

An aerial photograph of a busy port. In the foreground, a large white container ship is docked at a pier, its deck covered with stacks of colorful shipping containers. Several yellow gantry cranes are positioned along the pier, ready for loading and unloading. The background shows more of the port infrastructure, including additional cranes and stacks of containers. The image is partially obscured by a teal-colored graphic element in the top left corner.

**TRAFICOM**

Liikenne- ja viestintävirasto

# Toiminta-ajan määritelmään sisältyvän miehittämättömän satamassa olon käsitteen tulkintaa koskeva linjaus

Miehistötuki  
Lokakuu 2020

# Keskeinen miehistötukea koskeva lainsäädäntö

- ▶ Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta (1277/2007) ("miehistötukilaki")

# Meriliikenteen pääasiallisuusvaatimus (edellytyksen täytyttävä, jotta tukea voidaan myöntää)

**Alus on pääasiassa meriliikenteessä, jos**

$$\frac{\textit{Tukikelpoiset meriliikennepäivät}}{\textit{Toiminta – aika kalenterivuonna}} \times 100 \% > 50 \%$$

**Tukikelpoinen meriliikenne:** ulkomaan meriliikenne *ja/tai* kansainväliselle kilpailulle altis kotimaan meriliikenne (lastialus 500+ BT tai hinaaja/työntäjä 300+ BT)

**Toiminta-aika:** se osa kalenterivuodesta, jonka alus on ollut kauppa-alusluettelossa, lukuun ottamatta aluksen telakointiaikoja ja *miehittämättömänä satamassa oloa*

# Toiminta-ajan määritelmään sisältyvän miehittämättömän satamassa olon käsitteen tulkintaa koskeva linjaus

- ▶ Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) on linjannut miehistötukilain 3 §:n 10 kohdan *toiminta-ajan* määritelmään sisältyvän *miehittämättömänä satamassa olon* käsitteen tulkintaa, milloin alus voidaan katsoa satamassa ollessa miehittämättömäksi.
- ▶ Traficomin linjaus on, että:
  - ▶ Jos meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyistä annetun lain mukaiseen kauppaluetteluun merkityllä aluksella on satamassa ollessa miehistöä enintään 60 prosenttia aluksen miehitystodistuksessa mainitusta vähimmäismiehitysmäärästä, aluksen katsotaan olevan satamassa miehittämättömänä, jolloin tällaista satamassaoloaikaa ei lueta mukaan aluksen toiminta-aikaan eikä sitä huomioida aluksen meriliikenteen pääasiallisuuden arvioinnissa.
  - ▶ Jos aluksen miehitys sen satamassa ollessa ylittää 60 prosenttia aluksen liikennöintiin vaadittavasta vähimmäismiehityksestä, kyseinen satamassaolon ajanjakso luetaan aluksen toiminta-aikaan.
  - ▶ Tätä linjausta sovelletaan kalenterivuoden 2020 tukipäätöksistä alkaen.

# Esimerkki: Aluksen miehittämätön ja miehitetty satamassa olo

Satamassa ollessa alus katsotaan **miehittämättömäksi**, jos aluksella on miehistöä enintään 60 % prosenttia aluksen vähimmäismiehityksestä



Satamassa ollessa alus katsotaan **miehitetyksi**, jos aluksella on miehistöä yli 60 % prosenttia aluksen vähimmäismiehityksestä



Aluksen vähimmäismiehitys:



# Esimerkit meriliikenteen pääasiallisuuden laskemisesta

## Esimerkki 1

- ▶ Kalenterivuosi 365 pv
- ▶ Sisävesiliikenne 5 pv (*sisävesiliikennettä ei lasketa meriliikenteeksi*)
- ▶ Miehitetyt satamassaolot (*miehitys yli 60 % vähimmäismiehityksestä*) 30 pv
- ▶ Miehittämätön satamassaolo (*miehitys enintään 60 % vähimmäismiehityksestä*) 20 pv
- ▶ Ulkomaan meriliikenne 310 pv

$$\frac{310}{365 - 20} \times 100 \% = \mathbf{89,86 \%} > 50 \%$$

-> aluksen meriliikenne **on pääasiallista**

ja alus saa tuen koko vuodelta

(hinaajilla ja työntäjillä ainoastaan meriliikenteen osuudesta)

## Esimerkki 2

- ▶ Kalenterivuosi 365 pv
- ▶ Miehitetyt satamassaolot (*miehitys yli 60 % vähimmäismiehityksestä*) 190 pv
- ▶ Ulkomaan meriliikenne 155 pv
- ▶ Telakointi 20 pv

$$\frac{155}{365 - 20} \times 100 \% = \mathbf{44,93 \%} < 50 \%$$

-> aluksen meriliikenne **ei ole pääasiallista**

eikä alus saa lainkaan tukea tukivuonna