

Lausunto

19.02.2021

Asia: LVM035:00/2019

## **Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Laivameklarit ry lausunto 19.2.2021

Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, diaarinumero: LVM035:00/2019

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

Suomen satamien aluskäynneistä noin 2/3 tehdään ulkomaisilla aluksilla, joiden satamakäynteihin liittyvästä tiedonvaihdesta vastaavat suomalaiset agentit.

Kiitämme mahdollisuudesta lausua asiassa.

#### Yleistä

Periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta sisältää varsin hyviä linjauksia, ja on erittäin hyvä, että ne halutaan yhteensovittaa myös muiden liikennehallinnon kehityshankkeiden kuten fossiilittoman liikenteen tiekartan ja 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Suunnitelmat tukevat toisiaan ja ne kannattaa nivoa yhteen.

On myös erittäin hyvä, jos liikenteen tietopohjaa ja tiedon hyödyntämistä kehitetään niin, että kaikilla toimijoilla on oikeus ja aito mahdollisuus hyödyntää omia tietojaan tai jakamaansa tietoa.

On vältettävä tilannetta, jossa yksittäiselle toimijalle muodostuu liian määräävä asema tiedonvaihdossa ja sitä kautta koko palvelutoiminnassa. Tiedon saatavuuden varmistaminen pienille ja suurille toimijoille yhtäläisin ehdoin on ensisijaista merenkulussa, jossa erityisesti satamissa toimitaan monitoimijaympäristössä.

Suomen Laivameklarit ry haluaa myös muistuttaa siitä, että eri toimenpidekokonaisuuksille varattujen budjettimäärärahojen riittävydestä tulee pitää huolta sekä siitä, että mahdolliset uudet viranomaisten tietovaatimukset (esim. päästöjen suhteen) huomioidaan tarvittavina investointien tukena.

Lisäksi haluamme painottaa sitä, että kyberturvallisuuden huomioiminen kaikissa periaatepäätöksen kokonaisuuksissa on olennaisen tärkeää. Yritykset tarvitsevat tukea osaamisen kehittämiseen.

## Kohta 2, Keskeiset tavoitteet, hiilijalanjäljen seuranta

Oman yrityksen ilmastovaikutuksen seurantamahdollisuuden antaminen kuljetusketjun eri toimijoille on erittäin hyvä ja kannatettava asia. Kohdassa 2 todetaan näin ”Kuljetuksista vastaavilla sekä niitä tilaavilla ja vastaanottavilla yrityksillä on oltava tarvittavat päästömittarit ja ympäristövaikutuksia huomioivia toiminnanohjausjärjestelmiä, mitkä edesauttavat kuljetusten yhdistämistä”. Tämä edellyttää toimijoilta voimakasta kehittämistä sekä tiivistä yhteistyötä eri kuljetusmuotojen välillä. Tässäkin tulee huomioida pienten ja suurten toimijoiden erilaiset toimintaedellytykset ja taloudelliset mahdollisuudet kehittämiseen.

## Kohdat 3.1.1 ja 3.2.2. Tietoympäristöjen kehittäminen

Viranomaisten ja ulkomaisen aluksen satamakäyntiin liittyvän tiedonkulun osalta agentit ovat avainasemassa. Agenttien asiakkaat ovat sekä rahtiliikennettä että kansainvälistä risteilyliikennettä. Ulkomaisen varustamon valtuuttama agentti täyttää viranomaisten tarvitsemat tiedot aluksen satamakäynnistä Suomen Portnet-järjestelmään ja jatkossa tulevaan EMSW-järjestelmään.

Uuden järjestelmän keskeinen toimintaperiaate on, että tietojen ilmoittaja voi tehdä ilmoituksen samoilla rajapinnoilla kaikkialla EU-alueella ja hyödyntää aiempia ilmoitustietoja seuraavissa ilmoituksissa sekä asioida kaikki meriliikenteen ilmoitukset EMSW-rajapinnassa. Tämä on hyvä tavoite.

EMSW-asetus koskee 16 meriliikenteen ilmoitusmuodollisuutta ja 9 tullimuodollisuutta. Suomessa Nemoksi nimetystä hankkeesta vastaa Traficom ja toteutuksesta Fintraffic. Suomen Laivameklarit ry on jo käynnistänyt omalta osaltaan aktiivisen yhteistyön näiden tahojen kanssa. Tavoitteena on, että ilmoitusjärjestelmän loppukäyttäjien eli agenttien, meklareiden ja varustamojen näkemykset hyvän työvälineen rakentamisessa huomioidaan.

Toiveemme on, että myös Suomen Tulli on aktiivisesti mukana EMSW/Nemo -palvelukehityksessä ja sitä kautta viranomaisten ja sekä loppukäyttäjien yhteistyön kehittämässä. Sen lisäksi hankkeeseen on hyvä ottaa mukaan myös muita meriliikenteen sujuvuuteen vaikuttavia toimijoita. Erityisesti se työ, mitä Traficommin vetämässä Aikatieto-hankkeessa on tehty, tulisi huomioida Nemossa. Pakollisten ilmoitusten lisäksi Suomen meriliikenteen sujuvuutta edistäisi, jos järjestelmään liitettäisiin myös ainakin

- alusten tulo- ja lähtöaikatiedot
- luotsintilaus
- jäänmurtopalvelut

Kohdat 7 Talousdata ja 9 VAK-kuljetukset

Esityksen kohdassa 7 halutaan edistää logistiikan talousdatan saatavuutta ja kohdassa 9 VAK-kuljetusten tiedon saatavuutta. Merenkulun osalta kannattaa muistaa, että hyvin suuri osa kuljetuksia toteutetaan ulkomaisten yritysten toimesta, joten Suomessa tapahtuva merilogistiikan tiedonvaihdon kehitys tulee nivoa mukaan kansainväliseen kehitykseen.

Tästä yksi esimerkki on Digital Container Shipping Association (DCSA), joka on mm. luomassa kansainväliselle konttiliikenteelle asiakirja- ja muita standardeja.

Suomen Laivameklarit ry seuraa aktiivisesti logistiikan digitalisaation edistämiseen liittyviä hankkeita ja haluaa mielellään tuoda oman osaamisensa mukaan erityisesti agentteja koskevan EMSW-hankkeen toteutukseen.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta,

Sari Turkkila

toiminnanjohtaja

sari.turkkila@shipbrokers.fi

+358405263348

www.shipbrokers.fi

Turkkila Sari  
Suomen Laivameklariliitto