassa toimivan elinkeinonharjoittajan: 1) suorittamaan satamassa toimivalle toiselle elinkeinonharjoittajalle tavaratoimituksen kannalta välttämättömän päätöksessä yksilöidyn palvelun; 2) työkoneiden ja kaluston sijoittamisesta; 3) alusten lastaamisessa tai purkamisessa tarvittavan henkilöstön työskentelemään tilapäisesti, enintään kuukauden ajaksi kerrallaan, muussa satamassa kuin missä heidän vakituinen työpaikkansa on.

Kommentti:

Tämä lain kohta koskee kaikkia Suomen Laivameklarit ry:n jäsenyrityksiä.

Ihmisten ja palvelujen sekä koneiden ja laitteiden siirto satamasta toiseen sekä työskentely ja käyttö toisessa satamassa ei ole yksinkertainen toimenpide. Alusten uudelleen reitittäminen aiheuttaa kustannuksia, muuttaa saatavissa olevan aluskaluston käyttöä ja vaikuttaa koko toimitusketjuun.

Siirto satamasta toiseen aiheuttaa useita haasteita satamatoiminnalle. Mikä on satamien vastaanottokyky ja mahdollisuudet muuttaa lastauskapasiteettia? Mitkä ovat takamaan yhteydet? Miten varustamojen normaalin rotaation muutokset vaikuttavat?

Voidaan helposti arvioida, että muutokset vaikuttavat laajasti sataman palveluntarjontaan ja satamakäynnin sujuvuuteen. Satamapalvelun muutokset voivat heikentää aluskapasiteetin ja kuljetuspalvelujen tarjontaa Suomeen. Toimitusketju hidastuu joka tapauksessa huomattavasti.

Eriyistä huomiota tulisi kiinnittää päätöksentekoon ja tiedottamiseen. Kuka päättää muutoksesta ja milloin? Miten tiedonkulku organisoidaan? Miten järjestetään korvaukset toimijoille, mikä on hakuprosessi?

Varautuminen tämän tapaiseen tilanteeseen on myös erittäin tärkeää. Viranomaisten ja toimijoiden tulee yhteistyössä järjestää valmiusharjoituksia, joissa kuljetusketjun kaikki osapuolet ovat mukana, eli agentti, ulkomainen varustamo, satamaoperaattori sekä lastinantajat.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta

Sari Turkkila

toiminnanjohtaja

+358405263348

sari.turkkila@shipbrokers.fi