

Joonas Strang, Joonas Kerman

SEKAMIEHITYKSEN VAIKUTUKSET YHTIÖIDEN
TALOUKSISSA, KANSANTALOUDESSA JA KOULUTUKSESSA

Merenkulun koulutusohjelma
2019

SEKAMIEHITYKSEN VAIKUTUKSET YHTIÖIDEN TALOUKSISSA, KANSANTALOUESSA JA KOULUTUKSESSA

Strang Joonas, Kerman Joonas
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Marraskuu 2019
Sivumäärä: 41
Liitteitä: 4

Asiasanat: sekamiehitys, koulutus, talous, huoltovarmuus, nettopalkkajärjestelmä

Työn tarkoituksena oli tutkia miten vuonna 2009 solmittu raamisopimus – ”Ammattitaitoisen alushenkilökunnan saatavuuden turvaaminen suomalaisilla lastialuksilla” on vaikuttanut suomalaisilla aluksilla kymmenen vuoden aikana ja onko sopimuksessa mainittuihin ehtoihin aluskannan kasvattamisessa sekä suomalaisten merimiesten työllistämisen parantamisessa päästy. Työssä tutustuttiin myös, miten kyseinen sopimus on vaikuttanut yhtiöiden talouksien lisäksi kansantalouteen sekä koulutukseen Suomessa.

Tutkimuksessa käytettiin asiantuntijalausuntoa, jonka saimme suomalaisen varustamon henkilöstöpäälliköltä koskien EU:n ulkopuolisen työvoiman käytön laajuutta ja tutkimme internetistä löytyvää materiaalia aiheeseen liittyen.

Kyseinen sopimus mikä tunnetaan yleisemmin kansankielessä nimellä, sekamiehitys-sopimus on saanut lähivuosina paljon media huomiota, johtuen merenkulun ammattiliittojen ja Suomen Varustamot Ry:n neuvotteluista ja sopimuksista aiheeseen liittyen.

EFFECTS OF NON-EU AGREEMENT IN COMPANIES ECONOMY, IN NATIONAL ECONOMY AND IN EDUCATION

Strang Joonas, Kerman Joonas

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Management

November 2019

Number of pages: 41

Appendices: 4

Keywords: non-EU crewing, education, economy, security of supply, net salary system

The purpose of this thesis was to study how the framework agreement named: "Securing of the availability of the skilled vessel staff with the Finnish cargo ships". That was made in 2009 has affected these last ten years that it has been held good and have the conditions that were set in terms of increasing commercial fleet and Finnish maritime employment been reached. The thesis also studies effects of the agreement to the economy of the shipping companies the national economy and the effects it has had on maritime education in Finland.

In the thesis we used a statement that was given to us by a head of personnel in a Finnish shipping company regarding the usage non-EU personnel and information discovered through the internet.

The agreement in question more commonly known as the mixed crewing agreement has had a lot of media coverage in recent due to the negotiations and agreements that the maritime labor unions in Finland and the union of Finnish shipping companies have had.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Sekamiehityksen perusteet.....	6
1.2	Sekamiehitys Suomessa.....	7
1.3	Sekamiehityksen historiaa	7
1.4	Aiheen rajaaminen	8
1.5	Tutkimusmenetelmät.....	9
2	VAIKUTUKSET YHTIÖIDEN TALOUKSISSA	10
2.1.	Laivaston laajennus mahdollisuudet.....	10
2.2.	Sekamiehityksestä koituvat kustannukset.....	10
2.3.	Vaihtoehtoja sekamiehitykselle	12
3	VAIKUTUKSET KANSANTALOUEDESSA.....	15
3.1.	Menetettyt verotulot.....	15
3.2.	Työttömyyden tukeminen	17
3.3.	Kauppalaivaston kasvattaminen.....	17
3.4.	Huoltovarmuus.....	18
4	VAIKUTUKSET KOULUTUKSESSA.....	24
4.1.	Koulutukseen hakeutuvien määrän laskeminen.....	24
4.2.	Koulutuskieli.....	26
4.3.	Koulutuksen tulevaisuuden haasteet	27
4.4.	Valmistuneiden työllistyminen	28
5	YHTEENVETO	31
	LÄHTEET.....	34

LIITTEET

LIITE 1: Junioriperämies sopimus pähkinänkuoressa

LIITE 2: Harjoittelupaikkojen määrä suomalaisilla aluksilla

LIITE 3: Merihenkilöstön määrä suomenlipun alla.

LIITE 4: Kaikkien suomalaisten merenkulku tutkintojen määrä suomalaisissa merenkulku oppilaitoksissa.

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia miten kymmenen vuotta sitten solmittu raamisopimus ”Ammattitaitoisen alushenkilökunnan saatavuuden turvaaminen suomalaisilla lastialuksilla” on vaikuttanut suomen merenkulkuun yhtiöiden talouksien, kansantalouden kuin myös koulutuksen näkökulmasta. Työssä on koulutuksen osalta keskitytty kansipäällystön työllistymiseen, sillä kyseisellä sopimuksella on tällä hetkellä isoin vaikutus kokemattomien vahtiperämiesten työllistymiseen. Työn aihe kiinnosti tekijöitä, koska sekamiehityksen mahdollistaminen on ollut yksi suurimpia muutoksia Suomen merenkulun lähihistoriassa ja koimme kiinnostavaksi mitata sen vaikutusta käytäntöön sidotuilla mittareilla, eli taloudella ja koulutuksen ja oppilaitosten muutoksien kautta.

Työ jakautui siten, että Strang kirjoitti osiot koulutuksesta ja Kerman kansantaloudesta, ja yhdessä kirjoitimme vaikutuksista yhtiöiden talouksissa. Samaan aikaan olemme kuitenkin etsineet toisillemme lähteitä, joita toinen voi käyttää omassa osuudessaan ja olemme pyrkineet jatkuvasti arvioimaan toistemme työtä, ja samalla yrittäneet antaa toisillemme ideoita siitä, miltä kantilta voisimme kulloinkin lähestyä omaa aiheitamme.

1.1 Sekamiehityksen perusteet

Sekamiehityksellä tarkoitetaan aluksen miehittämistä kolmansien maiden kansalaisilla erilaisella työehtosopimuksella kuin muu aluksen henkilöstö. Lakimuutos, joka mahdollisti sekamiehityksen suomalaisissa aluksissa, astui voimaan vuonna 2009. Tämä kyseinen raamisopimus tunnetaan paremmin nimellä ”Ammattitaitoisen alushenkilökunnan saatavuuden turvaaminen suomalaisilla lastialuksilla” eli lyhyesti ”sekamiehityssopimus”. Sopimus aiheutti sen, että kaikki suomen kolme työntekijäliittoa joutuivat luopumaan 1-2 oman osastonsa vakanssista EU:n ulkopuolelta tuleville työntekijöille. Sekamiehityssopimus sai alkunsa lakimuutoksesta (1277/2007) Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta sekä tätä edeltänyt Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (115/2007).

1.2 Sekamiehitys Suomessa

Suomi mahdollisti sekamiehityksen vuonna 2009 suomalaisilla aluksilla, ja oli näin yksi viimeisiä Euroopan maita tässä asiassa. Syy, jonka takia lopulta Suomikin solmi tämän sopimuksen oli, että haluttiin turvata suomalaisten merenkulkijoiden työpaikat sitomalla sekamiehitys kauppalaivaston kasvattamiseen. Tarkoituksena oli siis saada alukset pysymään Suomen lipun alla, lisäksi haluttiin parantaa Suomen lipun alla olevien kauppalaivaston kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla. Tämän työn tarkoituksena oli muun muassa tutkia, miten tämä on toteutunut kymmenen vuoden aikana. (Suomen merenkulku 2/19, 43)

Suomen lippua pidettiin ETA-alueen kalleimpana vuonna 2002 Euroopan yhteisön komission mukaan, lähinnä syynä oli se, ettei suomalaisella lastialuksella käytetty kolmansien maiden työntekijöitä, jotka laskevat miehistökustannuksia. Lisäksi alaa piinasi toisaalta työvoiman riittämättömyys, keskimääräisten työurien lyhentyminen ja yleisellä tasolla myös vuonna 2008 alkanut lamakausi. Haluttiin myös turvata suomalainen kauppalaivasto sekä mahdollistaa sen kasvattaminen. (Ahvenanmaan merenkulkutyöryhmä 2003, 8.)

1.3 Sekamiehityksen historiaa

Jo purjelaivakaudella oli laivoissa käytössä sekamiehitys ilman sen suurempaa keskustelua aiheesta. 1900-luvun kuluessa laivat kuitenkin muuttuivat vähitellen yksikan-sallisiksi, kunnes 1980-luvulla iski merenkulun kriisi, jonka aiheutti 1970-luvulla kehittynyt tonnistojen ylikapasiteetti ja öljykriisin takia romahtaneet rahdit. Tämän takia varustamot joutuivat tiukan paikan eteen ja karsimaan merenkulusta aiheutuneita kuluja, joka johtaa tietenkin miehistökulujen minimoimiseen sekä laivojen liputtamiseen mukavuuslipun alle. Näiden lisäksi aluksia rekisteröidään rinnakkaisrekistereihin, jotka tuovat aluksen miehistön työehtoja huonompaan suuntaan ja tätä kautta miehistöstä johtuvat kulut ovat pienempiä varustamolle. Mukavuuslippuvaltion lipun alla olevassa aluksessa tai rinnakkaisrekisterissä ollessa varustamo voi palkata alukseen henkilöitä halvemmilla palkkaehdoilla sekä supistamalla työntekijöiden hyvinvointi- ja sosiaalipalveluja, myöskin välttämään tiukentuneita turvallisuus- ja

ympäristövaatimuksia. Varustamon näkökulmasta myöskin verotuksessa ja kuljetuskustannuksissa koituu säästöjä. (Ala-Pöllänen 2017, 61)

Alusten rinnakkaisrekisteröinnin ja mukavuusliputuksen alle liputtamisen lisäksi 1980-luvun kriisin yhteydessä yleistyi myös Kaakkois-Aasialaisten merenkulkijoiden käyttäminen aluksilla. Tämä johtui siitä, että tämän alueen kansalaiset olivat halvinta työvoimaa laivoilla. Yleisimmät maat, joista merenkulun halpatyövoimaa käytettiin, olivat: Indonesia, Etelä-Korea sekä Filippiinit. Näistä maista nykypäivänä filippiiniläisiä merenkulkijoita on maailman merenkulkijoista huomattavasti eniten. Tämä johtuu siitä, että varustamot ymmärsivät, että halvan työntekijän lisäksi on arvostettavaa, että työntekijä pystyy kommunikoimaan laivalla ja tämän takia filippiiniläiset ovat olleet suosittuja rekrytoitaessa sekamiehistöjä. Vuonna 2003 Cardiffin yliopiston merenkulun tutkimuslaitos SIRC arvioi filippiiniläisten osuudeksi 22,4 prosenttia maailman merenkulkijoista. Kun Suomessa sovittiin sekamiehityksen käyttöönotosta, sovittiin että ei-EU henkilöt, joita laivoille palkataan, otetaan Filippiineiltä muiden Pohjoismaiden tapaan, sillä Näiltä oli saatu riittävän hyvää palautetta kokemuksen perusteella. Ainoastaan yksi suomalainen varustamo oli ottanut sekamiehityksen suomia merimiehiä muualta kuin Filippiineiltä vuoteen 2013 mennessä, nämä muut maat olivat Venäjä ja Ukraina (Ala-Pöllänen 2017, 62-66).

1.4 Aiheen rajaaminen

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan sekamiehityssopimuksen aiheuttamia vaikutuksia varustamoiden ja laivayhtiöiden talouksissa, kansantaloudessa ja alan koulutuksessa. Tavoitteena on selvittää mitä kustannuksia ja mitä tuottoja sekamiehityksen myötä Suomen kauppalaivasto on saanut nyt, kun laki on mahdollistanut sekamiehityksen kymmenen vuotta. Samalla on pyrkimys selvittää, mitä vaihtoehtoja sekamiehitykselle voisi olla ja mikä näiden vaihtoehtojen kustannus voisi olla.

Koulutuksen osalta on pyrkimys selvittää, mitä vaikutuksia laki on tuonut koulutukseen ja koulutukseen hakeutuvien määrässä ja miten suomalainen merenkulun koulutus saattaa muuttua vastaamaan ajan haasteisiin. Lisäksi koulutuskielen merkitystä, kun suomalainen kauppalaivasto kansainvälistyy entisestään. Lisäksi tarkoituksena on

tutkia miten tämä kyseinen sopimus vaikuttaa nykypäivänä vastavalmistuneiden työllistymiseen koulutustaan vastaavaan tehtävään.

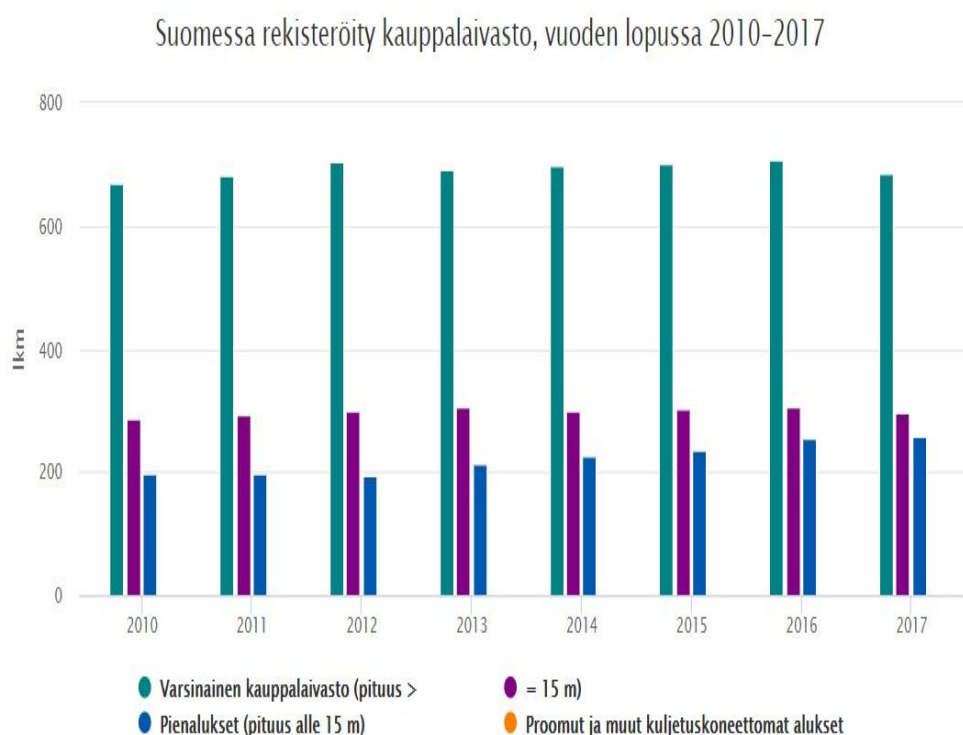
1.5 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmänä työssä käytettiin kvalitatiivista tutkimusta, keräten aineistoa erilaisista lähteistä. Työssä olemme käyttäneet eri lähteitä Tilastokeskukselta, Traficomilta ja muista tutkimuksista ja opinnäytetöistä. Samoin olemme käyttäneet asiantuntijalausuntoa, jonka saimme yhden suomalaisen varustamon henkilöstöpäälliköltä. Kyseisessä lausunnossa annettiin yleisellä tasolla tietoa sekamiehityksen käyttämisen laajuudesta Suomessa ja sopimuksen neuvottelumahdollisuuksista.

2 VAIKUTUKSET YHTIÖIDEN TALOUKSISSA

2.1 Laivaston laajennus mahdollisuudet

Raamisopimusta tehdessä painotettiin sillä, että tämä mahdollistaisi Suomen kauppalaivaston kasvattamisen ja näin ollen suomalaisten merimiesten työpaikkojen lisääntymisen. Alla olevasta taulukosta on siis havaittavissa pientä nousua laivaston suhteen Suomen lipun alla. (Traficom 2019)

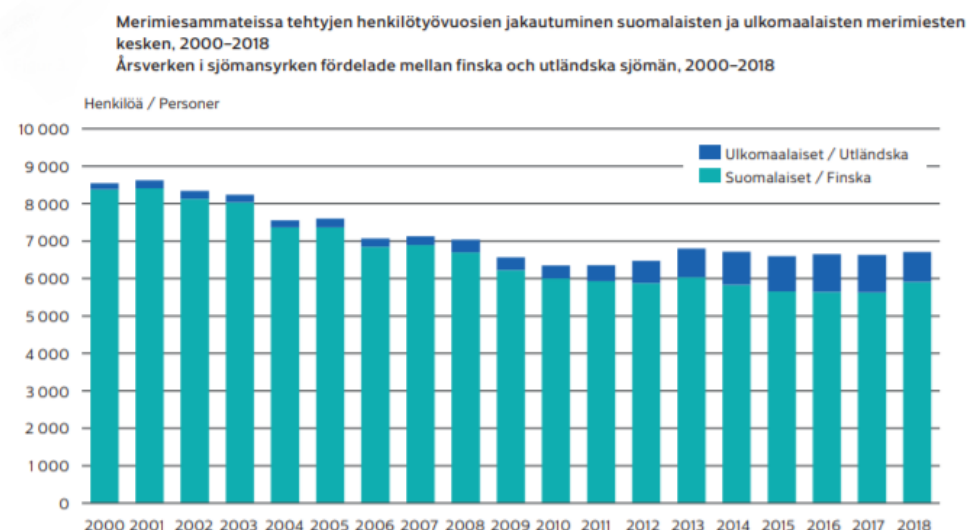


Kuva 1. Suomessa rekisteröity kauppalaivasto (Traficom 2019)

2.2 Sekamiehityksestä koituvat kustannukset

Merimiehiä koskevat tilastot ovat Liikenteen turvallisuusviraston Traficin pitämästä merimiesrekisteristä. Kyseinen rekisteri perustuu lakiin laivaväen luetteloinnista (1360/2006). Traficomien taulukosta voidaan havaita, että sekamiehitys sopimuksen tultua on myös ulkomaalaisten merimiesten käyttö Suomen lipun alla olevissa aluksissa lisääntynyt. Loivaa nousua on havaittavissa sekamiehityssopimuksen tultua, ja

tällä hetkellä varsinainen piikki ulkomaalaisten merimiesten henkilötövuosissa on havaittavissa vuosien 2015-2017 aikana, kun vuonna 2018 ulkomaalaisten merimiesten määrä on laskenut vuodesta 2017, 205 henkilötövuodella. Sen sijaan kokonaisuudessa suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten lukumäärä ei ole kasvanut vuoden 2009 jälkeen mitenkään merkittävästi, vuonna 2018 on havaittavissa 146 henkilötövuoden nousu verrattua vuoteen 2009.



Kuva 2. Merimiesammateissa tehtyt henkilötövuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken, 2000-2018 (Traficom 2019)

Merimiesammateissa tehtyjen henkilötövuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken, 2000-2018
Årsverken i sjömansyrken fördelade mellan finska och utländska sjömän, 2000-2018

Vuosi År	Henkilötövuodet / Årsverken		
	Suomalaiset / Finska	Ulkomaalaiset / Utländska	Yhteensä / Totalt
	Henkilötövuotta / Årsverken		
2000	8 380	166	8 546
2001	8 409	214	8 623
2002	8 124	220	8 344
2003	8 031	203	8 234
2004	7 363	193	7 556
2005	7 366	235	7 602
2006	6 844	228	7 072
2007	6 890	239	7 129
2008	6 696	343	7 039
2009	6 226	339	6 564
2010	6 002	346	6 348
2011	5 930	423	6 352
2012	5 877	593	6 470
2013	6 031	767	6 798
2014	5 831	882	6 713
2015	5 652	948	6 600
2016	5 638	1 011	6 649
2017	5 625	1 009	6 634
2018	5 907	804	6 710

Kuva 3. Merimiesammateissa tehtyjen henkilötövuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken, 2000-2018. (Traficom 2019)

2.3 Vaihtoehtoja sekamiehitykselle

Kun tarkastellaan vaihtoehtoja, joita voitaisiin suosia sekamiehityksen sijasta, voidaan ne jakaa karkeasti kahteen luokkaan. On olemassa vaihtoehtoja, jotka parantavat suomalaisten yhtiöiden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla ja toisaalta vaihtoehtoja, jotka suosivat suomalaisia merenkulkijoita.

Yhtenä vaihtoehtona, joka esitellään merenkulun tukijärjestelmää selvittäneen työryhmän raportissa, sekamiehitykselle voidaan pitää nettopalkkakäytäntöön siirtymistä, jossa merimiehet, olisivat vapautettu osasta tai kaikkien verojen maksamisesta, jonka vastapainoksi merenkulkijat eivät olisi sosiaaliturvajärjestelmän piirissä ja joutuisivat itse maksamaan esimerkiksi vakuutuksensa ja eläkkeensä. Tällöin myös työnantajan puolen ei tarvitsisi tosiasiallisesti tilittää työntekijöiden ennakonpidätyksiä tai työnantajan sivukuluja. (Valtionvarainministeriön julkaisu 2019:19)

Tämäntyyppinen laajempi nettopalkkakäytäntö on jo käytössä Ruotsissa heidän omassa miehistötukiohjelmassaan. Ruotsissa käytössä olevan järjestelmän etuna voidaan pitää, Suomessa käytössä olevaan järjestelmään verrattuna sitä, että Ruotsin järjestelmässä tuet saadaan ohjattua nopeammin yhtiöille, mutta tämä ei johdu pelkästään nettopalkkakäytännön käytöstä vaan, myös siitä, että Ruotsissa merenkulun tukien tukikausi ei ole niin kuin Suomessa eli noin puoli vuotta vaan yksi kuukausi. Ruotsissa kyseinen järjestelmä on saatu toimimaan vähemmällä byrokratialla ja tuet ohjautuvat kuukausina, joina niille on tarvetta, koska tilanne tarkastetaan kuukausittain, eikä varustamoita tarvitse sitouttaa pitkälle aikavälille tiettyihin vaatimuksiin alalla, joka voi kokea rajujakin vaihteluita lyhyellä aikavälillä. Tämä tulee ilmi valtiovarainministeriön julkaisusta: Edellytykset merenkulun nettopalkkakäytäntölle Suomessa 2019

Samalla valtiollisella tasolla tulisi ottaa huomioon tässä kysymyksessä huoltovarmuus ja sitä myöten tulisi pohtia, millä keinoin voidaan edelleen turvata suomalaisen huoltovarmuuslaivaston toimintakyky kaiken, yhteiskunnan toimivuuden kannalta kriittisten tavaraliikenteiden osalta, koska kuten tulee ilmi Bo Österlundin väitöskirjasta, tämänhetkisessä tilanteessa voidaan sanoa, että vain raakaöljyn varastointi on turvattu huoltovarmuuden kannalta Suomessa hyvin, sillä se ylittää Euroopan unionin neuvoston asettaman huoltovarmuudirektiivin (2008/114/EY) vähimmäisvaatimuksen 90

päivän varastoista reilusti, sillä Suomessa on varastoinnin myötä 5 kuukauden käyttövara keskimääräisellä päivittäisellä öljyn käytöllä laskettuna ja tämänhetkinen tilanne öljyn varastoinnissa on meillä kansallisen tason huoltovarmuuden vaatimus. Öljykuljetuksella on myös tietyssä mielessä turvattu asema, sillä sitä varten on nimetty huoltovarmuuslaivasto, mutta sen asema on heikentynyt viime vuosina kuten tulee ilmi Suomen merimiesunionin julkaisusta. (smu: pääluottamusmies: sekamiehitys hävittää suomalaisen merenkulun osaamista 4.2.2019.)

Muu tavaraliikenne on tässä yhteydessä huomioimatta valtiollisella tasolla ja onkin hyvä pohtia, mitä se merkitsisi kriisitilanteissa. Käytännön haasteeksi tulisi kriisissä se, että saataisiin luotua tarpeeksi nopeasti huoltovarmuusketju Suomen tavaraliikenteelle tilanteesta, jossa sitä ei ole selkeästi määrätty muulla tavoin kuin jo edellä mainitulla tavalla. Samoin on otettava huomioon, että mikäli kriisi, joka vaatisi huoltovarmuus-toimintaa, olisi sota tai siihen rinnastettava konflikti, silloin mukaan tulisi ensimmäisenä se ongelma, että merenkulun yleisen työehtosopimuksen mukaisesti henkilöllä on halutessaan oikeus kieltäytyä tekemästä töitä konfliktialueella ja toisekseen mikäli he suostuvat tekemään töitä konfliktialueella heille kuuluu maksaa suurempaa korvausta siitä, että he työskentelevät konfliktialueella. Mikäli taas kysymyksessä on tilanne, jossa miehistö on täysin suomalainen, heidät voidaan siirtää huoltovarmuustehtäviin Puolustusvoimien alle, valmiuslain (1552/2011) nojalla, jolloin on mahdollista siirtää maanpuolustuksen kannalta välttämättömiin tehtäviin ammattilaisia työmääräysten kautta, tai vaihtoehtoisesti heille sitoudutaan maksamaan konfliktialueella työskentelemisen mukanaan tuomat lisät myöhemmin, mikäli katsotaan, että se on välttämätöntä talouden kannalta konfliktin tai kriisin aikana, verrattuna miehistö tilanteeseen, jossa miehistössä on henkilöitä, jotka eivät ole Suomen kansalaisia ja jossa siten tulisi palkka maksaa ajallaan. Olisi siis ainakin kriisitilanteessa myös yhtiöiden etu, että heillä olisi aluksia, jotka on selkeästi määrätty ylläpitämään huoltovarmuutta, mutta hyöty tulisi näin ollen vain kriisitilanteessa.

Keinot, jotka parantaisivat yhtiöiden kilpailukykyä, ovat jo edellä mainittu osittaiseen nettopalkka järjestelmään siirtyminen, miehistötuki järjestelmän muokkaaminen aikaisemmin mainitulla tavalla ja samoin voidaan teoretisoida sitä, että tulisiko valtion nimittää erillisiä huoltovarmuus aluksia, joilla pystyttäisiin turvaamaan kriisiajan tavarankulku ja ennen kaikkea luoda kannustimia siihen, että laivayhtiöt itse

vapaaehtoisesti luovat yhteistyössä huoltovarmuus-laivaston. Tällaista toimintaa voitaisiin tukea valtion toimesta, joko suoraan maksamalla tukea tai epäsuorasti antamalla yhtiöille esimerkiksi verohelpotuksia perustuen siihen kuinka hyvin ne ovat toiminnassa mukana, ja siten voitaisiin saada kasvatettua suomalaisten työntekijöiden osuutta Suomen lipun alla seilaavissa aluksissa.

Vaihtoehtoja miettiessä onkin tärkeää miettiä myös yhtiöiden kantaa alalla, koska vaikkakin sekamiehityksen myötä on ajauduttu tilanteeseen, jossa suomalaisia työntekijöitä korvataan EU:n ulkopuolisella työvoimalla, on silti otettava huomioon, että sekamiehitys mahdollistaa tehokasta säästämistä miehistökuluissa ja kuten asiantuntijalausunnossa todettiin, auttaa ylläpitämään varustamoiden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla. Kun tämä tosiasia huomioidaan yhdessä sen kanssa, että laivayhtiöiden tarkoitus on tuottaa voittoa osakkailleen, ymmärretään se, että todennäköiset keinot, joilla alan tulevaisuutta lähdetään rakentamaan, ovat yhdistelmä vaihtoehtoista, jotka toisaalta turvaavat suomalaisen työntekijän asemaa ja yhtäältä palkitsevat yhtiöitä kotimaisen työn tukemisesta ja huoltovarmuuden turvaamisesta.

3 VAIKUTUKSET KANSANTALOUDESSA

3.1 Menetetyt verotulot

Vaikutukset, jotka sekamiehitys aiheuttaa kansantaloudelle voidaan, jos halutaan lähteä yksinkertaisista asioista liikkeelle, nähdä silloin kun tarkastellaan menetettyjä verotuloja. Yksinkertaistettuna voidaan todeta, että jokainen työpaikka Suomen lipun alla, joka miehitetään sekamiehityksellä, suomalaisen miehityksen sijaan tarkoittaa suoraan menetettyjä verotuloja kyseisestä työpaikasta. Jotta voisimme saada käsityksen menetettyjen verotulojen suuruusluokasta, käytämme tässä varustamon henkilöstöpäälliköltä saamaamme lausuntoa. Laskelmissa on kuitenkin syytä ottaa huomioon, että kyseessä on keskiarvoja ja näin ollen suuruusluokka voi vaihdella jonkin verran suuntaan tai toiseen.

Taloussanomien kokoaman listan mukaan, jonka se teki Tilastokeskuksen antamien tietojen pohjalta (Taloussanomat: Muhonen 2018.), kansimiehistön palkka on keskimäärin noin 3324e/kk. Tässä palkassa on siis huomioitu kuukausipalkka ja työaikalisät, mutta ei ylitöitä tai tulospalkkioita. Kun otetaan huomioon, että sekamiehityksen vaikutukset koskevat lähinnä miehistötasoa kaikilla osastoilla ja alimpia perämiehiä, voidaan tätä lukua pitää hyvänä keskiarvona. Vuoden 2019 verotuksessa tuo tietäisi merityötulon veroprosentilla 14,5 prosentin veroa. Vuodessa yksittäisen merimiehen kohdalta menetetään siis suorana verotulona noin 5783,76 euroa, ottamatta huomioon sitä, että henkilö, joka on työttömänä, saisi työmarkkinatukea, asumistukea tai muita tukia, jonka kaltaisessa tilanteessa työtön henkilö luonnollisesti luo lisäkustannuksia valtiolle. On hyvä ottaa myös huomioon, että periaatteessa kaikki raha, joka tässä tapauksessa jää Suomen ulkopuolelle on todennäköisesti pois kulutuksesta ja täten itsessään jo mahdollisesti poissa Suomen kansantaloudesta arvonnäisäverojen myötä.

Saadaksemme selville sen, kuinka laajalti sekamiehitystä käytetään, lähestyimme sähköpostilla yhden suomalaisen varustamon henkilöstöpäällikköä, joka antoi lausunnon aiheesta. Hänen antamien tietojen mukaan yleisimmillään noin 1/3 yhtiön kokonaistyöntekijämäärästä on sekamiehityksen kautta palkattuja, vaikkakin liitot tekevät myös varustamokohtaisia sopimuksia. Saatuaamme tämän tiedon haimme

yritystietorekisterin kautta kaikkien niiden varustamoiden tiedot, joidenka tiedämme käyttävän sekamiehitystä aluksillaan ja laskimme yritystietorekisterin kautta saaduista tiedoista 1/3 laivayhtiöiden työntekijämäärästä saadaan seuraavanlaisia tuloksia. Käytimme tässä kohtaa www.finder.fi yritystieto palvelua. Mikäli lasketaan yritystieto rekisterissä olevien tietojen mukaan, jokaisen suomalaisen varustamon kohdalla yksi kolmasosa heidän työntekijämäärästensä päädytään tulokseen, että sekamiehitettyjä paikkoja on noin 588. Kun tämä luku kerrattiin aikaisemmin mainitulla suoraan verotulon menetyksellä yksittäisen merenkulkijan kohdalla eli 5783,76 eurolla, lopputulokseksi saimme menetetyksi verotuloksi vuoden ajalta 3 400 850,88 euroa. Luku on kuitenkin vain arvio, sillä se perustuu asiantuntijalausuntoon, joka käsittelee aihetta yleisellä tasolla. Kuten jo aikaisemminkin on mainittu, varustamot voivat tehdä liitton kanssa erilaisia sopimuksia ja tätäkin myöten on vaikea arvioida täsmällisesti sekamiehityksen laajuutta Suomessa. Samoin on hyvä ottaa huomioon, että yhtiöillä voi olla keskenään väliaikaisia miehityssopimuksia liittyen projektiluontoisiin alan töihin ja tämänkin takia on vaikea luoda täysin luotettavaa arviointia sekamiehitettyjen työpaikkojen määrästä ja sitä kautta menetetystä verotulosta. Korkeintaan voidaan sanoa, että se on todennäköisesti lähellä laskettua summaa. Alla näytetään laskelma, jolla päädyttiin ylläoleviin tulokseen. Yhtiöt, jotka otettiin laskelmiin mukaan, ovat nimetöminä.

YHTIÖ 1: Työntekijöitä:862, joista 1/3: 288

YHTIÖ 2: Työntekijöitä:176, joista 1/3: 58

YHTIÖ 3: Työntekijöitä 36, joista 1/3: 12

YHTIÖ 4: Työntekijöitä 241, joista 1/3: 81

YHTIÖ 5: Työntekijöitä 120, joista 1/3: 40

YHTIÖ 6: Työntekijöitä 93, joista 1/3: 31

YHTIÖ 7: Työntekijöitä 12, joista 1/3:4

YHTIÖ 8: Työntekijöitä 16, joista 1/3:6

YHTIÖ 9: Työntekijöitä 9, joista 1/3: 3

YHTIÖ 10: Työntekijöitä 137, joista 1/3: 45

YHTIÖ 11: Työntekijöitä 59, joista 1/3: 20

Kun lasketaan yhteen kaikki 1/3 paikat saadaan tulokseksi 588 paikkaa. Tämän jälkeen 588 kerrataan 5 783,76 ja tulokseksi saadaan 3 400 850, 88.

Laskelmissa huomioon otettavaa on se, että mahdollisen sekamiehityksen osuus, eli $1/3$, on pyöristetty ylöspäin lähimpään kokonaislukuun silloin, kun tulos on ollut desimaaleina.

3.2 Työttömyyden tukeminen

Sekamiehityksen vaikutuksia kansantaloudessa voidaan tarkastella myös työttömyyden kannalta. Voidaan hyvinkin todeta näiden kymmenen vuoden ajalta, jolloin laki on ollut voimassa, että vaikka sen tarkoitus on ollut kauppalaivaston kasvatuksen kautta luoda enemmän työpaikkoja suomalaisille aluksille, on vaikutus ollut usein päinvastainen. Laivat pyritään miehittämään mahdollisimman vähäisellä suomalaismiehityksellä, samalla suosien sekamiehitystä. Onkin hyvä miettiä, että eikö nykytilanteen sekamiehitys-laki edistä vain suomalaisten korkeakoulutettujen ja ammattikoulun käyneiden työttömyyttä. Vaikkakin nykyinen työelämä on usein vaihtelevaa ja ihmiset usein joutuvat tasaisin väliajoin hakemaan uudelleenkoulutusta, on silti hyvin erikoista, että korkeakoulusta ja ammattikouluista valmistuneiden työttömyyteen alalla, joka on Suomelle erittäin tärkeä, ei kovin useasti kiinnitetä julkisessa keskustelussa huomiota. Tähän toki vaikuttaa yleisellä tasolla varmasti se, että merenkulku on tärkeydestään huolimatta suhteellisen pieni elinkeinoelämän ala Suomessa, kun tarkastellaan esimerkiksi varustamoiden määrää. Alan pienien piirien myötä, tieto alan nykytilanteesta voi olla vaikeampi saada, ainakin ammattiliittojen näkökulmasta, julkiseen keskusteluun ja sitä myöten suuremman valtiollisen tason huomion kohteeksi.

3.3 Kauppalaivaston kasvattaminen

Alun perin sekamiehitys-asetus hyväksyttiin sillä ehdolla, että sekamiehityksen käyttö sitoutetaan kauppalaivaston kasvatukseen, näin samalla varmistaen, että suomalaisille merimiehille edelleen löytyy tulevaisuudessa töitä. Tähän ajatukseen perustu myös varustamoille määräytyvät tuet. Suomen laivanpäälystön antamassa tiedotteessa 1.3.2019 kuitenkin katsotaan, että tämä ei ole toteutunut. Havaintoa perustellaan Traficomien kauppalaivaston vuositilastolla, jossa pystytään havaitsemaan, että Suomen kauppalaivaston ei ole kasvanut merkittävästi vuosina 2010-2017. Samassa tilastossa kuitenkin havaittiin, että henkilötyövuodet alalla ovat vähentyneet merkittävästi, mikä

antaa viitteitä siitä, että sekamiehitys-asetusta on käytetty juuri päinvastoin kuin mihin alun perin tarkoitettiin. Suomalaisten työpaikat ovat vähentyneet, samalla kun varustamoiden ei ole tarvinnut sitoutua kasvattamaan aluskantaansa tarpeeksi, että suomalaisille riittäisi töitä merenkulkualalla.

3.4 Huoltovarmuus

Huoltovarmuutta ja miettiessä sitä, miten sekamiehitys vaikuttaa siihen, voidaan miettiä jo edellä mainitun Bo Österlundin väitöskirjan kautta. Sen johtopäätöksensä on se, että nykyisessä tilanteessa ei ole selkeästi määritelty erillisiä vastuuta tai organisaatioita luoda huoltovarmuusketjua muulla kuin periaatteellisella tasolla, tai kuten hänen työssään ilmaistaan:

”Huoltovarmuuden turvaamisen operatiivinen johtoporras tuntuu puuttuvan ja samalla puuttuu tilanteen niin edellyttäessä toimintaa turvaavien huoltovarmuustoimenpiteiden käynnistäjä. Huoltovarmuuskeskuksen ja sen hallituksen roolit koetaan eri toimintatasoilla annetuista vastuista ja tehtävistä poikkeavana jopa hämmäntävänä”. (Österlund 2019).

Tämänhetkisessä tilanteessa vain öljyn saatavuus on turvattu varastoinnin avulla viiden kuukauden keskimääräistä kulutusta vastaavaksi määräksi, mikä on yleiseuroopalaisella tasolla erittäin hyvä, sillä Euroopan unionin neuvoston asettama huoltovarmuusdirektiivi asettaa vaatimukseksi vain 90 päivän varastointitarpeen. mutta minäkään muun tavaran turvaamisen kannalta valtionjohdon tasot eivät ole luoneet riittäviä suunnitelmia tai toimintaperiaatteita. Tätä on kuitenkin myös tarkasteltava siinä valossa, että esimerkiksi elintarvikekuljetuksien osalta varastointi tarvetta on vaikea määrittää säilyvyyden kannalta. Samoin on huomioitavaa että, myös öljykuljetusten turvaaminen on huoltovarmuuden kannalta kärsinyt, sillä Nesteen aluksia on siirtynyt vieraan lipun alle ja sekamiehitykseen ja sen aluskanta on pienentynyt huomattavasti entisestään, mikä tulee ilmi Suomen Merimiesunionin julkaisusta (smu: pääluottamusmies: sekamiehitys hävittää suomalaisen merenkulun osaamista 4.2.2019.). Vaikka-kaan sikäli, se ei vaikuta nykyisen kaltaiseen tilanteeseen suoraan, sillä Suomella on tällä hetkellä normaalioloihin, joissa suurin osa Suomen öljystä saadaan Venäjältä,

soveltuva kalusto, on samaisessa artikkelissa laskettu kuitenkin, että mikäli tulisi tilanne, jossa öljynsaanti Venäjältä katkeaisi ja siirryttäisiin tilanteeseen, jossa vastaava määrä öljyä tuotaisiin Alankomaista, ei nykyisellä Suomen lipun alla seilaavalla tankkerikalustolla olisi mahdollista ylläpitää vastaavaa tuontimäärää vaan se vaatisi tämän hetkisen yhden tankkerin sijasta neljä tankkeria.

Samoin samassa artikkelissa todetaan, että yhden 1500 kontin konttialuksen korvaamiseen vaadittaisiin 20 junaa, joissa jokaisessa olisi 25 vaunua tai vaihtoehtoisesti 940 täysperävaunurekkaa (smu/uutiset/huoltovarmuuskeskuksen raportti: merenkulun ammattilaisia huoltovarmuuden kannalta vähän 11.10.2019). Artikkelissa esiintyvät tiedot ovat otettu Huoltovarmuuskeskuksen julkaisusta: Merenkulun huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä- Toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030 (14.01.2019). Tämäkin on huomioitavan arvoinen asia kriisinaikaisessa huoltovarmuudessa, myös senkin takia, että kyseisessä julkaisussa mainitaan, että aikaisemmin suomalaisomistuksessa oleva Containerships Group myytiin 2018 juhannuksen alla ranskalaiselle CMA CGM-yhtiölle. Kuitenkin, kuten kyseisessä julkaisussa mainittiin vielä, on turhan aikaista sanoa mitään konkreettista kyseisen kaupan vaikutuksesta Suomen huoltovarmuuteen.

Julkaisussa huomioidaan kuitenkin se, että yhä useampia suomalaisia varustamoita on myyty ulkomaalaiseen omistukseen kuten esimerkiksi Finnlines ja Bore ja niitä johdetaan, joko ulkomailta tai Suomessa olevien tytäryhtiöiden kautta. Edellä mainittu tilanne on herättänyt pohtimaan Österlundin väitöskirjassa, Iiskolan pro gradussa ja Huoltovarmuuskeskuksen julkaisussa sitä, että voidaanko huoltovarmuuden kannalta olla luottavaisin mielin näihin yhtiöihin kriisitilanteessa, koska vaikkakin niin kauan kuin alukset ovat suomalaisessa rekisterissä, ovat ne Suomen lakien alaisia, voivat silti kyseiset yhtiö käyttää hyödykseen ulkomaalaisomistuksen suomaa etua ja kiertää erinäisiä poikkeustilalakeja tavalla, joka kuvataan myöhemmin tässä osiossa. Ongelmallisena huoltovarmuuden kannalta nähdään Huoltovarmuuskeskuksen raportissa se että, vaikkakin Suomen rekisterissä olevat alukset ovat Suomen lakien ja viranomaistoiminnan piirissä, siitä huolimatta ovatko alukset omistavat yhtiöt suomalaisia tai ulkomaalaisia, niin siltikin mahdolliset ongelmat voivat syntyä siitä, että kalusto ja henkilöstö siirrettäisiin nopeasti toimimaan ulkomaan lipun alle. Suomen Varustamot ry:n johtava asiantuntija Olof Widén arvioi, että tällainen tilanne ei ole sikäli ongelma vaan:

“Kyllä alus tulee, jos maksetaan tarpeeksi korkea rahti. Kaukana ollaan siitä ajattelutavasta, että alukset olisivat jonkin ministeriön ohjauksessa. Tällainen tilanne on hyvin epätodennäköinen.” (smu: pääluottamusmies: sekamiehitys hävittää suomalaisen merenkulun osaamista 4.2.2019)

Tällainen ajattelu on kyllä totta, mutta ongelmaksi tulee se, että mitä se tulee maksamaan. On huomioitavaa, että mikäli kyseessä olisi sotatilanne olisi merikuljetuksien järjestäminen Suomeen huomattavasti kalliimpaa, kuin mitä se on nykyisellään. Tätä voidaan perustella ensinnäkin sillä, todennäköisesti sota tai kriisi ei olisi keskittynyt vain ja ainoastaan Suomen alueelle, vaan puhuttaisiin tilanteesta, jolla olisi vaikutuksia maailmanlaajuisesti. Tämänkaltaisen tilanne voisi olla esimerkiksi nykyajan esimerkkinä Venäjälle asetettu kauppasaarto Krimin sodan takia tai mahdollinen Yhdysvaltain ja Kiinan välinen kauppasota. Samoin voidaan poimia esimerkiksi Brexitistä mahdolliset syntyvät muutokset Euroopan sisäisessä kaupallisessa merenkulussa. Nämä kolme poimittiin esimerkkinä Huoltovarmuuskeskuksen julkaisussa. Tällöin saattaisi olla mahdotonta saada palkattua tarpeeksi kuljetuskalustoa ulkomailtakaan, että voisimme saada luotua edes alustavan huoltovarmuusketjun. Toisekseen on huomioitavaa, että markkinatalouden lait voivat toimia tässä tilanteessa myös ikävästi meitä vastaan. Kriisi/sotatilanne voisi mahdollisesti laittaa meidät neuvotteluissa huomattavasti heikompaan asemaan, eikä tällöin voitaisi puhua samankaltaisista neuvotteluista kuin puhutaan kaupallisissa neuvotteluissa yleensä, joissa kohdataan tasaveroisin neuvottelukumppaneina. Toisin sanoen meiltä voitaisiin pahimmillaan vaatia suhteettoman suuria summia siitä, että saisimme toimivan huoltovarmuusketjun ja silloin sen ylläpitäminen olisi luonnollisesti huomattavasti vaikeampaa ja kalliimpaa. Kolmas ongelma nousee esiin etenkin, kun puhutaan sotatilanteesta. Sodat harvemmin syttyvät täydellisessä tyhjiössä maailmanpolitiikasta. Tällä tarkoitamme sitä, että mahdollisen vihollisen erilaiset sopimukset erinäisten valtioiden kanssa ja samoin sen liittolaisten ja myös muidenkin valtioiden erilaiset poliittiset intressit voivat hankaloittaa halukkuutta luoda meidän huoltovarmuusketjuamme tai olla tekemisissä sen kanssa, vaikkakin on huomioitavaa, että tällainen ongelma on mahdollinen myös siinäkin tapauksessa, että meillä olisi täysin kotimaisin voimin nimetty ja hoidettu huoltovarmuusketju.

Vaikkakaan sikäli sekamiehitys ja huoltovarmuus eivät suoranaisesti liity toisiinsa on niiden välillä kuitenkin havaittavissa tiettyjä yhteyksiä. Sekamiehitys luo tilanteen, jossa aluksella, jota käytettäisiin potentiaalisesti kriisitilanteissa osana huoltovarmuusketjua, on töissä henkilöitä, jotka eivät ole millään tavalla velvollisia ylläpitämään sitä. Huoltovarmuuskeskusten julkaisu: Merenkulun Huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä- Toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030, tiivistää asian seuraavasti:

” Nämä varsin pienet henkilöstömäärät erilaisissa merenkulun kriittisissä tehtävissä sekä toimintojen erittäin suuri riippuvuus Suomen talouden toimintaedellytyksistä ovat luonnollisesti huoltovarmuuden kannalta riski. ”

Huomioitavaa on kuitenkin, että kyseisessä sitaatissa viitataan myös muihinkin merenkulkualan työtehtäviin, kuin pelkästään alushenkilöstön tehtäviin. Samalla se kuitenkin myöntää sen tosiseikan, että huoltovarmuuden kannalta se, että meillä ei ole riittävästi kotimaista työvoimaa, luo riskejä. Tämä siis ainakin silloin, mikäli halutaan huoltovarmuutta ajatellessa nojata enemmän omavaraisuuteen, kuin kansainväliseen yhteistyöhön. Kansainvälinen yhteistyö kuitenkin nähdään sekä kyseisessä julkaisussa, että Bo Österlundin väitöskirjassa joissain määrin ongelmallisena, sillä maailmanpolitiikkaa on vaikea ennustaa ja tästä syystä vaihtoehdot täysin luotettaville yhteistyökumppaneille tulevaisuudessa, voi olla vaikea ennustaa. Tämän sijasta, jos onkin huoltovarmuusketju, jolla on selkeät asetetut tonnistot, tavoitteet kuljetusten osalta, johon niiden täytyy kriisiaikana kyetä ja ennen kaikkea siinä on suomalaisia aluksia, joita hallinnoivat suomalaiset yhtiöt, on tilanne huoltovarmuuden kannalta huomattavasti erilainen ja itse asiassa tähän tilanteeseen tulisikin pyrkiä sillä se lukee valtioneuvoston viimeisimmässä päätöksessä huoltovarmuudesta:

”Huoltovarmuuden turvaamisen kannalta tärkeää on yritysten ja kaluston riittävän kotimaisuuden lisäksi myös suomalaisesta osaamisesta huolehtiminen.” (VNp 853/2013, s. 6.) (Österlund 2019)

Ylläolevaa päätöstä voitaisiin täten tulkita suoranaisena kehotuksena varmistaa se, että suomalaiset varustamot olisivat kaluston ja miehistön puolesta valmistautuneet siis valmistautuneet kriisiajan tilanteisiin, jossa varustamot toimisivat osana huoltovarmuusketjua. Tätä tukee jo sekin, että niin kuin Österlundin väitöskirjassa todetaan,

tällä hetkellä Suomen huoltovarmuus toteutetaan viranomaisten ja elinkeinoelämän välisessä yhteistyössä. Mutta kuten ylläolevasta lainauksesta pystytään huomioimaan, ei tälle periaatteelle ole asetettu varsinaisia konkreettisia tavoitteita tai vaatimuksia kansallisella tasolla. Selkeämmät tavoitteet kansallisella tasolla on asetettu vain jo aiemmin mainituille raakaöljyn varastoinnille ja öljykuljetuksien turvaamiselle ja lisäksi jäänmurtotoiminnalle, joka on perinteisesti katsottu osaksi valtion toimintoja.

Kuten jo aikaisemmin mainittu, vaikkakaan sekamiehitys ja huoltovarmuus eivät suoranaisesti liity yhteen, niin ilman kunnollista ja selkeää valtionhallinnon tasolta määrättyä huoltovarmuusohjetta, sekamiehitys on omiaan heikentämään huoltovarmuutta kriisin aikana ja täten vaikuttaisi kriisiajan kansantalouteen siinä muodossa, että huoltovarmuusketjun luominen saattaisi hidastua merkittävästi. Huomioitavaa on kuitenkin se, että sekamiehitys ei sinällään ole suuri tekijä nykyisessä huoltovarmuuden heikkenemisessä, vaan se on vain osatekijänä. Kuten tulee ilmi yliluutnantti Jani Iiskolan pro gradu- tutkielmasta, Suomen merellinen huoltovarmuus- Kuljetuskapasiteetin muutos ja kehitys 2000-2017, paljon suurempaa osaa huoltovarmuuden heikentymisessä näyttelee suomalaisten varustamoiden siirtyminen ulkomaalaisomistukseen. Tutkielmassa todetaan seuraavasti:

” Suomen rekisterissä olevat alukset kuuluvat Suomen lainsäädännön piiriin, jolloin viranomaisilla on niihin jonkin verran toimivaltaa normaalin lainsäädännön puitteissa. Valmiuslainsäädäntö tuo viranomaisille lisävaltuuksia suomalaisomisteisiin aluksiin. Tilanne on kuitenkin ongelmallinen, koska kaikki Suomeen rekisteröidyt alukset eivät ole suomalaisessa omistuksessa. Tämä tarkoittaa sitä, että omistaja voi halutessaan rekisteröidä laivansa valitsemaansa maahan varsin nopealla aikataululla. Poikkeusoloissa viranomaisilla on oikeus sulkea rekisteri ja näin estää ulosliputus, mutta se vaatii valtioneuvoston päätöksen. Ulosliputus puolestaan onnistuu noin tunnissa. ” (Iiskola 2019.)

Tähän kenties ratkaisuna tulisikin toimia se, että ensinnäkin valtionhallinto määrää selkeät tavoitteet ja vaatimukset huoltovarmuus-laivastolle, samalla tukien suomalaisia varustamoita tavoitteen täyttämiseksi tarvittaessa rahallisesti. Samalla pitäisi luoda kannustimia, jotka kannustaisivat toisaalta suomalaishallinnossa olevia varustamoita pitämään edelleen yhtiönsä ja aluksensa suomalaisina ja toisaalta niitä yhtiöitä, joilla

on aluksia liputettuina Suomessa, mutta ovat toisaalta ulkomaalaisomistuksessa, sitoutumaan Suomen kriisiajan huoltovarmuuden turvaamiseen.

4 VAIKUTUKSET KOULUTUKSESSA

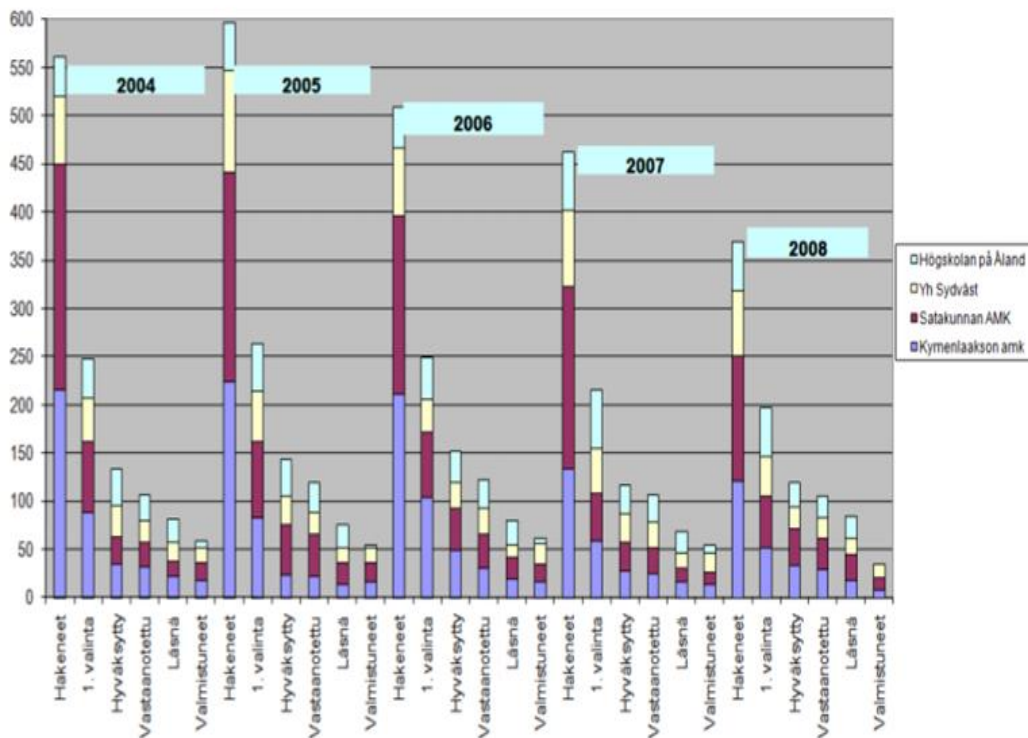
4.1 Koulutukseen hakeutuvien määrän laskeminen

Merenkulun koulutukseen hakeutuvien ja opiskelijoiden määrä on ollut tasaisessa laskussa jo ennen lain voimaantulamista, ja se ei ole kokenut merkittäviä muutoksia viimeisen kymmenen vuoden aikana. Asiaan vaikuttavat luultavammin sekä alan mainostus että alan työtilanne. Mainostuksena alalle usein toimivat lähisukulaisten tai lähipiiriläisen kertomukset laivaelämästä. Tämän lisäksi 2. asteen opiskelijat saavat opinto-ohjaajilta neuvoja jatkokoulutuksista sekä opintomessuilta, joissa lähes kaikki niin ammatillisen puolen kuin myös lukion opiskelijat käyvät tutustumassa eri koulutusaloihin.

Lisäksi vahtiperämiesten työllistyminen on saanut negatiivista julkisuutta juuri sekamiehityssopimuksen takia mikä on tuottanut pelkoa omasta työllistymisestään. Vahtiperämiesten työllistymistä voidaan hyvin kuvata pullonkaulaefektillä, jossa suuri määrä opiskelijoita yrittää saada ensimmäistä työpaikkaansa aluksen vahtiperämiehenä mutta vain pieni osa mahtuu täyttämään nämä vähäiset positiot mitä Suomen lipun alla seilaavilla laivoilla on. Tilanne helpottuu huomattavasti sillä ensimmäisellä perämies paikalla, joka tuo edes hiukan kokemusta ja vie henkilön heti eteenpäin muista kokemattomista vahtiperämiespätevyyskirjan omaavista henkilöistä.

Kuten alla olevasta taulukosta näkee, että oli merikapteenin koulutusohjelmaan hakeneiden opiskelijoiden määrä laskussa jo ennen sekamiehityssopimuksen solmimista. Tämä ei myöskään ole lähtenyt kasvamaan sekamiehityssopimuksen solmimisen myötä vaan päinvastoin suunta on ollut laskeva vielä 2010-luvulla.

Yhteiskaavio merikapteeniopiskelijoista



Kuva 4. Lähde: Salmenhaara, T., *Merenkulun koulutuksen tarkastelu verkostoitumisen näkökulmasta*, Diplomityö, Lappeenrannan teknillinen yliopisto, 2010.

Suomessa on kahdeksan eri oppilaitosta, joista valmistuu vuosittain vahtiperämiehiä, kun lasketaan mukaan myös ammattikorkeakoulut. Näitä oppilaitoksia on toisella as-
teella:

- Axxel Utbildning Ab Aboa Mare, Turku
- Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto, Kotka
- Länsirannikon koulutus Oy Winnova, Rauma
- Ålands Gymnasium, Maarianhamina

Lisäksi löytyy neljä ammattikorkeakoulua, joissa voi suorittaa merikapteenin tutkinnon suoraan, saaden näin noin kolmen opiskeluvuoden jälkeen vahtiperämiehen pätevyyskirjaan hyväksytyt opinnot. Näitä korkeakouluja ovat seuraavat:

- Yrkeshögskolan Novia, Turku
- Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK, Kotka
- Satakunnan ammattikorkeakoulu SAMK, Rauma
- Högskolan på Åland, Maarianhamina

On siis huomattavaa, että neljä kaupunkia Suomessa kouluttaa merenkulkijoita ja jokaisesta kaupungista löytyy kaksi eri koulutusorganisaatiota. Mikäli henkilö on opiskellut merenkulkua jo ammattikoulussa, esimerkiksi vahtiperämieheksi, ja hän päättää jatkaa opintojaan ammattikorkeakoulussa merenkulun koulutusohjelmassa, hän pystyy osoittamaan aikaisempaa osaamistaan edellisen koulutuksen ja pätevyyskirjan avulla, näin ollen saavuttaen ammattikorkeakoulututkinnon nopeammin. Tämä johtuu siitä, että ammattikorkeakoulussa merikapteenin tutkintoa suorittavat käyvät tiettyjä samoja kursseja, kuin vahtiperämieheksi opiskelevat toisen asteen opiskelijat. Lukuun ottamatta viimeistä 1,5 vuotta kestävästä jaksosta, joka pitää sisällään yliperämies- ja päällikkötason opinnot.

4.2 Koulutuskieli

Yhtenä keinona, jolla alan koulut ovat lähteneet vastaamaan tulevaisuuden tuomiin haasteisiin alalla on koulutuskielen vaihto. Raumalla Satakunnan ammattikorkeakoulu on —aloittanut merikapteenin koulutusohjelman pitämisen englannin kielellä. Samoin Turun merenkulun oppilaitos Yrkeshögskolan Novia on jo useamman vuoden käyttänyt opetuskielenä englantia, jättäen näin Kotkassa olevan Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun ainoaksi suomenkielellä merikapteenia kouluttavaksi koulutuslaitokseksi Suomessa, kun otetaan huomioon, että Ahvenanmaalla koulutus on ruotsinkielinen. Tällä keinolla pyritään kehittämään opiskelijoiden kykyä toimia kansainvälisessä työympäristössä ja varautumaan siihen, että englannin kieli on tulevaisuudessa usein todennäköisin työkieli työharjoittelussa ja työelämässä. Samalla tällä on luonnollisesti pyritty tekemään ulkomaalaisille opiskelijoille houkuttelevammaksi

hakeutua merenkulun koulutukseen Suomeen. Tämä tuo myös kiistatta etua, mikäli jossain vaiheessa haluaa hakeutua vieraan lipun alle töihin ja erilaisiin kadettiohjelmiin hakemaan lisäkokemuksia. Tällöin, kun alaan liittyvä tekninen ja työelämän sanasto on jo valmiiksi hallussa, on huomattavasti helpompaa suoriutua työtehtävistä eikä ylimääräisiä vaaratilanteita pääse syntymään kielimuurin takia.

4.3 Koulutuksen tulevaisuuden haasteet

Merenkulun eläessä murrosvaihetta Suomen Varustamot ry järjesti elokuussa 2018 keskustelutilaisuuden merenkulun tulevaisuuden osaamiseen ja koulutukseen liittyen. Tilaisuudella haluttiin avata keskustelua tulevaisuuden haasteista merenkulussa keräämällä yhteen merenkulun toimijoita. Tilaisuudella haluttiin herättää ajatuksia, miten suhtautua teknologian ja digitalisaation aiheuttamiin muutoksiin, tiukentuneisiin ympäristövaatimuksiin sekä näiden vaikutusta tulevaisuuden osaamistarpeisiin ja koulutuksen rakenteeseen. Digitalisaation ja automaation seurauksena kansipuolen ja konehuoneen työt tulevat muuttumaan entistä enemmän etävalvontaan ja -ohjaukseen. Tämä johtaa siihen, että jo nykyisten merenkulkijoiden jatkuva kouluttautumisen tarve tulee korostumaan tulevaisuudessa. STCW-ryhmän puheenvuorossa P-O Karlsson Aboa Maresta ehdottaa, että seuraavanlaisia kursseja lisättäisiin merenkulun koulutusohjelmaan:

- Informaatio- ja kommunikaatioteknologia
- Automaatio
- Tekoäly
- Koneoppiminen
- Ihmisen-koneen vuorovaikutus
- Etäkäyttö
- Kyberturvallisuus ja liitettävyys
- Autonomisten alusten automaatio

Ratkaisuna tähän Karlsson ehdottaa STCW:n uudistamista sekä uusien opetussuunnitelmien kehittämistä merenkulun koulutukseen. (Karlsson, 2018.)

Tilaisuudessa käytiin läpi myöskin, miten saada nuoria kiinnostumaan opiskelusta merenkulun alaa, sekä suuntautumisvaihtoehtojen lisäämisestä alalle. Yhtenä tärkeänä seikkana pidettiin, että merenkulun tarjoamista mahdollisuuksista tulevaisuudessa pitäisi viestiä enemmän sekä korostaa kansainvälisyyttä, vastuullisuutta sekä edelläkävijyyttä. Koettiin myöskin, että koulutuksen tulee olla joustavampaa ja laaja-alaisempaa. (Tuurnala 2018.)

Alexandra Lindahl Merenkulun HarjoitteluMylly ry:stä, joka vastaa Suomen merenkulkua opiskelevien opiskelijoiden harjoittelupaikoista laivoilla, esitteli suomalaisten merenkulkijoiden taulukoita harjoittelupaikkojen kehittymisestä (Liite 2), Merihenkilöstön määrästä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (Liite 3) sekä merenkulun tutkintojen määrästä (Liite 4).

Merenkulun murrosta on havaittavissa jo. Tästä esimerkkejä löytyy, kun Wilhelmssen, joka toimii laivojen hallintayhtiönä sekä norjalainen teollisuuskonserni Kongsberg ovat perustamassa maailman ensimmäistä autonomista varustamo, laivan moottoreihin sekä potkurilaitteisiin erikoistunut Rolls-Royce julkaisee älykkään tietojärjestelmän sekä tanskalainen logistiikan yhtiö Maersk ja teknologiayritys IBM esittelee TradeLens nimistä lohkoketju järjestelmää merenkulkuun. Suomi on merenkulun digitalisaatiossa ja automaatiossa maailman kärkimaita, tämä tuo eteen sen, että Suomessa ollaan myöskin ensimmäisten joukossa luomassa muutoksia koulutukseen, työhön ja kulttuuriin. Nämä muutokset tuovat vaikeuksia koulutuksen osalta nopean aikataulun takia, sillä koulutustarjonta ei vastaa näitä vaatimuksia tänä päivänä (Hartonen 2018).

4.4 Valmistuneiden työllistyminen

Sekamiehityssopimuksen myötä Suomen lipun alla seilaavissa laivoissa ns. pikkuperämies paikat on täyttäneet pääosin filippiiniläiset merenkulkijat. Tämä vaikeuttaa opiskelijoiden sekä vastavalmistuneiden mahdollisuuksia löytää ensimmäinen työpaikka kansipäällystössä ulkomaanliikenteessä. Tämä tuo eteen sen, että kokemattomat vahtiperämiehen pätevyyskirjan omaavat henkilöt eivät pääse keräämään praktiikkaansa ylempiin pätevyyskirjoihin eli yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjoihin. Tästä on tulossa iso ongelma sillä suuret ikäryhmät rupeavat saavuttamana

eläkeikää, ja juuri tämä ikäpolvi on tällä hetkellä pääosin ylemmissä kansipäällystön tehtävissä kuten päällikköinä ja yliperämiehinä. Aluksen päällikön tulee olla Suomessa Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen Merilain (674/1994) mukaan. Myöskin aluksen yliperämiehen paikka on turvattu Raamisopimuksen täsmennyspöytäkirjalla vuonna 2018. (Suomen merenkulku 2/19, 43)

Tämä ongelma on onneksi huomattu myös Suomen laivanpäällystöliitossa, ja he neuvottelivat Suomen varustamot Ry:n kanssa uudesta sopimuksesta, joka mahdollistaa suomalaisten perämiesten palkkaamisen sekamiehityssopimuksen eli Non-EU kansalaisten käyttämän sopimuksen ehdoilla. Tämä sopimus tunnetaan nimellä Junioriperämiessopimus, joka on lähes sama sopimus, kuin kansipäällystön sekamiehityssopimus mutta koskee Non-EU merenkulkijoiden sijaan suomalaisia kokemattomia vahtiperämies pätevyyskirjan omaavia henkilöitä.

Kyseinen sopimus solmittiin 17.8.2016 ja sai varsin negatiivisen vastaanoton, sillä koettiin että paikat, jotka annettiin vuonna 2009 pois suomalaisilta otettiin nyt takaisin mutta huomattavasti huonommilla ehdoilla. Sopimusta kuitenkin päivitettiin 19.8.2018 ja samalla nimi vaihdettiin kadettiperämies sopimuksesta junioriperämies-sopimukseksi. Sopimus on EU-perämiessopimusta huonompi siinä suhteessa, että palkkaus on erilainen eikä tällä sopimuksella työntekijälle kerry vastikepäiviä kuten muilla suomalaisilla merimiehillä, lisäksi työsopimus on aina määräaikainen ja katkeaa jokaisen työssäolajakson päätteeksi. Tämä tuo vastaan sen, että normaaleissa olosuhteissa, kun merimies on vapaajaksollaan kotona, hän on niin kutsutulla vastikevapaalla mutta tässä tilanteessa henkilö ilmoittautuu välittömästi työttömäksi ja saa näin ollen työttömyyskorvausta, mikäli kuuluu työttömyyskassaan. Myös luottamuksellisia ongelmia tässä koituu sillä, että kotona ollessaan henkilö ei ole työsuhteessa ja on huomattu, että tilanteita, joissa työntekijä on työnantajalle ilmoittanut päivää tai kahta ennen, ettei olekaan kykenevä tulemaan töihin joko toisen työpaikan ilmaantuessa tai muusta syystä. Myöskin työnantaja puolelta on varustamolta tullut lyhyellä varoitusajalla peruutuksia sekä muutoksia niin töiden alkamisajankohtaan kuin aluksiin. Tämä tuottaa vaikeuksia varsinkin työntekijälle, joka yrittää suunnitella omia menojaan siivilissä. Luottamuksen rakentaminen näiden perusteella on hankalaa jollei

mahdotonta, ja varsinkin varustamon näkökulmasta sitoutunut ja motivoitunut työntekijä on varustamolle erittäin arvokas (Kallio 2019. 42-45).

5 YHTEENVETO

Nykypäivän teknologian kehityksen myötä myöskin vanhat ammatit kuten merenkulku kehittyvät jatkuvasti ja verkostoituminen maailmanlaajuisesti helpottuu. Tämä on huomattu myöskin Suomessa vaikkakin vähän myöhässä ja kaikenlainen uusi otetaan vastaan vastahakoisesti ja hitaasti.

Varmasti jokaisella alalla otetaan vastahakoisesti vastaan henkilöt, jotka suostuvat tekemään saman työn paljon halvemmalla ja merenkulussa tämä valitettavasti on mahdollista sillä työntekijät asuvat ns. työpaikallaan. Vaikka ei se mahdotonta ole, että tietokoneen välityksellä voidaan myöskin koodaamista tai muita ammatteja välittää maihin, joissa työntekijät tulevat yrityksille halvemmaksi.

Kymmenen vuoden jälkeen oli selvästi huomattavissa, että isosti pelätty sekamiehitys suomalaisilla laivoilla on koitunutkin vaivattomammaksi kuin aluksi pelättiin. Myöskään mitään radikaalia muutosta ei ollut havaittavissa kauppalaivaston kasvun suhteen kuin ei myöskään henkilötyövuosissakaan. Mielenkiintoa tuova seikka havaittiin siinä, kun yhtiöt eivät olleet halukkaita kommentoimaan sekamiehitys sopimuksen vaikutusta heidän taloudessaan.

Sekamiehityksen arvaamattomampia vaikutuksia on se, että se on yhtenä tekijänä muiden muassa heikentänyt Suomen huoltovarmuutta. Vaikkakin toki on huomioitavaa, että suurempina tekijöinä asiaan ovat vaikuttaneet se, että valtionhallinnon tasolla ei ole kunnolla määritelty huoltovarmuudelle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia, sille vaadittavia tonnistomääriä, tai sille selkeästi osoitettuja aluksia tai toimintasuunnitelmia, kuten tulee ilmi Bo Österlundin väitöskirjasta. Nämä edellä mainitut seikat ovat mahdollistaneet sen, että varustamoiden ei ole tarvinnut omassa toiminnassaan juuri-kaan ottaa huomioon Suomen huoltovarmuutta. Tästä syntyy luonnollisesti ns. lumi-palloefekti, jossa piittaamattomuus huoltovarmuudesta on luonut tilanteen, jossa nykyisellään on aivan liian vähän suomalaisia merimiehiä turvaamaan sitä.

Suurempina tekijöinä huoltovarmuuden heikkenemiseen ovat kuitenkin toimineet se, että sen turvaamiselle ei ole varsinaisesti mitään virallista virkamiesorganisaatiota, jolla olisi takanaan lain suoma valta ja auktoriteetti vaan tämänhetkinen

huoltovarmuuden turvaaminen perustuu valtioneuvoston periaatetason päätöksiin, Huoltovarmuuskeskuksen ohjeisiin ja arvioihin ja elinkeinoelämän vapaaehtoiseen toimintaan. Samoin oman osansa huoltovarmuuden heikkenemiseen on tuonut suomalaisten varustamoiden siirtyminen ulkomaalaisomistukseen.

Onkin huomioitavaa, että todennäköisesti sekamiehitys on tullut jäädäkseen Suomeen, mutta samalla olisi hyvä miettiä missä laajuudessa sen tulisi olla. Koska esimerkiksi huoltovarmuuden turvaaminen on valtion lailla velvoitettu tehtävä, tulisi valtionhallinnon jo periaatteessa senkin takia miettiä millä keinoin voitaisiin turvata se että, se pysyisi kriisi- ja sotatilanteissa sellaisena, joka voisi uskottavasti turvata Suomelle kriisiajan vaadittava huollon. Sekamiehityksen lisääminen ja uskominen pelkästään markkinatalouden voimaan ja sen reiluuteen, eivät ainakaan äkkiseltään tunnu kovin uskottavilta vaihtoehdoilta. Se, minkä takia huoltovarmuuden turvaaminen tulisi hoitaa mahdollisimman kotimaisin voimin, on toisaalta luotettavuus syyt ja toisaalta säästösyöt. Suomen huoltovarmuus nähdään sekä huoltovarmuuskeskuksen raportissa, että Bo Österlundin raportissa, kaikista turvallisimpana silloin kun se hoidetaan mahdollisimman kotimaisin voimin, koska kansainvälinen yhteistyö voi muuttua nopeastikin vaikeaksi esimerkiksi kansainvälisen politiikan muutosten takia. Samoin valmiuslaki mahdollistaa konflikti- ja/tai kriisiaikoina tilanteen, jossa viranomaiset voivat työmääräysten avulla määrätä turvallisuuden kannalta tärkeään työhön kyseisen viranomaisen alaiseksi eli voidaan katsoa, että koska tällöin merimies olisi sodanajan huoltojoukkojen toiminnassa, koska huoltovarmuus katsotaan olevan yllämainituissa tilanteissa Puolustusvoimien ja Huoltovarmuuskeskuksen yhteinen vastuu, tällöin hän olisi Puolustusvoimien palveluksessa ja valmiuslain avulla pystyttäisiin säätelemään korvausta, jonka hän työstään saisi ja sitä, milloin se maksettaisiin.

Erikoista onkin se, että poliittisella tasolla ei ole tähän mennessä kiinnitetty merkittävästi huomiota merenkulun tilanteeseen Suomessa. Tähän luultavasti vaikuttaa se tosiseikka, että merenkulku on alana suhteellisen tuntematon asia monelle ja varmasti harvemmin ihmiset miettivätkään, kuinka paljon Suomikin on riippuvainen merenkulusta. Tähän liittyen olisikin hyvä, että myös poliittisella tasolla saataisiin nostettua ymmärrystä ja tietoa Suomen merenkulun nykytilanteesta, koska samalla kun tulisi turvata suomalaista työtä ja työpaikkoja, pitäisi saada luotua kannustimia, jotka innostaisivat palkkaamaan suomalaista työvoimaa jatkossa enemmän ja enemmän. Tämä ei

todennäköisesti toteudu ilman valtion aktiivista työtä yhdessä ammattiliittojen ja varustamoiden kanssa.

Voidaankin kenties puhua, että tällä hetkellä eletään tietynlaista murroskautta alalla. Merenkulun huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä- Toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030-julkaisu osoittaa, että tällä hetkellä on aivan liian vähän sekä suomalaista kalustoa, että suomalaisia merenkulun ammattilaisia, että voitaisiin uskottavasti turvata Suomen huoltovarmuutta, ainakin mikäli halutaan tukeutua omavaraisuusajatteluun. Samoin kuitenkin huoltovarmuus-kappaleessa ollut Olof Widenin lausunto osoittaa kehitystä sellaista ajattelua kohti, jossa huoltovarmuudessa pystytään tukeutumaan kansainväliseen yhteistyöhön. Vain aika tulee näyttämään, kumpaan suuntaan Suomi alkaa panostamaan. Tähänkin varmasti vaikuttaa paljon politiikojen näkemykset aiheesta ja se, miten hyvin ammattiliitot ja työnantajaliitot alalla saavat äänensä kuuluviin.

Merenkoulutuksen haasteina voidaan pitää nykypäivänä teknologian kehitystä sekä murrosvaihetta mitä teknologia tuo eteen. Eteenkin koulutusvaatimukset tulisi päivittää alan vaatimusten tasalle, vaatimusten noustessa eteenkin teknologian osalta. Tämä vaatii myöskin, että opiskelijoita hakeutuu edelleen alalle eli alaa tulisi osata markkinoida kiinnostavana tulevaisuuden nuorille. Tämä on nykypäivänä ollut päinvastaista, kun suurimmat uutiset alasta mediassa keskittyi sekamiehityksen tuomaan junioriperämies sopimukseen, joka antaa negatiivisen kuvan alasta sekä työllistymismahdollisuuksista opintojen jälkeen. Tilastoja valmistuneiden työllistymisestä koulutusta vastaavaan työhön on vaikeaa jopa mahdotonta löytää, sillä vaikka pääosin merikapteeniopiskelijoita koulutetaan työskentelemään laivalla päällystätehtävissä, löytyy myöskin maapuolelta erinäisiä asiantuntija työtehtäviä, joissa arvostetaan merenkulullista kokemusta. Näin ollen, on lähes mahdotonta tutkia, onko valmistuneen opiskelijan työnkuva vastaamaan sitä mihin hänen koulutuksensa on häntä alun perin valmistanut eli laivan komentosillalle päällystätehtäviin.

LÄHTEET

Ala-Pöllänen, A. 2017. Happy ship? Etnograafinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla. Väitöskirja. Helsingin yliopisto. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/178898/happyship.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Viitattu 9.7.2019)

Bittejä horisontissa! – Merenkulun tulevaisuuden osaaminen ja koulutus. Suomen Varustamot ry 21.8.2018. Saatavissa: <https://shipowners.fi/bitteja-horisontissa-merenkulun-tulevaisuuden-osaaminen-ja-koulutus/> (Viitattu 20.11.2019)

Edellytykset merenkulun nettopalkkajärjestelmälle Suomessa. Valtiovarainministeriön julkaisuja-2019:19

Hartonen, S. 2018. Bittejä horisontissa. Merenkulun murroksessa esitys merenkulun toimijoiden tilaisuudessa 21.8.2018. Saatavissa: https://shipowners.fi/wp-content/uploads/2018/08/Bittej%C3%A4-horisontissa-21082018_Sinikka-Hartonen.pdf (Viitattu 20.11.2019)

He ovat duunareiden palkkakuninkaat – katso lista lähes 70 ammatin ansioista. Talouselämä arkisto 31.3.2018. Saatavissa: <https://www.is.fi/taloussanommat/omaraaha/art-2000005623627.html> (Viitattu 18.9.2019)

HE 115/2007 vp, Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta

Iiskola, J. 2019. Suomen merellinen huoltovarmuus kuljetuskapasiteetit muutos ja kehitys 2000-2017. Pro gradu- tutkielma. Maanpuolustuskorkeakoulu. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/170031/SM1351.pdf?sequence=1> (Viitattu 22.9.2019)

Kallio, E. 2019 Hyvä paha Junioriperämiessopimus. Suomen Merenkulku 2/19, 42-45.

Karlsson, P-O. 2018. Bittejä horisontissa. STCW-ryhmän esitys merenkulun toimijoiden tilaisuudessa 21.8.2018. Saatavissa: https://shipowners.fi/wp-content/uploads/2018/08/Bittej%C3%A4-horisontissa-21082018_STCW-ryhm%C3%A4-P-O-Karlsson.pdf (Viitattu 20.11.2019)

Kauppalaivaston vuositilasto Traficom, 2018. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/kauppalaivaston-vuositilasto> (Viitattu 15.6.2019)

Lindahl, A. 2018. Bittejä horisontissa. Katsaus koulutuksen nykytilaan, esitys merenkulun toimijoiden tilaisuudessa 21.8.2018. Saatavissa: https://shipowners.fi/wp-content/uploads/2018/08/Bittej%C3%A4-horisontissa-21082018_Alexandra-Lindahl.pdf (Viitattu 20.11.2019)

Merenkulun huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä- Toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030 (Huoltovarmuuskeskuksen julkaisu)

Raportti koulutukseen hakijoista sekä paikan vastaanottaneista, 2014-2018. Saatavilla: https://vipunen.fi/fi-fi/_layouts/15/xlviewer.aspx?id=/fi-fi/Raportit/Haku-%20ja%20valintatiedot%20-%20korkeakoulu%20-%20amk%20-%20ammattikorkeakoulu.xlsb (Viitattu 15.6.2019)

Salmenhaara, T. 2010. Diplomityö: Merenkulun koulutuksen tarkastelu verkostoitumisen näkökulmasta, Lappeenrannan teknillinen yliopisto.

Suomen Merimies-Unioni 11.10.2019. Huoltovarmuuskeskuksen raportti: merenkulun ammattilaisia huoltovarmuuden kannalta vähän: <https://www.smu.fi/uutiset/huoltovarmuuskeskuksen-tuore-raportti-merenkulun-ammattilaisia-huoltovarmuuden-kannalta-varsin-vahan/> (Viitattu 18.9.2019)

Suomen Merimies-Unioni 4.2.2019. Pääluottamusmies: sekamiehitys hävittää suomalaista merenkulun osaamista. Saatavilla: <https://www.smu.fi/uutiset/kuinka-paljon-maksavat-viulut-ulkomaalaisille-aluksille-kriisitilanteessa/> (Viitattu 18.9.2019)

Traficomin tilastojulkaisuja 13/2019. Merimiestilasto 2018. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Merimiestilasto-2018.pdf> (Viitattu 26.11.2019)

Valmiuslaki (SKD 1552/2011)

Valtionvarainministeriön julkaisuja: Edellytykset merenkulun nettopalkkajärjestelmälle Suomessa 2019

Yritystietorekisteri 2019. <http://www.finder.fi/> (Viitattu 18.9.2019)

Österlund, B. 2019. Suomen meriliikenteen huoltovarmuudelle asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen. Väitöskirja. Maanpuolustuskorkeakoulu. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-25-3058-8> (Viitattu 18.9.2019)

Junioriperämies sopimus pähkinänkuoressa

Sopimuksen sisältö pähkinänkuoressa

Alkuperäinen Kadettiperämiessopimus päivitettiin 19.8.2018, ja samalla Kadettiperämies muutettiin Junioriperämieheksi harhaanjoh-
tavuuden korjaamiseksi. Jotta nykyistä junioriperämiessopimuskoko-
naisuutta olisi helpompi ymmärtää, on aiheellista nostaa esiin
muutamia työntekijän kannalta oleellisia seikkoja.

- Junioriperämiestä voidaan käyttää pelkästään sekamiehitetyissä vakansseissa niillä aluksilla, joissa sekamiehityksestä on sovittu SLPL:n ja SV:n välillä.
- Työntekijällä on oltava vähintään vahtiperämiehen pätevyyskirja.
- Työ- ja palkkaehdot määräytyvät MTS/MTA-sopimuksen (Terms and Conditions for Non-EU Seafarers serving under Finnish flag) mukaisesti, ellei "Sopimuksessa Junioriperämiehen työsuhteen ehdoista" ole muuta sovittu.
- Junioriperämiehen törnit noudattavat lähtökohtaisesti samaa vuorottelua kuin suomalaisen kansipäälystön.
- Työsuhte on määräaikainen. Määrittelemätöntä on se, voiko työsopimus sisältää useamman törnin.
- 103 tuntia ylityötä sisältyy kuukausipalkkaan. Kaikki lauantaisin ja pyhinä tehty työ on ylityötä. Säännöllinen työpäivän pituus on 8 tuntia päivässä, eli 40 tuntia viikossa.
- Ylityökorvaus on 1,25 kertaa laskennallinen tuntipalkka Non-EU-perämiehen peruspalkasta.
- Ulosmaksu sisältyy palkkaan. Vastikkeita ei kerry.
- Junioriperämieheen sovelletaan lähtökohtaisesti Suomen lainsäädäntöä, jos asiasta ei ole muuta sovittu MTS/TEA-sopimuksessa tai Sopimuksessa Junioriperämiehen työsuhteen ehdoista.
- Palkat (brutto) 1.3.2018 alkaen:
2. Perämies 3258 e/kk ja 3. Perämies 3112 e /kk.

Lisäksi on sovittu, että junioriperämiehen oltua 180 päivää työsuhtees-
sa saman työnantajan palveluksessa, työnantajan tulee käydä
työurakeskustelu työntekijän kanssa ja osoittaa urapolku, joka johtaa
EU-vakanssiin. Jos työntekijä jatkaa vielä tämän jälkeen junioriperä-
miehenä saman työnantajan tai konsernin palveluksessa, työnantaja
maksaa junioriperämiehelle 5% kokemuslisää.

MTS/MTA-SOPIMUS

(TERMS AND CONDITIONS FOR NON-EU SEAFARERS):

https://www.seacommand.fi/media/Non_EU-agreement_2017.pdf

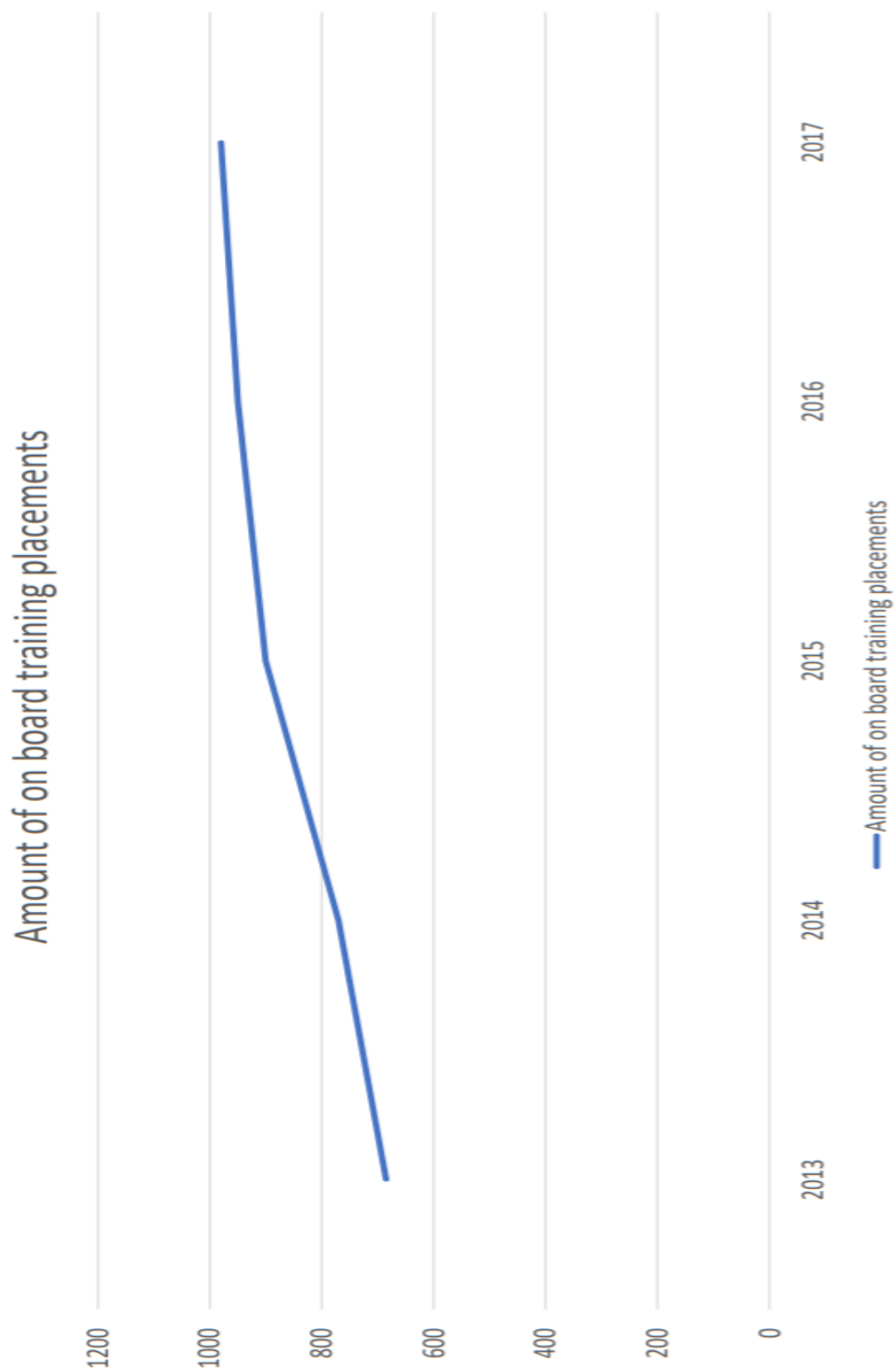
SOPIMUS SLPL-SV JUNIORIPERÄMIEHEN TYÖSUHTEEN EHDOISTA:

https://www.seacommand.fi/media/SLPLSV_Junioriperamies_työsuhteen_ehdot_19.6.2018_signed.pdf

Lähde: Suomen merenkulku 2/19, Hyvä paha Junioriperämiessopimus, E. Kallio.

LIITE 2

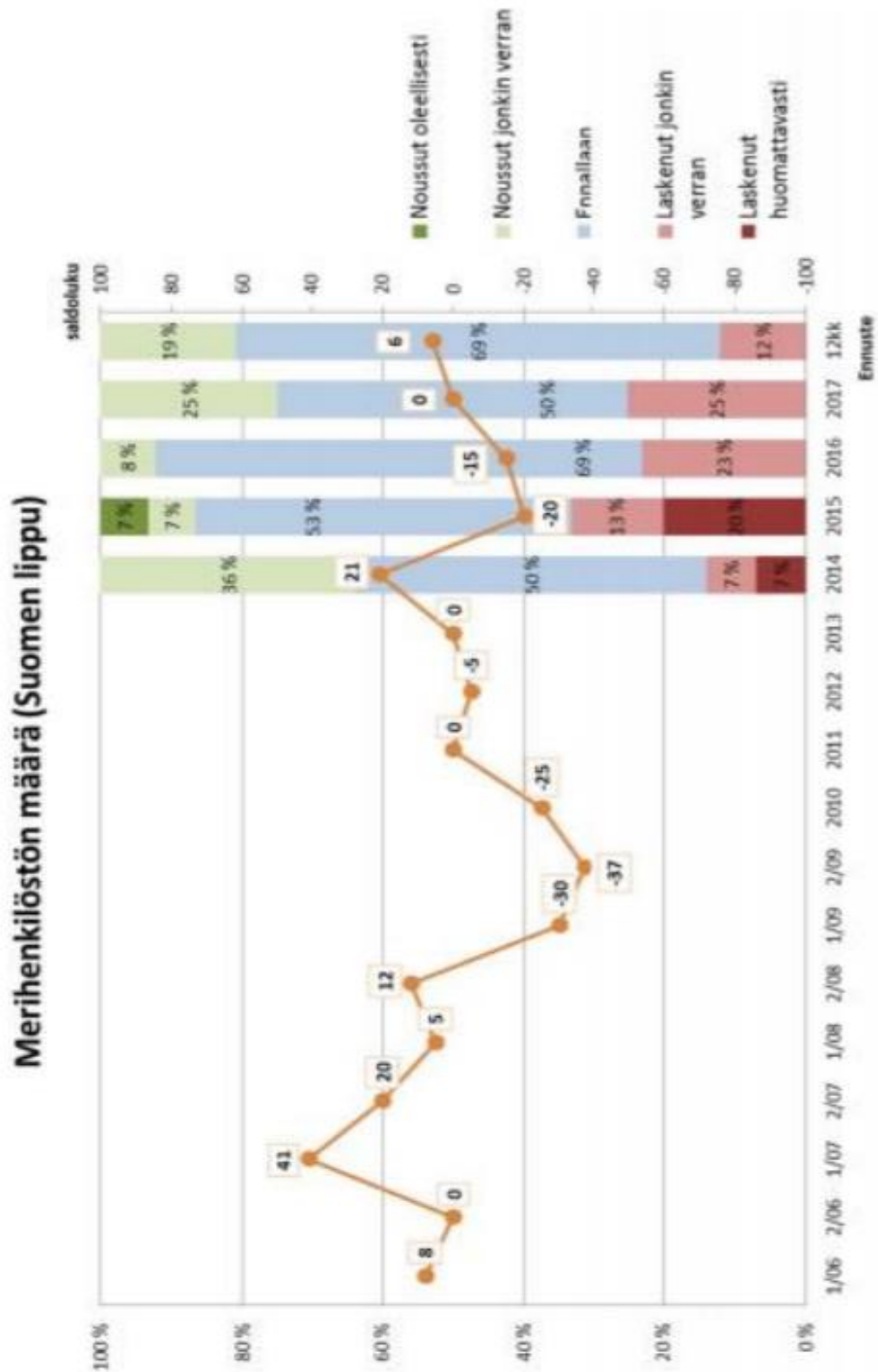
Harjoittelupaikkojen määrä suomalaisilla aluksilla



Lähde: Lindahl, Katsaus koulutuksen nykytilaan esitys, 2018.

LIITE 3

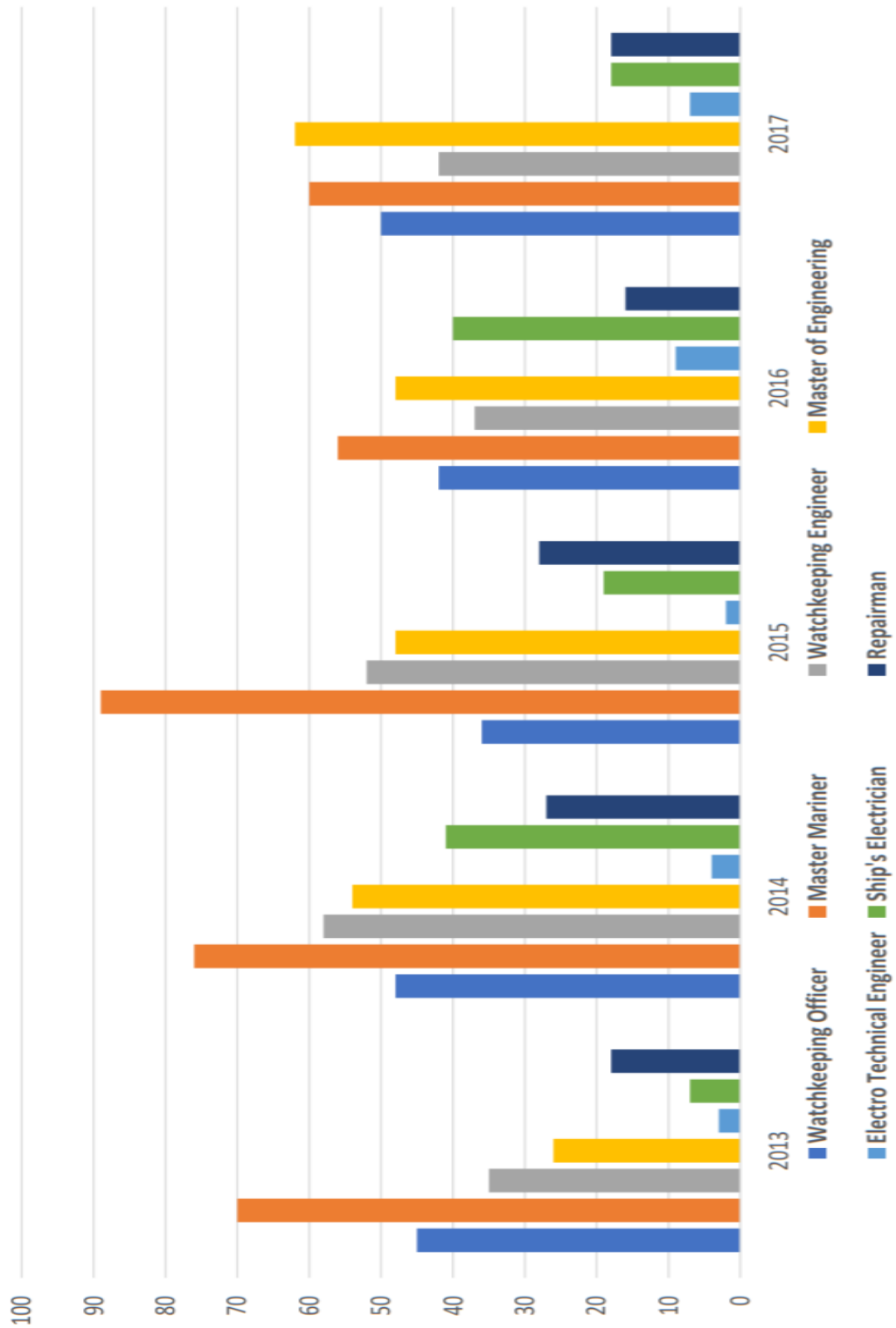
Merihenkilöstön määrä suomenlipun alla.



Lähde: Lindahl, Katsaus koulutuksen nykytilaan esitys, 2018.

LIITE 4

Kaikkien suomalaisten merenkulku tutkintojen määrä suomalaisissa merenkulku opilaitoksissa.



Lähde: Lindahl, Katsaus koulutuksen nykytilaan esitys, 2018.

