

Asia: VN/36908/2023

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi merimiespalvelulain muuttamisesta**

### Rahoitus

**Lausuttavaa merimiespalvelutoimiston rahoituksesta 2025 lähtien.**

-

**Tulisiko työnantajien ja palkansaajien yhden tuhannesosan suuruista merimiespalvelumaksuosuutta muuttaa?**

-

### Hallinto

**Lausuttavaa valtion jättäytymisestä pois merimiespalvelutoimiston hallinnosta.**

-

**Lausuttavaa merimiespalvelutoimiston hallituksen ja edustajistoon ehdotetuista jäsenyyksistä ja puheenjohtajuuksien kierrätyksestä. Onko kahden vuoden välein tapahtuva puheenjohtajan vaihtuminen tarkoituksenmukainen? Onko esitetty malli tasapuolinen merimiespalvelutoimiston hallinnon jäsenille?**

-

### Tehtävät

**Onko merimiespalvelulain 3 §:ssä mainittuihin merimiespalvelutoimiston tehtäviin käsityksenne mukaan tarvetta tehdä muutoksia lainsäädännössä?**

-

### Valvonta

**Lausuttavaa esityksessä ehdotetusta työ- ja elinkeinoministeriön valvontavallasta ja tiedonsaantioikeudesta merimiespalvelutoimistoa koskien.**

-

## Vaikutukset

**Lausuttavaa esitetyistä vaikutuksista.**

-

**Onko esityksellä käsityksenne mukaan vaikutuksia, joita ei ole otettu esityksessä huomioon?**

-

**Esityksen vaikutukset organisaationne toimintaan.**

-

**Miten näette merimiespalvelutoimiston tulevaisuuden?**

-

Merimiespalvelulain nojalla on annettu työministeriön asetus merimiespalvelutoimistosta (720/2007).

**Onko asetuksessa käsityksenne mukaan muutostarpeita?**

-

## Muuta lausuttavaa

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Merenkulku hoitaa yli 95 prosenttia Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista. Mm. matkustaja-autolautat ja ropax-alukset kuljettavat Ruotsiin, Viroon ja Saksaan n. 60 % kappaletavarakuljetuksistamme. Ne huolehtivat myös lähialueen teollisuuden reittiverkostosta ja tarjoavat matkustuspalveluja. Merenkulkuala on kansainvälisesti suuressa muutoksessa. Teknologian nopea kehitys, työvoiman ja työvoimatarpeiden nopeat muutokset sekä kasvavat vaatimukset itse merenkulkuala kohtaan lisääntyvät. Merenkulkijoilta vaaditaan entistä enemmän sopeutumiskykyä uusiin vaatimuksiin ja entistä korkeampaa koulutusastetta vastatakseen uusiin tehtäviin. Pula merenkulkijoista on maailmanlaajuinen eikä ulkomaisella tonnistolla hoidettaviin huoltovarmuuskuljetuksiin voida poikkeusoloissa luottaa vaan Suomella on oltava omaa varustamotoimintaa ja kauppa-aluksia sekä osaavia merenkulkijoita. Varustamotoimintaa ja uusien merenkulkijoiden saamista alalle tulisi edistää.

Kansainvälisissä tutkimuksissa on havaittu merenkulkijoiden kärsivän sekä fyysisistä että psyykkisistä ongelmista, jotka johtuvat pitkistä poissaoloista läheisten luota sekä yhteyksien puutteesta. Eristäytyneisyyden tunne lisääntyy koko ajan. Lyhyet satamassaoloajat ja rahtialusten pienet miehistöt mahdollistavat aiempaa harvemmin maissa käynnin tai satama-aikana liikunnan taikka muun virkistystoiminnan. Pitkät poissaolot ja vaihtuvat työolot eivät myöskään paranna mahdollisuuksia pysyviin ihmissuhteisiin. Nämä ovat tekijöitä, joita merimiespalvelutoiminnalla pyritään paikkaamaan ja merimiespalvelutoimisto (MEPA) on toiminut siltana tukemassa merenkulkijoiden fyysistä ja henkistä hyvinvointia.

Suomen hallitus on esittämässä MEPA:n roolin supistamista esityksen arvioiden mukaan noin 60 %:lla sitouttaakseen merenkulkijat mukaan valtion säästötavoitteisiin. Hallituksen esityksen kohdan 3.2 mukaan hallitus tulkitsee YK:n alaisen kansainvälisen työjärjestö ILO:n erityyöyleissopimusta, jonka Suomi on ratifioinut, niin, että valtion tulee edistää (promote) merimiespalvelutoimintaa. Hallituksen esityksen mukaan muutettaisiin nykyisen lain (447/2004) 6 §:ää, jolla valtion osuus toiminnan kustannuksista kumottaisiin säästötoimenpiteenä. Tämä tarkoittaisi MEPA:n toiminnan supistamista 60 %:lla, koska lain 4 §:ää, jossa määrätään maksujen suuruudesta, ei muutettaisi. Hallituksen esityksen kohdan 5.2 mukaan MEPA:n toiminnasta poistuisivat mm. tapahtumien, urheilun ja liikunnan sekä kurssitoiminnan järjestäminen, omistamiensa kiinteistöjen ylläpito sekä näitä tehtäviä toteuttavan henkilöstön (7 henkilöä) irtisanominen. Tätä ei voine kutsua merimiespalvelutoiminnan edistämiseksi siinäkään mielessä kuin ILO:n erityyöyleissopimus hallituksen tulkinnan mukaan normittaa sopimusvaltiota erityyöyleissopimuksen 4.4 säännössä.

Miksi valtion osuuden poistumista ei voisi korvata muulla maksulla tai muiden osapuolten maksuosuuksia korottamalla. Hallituksen esityksessä ei mitenkään avata sitä, kuinka paljon maksun korottaminen euromääräisesti olisi? Promilleluokan ilmoittaminen ei välttämättä kerro päättäjälle, mitä se tarkoittaisi euromääräisesti. Hallituksen esityksen mukaan toimintaa voitaisiin jatkaa nykyisellä kustannustasolla kiinteistöjä myymällä. Millaista hintatasoa edustaisivat ja mitä olisivat ne kiinteistöt, joilla olisi tarkoitus rahoittaa MEPA:n toimintaa? Miten kauan toimintaa voitaisiin näin jatkaa ja missä muodossa?

Hallituksen esityksen mukaan toiminnan supistuminen ei kuitenkaan näkyisi MEPA:n edustajistossa eikä hallituksessa. Olisiko enää tarkoituksenmukaista ylläpitää lainsäädännöllä sellaista toimintaan liittyvää hallintobyrokratiaa kuten hallituksen esitykseen liittyvän lakimuutosehdotuksen 3 luvussa esitetään? Ottaen huomioon valtion rahoitusosuuden poistumisesta johtuva toiminnan supistuminen tuntuisi kummalliselta, että laissa asetettaisiin mittava hallinto hoitamaan n. 0,7 miljoonan euron suuruista toimintaa.

Suomi ja Suomen hallitukset ovat nähneet oman, Suomen lipun alla olevan merenkulkualan tärkeyden koko olemassaolonsa ajan. Merenkulkijat ovat olleet ja ovat tärkeä osa tätä elinkeinotoimintaa niin rauhan kuin sodankin oloissa. Sekä maan hallitus, elinkeinoelämä että merenkulkijat ovat nähneet merimiespalvelutoiminnan tärkeyden ja eduskunta on kirjannut sen lakiin kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Sille on luotu toimintamalli niiden kustannusten kattamiseksi, jotka on yhdessä sovittu. Nyt Suomen hallitus on yksipuolisesti lainsäädännöllä supistamassa toimintaa. Tätä ei voi pitää kansainvälisten sopimusten mukaisena merimiespalvelua edistävänä toimintana. Tämäkö on hallituksen viesti merenkulkualalle?

Helsingin Laivanpäällikköyhdistyksen hallitus 7.5.2024

Stig Sundberg

merikapteeni, laivanpäällikkö

Helsingin Laivanpäällikköyhdistyksen puheenjohtaja

Matti Aaltonen  
Helsingin Laivanpäällikköyhdistys