

## **Kämpistä koronaan, 100 vuotta merilogistiikan palveluksessa**

Sari Turkkila

*Suomen Laivameklarit ry täyttää tänä vuonna 100 vuotta. Laivameklari on luotsin ohella yksi maamme vanhimpia ammattinimikkeitä. Mutta mitä se meklari oikein tekee?*

Merenkulun historian alkuvaiheissa, purjealusten aikaan, aluksen omistaja toimi aluksen päällikkönä, joka hankki lastin, purjehti aluksen määräsatamaan ja hoiti alustaan koskevat asiat satamassa. Aluksen päällikkö hoiti myös koko kaupankäynnin eli myi lastin määräsatamassa ja osti sitten uuden lastin. Ja sitten purjehdittiin eteenpäin.

### *Asetuksilla vahvistettu tehtävä*

1700-luvun Ruotsi-Suomessa annettiin asetuksia laivameklareiden toiminnasta. Silloin säädettiin, että virallisten meklareiden tuli välittää laivojen ostoa ja vakuutusta, merilainaa, vuokraa ja rahtia koskevia sopimuksia. Meklarit saivat periä työstään palkkion. Vain nimetyt laivameklarit saivat harjoittaa laivanselvitystä. Meklarit nimitti maistraatti, mutta hakemukset osoitettiin kauppa käyväälle porvaristolle ja laivanvarustajille. Meklareiden tehtävinä olivat selvitysasiakirjojen hankkiminen, passit, vieraiden laivurien opastaminen ja lastaukseen liittyvät asiat.

### *Höyrylaivat ja meklarit*

Kun höyryvoima otettiin käyttöön 1800-luvulla, säännöllinen ja nopeampi liikenne loi tarpeen yrityksille, joiden kanssa alusten omistajat tekivät yhteistyösopimuksia. Tarvittiin verkosto, joka otti hoitaakseen aiemmin aluksen päällikölle kuuluneita satamarutiineja. Venäjän vallan aikaan vuonna 1863 annettiin uudet laivameklari- ja laivanselvityasetukset. Niiden mukaan meklari huolehti tavaroiden ja laivojen ostoa ja myyntiä koskevista asiakirjoista, vekseleistä, sopimuksista ja rahtaus- ja selvitysasiakirjoista. Nimitys laivameklari vakiintui käyttöön 1800-luvulla ja työ sisälsi aivan samoja asioita kuin nykyisin.

### *”Minä menen Kämppiin takaisin”*

Näin kerrotaan Jean Sibeliuksen sanoneen puolisolleen Ainolle, kun hän moitti säveltäjää liian pitkästä illanvietosta kaupungilla. Hotelli Kämp olikin viime vuosisadan alussa herrojen suosiossa. Sinne suuntasivat myös laivameklarit useaankin otteeseen ennen kuin oman yhdistyksen varsinainen perustava kokous saatiin pidettyä Kämpissä 18.3.1920. Mukana ”Suomen Laivameklari Yhdistyksen” perustamiskokouksessa oli kolme vielä nykyäänkin toimivaa alan yritystä eli Herman Andersson, John Dahlberg ja Victor Ek.

Yhdistyksen perustamisen aikaan satamatyöt tehtiin käsin. Satamatoimintaa harjoitettiin kokonaisuudessaan pienemmässä mittakaavassa: laivat, varastot, satamat ja laiturit olivat kaikki paljon pienempiä. Alan yritykset olivat yleensä perheyriytyksiä ja puhekieli oli ruotsi. Kaikki alalla tunsivat toisensa ja henkilökohtaiset suhteet helpottivat työskentelyä. Jotain tästä perinteestä on vieläkin jäljellä alan yritysten toiminnassa.

#### *Vaikuttamisen paikat*

Yhteiset tariffit, väylämaksut, yhteistyö tullin kanssa ja luotsaus. Nämä asiat ovat jo lähes 100 vuotta kulkeneet mukana laivameklareiden yhdistyksen agendalla. Valmista on tullut oikeastaan vain tariffien suhteen. Niitä ei enää sallittu Suomen vuonna 1995 tapahtuneen EU:hun liittymisen jälkeen.

EU toi sen sijaan mukanaan paljon uusia raportointivelvollisuuksia, joita varten Suomessa rakennettiin yhdessä eri toimijoiden kanssa Portnet-järjestelmä. Nyt olemme tilanteessa, jossa EU tehostaa yhtenäistä raportointia EMSW-asetuksen avulla. Ja niinpä laivameklarit ovat taas yhdessä viranomaisten kanssa rakentamassa uutta raportointijärjestelmää!

Väylämaksut ovat elinkeinoelämän vastustuksesta huolimatta pysyneet suomalaisen merenkulun erikoisuutena ja ovat yhä ajankohtainen keskustelun aihe. Kiinnostuksella meklarit seuraavat myös luotsauksen kehittymistä etätoiminnaksi.

Meklarin tai nykyisin agentin liiketoiminnan perusajatus on ollut alusta lähtien tuottaa mahdollisimman sujuvaa ja ripeää palvelua asiakkaille, jotka haluavat siirtää tuotteita myyjältä ostajalle meriteitse. Olosuhteet tuon tavoitteen ympärillä ovat muuttuneet liiton toimintavuosien aikana, itse perusajatus ei.

#### *Kansainvälinen ulottuvuus*

Suomi on perustajajäsen vuonna 1969 perustetussa kansainvälisessä alan kattojärjestössä FONASBassa (Federation of National Shipbrokers and Agents). Yli 50 vuotta toimineella järjestöllä on jäseniä yli 60 maassa ja se on merkittävä toimija merenkulun globaalilla sektorilla.

Transfennican, Finnlinesin ja Finncarriersin johtajana toiminut Gunnar Heinonen on ollut aktiivinen liiton toiminnassa Suomessa ja kansainvälisesti. ”Jäsenten erilaisuus on rikkaus ja haaste. Tehtävämme on ajaa jäsenten etuja. Koulutus, verkostot ja alan yhteiset pelisäännöt ovat keskeisiä. On erittäin tärkeää, toiminnasta ja saavutuksista viestittää aktiivisesti. Tässä kohdin liitossa tehdään nykyisin erinomaista työtä.”

#### *Olemme osa Suomen meriklusteria*

Meklareiden 100-vuotisjuhlakokous pidettiin 6.2.2020 hotelli Kämpissä, Helsingissä. Uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Tomi Rautio (Saimaa Terminals). ”Yhdistyksemme antaa jäsenilleen loistavan mahdollisuuden päästä vaikuttamaan Suomen

merikuljetusten tulevaisuuteen. Meneillään on alan suurin muutos vuosikymmeniin ja siinä myös meidän oltava aktiivisesti mukana. Olemme keskeinen meriklusterin tiedonvälittäjä, joka merkitys vain kasvaa teknologian muutosten myötä,” toteaa Tomi Rautio.