

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma / Merikapteeni

Janne Lahti

PÄTEVYYSKIRJAHINNOITTELU SUOMESSA JA EUROOPASSA

Opinnäytetyö 2015

# SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
ABSTRACT	4
KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ	5
1 JOHDANTO	6
2 STCW-95 JA MANILAN SOPIMUKSEN MUUTOKSET 2010	7
3 MANILAN SOPIMUS	8
4 TRAFI	9
4.1 Hinnoittelu	9
4.2 Pätevyyskirjamäärät	11
4.3 Käsittelyajat	11
4.4 Manilan sopimus	11
4.5 Hinnoitteluperusteet	12
4.6 Hinnankorotukset	12
5 KOHDEMAAT	12
5.1 Saksa	12
5.2 Viro	17
5.3 Ruotsi	17
5.4 Norja	20
5.5 Ei-valitut maat	21
6 TULOKSET JA ANALYSOINTI	21
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	25
LÄHTEET	26
LIITTEET	28

## TIIVISTELMÄ

### KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

#### Merenkulun koulutusohjelma

LAHTI, JANNE	Pätevyyskirjahinnoittelu Suomessa ja Euroopassa
Merikapteenityö	27 sivua + 1 liitesivu
Työn ohjaaja	Antti Lanki
Toimeksiantaja	Kymenlaakson ammattikorkeakoulu
Joulukuu 2015	
Avainsanat	pätevyyskirja, STCW, Manilan sopimus

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia pätevyyskirjahinnoittelua Suomessa, sen viimeaikaisia suuria hinnankorotuksia, sekä ennalta valittujen kohdemaiden pätevyyskirjaviranomaisia ja niiden hinnoittelua. Lisäksi tutkimukseen rajattiin mukaan viranomaisten hinnoitteluperusteet pätevyyskirjoille, Manilan sopimuksen vaikutukset, vuosittaiset pätevyyskirjamäärät ja niiden käsittelyajat.

Tarkoituksena oli tutkia, mistä pätevyyskirjojen hintojen kustannukset muodostuvat eri maissa ja minkä takia. Kaikista työhön valiutuneista kohdemaista ei saatu kaikkea haluttua informaatiota, johtuen siitä, että niistä ei pidetty kyseisissä maissa tilastoja.

Haastattelut kohdemaiden merenkulkuviranomaisten kanssa toteutettiin sähköpostihaastatteluina, joissa kaikissa käytettiin samaa sähköpostilomaketta.

Tutkimuksen lopputulos saavutettiin hintavertailua tekemällä ja tätä osittain suhteuttamalla vuosittain myönnettäviin pätevyyskirjamääriin. Tutkimuksen tarkoitus on vertailla maiden hintaeroja ja käytäntöjä ja täten ei tarjota varsinaista ratkaisua ongelmaan, vaan tehdä korjausehdotuksia ja esittää ongelmakohtat.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Maritime Technology

LAHTI, JANNE

Prices of Certificates of Competency in Finland and  
Europe

Bachelor's Thesis

27 pages + 1 appendix page

Supervisor

Antti Lanki, Lecturer

Commissioned by

Kymenlaakso University of Applied Sciences

December 2015

Keywords

certificate of competency, STCW, Manila Treaty

The aim of this study was to investigate the prices of certificates of competency in Finland and to find reasons for the recent large rises in prices. The study also examined the reason for the prices of certificates of competency in different countries and aimed to define the pricing policies practiced by the preselected target countries authorities who grant the certificates of competency. In addition, this study examined the authorities basis of pricing for the certificates of competency, the effects of the Manila treaty, the volume of yearly granted certificates of competency and the time required to process the applications. The aim is to compare the price differences and policies in the target countries and therefore not to provide a solution to the problem, but to suggest correctional actions and point out the problems.

The interviews of the seafaring authorities in the target countries were conducted through email and the same email-form was used in all interviews.

The result of this study was obtained by making price comparison and partly comparing this to the volume of certificates of competency handed out each year in the target countries. Not all information needed from the countries selected in this study could be received because no statistics were gathered for the particular information. The study succeeded in its aim to compare the target countries different pricing policies but no real solutions were achieved.

## KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ

Pätevyyskirja	Ammattihenkilölle myönnettävä todistus pätevyydestä virkaan laivalla
Lisäpätevyystodistus	Pätevyyskirjaa vastaava todistus henkilön pätevyydestä, joka vaihtelee laivatyyppien mukaan.
Konventio	Kansainvälinen sopimus
2006 ILO Maritime Labour Convention	Kansainvälisen työjärjestön sopimus, joka määrittelee merenkulun työajat,työolot ja työturvallisuuden sopimuksen ratifioineiden maiden aluksissa.
STCW	Kansainvälinen sopimus merenkulkijoiden koulutuksesta, vahdinpidosta ja pätevyyksistä.
IMO	Kansainvälinen merenkulkujärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuusasioista.
Trafi	Suomessa oleva liikennevirasto , joka hallinnoi myös merenkulun vastuualueet
Manilan sopimus	2010 Manilassa solmitut muutokset STCW-yleissopimukseen

## 1 JOHDANTO

Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset ovat jokaisen merenkulkijan pakollisia hankittavia todistuksia henkilön osaamisen ja koulutuksen todistamiseksi.

Kansainväliset sopimukset määrittävät ne pakollisiksi aluksella eri työtehtäviin.

Merenkulkijan velvollisuudeksi jää siis hankkia kyseinen pätevyyskirja halutessaan laivalle töihin. Vaikka kansainväliset sopimukset määräävätkin sopimuksista, niiden hinnoittelukäytännöt jäävät sopimuksen ratifioineen maan merenkulkuviranomaisen päätettäväksi. Monissa maissa kustannukset pätevyyskirjojen osalta vaihtelevat suuresti, koska mikään ei kansainvälisesti määrittele, mistä kustannuksien pitäisi muodostua.

Merenkulun pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hinnat ovat Suomessa kohonneet viime vuosien aikana kohtuuttoman paljon, ilman mitään suurempaa syytä. Tutkimuksessani lähdin selvittämään syytä kyseiselle ilmiölle ja hintojen todellista nousua. Keskityn tutkimuksessani vain päällystön pätevyyskirjojen hintoihin ja hintaperusteluihin. Lisäksi vertaan pätevyyskirjojen myöntämismääriä hintoihin ja selvitän onko näillä selvää yhteyttä. Käyn työssäni läpi pätevyyskirjoja määrittelevät kansainväliset sopimukset ja niiden synnyn, jonka jälkeen esittelen eri maiden pätevyyskirjoja myöntävät tahot ja heidän hinnoitteluaan ja pätevyyskirjamääriä.

Tutkimukseni vertailuun valikoitui lopulta Suomen lisäksi Norja, Ruotsi, Saksa ja Viro. Kohdemaista pyrin käyttämään kaiken mahdollisen tiedon, jota kyseisen maan merenkulkuviranomaisella oli minulle toimittaa.

Tutkimuksen tutkimusmenetelminä käytettiin sähköpostihaastatteluja(Liite 1) kohdemaiden pätevyyskirjoista vastaavien viranomaisten kanssa sekä kirjallista materiaalia kansainvälisistä sopimuksista ja niiden muutoksista. Tutkimus perustuu enimmäkseen omaan analyysiin ja sähköpostihaastatteluista saatuihin tietoihin.

Tutkimuksessa esiintyy paljon taulukoita ja ne on koostettu käyttäen sähköpostihaastatteluista saatuja tilastotietoja. Työni rakentui ensin kohdemaiden sähköpostihaastatteluista, jonka jälkeen ne analysoituani rupesin haastattelamaan Suomen merenkulkuviranomaista. Tässä vaiheessa tutkimuksen muu pohja rakentui tämän tilastotiedon ympärille.

Materiaalin määrä tutkimukseen oli hiukan suppea johtuen päätöksestä tehdä hintavertailua pätevyyskirjoista. Tästä huolimatta pyrin tuomaan esille selvästi syitä hinnoille eri maissa sekä selventämään käytäntöjen eroja eri maissa. Selvitän työssäni ensin merenkulun kattojärjestöjä ja säädöksiä pätevyyskirjoille ja mistä pätevyyskirjat muodostuvat, sekä mahdollisia uusia sopimuksia joilla on vaikutusta pätevyyskirjoihin.

## 2 STCW-95 JA MANILAN SOPIMUKSEN MUUTOKSET 2010

STCW on konventio, joka perustettiin IMO:n toimesta 1978 ja otettiin käyttöön vuonna 1984. Sen tarkoitus oli nostaa merenkulkijoiden ammattitaitoa maailmanlaajuisesti. 1980-luvun lopussa huomattiin, ettei se saavuttanut alkuperäisiä tavoitteitaan niinkuin oli tarkoitus, joten sitä päätettiin muuttaa 1990-luvun alussa ja näin konventio sai nimensä STCW-95. Muutosten myötä painoarvo siirtyi alkuperäisestä käytännön taitojen painottamisesta teoretietämykseen. STCW95-yleissopimus määrittelee turvalliset periaatteet merenkulun koulutukselle, sertifiointiin ja vahdinpitoon. Sopimus vaatiikin merenkulkijoilta nykypäivänä pätevyyskirjan ja riittävän koulutuksen omaan kyseiseen työtehtävään sekä valvoo vahdinpidon järjestämistä. Päällystön pätevyyskirjojen voimassaoloaika on 5 vuotta.



Kuva 1. Suomalainen merenkulun pätevyyskirja (Trafi. 2013. Merenkulun pätevyyskirjat jatkossa ajokortin kokoisia).

Vuonna 2010 tehdyt muutokset jatkoivat samalla linjalla, näin painottaen pätevyyttä meripalveluksen määrän sijaan. Tällä asetetut standardit koskevat kaikkia kauppamerenkulkijoita arvosta riippumatta ja kaikkia konvention jäsenmaiden lipun

alla purjehtivia aluksia. Konvention hyväksyneiden työjärjestöjen ja merenkulunrekisterien alla purjehtivat alukset käsittävät nykyään yli 98% koko maailman kauppalaivastosta. (International Transport workers federation 2013.)

### 3 MANILAN SOPIMUS

Manilassa vuonna 2010 sovittiin muutoksista STCW-yleissopimukseen. Muutosten tarkoituksena oli sisällyttää sopimukseen vuonna 1995 sovitut muutokset ja lisäksi käsitellä uutta teknologiaa ja epäjohtonmukaisuuksia sopimuksessa, sekä tulkintoja ja vanhentuneita säännöksiä. Erityinen painoarvo oli parantaa valvonnan ja kommunikoinnin sertifiointia ensimmäisessä luvussa ja käsitellä offshore- ja lyhyiden merimatkojen vaatimia erityisvaatimuksia. Manilan sopimuksen yleinen sitoumus oli yhdenmukaistaa STCW-yleissopimusta, siellä missä mahdollista, 2006 voimaantulleen ILO:n merenkuluntöyjärjestön yleissopimuksen kanssa.

Manilan sopimuksen pääasialliset muutokset uudistivat säännöksiä aluksen lepoajoista ja alkoholirajasta sekä tiukensivat merenkulkijan lääkärintarkastuksen terveysvaatimuksia. Manilan sopimuksen kaikkia muutoksia ei tässä opinnäytetyössä kannata listata kuin niiltä osin, kuin ne koskevat pätevyyskirjamuutoksia päällystön osalta. Pätevyyskirjojen uusimisen osalta uudistus toi helpotuksia kun uusittaessa pätevyyskirjaa tulee viimeisen 5 vuoden ajalta olla yhteensä 12 kk meripalvelua tai vastaavasti juuri ennen uusimista 3 kk putkeen. Manilan muutosten voimaantuminen tapahtui 1.1.2012 ja siirtymäjakso ulottuu 1.1.2017 asti, johon mennessä kaikilla merenkulkijoilla tulee olla uusien säännösten mukaiset pätevyyskirjat. (International Transport workers federation 2013.)

*Lisäpätevyystodistusten osalta vaatimukset kiristyivät: uusittavia ovat jatkossa BST, pelastusvenemiehenkirja, nopean valmiusveneen kuljettajankirja, palokoulutus sekä päällystön säiliöaluskirjat sekä matkustaja-alus lisäpätevyys* (Tuomaala 2012, 6).

Koulutuksen osalta muutoksia tuli ECDIS-koulutuksen (Electronic chart display and information system)-koulutuksen suorittamisen vaatimiseen kaikilta kansipäällystön pätevyyskirjoja hakevilta. Tämän koulutuksen puuttuminen pätevyyskirjaa haettaessa asettaa pätevyyskirjan voimassaolevaksi normaalin 5 vuoden sijaan vain siirtymäajan 1.1.2017 alkuun. Normaalisti voimassaolevan pätevyyskirjan saa taas kun toimittaa



Trafille todistuksen ECDIS-koulutuksen suorittamisesta ja laittaa hakemuksen uudesta pätevyyskirjasta, mutta se aiheuttaa taas turhia lisäkuluja hakijalle.

## 4 TRAFI

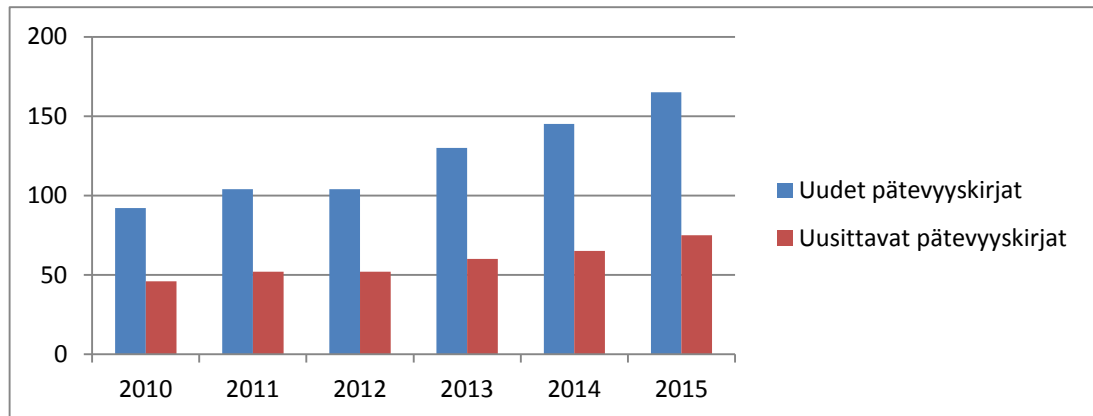
Trafi on kansainvälisessä yhteydessä käytettävä nimitys Liikenteen turvallisuusvirastosta ja se on osa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala. Sen tehtävä on vastata liikenteen sääntely- ja valvontatehävistä, kehittää liikenteen turvallisuutta ja vähentää sen haittoja. Virastolla on suuri rooli merenkulkijoiden ammattipätevyyden varmistamisessa ja se vastaa myös alusten turvallisuuden valvonnasta katsastusten ja tarkastusten avulla.

*Trafi osallistuu aktiivisesti kansainväliseen toimintaan sekä IMOssa että EU-tasolla. Viime vuosina Trafia on työllistänyt muun muassa kansainvälisen merenkulkijain koulutusta, pätevyyskursseja ja vahdinpitoa koskevan STCW-yleissopimuksen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) uudistaminen sekä sen toimeenpanon valmistelu yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. ( Trafi. 2015. Merenkulku).*

### 4.1 Hinnoittelu

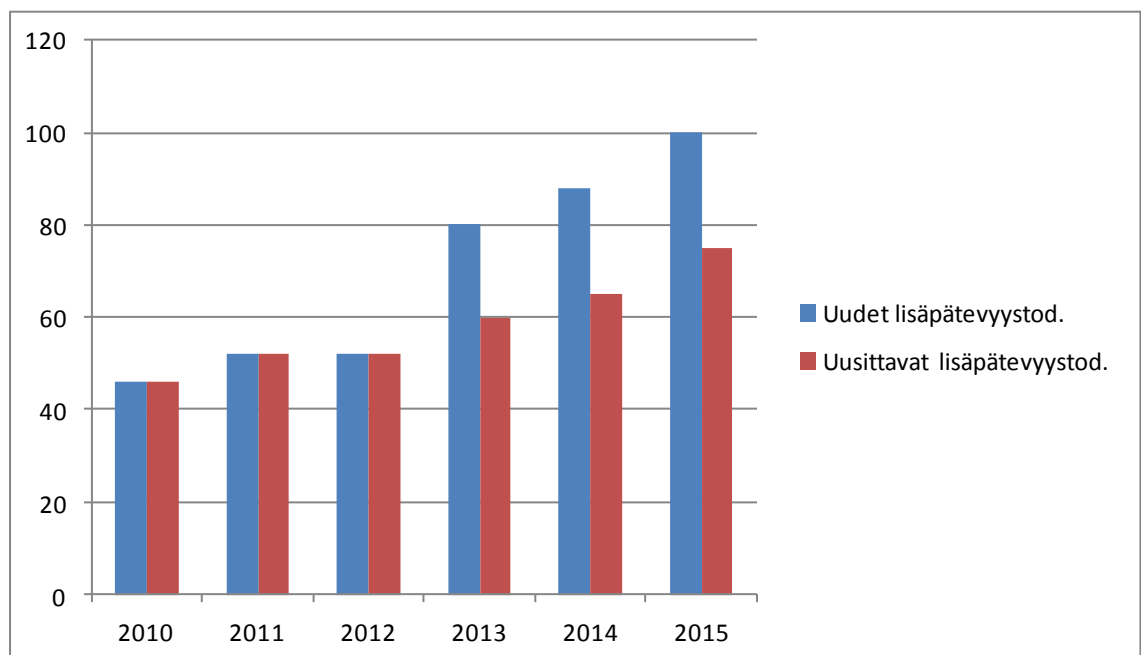
Trafissa pätevyyskirjojen hinnat vuoden 2015 alusta ovat 165 € /kpl. Pätevyyskirjojen hinta on Suomessa noussut vuoden 2010 vertailukohdasta n. 80 %. Uusittavan pätevyyskirjan hinta on noussut vuoden 2010 46 €:sta nykyiseen 75 €:oon eli n.63 % . Viimeisin hinnankorotus pätevyyskirjojen osalta tuli vuoden 2015 alusta, jolloin hintoja korotettiin 15 %.

Taulukko 1. Pätevyyskirjojen hintakehitys euroissa 2010-2015



Lisäpätevyystodistuksen hinnoittelu Suomessa on vuonna 2015 100 € /kpl ja uusittavan lisäpätevyystodistuksen hinnan osalta 75 € / kpl. Hintakehitys on ollut vuodesta 2010 alkaen nopeampaa kuin pätevyyskirjojen osalta ja hinta onkin uusien lisäpätevyystodistuksien osalta kasvanut 117 % ja uusittavien kohdalla 63 %.

Taulukko 2. Lisäpätevyystodistuksien hintakehitys



Trafilla lisäpätevyystodistusten hinnoittelussa hinta on vakio, vaikka hakija hakisikin useampaa lisäpätevyyttä yhdistettyyn lisäpätevyystodistukseen, jota on aloitettu myöntämään Manilan sopimuksen muutosten myötä ja siihen voidaan merkitä 1-7 lisäpätevyyttä. (Wallenius 2015.)

## 4.2 Pätevyyskirjamäärät

Tilastotieto vuodesta 2010 alkaen osoittaa Trafín myöntämien päällystöpätevyyskirjojen määrän olevan n.1000 kpl vuodessa, joskin pientä laskua on havaittavissa (Wallenius 2015).

Taulukko 3. Vuosittain myönnetyt pätevyyskirjamäärät 2010-2014



## 4.3 Käsittelyajat

Pätevyyskirjojen käsittelyajoissa Trafilla on 3:n viikon tavoite, mutta he ovat pystyneet vuotuisten vaihteluiden mukaan n. 1 - 2 :viikon toimitusaikoihin. Trafilla on tällä hetkellä meneillään palveluiden kehittäminen, jonka tavoitteena on päästä pienempiin toimitusaikoihin. (Wallenius 2015.)

## 4.4 Manilan sopimus

Manilan sopimus ei ole aiheuttanut hintamuutoksia Trafín myöntämiin pätevyyskirjoihin, muuten kuin epäsuorasti lisäpätevyyskirjojen osalta, lisääntyneiden lisäpätevyystodistusten takia ja sopimuksen myötä tulleen yhdistetyn lisäpätevyystodistuksen kautta. (Wallenius 2015.)

#### 4.5 Hinnoitteluperusteet

Suomessa Trafin perimät maksut perustuvat maksuperustelakiin, koska pätevyyskirjat ovat julkisoikeudellisia suoritteita. Lain mukaan *Julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää (omakustannusarvo)* (Valtion maksuperustelaki 21.2.1992/150). Tässä yhteydessä sanalla "kokonaiskustannukset" tarkoitetaan yleiskustannuksia eli vuokraa, kyniä, kumeja jne sekä erilliskustannuksia. Laki on hyvin suoraviivainen tässä asiassa sen suhteen, että suoritteet ovat hinnoiltaan kustannusvastaavia. (Wallenius 2015.)

#### 4.6 Hinnankorotukset

Viime vuosien suurimmat korotukset pätevyyskirjojen hinnoissa johtuvat Trafin mukaan siitä, että aikaisempina vuosina Trafilla on ollut varaa subventoida hintoja budjettirahalla, jota ei enää nykyään ole.

Trafin merenkulun puolen kustannusvastaavuus oli Trafilta saatujen tietojen mukaan 77 % vuonna 2015, joka on liian alhainen. Viime vuosien aikana tehdyt hinnankorotukset ovat pyrkineet korjaamaan asiaa, mutta ilman kertaluonteista rajua korotusta siinä ei olla onnistuttu, eikä sellaista heiltä tällä hetkellä vaaditakaan. Yksi vaihtoehto hinnankorotusten loppumiselle on palveluiden sähköistäminen ja automatisointi, jotta kustannusvastaavuus voidaan saavuttaa. Trafin mukaan Ruotsin merenkulun pätevyysasioista 20 % on automatisoitu ja tavoite on päästä 50%:iin 2 vuoden sisällä, ja tätä kautta kustannustehokkuus on siellä suurempi. Suomessa vastaava luku on tällä hetkellä miehitys- ja pätevyysasioissa 0 %. (Wallenius 2015.)

### 5 KOHDEMAAT

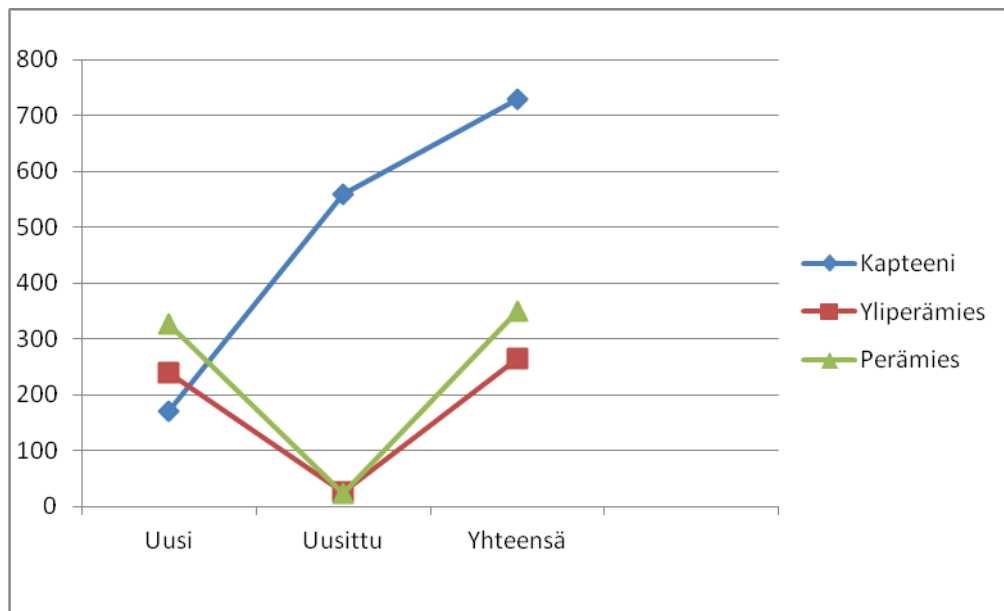
#### 5.1 Saksa

Saksassa pätevyyskirjoja myöntää Saksan paikallinen merenkulkuvirasto nimeltään Bundesamt Für Seeschifffahrt Und Hydrographie.

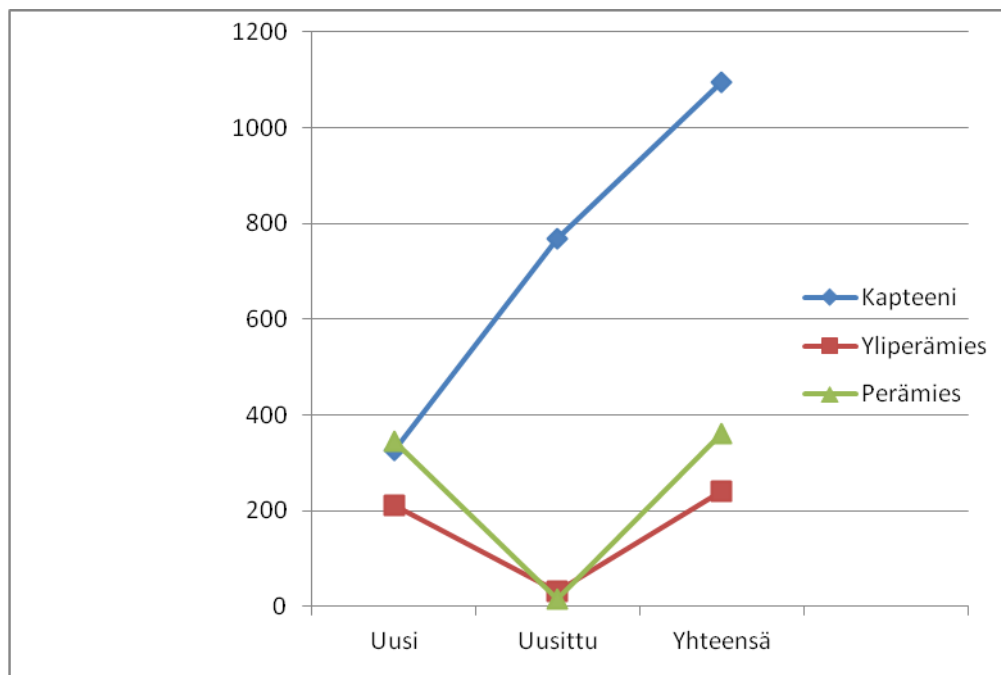
Saksassa viimeisin tilastoitu tieto päällystölle myönnettävien pätevyyskirjojen määrästä on vuodelta 2012. Tällöin on on myönnetty yhteensä 1343 pätevyyskirjaa,

joista uusien osuus on ollut 737 kappaletta eli noin 55 % ja loput 45 % on ollut uusittuja pätevyyskirjoja. Vuosittain myönnettävien päällystön pätevyyskirjojen kokonaismäärä on pysynyt kohtalaisen vakaalla tasolla neljän vuoden tarkastelujaksolla vuodesta 2009 vuoteen 2012. Uusimpia tilastoja Saksan merenkulkuviranomaisella ei ollut antaa. (MacDonald 2015.)

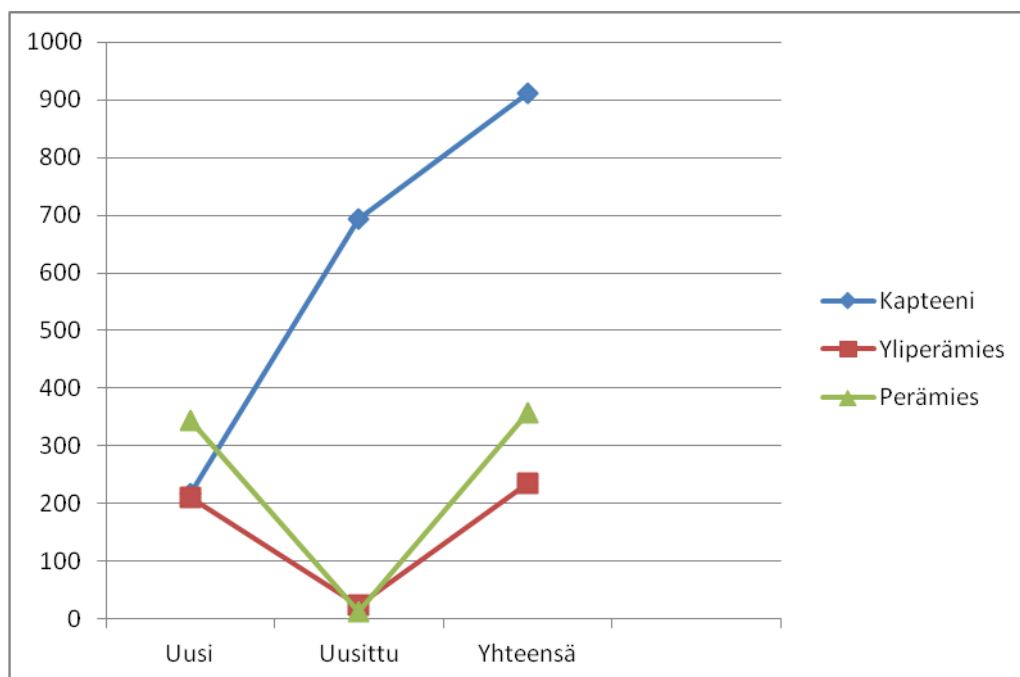
Taulukko 4. Vuonna 2012 Saksassa myönnetyt päällystön pätevyyskirjat



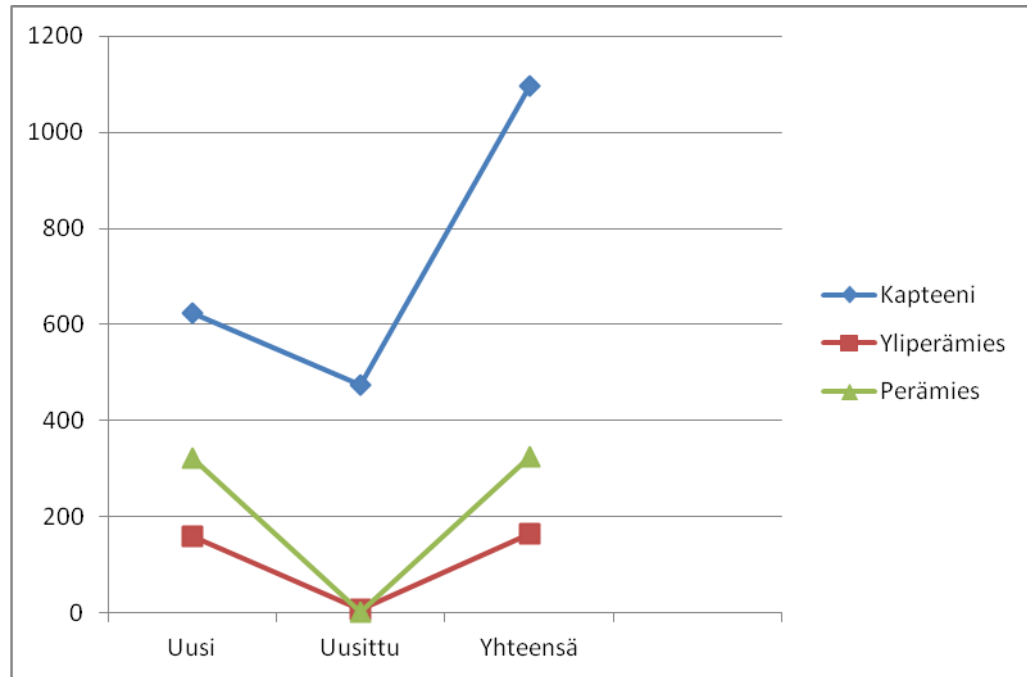
Taulukko 5. Vuonna 2011 Saksassa myönnettyt päällystön pätevyyskirjat



Taulukko 6. Vuonna 2010 Saksassa myönnettyt päällystön pätevyyskirjat

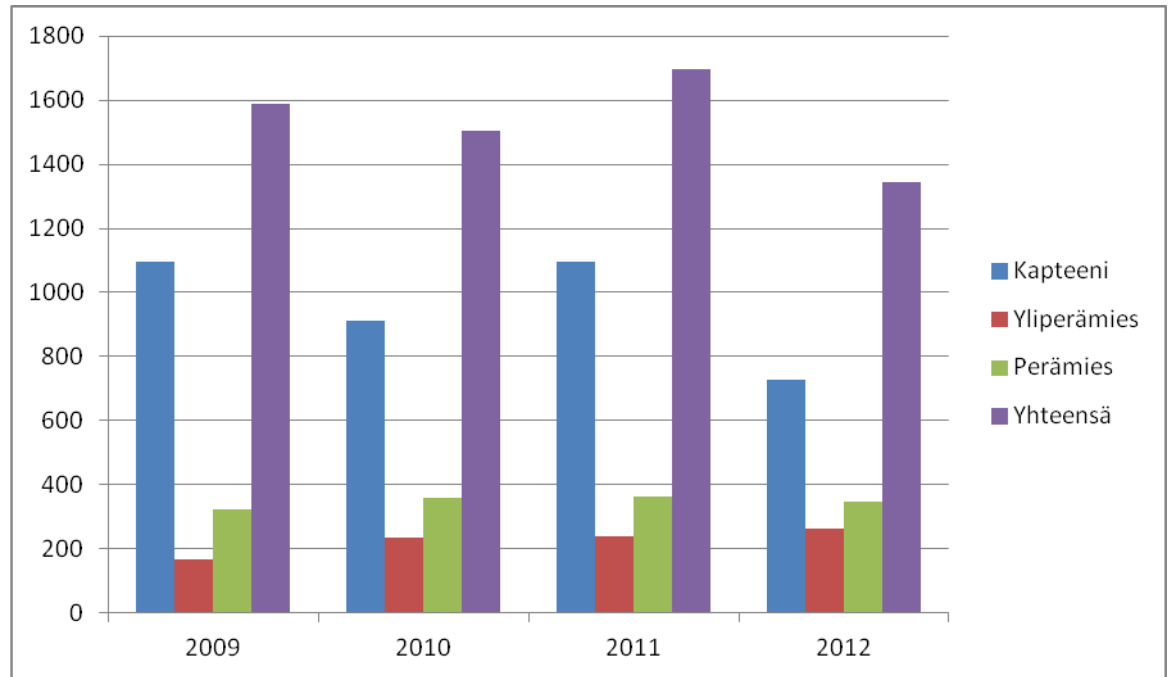


Taulukko 7. Vuonna 2009 Saksassa myönnetyt päällystön pätevyyskirjat



Kaavioista voi päätellä perämiesten ja yliperämiesten vuotuisten pätevyyskirjojen uusimimäärän tarkoittavan sitä, että useimmiten he suorittavat kapteenin pätevyyteen vaadittavan aluspalveluksen ja koulutuksen ennen viidennen vuoden uusimistarvetta.

Taulukko 8. Saksan vuosittaiset pätevyyskirjamäärät



Saksan pätevyyskirjahinnoittelu perustuu Saksan viranomaisten määräämään hinnoittelutasoon julkisten asiakirjojen osalta.

Saksassa pätevyyskirjojen hinta on 50 € ja on pysynyt samalla tasolla vuosien ajan. Haettaessa kuitenkin useampaa pätevyyskirjaa kerralla, hinta halpenee. Kahta tai useampaa pätevyyskirjaa kerralla haettaessa hinta on tällöin 25 € / pätevyyskirja.

Manilan sopimuksen muutokset uuden koulutuksen osalta ovat kuitenkin aiheuttaneet Saksassa hinnoitteluun muutoksia. Vanhan mallin mukaisia ja 2016 vuoden loppuun saakka voimassaolevia pätevyyskirjoja haettaessa hinta on aina 50 € / pätevyyskirja. Tämä johtuu siitä, että pyritään kannustamaan merenkulkijoita uusimaan/täydentämään koulutustaan ja näin välttämään ruuhkat pätevyyskirjahakemuksissa vuoden 2016 lopussa. Pätevyyskirjojen hintoihin ei ole odotettavissa muutoksia lähitulevaisuudessa.

Käsittelyaikojen osalta hakijan on mahdollista Saksassa saapua paikan päälle ja saada pätevyyskirja samana päivänä. Postissa lähetetyt pätevyyskirjahakemukset käsitellään ja lähetetään hakijalle yleensä viikon kuluessa. (MacDonald, 2015.)



## 5.2 Viro

Virossa pätevyyskirjojen myöntämisestä vastaa Viron merenkulkuviranomainen Veeteede Amet.

Virossa vuosittain myönnettävien pätevyyskirjojen määrän kehityksestä en tutkimukseeni onnistunut saamaan tietoa, mutta vuositasolla pätevyyskirjojen määrä on noin 270 kpl.

Viron pätevyyskirjahinnoittelu perustuu Viron valtion verolakiin ja pätevyyskirjan hinta muodostuukin kokonaan vain pätevyyskirjojen tulostamiskustannuksilla. Virkailijan työajasta koituvia kuluja ei lisätä pätevyyskirjan hintaan.

Virossa pätevyyskirjojen hinnoittelu on 1.1.2015 alkaen 15 €. Hinta oli tätä ennen 12,78 €, joka johtui suorasta valuuttamuunnoksesta Viron vanhaan valuuttaan Viron kruunuun. Hinta kruunuissa oli 200 Viron kruunua. Viron hinnankorotuksen perusteluina käytettiin summan pyöristämistä tasalukuun, mutta muuten paineita hinnankorotuksille ei Virossa nähty. Manilan sopimuksen muutokset eivät ole vaikuttaneet pätevyyskirjojen hintoihin.

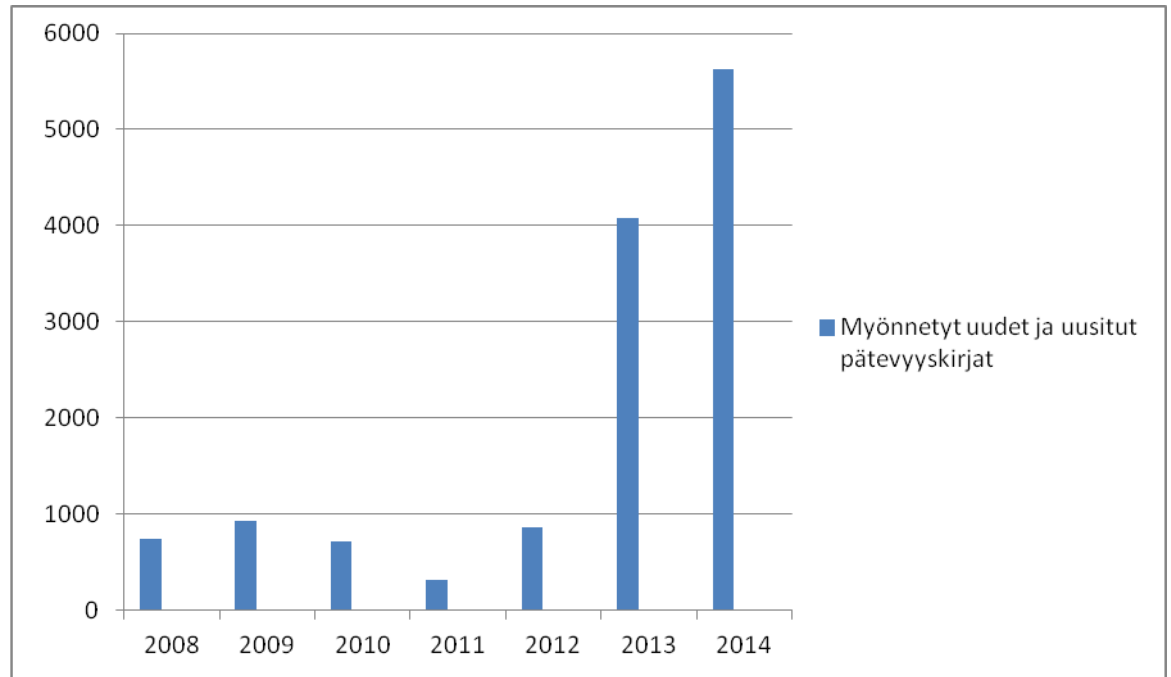
Virossa pätevyyskirjojen käsittelyajan maksimipituudeksi on määritelty 5 työpäivää, mutta tosiasiaassa käsittelyaika on 1 - 2 työpäivää. Tästä johtuen ei Virossa ole vaihtoehtoa nopeutetulle käsittelylle. (Ots 2015.)

## 5.3 Ruotsi

Ruotsin pätevyyskirjoja myöntävänä viranomaisena toimii Transportstyrelsen eli paikallinen Liikennevirasto.

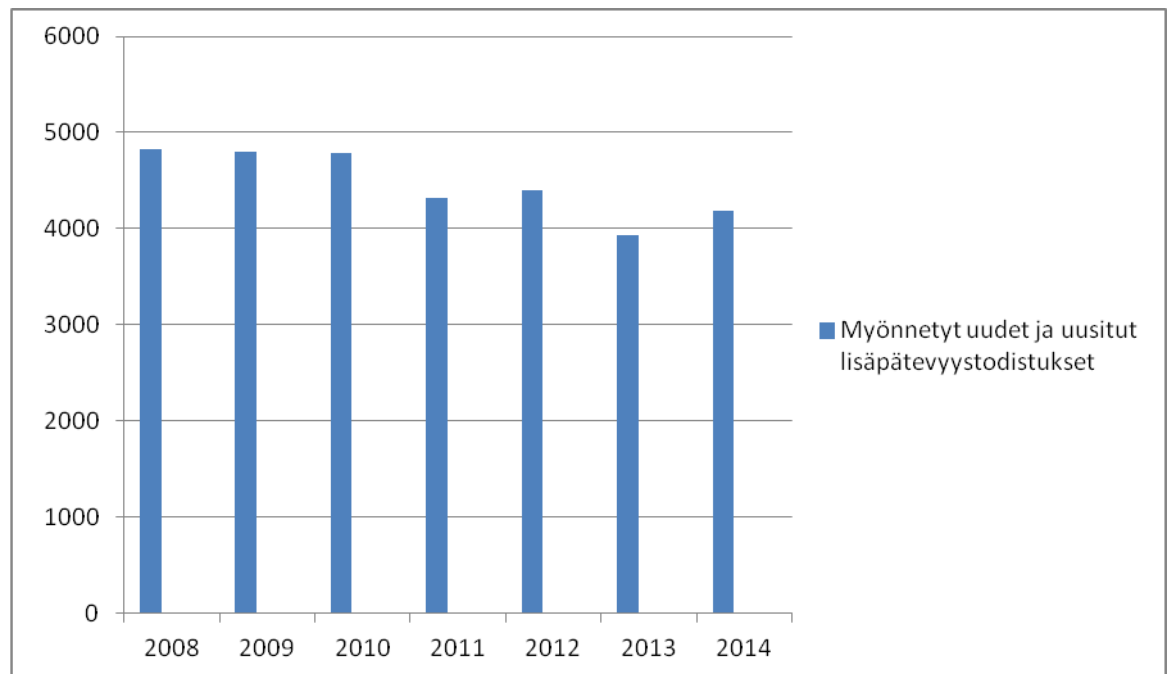
Ruotsissa vuosittain myönnettävien pätevyyskirjojen määrä on ollut tasaisessa kasvussa viimeisen seitsemän vuoden aikana. Vuodesta 2008 vuoteen 2014 uusien, uusittavien ja kaksoiskappale pätevyyskirjojen kokonaismäärä on noussut tasaisesti ja yhteensä n. 8 kertaiseksi.

Taulukko 9. Ruotsissa 2008 - 2014 välisenä aikana myönnettyt pätevyyskirjat



Lisäpätevyyskirjoja myönnettiin Ruotsissa vuonna 2014 yhteensä 4189. Määrä on pysynyt viimeisen seitsemän vuoden aikana kohtuullisen samalla tasolla.

Taulukko10. Ruotsissa 2008 - 2014 myönnettyt lisäpätevyystodistukset.

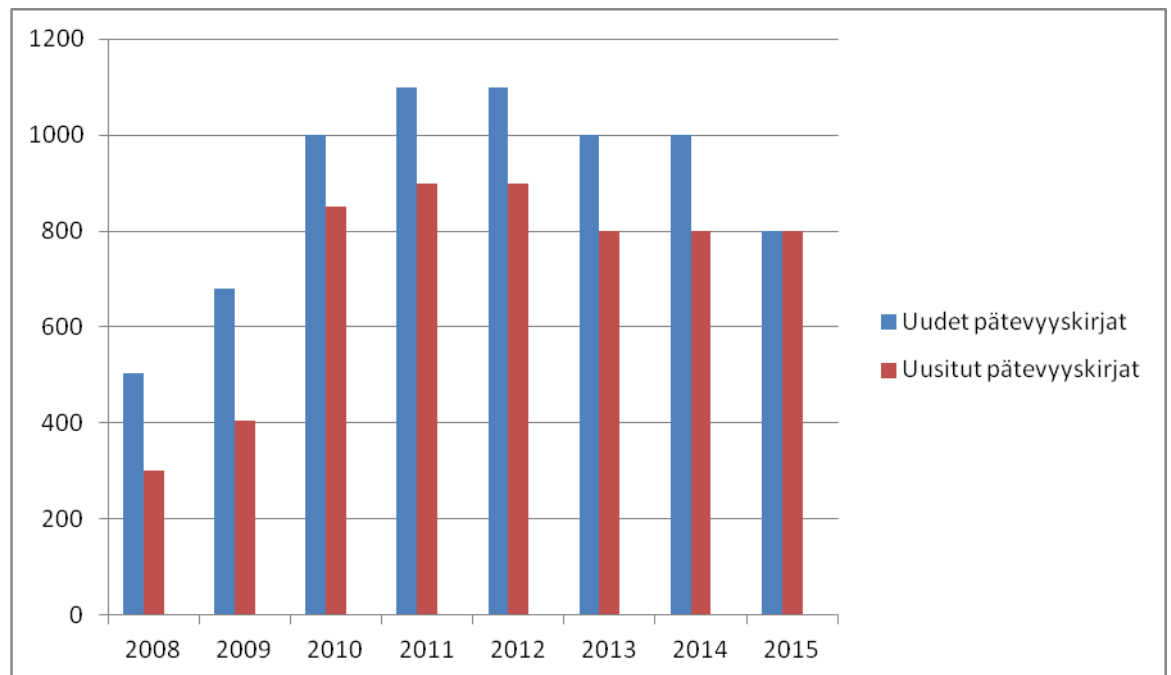


Pätevyyskirjahinnoittelu Ruotsissa perustuu samantapaiseen maksuperustelakiin kuin Suomessa.

Ruotsissa pätevyyskirjojen hinta on nykyisin 800 Ruotsin kruunua eli n.85 €.

Uusittavan pätevyyskirjan osalta hinta on sama. Hintakehitys ruotsissa on ollut vuodesta 2008 vuoteen 2015 aikavälillä nousujohteinen, joskin vuodesta 2013 eteenpäin pätevyyskirjojen hintoja on laskettu. Hinnat ovat nousseet n. 2,5 kertaisiksi uusittavien pätevyyskirjojen osalta ja 2 kertaisiksi uusien pätevyyskirjojen osalta.

Taulukko11. Ruotsin pätevyyskirjojen hinnat Ruotsin kruunuissa.



Lisäpätevyystodistusten hinnat ovat olleet täsmälleen samat vuosien aikana kuin pätevyyskirjojen, paitsi nykyiseltä hinnaltaan, joka on 900 Ruotsin kruunua eli 97 € uuden lisäpätevyystodistuksen osalta ja uusittavan osalta 800 kruunua eli 85 €.

Ruotsissa ei ole odotettavissa lähiaikoina hinnankorotuksia pätevyyskirjojen hintoihin vaan nykyinen hintojen laskeminen luultavasti jatkuu prosessien automatisoinnin johdosta. Manilan sopimuksen muutokset eivät aiheuttaneet Ruotsissa muutoksia hintoihin.

Pätevyyskirjojen käsittelyaikojen osalta keskimääräinen käsittelyaika vuonna 2014 oli 5,6 työpäivää. Nopeutetun käsittelyn mahdollisuus on Ruotsissa olemassa, mutta sitä ei voi vaatia yksityishenkilö, vaan tähän on mahdollisuus vain varustamalla ja tällöin nopeutettu käsittely ei aiheuta lisäkustannuksia. (Asterbäck 2015.)

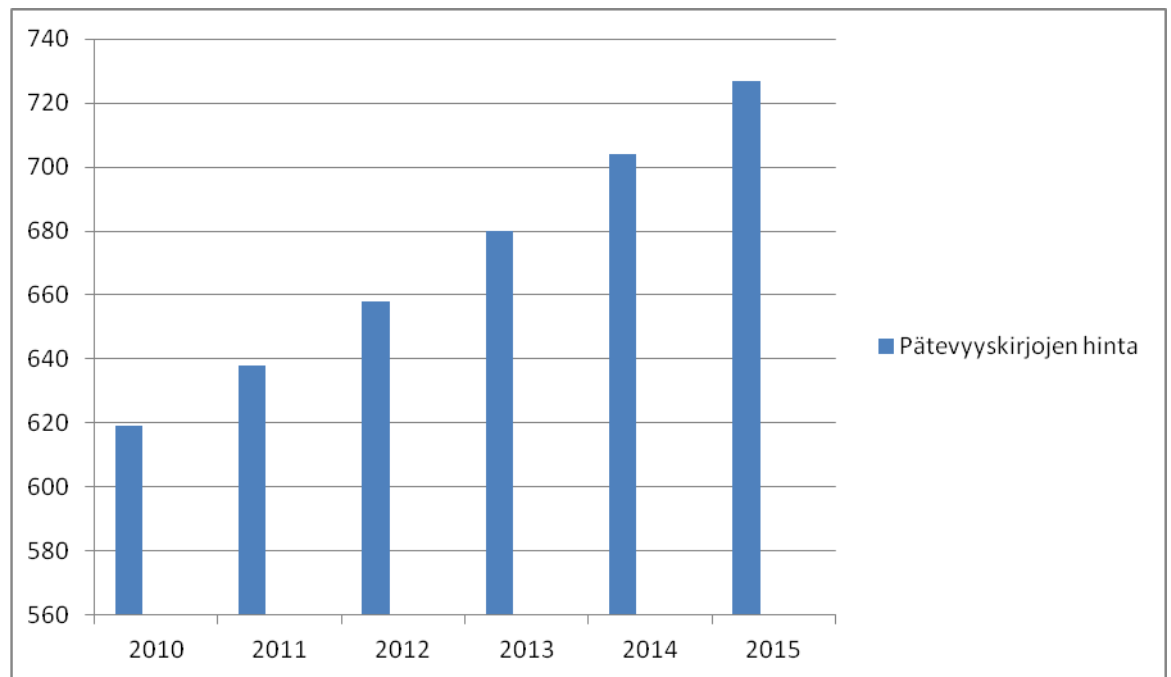
## 5.4 Norja

Norjan merenkulkuviranomainen Sjøfartsdirektoratet vastaa pätevyyskirjojen myöntämisestä Norjassa.

Norjassa vuonna 2013 myönnettyjen pätevyyskirjojen määrä oli 2993 kpl ja lisäpätevyystodistusten määrä 18671 kpl. Vuonna 2014 vastaavat luvut olivat pätevyyskirjojen osalta 2409 kpl ja lisäpätevyystodistusten osalta 7353 kpl.

Norjassa pätevyyskirjojen hintoja korjataan vuosittain Norjan lainsäädäntöön 21. joulukuuta 2009 voimaantulleen säännön numero 1739 mukaan. Hinnat tarkistetaan jokaisen alkavan vuoden tammikuussa. Vuodesta 2010 alkaen hinnat ovat nousseet n.3 % vuodessa ja nykyinen hinta pätevyyskirjoille on 727 Norjan kruunua eli n.85 € / kpl. Manilan sopimuksella ei ole vaikutusta hintoihin.

Taulukko12. Norjan päällystön pätevyyskirjojen hinta Norjan kruunuissa.



Pätevyyskirjojen käsittelyajoista ei Norjassa pidetä kirjaa, koska niiden vaihtelut ovat niin suuria, puhe on kuitenkin viikoista. (Fagerheim 2015.)

## 5.5 Ei-valitut maat

Tutkimukseni alkuvaiheessa valitsin alunperin mukaan myös Tanskan, Alankomaat sekä Englannin. Alankomaat ja Englanti ovat yksi suurimpia merenkulun valtioita ja tästä johtuen olisi ollut kiinnostavaa saada ne mukaan tutkimukseen.

Kyseiset maat eivät kuitenkaan päässeet tutkimukseen mukaan johtuen haastattelulomakkeeseen vastaamattomuudesta tai heillä ei ollut toimittaa kaikkia tietoa kyselylomakkeeseen liittyen.

Alankomaissa pätevyyskirjojen myöntäjinä toimivat kaupalliset yhtiöt eivätkä kansalliset merenkulkuviranomaiset. Yritin tavoittaa muutamaa yhtiötä sähköpostin kautta, mutta vastauksia en saanut. Englannista en myöskään saanut vastausta. Tanskan merenkulkuviranomainen Søfartsstyrelsen vastasi, mutta heiltä ei löytynyt tarpeeksi tietoja tutkimustani varten ja lisäselvitystä pyydettyäessä heiltä ei enää tullut vastausta.

## 6 TULOKSET JA ANALYSOINTI

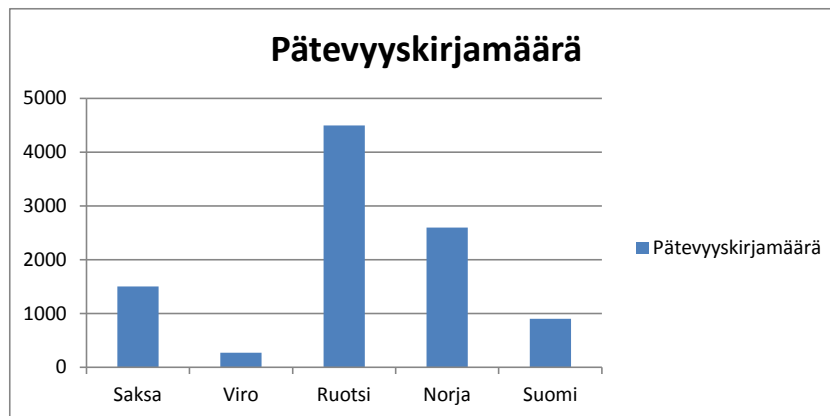
Tutkimuksessa mukana olleista muista kohdemaista Norjassa ja Ruotsissa oli viime vuosina koettu hinnankorotuksia ja Norja oli ainoa, joka korotti pätevyyskirjamaksujaan tasaisesti vuosittain. Ruotsin hinnankorotukset ovat nyt päättyneet ja odotettavissa onkin hinnanlaskua pätevyyskirjahakemusprosessien automatisoinnista johtuen. (Asterbäck 2015.) Virossa pätevyyskirjamaksut ovat erittäin alhaisella tasolla jo nykyisellään ja hinnan perustuminen vain pätevyyskirjan tulostamiskustannuksiin tulee myöskin sen pitämään alhaisena. Lisäksi johtuen Viron alhaisesta vuosittain myönnettävien pätevyyskirjojen määrästä ei tarvetta korotuksille ole. Saksassa pätevyyskirjan hinta määrytyi viranomaisten määrittelemästä summasta julkisten asiakirjojen osalta ja tulee pysymään samana myös jatkossa.

- Ruotsi - Hintojen laskua automaation lisäämisen vuoksi
- Suomi - Hinnat nousevat budjetin määrärahojen loppumisen vuoksi
- Norja - Hinnat nousevat vuosittaisen tarkistuksen perusteella n.3% vuodessa

- Viro - Hinta tulee pysymään samana
- Saksa - Hinta tulee pysymään samana

Pätevyyskirjojen myöntämismäärien osalta ei pystynyt suoraan tekemään suoraa vertailua määristä, sillä tutkimusmaiden vuosittain myönnettävissä pätevyyskirjamäärien tilastoinneissa oli eroja. Kohdemaista vain Ruotsi ja Saksa erittelivät tilastoissaan myönnettävistä pätevyyskirjoista uusien ja uusittavien määrän erikseen. Suomessa, Virossa ja Norjassa tilastoa pidetään vain kokonaismääristä ja eriteltyä tietoa uusien ja uusittujen pätevyyskirjojen osalta ei ole. Kokonaismääriä tarkastelemalla voidaan todeta Ruotsin ja Norjan pitävän kärkipaikkaa määrissä mitattuna, jonka jälkeen tulevat Saksa, Suomi ja Viro.

Taulukko 13. Keskimääräiset pätevyyskirjamäärät vuodessa maittain



Manilan sopimuksen muutokset eivät myöskään olleet vaikuttaneet minkään kohdemaan hintoihin muutenkuin epäsuorasti eli pitämällä pätevyyskirjahinnan samana myös siirtymäaikana, jolloin vanhan mallin mukaiset pätevyyskirjat ovat voimassa vain vuoden 2016 loppuun, riippumatta siitä milloin ne on haettu. Normaalin päällystön pätevyyskirjan voimassaoloaika on 5 vuotta. Lisäksi Saksassa vanhan mallin mukaisia pätevyyskirjoja haettaessa ei ole mahdollisuutta paljousalennukseen eli hinta on jokaiselle pätevyyskirjalle sama 50€.

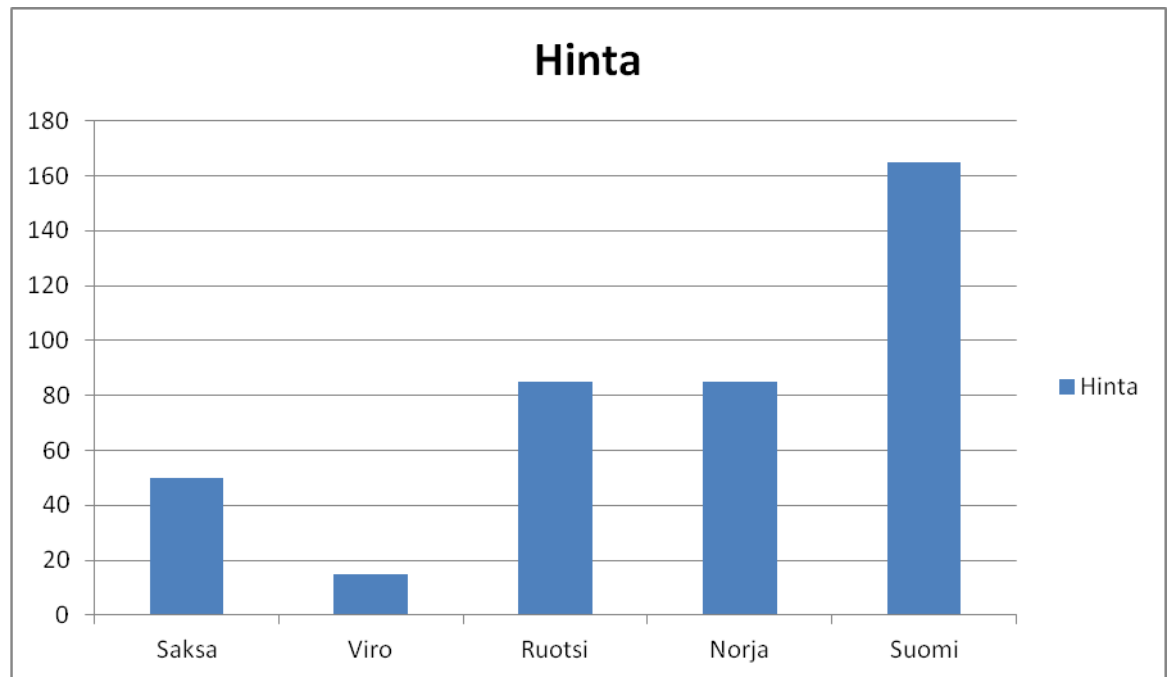
Hinnoitteluperusteet jokaisessa vertailumaassa perustuivat viranomaisten määräyksiin ja lakiin, mutta hinnan määräytyminen vaihteli kuitenkin kirjavasti. Viron alaiset kustannukset pätevyyskirjan hakijalle selittyvät hinnan muodostumisesta pelkästään

asiakirjan tulostuskustannuksilla. Norjan lakiin perustuva hinnoittelu määrää pätevyyskirjalle selkeän hinnan, joka tulee tarkistaa vuosittain, eli käytännössä hinta nousee Norjassa vuosittain inflaatiosta ja muista talouden muutoksista johtuen.

Ruotsin hinnat perustuvat vastaavanlaiseen maksuperustelakiin kuin Suomessakin ja kustannusten perustelut ovat tätä myöten samankaltaiset. (Asterbäck 2015.) Ruotsissa kuitenkin palvelujen ja prosessien automatisointi on lähtenyt nopeuttamaan käsittelyä ja laskemaan hintoja, ja saman suuntauksen oletetaan jatkuvan automatisointiasteen lisääntyessä. Saksan hinnoittelu on viranomaisten määräämä vakiohintaa, joka koskee Saksassa kaikkia haettavia julkisia asiakirjoja, joka kuitenkin antaa mahdollisuuden alennukseen haettaessa useampaa kuin yhtä pätevyyskirjaa kerralla.

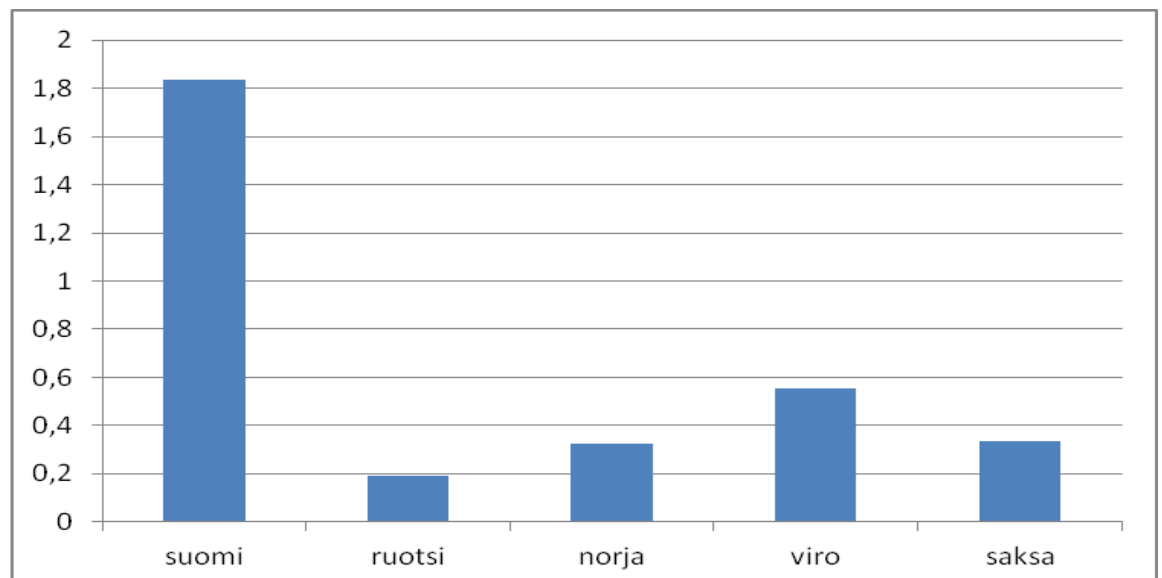
- Ruotsi - Lain määräämä maksu, joka perustuu kaikkiin käsittelykuluihin
- Suomi - Maksuperustelakiin pohjautuva, perustuu kaikkiin kuluihin
- Norja - Lain määräämä vakiohintaa, joka tarkistetaan vuosittain
- Viro - Valtion verolakiin pohjautuva, sisältää ainoastaan tulostuskustannukset
- Saksa - Viranomaisen määräämä vakiohintaa

Taulukko14. Vertailumaiden pätevyyskirjahinnat euroissa.



Jos pätevyyskirjojen myöntämismääriä vuodessa halutaan verrata pätevyyskirjan hintaan, voidaan muodostaa taulukko, jossa pätevyyskirjan hinta on jaettu keskimääräisellä vuosittain myönnettävien pätevyyskirjojen määrällä. Selkeytyksen vuoksi luvut ovat kerrottu kymmenellä. (Taulukko 15).

Taulukko 15. Pätevyyskirjojen hinta/myöntämismäärä taulukko



Taulukosta nähdään suoraan Suomen pätevyyskirjahinnoittelun suuri ero verrattuna muihin kohdemaihin myöntämismääriin suhteutettuna.



## 7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Suomen pätevyyskirjamäärät ovat Ruotsiin ja Norjaan verrattuna pienemmät, mutta Saksaan ja Viroon verrattuna suuremmat. Syitä tälle on varmasti monia, kuten esimerkiksi se, että Ruotsissa ja Norjassa merenkulku on vielä arvossaan ja ihmiset haluavat alalle. Lisäksi heillä myöskin iso osa kauppalaivaston työntekijöistä on oman maan kansalaisia, jotka hakevat pätevyyskirjansa sieltä. Viron pieni määrä on hyvin suhteessa Suomen väkilukuun ja Saksan pieneltä tuntuva pätevyyskirjojen myöntämismäärä selittyy varmasti sillä, että Saksan merenkulussa käytetään pääasiallisesti ulkomaista päällystöä, jotka hakevat pätevyyskirjansa luultavasti oman lippumaansa viranomaiselta.

Pätevyyskirjahinnoittelu on Suomessa tällä hetkellä nousussa. Asioihin vaikuttavat monet tekijät, joista suurin on hinnoittelun perustuminen maksuperustelakiin. Aikaisempien vuosien pätevyyskirjamaksujen pysyminen siedettävällä tasolla on johtunut Trafín ja koko Suomen paremmasta taloudellisesta tilanteesta. Tällöin oli mahdollista subventoida pätevyyskirjamaksuja budjettirahalla kun sitä oli ylimääräisenä ja näin pitää maksut samalla tasolla. (Wallenius 2015.)

Suomessa pätevyyskirjojen hinnoitteluun on tällä hetkellä vaikea puuttua Trafín määrärahojen vähentymisestä johtuen. Lain määräämä kustannustehokkuus tulee pitää asiakirjojen osalta yllä ja ainoa keino tällä hetkellä, jolla kustannuksia voidaan karsia on automatisoinnin lisääminen. Tämänhetkinen 0 %:n automaatioaste on surkea ja ainoa keino nykyisen lainsäädännön puitteissa onkin sen pikainen nostaminen, joka puolestaan johtaisi luultavasti Trafilla henkilösvähennyksiin työmäärän vähentyessä. Toiminnan tehostaminen on toinen keino, joka johtaisi luultavasti myöskin henkilöstövähennyksiin. Virkailijoiden toimintoja yhdistelemällä sekä lupa-asioiden käytäntöjä helpottamalla voitaisiin päästä hintoja laskeviin vaikutuksiin. Lisäisikö tämä sitten käsittelyaikoja? Sitä on vaikea sanoa, mutta tämän tutkimuksen perusteella en voi näin kuvitella jos isommissa merenkulkumaissa päästään huomattavasti suuremmilla pätevyyskirjamäärillä nopeampiin käsittelyaikoihin sekä halvempiin hintoihin.

## LÄHTEET

Asterbäck, K. 2015. Re:Inquiry concerning certificates of competency sähköpostiviesti. Vastaanottaja Janne Lahti. Lähetetty 20.01.2015.

Fagerheim, L. G. 2015. Re:Inquiry concerning certificates of competency sähköpostiviesti. Vastaanottaja Janne Lahti. Lähetetty 03.03.2015.

Hirsjärvi, S., Remes P. & Sajavaara, P. 2004. Tutki ja Kirjoita. Jyväskylä, Gummerus.

IMO. 2011. STCW Manila seafarer training amendments enter into force on 1 January 2012. Saatavissa: [http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/67-STCW-EIF.aspx#.VI\\_VAHbhDIV](http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/67-STCW-EIF.aspx#.VI_VAHbhDIV) [viitattu 4.3.2015].

International Transport workers federation. 2013. STCW A guide for seafarers. Saatavissa: <http://www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/stcw-guide-a-guide-for-seafarers/> [viitattu 7.12.2015].

MacDonald, J. 2015. Re:Inquiry concerning certificates of competency sähköpostiviesti. Vastaanottaja Janne Lahti. Lähetetty 23.01.2015.

Ots, E. 2015. Re:Inquiry concerning certificates of competency sähköpostiviesti. Vastaanottaja Janne Lahti. Lähetetty 14.01.2015.

Trafi. 2015. Pätevyyydet. Saatavilla: <http://www.trafi.fi/merenkulku/patevyyydet> [viitattu 24.11.2015].

Trafi. 2015. Merenkulku. Saatavilla: <http://www.trafi.fi/merenkulku> [viitattu 4.4.2015].

Trafi. 2013. Merenkulun pätevyyskirjat jatkossa ajokortin kokoisia. Saatavilla [http://www.veneily.fi/palvelut/ajankohtaista/2409/merenkulun\\_patevyyskirjat\\_jatkossa\\_ajokortin\\_kokoisia](http://www.veneily.fi/palvelut/ajankohtaista/2409/merenkulun_patevyyskirjat_jatkossa_ajokortin_kokoisia) [viitattu 6.12.2015]

Tuomaala, J. 2012. STCW yleissopimuksen "Manilan muutokset". Trafi 12.1.2012. Saatavissa:[http://www.trafi.fi/filebank/a/1326457959/afc9cadb22a7d0fe925a63a140e5742d/8906-STCW\\_-\\_Tuomaala.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1326457959/afc9cadb22a7d0fe925a63a140e5742d/8906-STCW_-_Tuomaala.pdf) [viitattu 3.3.2015].

Valtion maksuperustelaki 21.2.1992/150. Saatavilla: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1992/19920150> 7.12.2015 [viitattu 4.3.2015].

Wallenius, S. 2015. Re: Pätevyyskirjahinnoittelu sähköpostiviesti. Vastaanottaja Janne Lahti. Lähetetty 26.2.2015.

## LIITTEET

### 1. Sähköpostihaastattelujen pohja

Hello, my name is Janne Lahti and I am a student in Kymenlaakso University of applied sciences in Finland. I am a final year student in the sea captain degree of programme. Currently I am doing my thesis concerning the price range and the basis of pricing of officers certificates of competency. My thesis requires information from different countries authorities which grant the certificates of competency. I have selected 5 target countries for my research, which are Sweden, Estonia, Norway, Germany and Netherlands. I am comparing these prices to the recent price increases in Finland's certificates of competency. If you would be so polite and reply to this message with the following information:

- the prices of certificate of competency for officers
- possible raises in the prices of certificates of competency for officers in recent years, e.g. from 2010 to nowadays
- the current basis for the current price of the certificate of competency
- has the changes in the Manila treaty affected your prices?
- the volume of certificates of competency handed out each year for officers
- the average time taken in processing the certificate of competency
- is there an option for a speeded up process for the handling of the certificate of competency? And if so, what is the extra cost for that?
- are there any expected raises in the prices of certificates of competency in the future? If there is, what are these raises based on?

I am looking forward for your reply

Janne Lahti