

Asia: VN /5137/2022

Työryhmän lausuntopyyntö valmiuslain varautumisvelvollisuutta koskevasta muistiosta sekä valmiuslain yleisistä kehittämistarpeista

Lausunnonantajan lausunto

Huomionne valmiuslain varautumisvelvollisuutta koskevasta muistiosta

Muistio on pääsääntöisesti kattava ja huolella laadittu.

Miten arvioisitte voimassa olevan valmiuslain kokonaisuutta ja toimivuutta? Mitä valmiuslaissa tulisi erityisesti kehittää?

Nostamme esiin Suomen poikkeuksellisen riippuvuuden merikuljetuksista maantieteellisestä sijainnistamme johtuen. Venäjän hyökättyä Ukrainaan merikuljetusten osuus Suomen ulkomaankaupasta on noussut jo yli 95 prosenttiin, tuonnista jopa 97,7 prosenttiin. Muissa EU-maissa merikuljetusten osuus on keskimäärin 30 prosenttia.

Logistiikan infrastruktuuri ja riittävä kuljetuskapasiteetti ovat kriittisen tärkeitä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ja yritysten toiminnan jatkuvuuden näkökulmasta. Pohjoiset olosuhteemme tuovat vielä lisähaastetta logistiikan jatkuvuuteen. Suomeen voi turvallisesti liikennöidä jääolosuhteissa vain jäävahvistetut ja jääluokitettut alukset. Riittävän jäävahvisteisen suomalaisen tonniston ja jäänmurtopalvelujen saatavuus on keskeistä huoltovarmuuden turvaamisessa poikkeusoloissa. Teollisuuden raaka-aineet ja varaosat, ruoka, lääkkeet kulkevat meritse. Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen sekä huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetusten toimintavarmuus ja jatkuvuus kaikissa oloissa on avainasemassa.

Valtioneuvoston periaatepäätöksenä annettussa Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa on hyvin tunnistettu kotimaisen aluskannan ja kotimaisten varustamoiden merkitys poikkeusolojen kuljetusten jatkuvuuden varmistamisessa sekä valtion vakuutustakuu tilanteissa, joissa kaupallisia vakuutuksia ei ole saatavilla. Vakavissa poikkeusoloissa valmiuslain voimassa ollessa merikuljetusten jatkuvuus on pitkälti suomalaisen tonniston ja poikkeusoloja varten tehtyjen erityisjärjestelyjen varassa. Vakavissa kriisitilanteissa viranomaisilla on valmiuslain perusteella mahdollisuus ohjata ja tarvittaessa priorisoida suomalaisia varustamoja ja Suomen rekisterissä olevia aluksia (§84 ja §85).

Tämän lisäksi valmiuslaissa olisi syytä linjata selkeät periaatteet yksityisen sektorin viranomaisten määräyksellä toteuttamien toimenpiteiden korvaamisesta. Korvausperuste tulisi kirjata esimerkiksi kuljetusmääräysten antamisen yhteyteen (satamien ja satamahenkilöstön osalta tämä on kirjattu valmiuslaissa §79). Lisäksi olisi tarkasteltava alusten käytön mahdollistaminen evakuointikuljetuksiin kaikissa poikkeusoloissa.

Valmiuslaissa viitataan useissa yhteyksissä valmiuslain 3 §:n 1–3 ja 6 kohdassa tarkoitettuihin poikkeusoloihin ja näin rajoitetaan lain koskemista (toimivaltuuksia) vain sotilaallisiin poikkeusoloihin. Koronapandemia toi esiin tarpeen toimivaltuuksille myös muissa tilanteissa. Tämä olisi syytä huomioida lakiuudistuksessa.

Valmiuslain säädösten toimeenpanon kynnys on korkealla, jonka johdosta tulee tarkastella toimivaltuuksia ja mekanismeja vakavissa häiriötilanteissa ennen valmiuslain käyttöönottoa. Esimerkiksi merikuljetusten kaupalliset toimintamallit saattavat häiriintyä vakavasti jo merkittävästi ennen kuin valmiuslain käyttöönoton edellytykset täyttyy. Huoltovarmuuden ja merikuljetusten jatkuvuuden hallinta perustuu normaaliolojen toimintamalleihin ja toimiviin markkinoihin. Niin kauan kuin väylät, satamat, meriliikenteenohjaus, luotsaus ja jäänmurto toimivat normaalisti ja vakuutuksia on saatavilla eikä turvallinen, kannattava liiketoiminta vaarannu, merikuljetukset hoituvat markkinaehtoisesti. Mutta jos tilanne kehittyy niin, että nämä/jokin näistä ei toteudu, merikuljetukset ei todennäköisesti hoidu markkinaehtoisesti ja alusten saatavuus heikkenee merkittävästi ja liikennöinti Suomeen hiipuu. Tällöin on esimerkiksi oltava valmius valtion vakuutustakuun käyttöön ennen valmiuslain voimaan tuloa.

Valmiuslaki viittaa useissa yhteyksissä polttonesteisiin. Vihreän siirtymän mukanaan tuoma liikennevälineiden käyttövoimien kehitys on tuonut tarvetta käsitellä käyttövoimia laajemmin myös varautumisessa ja poikkeusoloissa. Käyttövoiman saatavuus on kriittisen tärkeää logistiikan toimivuudenvarmistamisessa kaikissa oloissa.

Jäänmurto, luotsaus sekä väylänhoito ja merenmittaus ovat hallinnon uudistusten myötä muuttuneet kaupallisten yritysten hoidettavaksi. Lakiuudistuksessa tulee varmistaa, että ko. yritysten ja viranomaisten välinen suhde ja prosessit varautumisessa ovat selkeät. 1.9.2023 voimaan tulleessa Luotsauslaissa on annettu valtionyhtiö Finnpiilotille varautumisvelvoite poikkeusoloja varten. Uuden valmiuslain tulee olla tässä suhteessa synkronoitu luotsauslain kanssa.

Onko muita näkökulmia, joita edustamanne taho erityisesti toivoisi otettavan huomioon valmiuslain uudistamista koskevassa työssä?

Osaavan työvoiman saatavuuden huomioiminen valmiuslaissa olisi syytä tarkastella kokonaisvaltaisesti. Esimerkiksi merenkulun osalta Suomen lipun alla olevat alukset työllistävät suomalaisia merenkulkijoita. Suomalaisissa varustamoissa töskentelevät merenkulkijat ovat ns. VAP-henkilöstöä eli heidät on pääosin vapautettu aseellisesta palveluksesta hoitamaan Suomen elintärkeitä huoltovarmuus- ja sotatarvikekuljetuksia poikkeusoloissa. Lainsäädännössä tulisi olla

mahdollisuus velvoittaa muukin merihenkilöstö kuin asellisesta palveluksesta vapautettu henkilöstä hoitamaan huoltovarmuus- ja sotatarvikekuljetuksia tilanteen näin vaatiessa.

Uuden valmiuslain tulisi myös tunnistaa NATO- joukkojen maassa olo sekä maahan tulo. Isäntämaatukeen (HNS) liittyvät käytännöt ja toimivaltuudet tulisi huomioida laissa.

Nostamme lisäksi esiin huoltovarmuusorganisaation merkityksen. Suomen malli, jossa viranomaiset ja elinkeino tekevät tiivistä ja systemaattista yhteistyötä varautumisessa ja huoltovarmuuden varmistamisessa on poikkeuksellinen ja keskeisen tärkeä. Kannustamme pohtimaan, olisiko huoltovarmuusorganisaation rooli syytä tunnistaa selkeämmin myös valmiuslaissa.

Tuurnala Tiina
Suomen Varustamot ry