

Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi, lausuntopyynnön diaarinumero: VN/7202/2018

## **Suomen Laivameklarit ry:n lausunto**

**6.8.2021**

Suomen Laivameklarit ry edustaa 40 suomalaista ja Suomessa toimivaa yritystä, jotka tarjoavat merikuljetuksiin liittyviä palveluja. Jäsenyritykset ovat agentteja, laivameklareita, satamaoperaattoreita ja Suomessa toimivia suomalaisia ja ulkomaisia varustamoja.

Kiitämme mahdollisuudesta lausua asiassa. Lakimuutokset koskevat Suomen Laivameklarit ry:n jäsenyrityksiä mm. näissä kohdissa:

### **Lastinkuljetusyksiköiden pinoaminen päällekkäin**

Vanha VAK laki 251/2005 13§: ”Vaarallisia aineita sisältäviä lastinkuljetusyksiköjä ei saa tilapäisessä säilytyksessä pinota päällekkäin ilman pakottavaa tarvetta.”

Uudessa VAK laki esityksessä 3.luku 10§ sanotaan: ”Vaarallisia aineita sisältäviä lastinkuljetusyksiköitä ei saa tilapäisen säilytyksen aikana pinota päällekkäin. Kuitenkin enintään kaksi lastinkuljetusyksikköä saa pinota päällekkäin, jos ne sisältävät ainoastaan luokan 9 ympäristövaarallisia aineita.”

Nykyisin päällekkäin lastaaminen on mahdollista pakottavan tarpeen ilmaannuttua. Esitetty muutos kuitenkin kieltää yksiselitteisesti päällekkäin pinoamisen. Tämä muutos tuo merkittävää painetta satamaoperaattoreille ja satamanpitäjille laajentaa nykyisin käytössä olevia tilapäisen säilytyksen alueita, ja lisää näin ollen kuljetusketjun kustannuksia.

Uusi VAK lain esitys ei myöskään sisällä tilapäisen säilytyksen aikarajaa satamassa. Muutos johtaisi tilanteeseen, että vastuu tilapäisen säilytyksen järjestelyistä on vain satamaoperaattoreiden vastuulla. Satamaoperaattori ei voisi velvoittaa asiakkaita lainsäädännön nojalla ”minimoimaan” vaarallisten lastiysyksiköiden satamassa oloaika ja satamaoperaattori ei voisi edes pakottavan tarpeen tilanteessa pinota vaarallisia lastinkuljetusyksiköitä päällekkäin.

Suomen Laivameklarit ry esittää kuten myös Satamaoperaattorit ry on esittänyt, että lainmuutoksesta poistetaan ehdoton päällekkäin pinoamisen kieltävä maininta.

### **Aluskuljetuksen osapuolet**

#### **73 § Laivaajan ja lastinantajan velvollisuudet aluskuljetuksessa**

Aluskuljetuksessa laivaaja ja lastinantaja saa luovuttaa kuljettavaksi vain lastia, joka täyttää tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Laivaajan tai lastinantajan on:

....

**6) on annettava tavaran käsittelyyn tarvittavat tiedot vaarallisesta aineesta satamanpitäjälle ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalle ennen vaarallisen aineen satama-alueelle toimittamista hyvissä ajoin ja mahdollisuuksien mukaan vähintään 24 tuntia ennen satamaan tuloa.**

#### **74 § Kuljetuksen suorittajan ja aluksen päällikön velvollisuudet aluskuljetuksessa**

Aluskuljetuksessa kuljetuksen suorittajan tai aluksen päällikön on:

- 1) huolehdittava siitä, että vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävää alusta voidaan käyttää tähän tehtävään;
- 2) varmistettava, että vaarallisen aineen aluskuljetus on sallittu;
- 3) varmistettava, että vaarallisia aineita sisältävää lastia ei hyväksytä kuljetettavaksi ilman kuljetusta varten tarvittavia tietoja;
- 4) huolehdittava, että vaarallista ainetta sisältävät lastinkuljetusyksiköt on lastattu, ahdettu, sijoitettu ja tarvittaessa kiinnitetty turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti ja että ne on eroteltu toisistaan ja muusta lastista kuormatilassa sisältämiensä aineiden vaaraominaisuuksien mukaan;
- 5) huolehdittava, että ennen lastin purkamista Suomessa tiedot vaarallisista aineista on toimitettu satamanpitäjälle ja purkaustyön suorittajalle tai tämän edustajalle.**

Suomen Laivameklarit ry haluaa todeta, että ulkomaisen aluksen ja varustamon asiamiehenä ja edustajana Suomessa toimii yleensä suomalainen agentti tai laivameklari, joka osaltaan toimittaa vaarallisen aineen kuljetusta koskevat tiedot satamalle ja satamaoperaattorille.

Tiedot kulkevat nykyisin Suomessa Portnet-järjestelmän kautta, josta tieto vaarallisista aineista siirtyy myös koko Eurooppaa koskevaan EMSA:n Safeseanet-järjestelmään. Vuoteen 2025 mennessä Portnet jää pois käytöstä ja sen tilalle tulee uusi EMSW (European Maritime Single Window) -asetuksen vaatimukset täyttävä Nemo-järjestelmä.

Suomen Laivameklarit ry toivoo, että uudistuksessa on otettu huomioon se, että VAK-lakiin tehtävät muutokset ovat jo nyt yhdenmukaisia EMSW-asetuksen kanssa sekä lain ilmoittamisveloitteita ja määräaikoja koskevat kohdat olisivat yhdenmukaiset muun lainsäädännön tai määräysten kanssa. Lisäksi lain tulisi mahdollistaa tiedon siirto ja määräaikojen täytyminen myös automaattisesti. Tämä on ollut tavoitteena EMSW/Nemo -hankkeessa.

Tavoitteena tulee olla myös VAK-kuljetusten osalta tiedon välittäminen sähköisesti ja helposti ”yhden luukun” kautta automaattisesti kaikille sitä tarvitseville toimijoille oikea-aikaisesti.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta

Sari Turkkila  
toiminnanjohtaja  
[sari.turkkila@shipbrokers.fi](mailto:sari.turkkila@shipbrokers.fi)  
+358405263348  
[www.shipbrokers.fi](http://www.shipbrokers.fi)