

Luotsauksen vapauttamisen edellytyksistä

Marinin hallituksen esityksessä HE 293/2022 vp esitetään luotsauslakiin muutoksia siten, että nykyiset linjaluotsinkirjat ja erivapaudet korvattaisiin väylä- ja aluekohtaisilla luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavilla ns. PEC-lupakirjoilla.

PEC-lupakirja myönnettäisiin hakijalle, jonka riittävän merenkulullisen osaamisen ja väylätuntemuksen Liikenne- ja viestintävirasto varmentaisi. Hakijalta edellytettäisiin myös PEC-perehdytysmatkan suorittamista sekä PEC-tutkinnon kirjallisen ja käytännön kokeen suorittamista.

Marinin hallituksen esityksen PEC-lupakirjan myöntämisedellytykset ovat poikkeuksellisen kevyemmät ja helpommat kuin esimerkiksi Saksan satamiin, kuten Travemünden, Rostockin ja Lyypekin linjaluotsin lupakirjan myöntämisedellytykset.

Saksassa vaaditaan ennen Travemünden linjaluotsin lupakirjan käytännön kokeen suorittamista, että aluksen päällikkö on purjehtinut kyseisen väylän aluksen päällikön asemassa **vähintään 24 kertaa viimeisen 12 kuukauden aikana kyseisellä aluksella** tai samantyyppisellä aluksella **saksalaisen luotsin ohjauksessa**. Riittävää ei ole siis Saksassa se, että luotsikokelas tekisi nämä merimatkat oman aluksensa vastaavan luotsioikeuden omaavan päällikön tai perämiehen ohjauksessa, vaan väyläajo on tehtävä nimenomaan saksalaisen luotsin ohjauksessa 24 krt per 12 kk.

Marinin hallituksen esityksessä ei ole mitään selvää ja yksityiskohtaista vaatimusta koskien hakijan käytännön perehtymisestä ko. väylään tietyllä ajanjaksolla pätevän luotsin ohjaamana, ellei sellaiseksi sitten katsota määrittelemätöntä luotsikokelaan ”PEC-perehdytysmatkan suorittamista”. Marinin hallituksen esityksessä ei ole suoritettu asianmukaista perehtymistä esimerkiksi Suomen tärkeän ulkomaankauppamaan ja EU-maa Saksan vastaavaan lainsäädäntöön.

Lisäksi **Saksassa** pitää luotsikirjan haltijan purjehtia **vähintään 12 kertaa vuosittain luotsausta koskevalla väylällä**, jotta tämä pätevyys pysyy ylipäätään voimassa Saksassa uhalla että muussa tapauksessa haltijan on uudistettava luotsausoikeutensa uudessa hakuprosessissa.

Lisävaatimuksena on **Saksan Travemünden väylällä** se, että ulkomaalaisella aluksella, jossa ei ole saksalaista päällikköä, tulee **kauppa-aluksen kahdella kansipäällystön jäsenellä olla Saksan myöntämä luotsikirja**, jottei aluksen olisi pakko ottaa saksalaista luotsia työskentelemään yhden luotsikirjan omaavan ulkomaalaisen, esim. suomalaisen, kansipäällystön jäsenen kanssa.

Marinin hallitus ei ole antanut mitään merkitystä luotsausoikeuden pysyvyyshaatimukselle eikä kahden luotsin vaatimukselle EU:ssa noudatettavan koulutusta koskevan vastavuoroisuuden periaatteen tai EU-alueella työvoiman vapaata liikkuvuutta koskevan vapauden tosiasiallista toteutumista arvioidessaan Suomessa ja muualla EU-maissa.

Marinin hallituksen esityksessä todetaan, että kielitaitovaatimuksen muuttaminen saattaa johtaa siihen, että PEC-lupakirjoja myönnetään enemmän muille kuin suomea tai ruotsia osaaville henkilöille, ja suomen tai ruotsin osaamisen vaatiminen merkitsee rajoitusta

ulkomaisen päällystön käytettävyydelle, vaikka pääsääntö EU- ja EFTA -alueella on työvoiman vapaa liikkuvuus.

Saksassa vaaditaan saksan kielen taitoa kaikilta mm. Travemünden, Rostockin ja Lyypekin luotsin lupakirjojen hakijoilta. Sillä Saksassa edellytetään saksalaisen tai ulkomaalaisen **luotsikokelaan hallitsevan asianomaisen Saksan lainsäädännön** – joka on tietysti saksankielinen – **ja selviytyvän hyväksyttävästi saksankielisestä näyttökokeesta**. Saksalaisen luotsipiirin järjestämässä kuulustelussa yhdenkin englanninkielisen sanan käyttäminen johtaa hakijan kokeen hylkäämiseen. **Näin tehdään siis EU-maa Saksassa toisin kuin Marinin hallituksen esityksessä väitetään.**

Huolimatta siitä, että Saksan luotsausoikeuksien myöntämisedellytykset ovat vaativia, Suomessa – ja myös Ruotsissa – on useita merikapteeneja, joilla on linjaluotsin oikeudet Saksan eri satamiin.

Marinin hallituksen esityksessä todetaan, että muutos voi haastaa kotimaisten varustamoiden markkina-asemaa ja sillä voi olla vähäistä merkitystä huoltovarmuudelle.

Marinin hallituksella on erittäin heikot tiedot suomalaisen merenkulun tilasta ja etenkin siitä, että suomalaisten varustamoiden kilpailullista asemaa, eikä huoltovarmuutta saa heikentää millään välittömällä tai välillisellä lainsäädännöllä Eduskunnan toimesta.

- Miksi Marinin hallitus pyrkii tietoisesti heikentämään suomalaisten merikapteenien työllistymistä luotseiksi tai hyväksyy Suomeen luotseiksi selvästi helpommin edellytyksin kuin EU-maa Saksassa, ja Marinin hallitus perustelee vieläpä tätä lakiesitystään työvoiman vapaan liikkuvuuden edistämisellä?

Tämä on tietysti täysin käsittämätöntä ja EU:n vastavuoroisuuden periaatteen vastaista. Lisäksi, kun huomioidaan, että **Suomessa on neljä ammattikorkeakoulua**, jotka ovat jo vuosikymmeniä kouluttaneet merikapteeneita, voidaan kysyä, että eikö suomalainen koulutus olekaan tärkeää Marinin hallitukselle, kun Marinin hallitus tietoisesti pyrkii vähentämään suomalaisten merikapteeneiden työllistymisen mahdollisuuksia?

Suomalaisen merikapteenin pitää Saksassa luotsikirjan saadakseen suoriutua Saksan lainsäädännöstä ja muista vaatimuksista saksan kielellä, mutta Suomessa saksalainen merikapteeni saisi luotsikirjat ilman suomen tai ruotsin kielen taitoa pelkällä englannin kielen taidolla ja yhdellä ”perehtymismatkalla” ko. väylään Marinin hallituksen esityksen mukaan. Tämä ei toteuta EU:n koulutuksiin sovellettavaa vastavuoroisuuden periaatetta, eikä tietenkään mitään yhdenvertaisuutta eikä oikeudenmukaisuutta EU:n kansalaisten kesken – puhumattakaan meriturvallisuuden ja huoltovarmuuden tosiasiallisesta toteutumisesta Suomessa.

Suomen tulisi aktiivisesti ja tehokkaasti ryhtyä toimenpiteisiin EU-tasolla, että Suomen sijainti Euroopan periferiassa Itämeren kulkuyhteyden rajoittamana ja asema Venäjän naapurina ymmärretään ja otetaan huomioon Manner-Euroopassa EU:n päätöksenteossa. Suomen sijainti ja asema on poikkeuksellinen ja siten Suomi tarvitsee EU:ssa erityiskohtelua erityissääntelyineen Manner-Euroopan maihin verrattuna, mm. merenkulun osalta.

Suomelle elintärkeä merenkulku on saatava kasvun tielle ja luotsin lupakirjan myöntämisedellytyksissä on aina oltava suomen tai ruotsin kielen hyvä taito. Lienee selvää, että nykytilanteessa itäisen naapurimme kansalaiselle ei myönnetä luotsausoikeuksia, vaikka kielitaitovaatimus täytyisikin hakijan kohdalla.

Olen Liike Nyt ehdokkaana Uudellamaalla, ÄÄNESTÄ PETRI PULKKANEN 144