

Asia: VN/8452/2021

Hallituksen esitys eduskunnalle alusliikennepalvelulaiksi ja eräiksi muiksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

1. Esitystä alusliikennepalvelulaiksi koskevat yleiset huomiot

Suomen Laivameklarit ry:n lausunto, 31.8.2022

Kiitämme mahdollisuudesta lausua alusliikennepalvelulain uudistuksesta.

Suomen Laivameklarit ry edustaa 37 suomalaista ja Suomessa toimivaa yritystä, jotka tarjoavat merikuljetuksiin liittyviä palveluja yrityksille. Yhdistyksen jäsenyritykset ovat agentteja, laivameklareita, satamaoperaattoreita sekä suomalaisia ja ulkomaisia varustamoja. Näiden yritysten kautta kulkee noin 2/3 maamme tuonnista ja viennistä. Tuoteryhmästä riippuen ulkomaisella aluskapasiteetilla kuljetetaan 50 – 90 % lastista. Satamakäynneistä jopa noin 80 % tehdään ulkomaisilla aluksilla.

Alusliikennepalvelulaki velvoittaa aluksen laivanisännän, asiamiehen, tai päällikön tekemään sanktioiden uhalla ilmoitukset aluksen saapumisesta, lähdöstä ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta.

Lähivuosina alusilmoitusten tekemistä varten ollaan ottamassa käyttöön uusi EU-tasoinen järjestelmä, jonka tavoitteena on sujuvoittaa EU:n merikuljetuksia. Suomessa Portnetin korvaava ja Fintrafficin johdolla rakennettava Nemo-järjestelmä tulee tarjoamaan paljon mahdollisuuksia meriliikenteen sujuvuuden edistämiseen. Uuden alusilmoitusjärjestelmän ja siihen liittyvän lainsäädännön tulee ehdottomasti tukea merilogistiikan palveluketjua ja sen sujuvaa toimintaa, eikä asettaa sille lisähaasteita.

Otamme tässä lausunnossa kantaa niihin kohtiin, jotka liittyvät tulevaan kehitykseen. Kohdat ovat pääosin lain 3 luvussa, joka koskee alusta ja sen lastia koskevia ilmoituksia sekä luvussa 6, jossa käsitellään laiminlyöntejä koskevia sanktioita.

2. Alusliikennepalvelulain soveltamisalaa ja määritelmiä koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 1)

-

3. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyys- ja koulutusta koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 4)

-

4. Alusliikennepalveluun liittyviä viranomaistehtäviä koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 5)

-

5. Muita lakiehdotuksia koskevat huomiot

20 ja 21 § Aluksen saapumis- ja lähtöilmoitukset

Lakiesityksen mukaan laivanisännän, asiamiehen, tai päällikön on tehtävä ilmoitus vähintään 24 tuntia ennen aluksen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee ulkomaisesta satamasta kohti Suomen satamaa, jos matka-aika on vähemmän kuin 24 tuntia. Jos taas satama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun määränpää on selvillä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus sen saavuttua perille. Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia voi saada vapautuksen ilmoitusvelvollisuudesta.

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että saapumis- ja lähtöilmoitusten tekemistä koskevissa lain kohdissa tulisi huomioida Nemon tarjoamat mahdollisuudet ilmoitusten automatisointiin. Laissa ei tulisi rajata saapumisen tai lähdön ilmoitusvelvollisuutta vain tiettyjen nimettyjen fyysisten henkilöiden vastuulle, vaan siinä tulisi antaa mahdollisuus myös VTS-palvelun tarjoajalle tuottaa tämä tieto alusilmoitusjärjestelmään.

Meriliikenne kulkee 24/7 vuoden jokaisena päivänä. Nykyisen lainsäädännön puitteissa aluksen asiamies joutuu sanktion uhalla heräämään keskellä yötä ja kuittaamaan aluksen saapuneeksi, vaikka hän itse ei olisi lähelläkään satamaa. Tämä on muinainen jäännös menneeltä ajalta, jolloin asiamies päivysti aluksen tuloa satamassa. Käytännöstä olisi syytä päästä pikaisesti eroon.

Laivojen liikkumista voi seurata eri verkkopalveluissa jopa tarkemmin kuin mitään muuta liikennettä, joten saapumis- ja lähtöajat voidaan varsin helposti tuottaa automaattisesti VTS-palveluntarjoajan toimesta.

Kaikkien aluksen liikkeistä tietoa tarvitsevien (agentti, luotsaus, hinaus, ahtaus, Tulli) tulisi saada automaattisesti tieto aluksen saapumisesta ja lähdöstä samasta järjestelmästä. Tämä onkin ollut tavoitteena uuden alusilmoitusjärjestelmä Nemon rakentamisessa. Toivottavasti myös lainsäädäntö tukee tätä kehitystä.

54§ Liikennevirhemaksu (ent. virhemaksu)

Laissa todetaan: ”Jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen laivanisäntä, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 20 tai 21§:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voi Tulli määrätä liikennevirhemaksua vähintään 50 ja enintään 3500 euroa.”

Suomen Laivameklarit ry haluaa tässäkin kohtaa todeta, että saapumis- ja lähtöilmoitusten tekemistä koskevassa lainsäädännössä ja Tullin määräyksissä sekä Tullin käytännön toiminnassa tulisi huomioida Portnetin korvaavan alusilmoitusjärjestelmän eli Nemon tarjoamat mahdollisuudet ilmoitusten automatisointiin. Inhimillisen virheen riski saadaan näin pieneneään.

Laissa todetaan myös: ”Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.”

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että esitetyn ”liikennevirhemaksun” tulisi olla viimesijainen keino saada ilmoittajat toimimaan oikein. Viranomaisten tulisi ensisijaisesti huomauttaa virheellisestä tiedosta tai sen puutteesta ja antaa ilmoitusvelvolliselle kohtuullinen aika korjata virhe tai tiedon puute ennen kuin virhemaksua määrätään. Tätä tulisi laissa korostaa erikseen.

Aluskäynnin määritelmä?

Alusliikennepalvelulaki ja väylämaksulaki liittyvät olennaisesti toisiinsa, koska alukselle määritellään väylämaksu sen saapuessa Suomeen. Kumpikaan laki ei ota suoraan kantaa siihen mitä ”aluskäynti” tarkoittaa. Aluskäynnin määritelmä olisikin suotavaa nostaa lain tasolle. Se helpottaisi Tullin määräysten laadintaa ja sen perusteella tehtäviä tulkintoja.

Suomen Laivameklarit ry:n jäsenyritykset ovat toistuvasti ottaneet yhteyttä yhdistykseen tapauksissa, joissa aluksen siirtyminen odottamaan ankkuripaikalle satama-alueen ulkopuolelle ja paluu samaan satamaan on tulkittu uudeksi aluskäynniksi. Selkeä määritelmä aluskäynnille poistaisi tämän ongelman.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta

Sari Turkkila

toiminnanjohtaja

sari.turkkila@shipbrokers.fi

+358405263348

www.shipbrokers.fi

Turkkila Sari
Suomen Laivameklariliitto