

Asia: VN/5137/2022-OM-229

Ehdotus uudeksi valmiuslaiksi; työryhmän mietintö

1 luku. Yleiset säännökset

1 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

2 luku. Varautumisvelvollisuus

Yleisen varautumisvelvollisuuden organisatorista soveltamisalaa (6 §:n 1 mom.) koskevat huomiot:

-

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

-

Muut 2 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

3. luku Poikkeusoloista ja lisätoimivaltuuksien käyttöönotosta päättäminen

Poikkeusolojen edellytyksiä (11 §, vrt. nyk. poikkeusolojen määritelmä) koskevat huomiot:

-

Poikkeusolojen alkamista ja päättymistä koskevaa päätöksentekoa (12 ja 21 §) koskevat huomiot:

-

Lisätoimivaltuuksien käyttöönottonenettelyä (13-20 §) koskevat huomiot:

-

Valtioneuvoston erityisiä seurantavelvollisuuksia (22 ja 23 §) koskevat huomiot:

javascript:void(0);

4 luku. Poikkeusolojen hallinnan ohjaus ja hallinnon erityisjärjestelyt

4 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

5 luku. Lisätoimivaltuuksien käyttöperiaatteet ja soveltamista koskevat yleiset säännökset

5 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

6 luku. Hallinnon järjestäminen ja valtion taloudenhoito

6 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

7 luku. Työvoiman saatavuuden turvaaminen

7 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

40 §

Pykälässä ei ole huomioitu sitä, että työnantaja ei sota-aikana voi olla vastuussa henkilöstön turvallisuudesta ja esitetty kirjaus on kohtuuton.

42 §. Palvelussuhteen ehdoista poikkeaminen vesiliikenteessä

Pykälän ensimmäisessä momentissa säädetään, että palvelussuhteen ehdoista voitaisiin poiketa vain poikkeusolojen hallinnan kannalta välttämättömien kuljetusten turvaamiseksi. Esitys ei turvaa Suomen meriliikenteen jatkuvuutta eikä esityksessä ole huomioitu sitä, että Suomi on täysin riippuvainen merikuljetuksista. Myös poikkeusoloissa viennin ja tuonnin on toimittava eikä merikuljetuksia saada turvattua ilman laajempaa oikeutta poiketa palvelussuhteen ehdoista. Esityksessä ei ole huomioitu edes sitä, että toisaalla esityksessä katsotaan, että varustamon alukset ovat niin merkittävässä roolissa poikkeusoloissa, että ne voidaan joko ottaa viranomaisten käyttöön tai määrätä ne suorittamaan viranomaisten määräämiä kuljetuksia. Palvelussuhteen ehdoista on vesiliikenteessäkin pystyttävä poikkeamaan kaikissa poikkeusoloissa.

Esityksen teksti on tämän pykälän osalta ristiriitainen siltä osin kuin pykälässä viitataan vain tiettyihin pykäliin joista voidaan poiketa, mutta ei työehtosopimukseen. Pykälään tulee lisätä valmiuslain tarkoitusta tukeva oikeus poiketa myös työehtosopimusten kirjauksista.

Palvelussuhteen ehdoista poikkeamisen lisäksi viranomaisilla tulee olla riittävät toimivaltuudet poiketa normaaliolojen määräyksistä, jotka koskevat aluksen henkilöstön pätevyyyksiä tai aluksen henkilöstön kokoa. Alusten miehittäminen väliaikaisesti miehitystodistusta pienemmällä miehityksellä sekä miehitystodistuksesta poikkeavalla miehityksellä voi olla tarpeen.

43 §. Irtisanomisajan pidentäminen

Pykälän tarkoituksena on turvata yhteiskunnan toiminta ja estää irtisanoutuminen ja siten riittävän merihenkilöstön saatavuuden turvaaminen. Pykälässä säädetään, että mikäli työnantaja estää irtisanoutumisen, tulee vastaavalla tavalla rajoittaa työnantajan irtisanomisoikeutta. Irtisanomisoikeuden rajoittamisella turvataan yhteiskunnan tarpeita, ei yksittäisen työnantajan. Työnantajan irtisanomisoikeuden rajoittamiselle ei siten ole perustetta. Irtisanomisoikeuden rajoittaminen voi myös kohdistua vain osaan saman yrityksen työntekijöistä eikä esityksen perusteluissa ole selostettu miten työnantajan irtisanomisoikeuden rajoittamista tällaisessa tilanteessa tulisi tulkita.

8 luku. Työvelvollisuus

8 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

46 § yleinen työvelvollisuus

Työvelvollisuus saattaa olla merkittävässä roolissa, kun varmistetaan yhteiskunnan kannalta tärkeiden palveluiden ja toimintojen jatkuvuus. Markkinaehtoiset merikuljetukset voivat häiriintyä jo varsin aikaisessa vaiheessa ja on oltava valmius ottaa alakohtaisesti työvelvollisuus käyttöön. Esimerkki Ukrainassa meriliikenne pysähtyi totaalisesti sodan alettua, tämä ei saa tapahtua Suomessa joka on täysin riippuvainen merikuljetuksista. Tämän tarkoituksen toteutumiseksi työvelvollisuuden käyttöönoton kynnyksen tulee olla riittävän matala.

48§

Työvelvollisuuden käyttöönottoon tulee säätää joustavampi ja nopeampi mekanismi. Merityönvälityksellä voisi olla tässä merkittävä rooli. Työvelvoitteesta niiden kansalaisten osalta, jotka velvoitettaisiin omaan työhönsä tai työpaikkaansa tulisi säätää erikseen. Suomalaisilla aluksilla työskentelevien merenkulkijoiden osalta tulisi säätää erillisestä prosessista, jolla henkilöstö voidaan määrätä omaan työhönsä tehokkaalla ja nopealla menettelyllä.

49 § ja 50 §

Työvelvoitteen käyttämisellä voi olla suuri merkitys alusten operoinnissa ja menettelyt työvelvoitteen käyttämiseksi on säädettävä yksinkertaisiksi ja tehokkaiksi. Merenkulkijoiden työvelvoitteen toteuttaminen tulee erityisesti määrätä merityönvälityksen tehtäväksi, koska merityönvälityksessä on tieto merenkulun pätevyyksistä.

53 §

Pykälässä tulee säätää korvauksesta, siten, että sotilaallisissa poikkeusoloissa työvelvollisella ei ole oikeutta työehtosopimuksessa säädettyyn palkkaan tai muihin työehtoihin. Palkka tulisi suhteuttaa siihen, että valmiutta on tehostettu ja suuri osa kansalaisista on sotapalkalla puolustamassa maata. Siinä tilanteessa on kohtuutonta, että työvelvollinen saisi työehtosopimuksessa sovittua palkkaa. Elinkeinonharjoittajalla ei ole sotilaallisissa poikkeusoloissa normaalia elinkeinotoimintaa ja siksi palkkaakaan ei voida maksaa kuten normaalioloissa maksetaan.

9 luku. Sotilaallisen puolustusvalmiuden turvaaminen

9 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

57 §

Aluksen luovuttamisesta rajavartiolaitoksen, puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen käyttöön tulee säätää siten, että vastuut ja velvollisuudet aluksesta tai sen henkilöstöstä eivät jää elinkeinonharjoittajalle tilanteessa, jossa alus ei ole elinkeinonharjoittajan päätäntävallassa. Henkilöstön lomauttaminen ilman lomautusilmoitusaikaa tulee sallia. Tämä on erityisen tärkeää, kun huomioidaan merenkulun työehtosopimuksissa sovitut erityisen pitkät lomautusilmoitusajat (jopa 90 päivää).

59 § Palveluiden suorittaminen

Pidämme tärkeänä, että korvauksista on sovittu, jotta varustamotoiminta voi jatkua.

10 luku. Liikkumisen ja oleskelun rajoittaminen sekä väestön siirtäminen

10 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

11 luku. Otto-oikeudet ja palvelujen suorittamisvelvollisuus

11 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

70 §

Pidämme tärkeänä, että korvauksista ja vastuista on sovittu, jotta varustamotoiminta voi jatkua.

72 § aluksen luovuttaminen rajavartiolaitoksen käyttöön

Pidämme tärkeänä, että korvauksista ja vastuista on sovittu, jotta varustamotoiminta voi jatkua.

73 § aluksen luovuttaminen

Pidämme tärkeänä, että korvauksista ja vastuista on sovittu, jotta varustamotoiminta voi jatkua.

12 luku. Väestön välttämättömän toimeentulon turvaaminen ja sosiaaliturvan muutokset

12 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

13 luku. Välttämättömien hyödykkeiden ja palvelujen saatavuuden turvaaminen

13 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

Pykälään tulee lisätä henkilöstön ja joukkojen kuljettamisen turvaaminen siten, että varmistetaan, että tarvittavat evakuoinnit, joukkojen siirrot ja isäntämaatuki voidaan toteuttaa.

14 luku. Sosiaali- ja terveydenhuollon sekä koulutuksen turvaaminen

14 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

15 luku. Asumisen järjestäminen

15 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

16 luku. Rahoitusmarkkinoiden ja vakuutusmarkkinoiden turvaaminen

16 luvun (pl. 110 §) säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

110 §:n 1 momentin 1 kohtaa (vientikielto) koskevat huomiot:

-

110 §:n 1 momentin 2 kohtaa (tuontikielto) koskevat huomiot:

-

110 §:n 1 momentin 3 kohtaa (tiettyjen taloudellisten toimien kieltäminen) koskevat huomiot:

-

110 §:n 1 momentin 4 kohtaa (kotiuttamisvelvollisuus) koskevat huomiot:

-

110 §:n 2-5 momenttia koskevat huomiot:

-

17 luku. Energia-, vesi- ja jätehuollon turvaaminen

17 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

124 §

Merikuljetusten ja jäänmurtajien polttoaineiden saatavuus on turvattava ja priorisoitava siten, että yhteiskunnan kannalta kriittinen liikenne ja kuljetukset saadaan turvattua. Merikuljetusten tarvitsemien polttoaineiden saatavuus on varmistettava jo ennen kun valmiuslaki otetaan käyttöön (vielä normaaliolot) mutta polttoaineiden saatavuus on heikentynyt.

18 luku. Välttämättömien viestintä- ja postipalveluiden turvaaminen

18 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

19 luku. Ruoantuotannon turvaaminen

19 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

20 luku. Välttämättömän rakentamisen turvaaminen

20 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

III osaa koskevat yleiset kysymykset

Toimivaltuusosan rakennetta ja toimivaltuuksien sääntelytapaa koskevat yleiset huomiot:

-

Mahdolliset muut koko toimivaltuusosaa koskevat huomiot:

-

21 luku. Lisätoimivaltuuksien täytäntöönpanoa koskevat yleiset säännökset

21 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

22 luku. Lisätoimivaltuuksien täytäntöönpanoa koskevat erityiset säännökset

22 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

148 §

Pykälässä säädetään työsuojelun oikeuksista valvoa työturvallisuutta. Sotilaallisissa poikkeusoloissa on kohtuutonta ajatella, että työ olisi aina turvallista. Merihenkilöstö on VAPattu ja he suorittavat palvelusta isänmaan puolesta pahimmassa tapauksessa miinavaarallisilla alueilla aluksella, samalla kun heidän on vapautettu palveluksesta rintamalla. Työsuojelun suorittaminen niissä oloissa ei ole perusteltua.

150 §

Pykälässä tulee ehdottomasti säätää myös esityksen 42 §:ssä tarkoitetuista vesiliikenteen työsuhteista eikä vain maapuolen työsuhteista.

23 luku. Korvaukset

23 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

156 §

Elinkeinonharjoittajalle säädetään oikeus saada korvaus elinkeinotoiminnan estymisestä. Kirjaus on tarpeellinen. Samalla pitää kuitenkin sallia elinkeinonharjoittajalle oikeus poiketa työsuhteisiin liittyvistä velvollisuuksista. Elinkeinonharjoittajalla ja työnantajalla ei voi olla normaaliolojen velvollisuuksia samalla kun sillä ei ole mahdollisuutta olla normaalissa elinkeinotoiminnassaan.

157 §

Elinkeinonharjoittajalle säädetään oikeus saada kohtuullinen korvaus sen suorittamista palveluista. Säännös saattaa olla erittäin epäsuhtainen, kun samalla lain työvelvollisuutta koskevassa kohdassa säädetään työvelvollisen oikeudesta saada työehtosopimuksessa säädetty palkka. Työntekijän palkan pitää olla samassa suhteessa sopeutettu elinkeinonharjoittajan saamaan korvaukseen. Työehtosopimuksissa sovittu palkkataso perustuu kaupalliseen toimintaan ja siitä syntyvään elinkeinonharjoittajan maksukykyyn.

158 §

Matka- ja majoituskulujen osalta pitää huomioida, että Suomen kannalta merkittävien merikuljetusten turvaaminen saattaa edellyttää merihenkilöstön majoittumista muualla kuin aluksella tai kotona sekä matkustamista. Näiden merihenkilöstön kulujen korvaaminen tulisi lisätä pykälään.

24 luku ja rikoslain muuttamista koskeva lakiehdotus. Rangaistussäännökset

Valmiuslain 24 luvun ja rikoslain muuttamista koskevan lakiehdotuksen (2. lakiehdotus) säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

25 luku. Muutoksenhaku

25 luvun säännöksiä ja säännöskohtaisia perusteluja koskevat huomiot:

-

HE-luonnoksen yleisperustelut

Vaikutusten arviointia koskevat huomiot:

-

Säätämisyjärjestysperusteluja koskevat huomiot:

-

Muut HE-luonnoksen perusteluja koskevat huomiot:

Suomen Varustamot ry kiittää mahdollisuudesta saada lausua valmiuslain kokonaisuudistuksesta. Suomen Varustamot ry edustaa suomalaisia ulkomaan kauppaa harjoittavia varustamoja ja Suomen lipun alla liikennöivää ulkomaanliikenteen kauppalaivastoa ja jäänmurtajia.

Merikuljetusten jatkuvuuden kriittisyys

Suomen ulkomaankaupasta jopa 95 prosenttia kulkee meritse, joten merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen kaikissa oloissa on koko yhteiskunnan toimivuuden näkökulmasta kriittisen tärkeää.

Suomalaiset ulkomaanliikenteessä olevat kauppa-alukset suorittavat huoltovarmuuden kannalta tärkeitä kuljetuksia häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Huoltovarmuuskeskus on tehnyt selvityksen riittävästä huoltovarmuuskapasiteetista ja selvityksessä todetaan, että meillä ei ole riittävää määrää aluksia suorittamaan kuljettamaan yhteiskunnan toimivuuden kannalta kriittisiä kuljetuksia.

Valmiuslaissa luonnoksessa annetaan laajat oikeudet eri viranomaisille (puolustusvoimat, rajavartiolaitos ja pelastusviranomainen) ottaa aluksia käyttöönsä tai määrätä niiden kuljetuksista. Alusten käyttöönottoa suunniteltaessa tulee muistaa, että samat alukset suorittavat huoltovarmuuden kannalta tärkeitä kuljetuksia eikä aluksia siten voida ottaa muuhun käyttöön. Suomen lipun alla liikennöivää tonnistoa on rajattu määrä ja kapasiteetin käyttö tulee kriisioloissa koordinoita siten, että se palvelee Suomen etuja ja tarpeita mahdollisimman tehokkaasti.

Valmiuslain jatkovalmistelussa tulee huomioida, että meriliikenteen markkinaehtoinen toiminta häiriintyy kriisin varhaisessa vaiheessa ja valmiuslaki tulee säätää ja ottaa käyttöön, siten, että yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisiä merikuljetuksia pystytään jatkamaan häiriötilanteesta tai poikkeusoloista huolimatta (meriliikenne jatkuu.)

Kiinnitämme huomiota siihen, että mietinnössä ei ole, monista muista sektoreista poiketen, tarkasteltu logistiikkaa ja siihen liittyviä lisätoimivaltuuksia kokonaisuutena. Meriliikennettä ei myöskään tarkastella omana kokonaisuutenaan mietinnön kappaleessa 2.3 ”Keskeinen sektorikohtainen häiriötilannelainsäädäntö ja sen kehitys”. Pidämme tätä puutteena, koska merikuljetusten toimivuudella on suuri merkitys muiden yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuudelle poikkeusoloissa.

Viranomaisen toimivalta

Kiinnitämme huomiota, että voimassa olevan valmiuslain 79 § on kokonaan poistettu uudesta valmiuslaista ilman mietinnössä annettuja perusteluja. Työryhmän mietinnössä ei avata, mitä kyseisen pykälän säännöksille on tarkoitus jatkossa tehdä. Lausunnonantaja katsoo, että pykälää ei ainakaan kokonaisuudessaan tule poistaa ja mikäli tarkoituksena siirtää pykälän säännökset toisaalle lainsäädäntöön, tulee nämä muutokset ehdottomasti tehdä samaan aikaan valmiuslain muutosten kanssa. Muutosten on oltava samanaikaisia, jotta lainsäädännön tavoitteita ei vaaranneta ja lisäksi samanaikaisuudella varmistetaan eri tahojen mahdollisuus arvioida valmiuslain muutosten vaikutusta kokonaisuutena.

Voimassa olevan valmiuslain 79 § 1 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolla on toimivalta johtaa meriliikennettä poikkeusoloissa. Lausuttavana olevassa esityksessä tämä toimivalta on poistettu ilman perusteluja. Huoltovarmuusorganisaation toteuttamissa meriliikenteen jatkuvuusharjoituksissa on toistuvasti noussut esiin tarve sille, että poikkeusoloissa viranomaisen on johdettava ja koordinoitava meriliikennettä. Kyseisen toimivallan poistaminen laista ilman minkäänlaisia perusteluja hämmästyttää. Esitämme, että Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) toimivalta ja vastuu meriliikenteen johtamiseen ja koordinointiin lisätään lakiluonnokseen, jotta vesiliikenteen johtaminen poikkeusoloissa on selkeästi säännelty siten, että tehtävät ja vastuut ovat selvät.

Voimassa olevan lain 79 § 4 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäministeriön oikeudesta määrätä Liikenne- ja viestintävirastoa olemaan poistamasta alusta alusrekisteristä. Tämä kohta on ilman perustelua poistettu esityksestä. Vastaavasti momentissa 3 säädetty toimivalta sulkea satama on poistettu ilman perusteluja.

Kuljetusten suorittamisvelvollisuus ja aluksen ottaminen viranomaisen käyttöön

Valmiuslain perusteella suomalainen kauppa-alus voidaan velvoittaa suorittamaan Suomen kannalta tärkeitä kuljetuksia. Näiden kuljetusten suorittamiseksi olisi syytä säätää mekanismista, jolla varustamoita velvoitetaan sekä vastuista, joita kyseisiin kuljetuksiin noudatetaan. Valmiuslaissa tulee säätää, mitä palkkaa henkilöstölle maksetaan ja kuka vastaa palkan maksamisesta. Varustamo ei voida velvoittaa maksamaan ns. normaaliaikojen palkkaa jos varustamo ei saa normaaliaikojen rahtia aluksen käyttämisestä. Samoin tulee ratkaista, kuka palkan maksaa tilanteessa, jossa alus suorittaa valtion määräämiä kuljetuksia ilman markkinahintaista korvausta. Tulee huomioida, että osa merenkulkijoista voi olla aluksella VAPauksen perusteella ja osa työvelvoitteen perusteella ja voimme olla tilanteessa, että työvelvoitetta ei ole vielä otettu käyttöön, jolloin osaan merenkulkijoista ei vielä kohdistu mitään poikkeusoloissa säädettyä asemaa. Alusta ei välttämättä tällaisessa tilanteessa operoida normaalin kokoisella miehistöllä ja lomauttaminen on mahdollistettava ilman lomautusilmoitusaikaa tai vaihtoehtoisesti lomautusilmoitusaikojen on merkittävästi rajoitettava korkeintaan laissa säädettyyn aikaan.

Valmiuslaissa on säädetty, että merivoimat tai rajavartiolaitos voi ottaa aluksen käyttöönsä ilman miehistöä. Vastuu aluksesta siirtyy kokonaan haltuun ottajalle ja tästä vastuusta ja menettelystä tulisi säätää jo valmiuslain uudistuksen yhteydessä tarkemmin. Tällaisessa tilanteessa tulee varmistaa, että aluksen oma henkilöstö voidaan lomauttaa ilman lomautusilmoitusaikaa tai irtisanoa. Nostamme esille, että ensisijaisesti on tehokkainta, että alukset suorittavat pyydettyä tai käskettyä kuljetuspalvelua ja lähtökohtaisesti aluksen oman miehistön on järkevintä operoida alusta.

Poikkeusoloissa alusten miehittäminen ja operointi tulee mahdollistaa normaalioloista poikkeavalla tavalla siten, että sallitaan erilaiset joustot. Kaikissa joustoissa pitää kuitenkin huomioida turvallisuus. Valmiuslaissa tulee antaa liikenteen turvallisuusviranomaiselle mahdollisuus rajoitetuksi ajaksi sallia aluksen liikennöinti siten, että poiketaan miehitystodistuksessa säädetystä miehistön koosta sekä pätevyyksistä. Tulee myös olla mahdollisuus määrätä merenkulkija toimimaan muussa kuin omassa normaaliaikojen tehtävässään.

Valmiuslaissa on säädetty irtisanomisoikeuden rajoittamisesta siten, että työntekijän ja työnantajan irtisanomisoikeutta rajoitetaan vastavuoroisesti. Tämä ajatustapa on normaalioloissa perusteltu,

mutta valmiuslain kokonaisuudistuksessa ei ole lähestytty tilannetta siltä kannalta, että sotilaallisissa poikkeusloissa kaikki työ tehdään Suomen vuoksi. Oikeus rajoittaa irtisanomisoikeutta on tärkeä, jotta varmistetaan VAPatun ja muun merihenkilöstön pysyminen aluksella. Ilman näitä merenkulkijoita Suomen meriliikenne ei jatku. Mietinnön perusteluissa ei ole avattu sitä, miten irtisanomisoikeuden vastavuoroinen rajoittaminen käytännössä tehtäisiin. Irtisanomisoikeuden rajoittaminen ei välttämättä kohdistu aluksen koko henkilöstöön ja lainsäädännön tulee tukea työnantajan oikeutta valita ne yksittäiset työntekijät, joiden irtisanomisoikeuden rajoittaminen on perusteltua valmiuslain tarkoituksen turvaamiseksi.

Henkilöstön käytettävyys merikuljetusten jatkuvuuden varmistamiseksi

Suuri osa merenkulkijoista on vapautettu sotilaallisesta palveluksesta kriisiaikoina eli kansankielellä VAPattu (Asevelvollisuuslaki 89 §). Näitä henkilöitä ei siten ole sijoitettu reserviin puolustuksen tehtäviin vaan heidän tehtävänsä on toimia aluksella merenkulkutehtävissä. Henkilöitä ei siten kutsuta kertausharjoituksiin, eikä heillä ole sodanajan sijoitusta. Työryhmän mietinnössä ei ole huomioitu näiden henkilöiden erityistä asemaa. VAP:aus perustuu työsuhteeseen ja valmiuslain uudistuksessa tulee säätää esimerkiksi näiden henkilöiden irtisanomisoikeuden rajoittamisesta erikseen esimerkiksi aina kuudeksi kuukaudeksi kerrallaan. Tällainen irtisanomisoikeuden rajoittaminen olisi syytä mahdollistaa niin pitkäksi aikaa kun poikkeusolot ovat voimassa.

VAPattujen henkilöiden palkkauksesta tulisi myös säätää erikseen. VAPatut henkilöt suorittavat aluksella vastaavaa palvelusta kuin rintamalla suoritetaan palvelusta ja siksi olisi syytä säätää valmiuslaissa, että VAPatun henkilön palkka aluksessa on esimerkiksi sotapalkkaa vastaava korvaus. Tältä osin olisi syytä säätää ajankohdasta, milloin henkilö siirtyy normaalista korvauksesta sotapalkalle. Yksi mahdollinen ajankohta voisi olla se vaihe, jossa muutenkin valmiutta tehostetaan tai kohotetaan. Jo ennen sotapalkkaan siirtymistä on kuitenkin tarve mahdollistaa palkkojen ja työehtojen joustot, koska palkkaa ei voida maksaa, jos alukset eivät ole normaalissa kaupallisessa liikenteessä.

Nostamme myös esille, että merenkulkijoiden lisäksi varustamoiden maahenkilöstö, luotsit, VTS:n ja jäänmurtajien henkilöstö ovat avainasemassa, jotta varmistetaan merikuljetusten jatkuvuus.

Muita huomioita

Suomen huoltovarmuuden kannalta keskeisten merikuljetusten turvaaminen kaikissa oloissa tulee turvata ja valmiuslain muutosten lisäksi valtion vakuutustakuulakia tulee muuttaa siten, että vakuutustakuu turvaa osaltaan kuljetusten jatkuvuuden. Harjoituksissa ongelmakohtaksi nykyisessä vakuutustakuumallissa on noussut tarve kaupalliselle ensivakuuttajalle, joita voi olla vaikea saada vakavissa kriiseissä ja käyttöönottoprosessi venyy kestävämmän pitkäksi.

Työryhmän mietintö

Uudistuksen tarpeellisuutta ja sen keskeisiä ratkaisuja koskevat yleiset kannanotot:

-

Muut työryhmän mietintöä koskevat yleiset huomiot:

-

Mattila Maija
Suomen Varustamot ry