

**TYÖELÄMÄ- JA TASA-  
ARVOVALIOKUNNAN LAUSUNTO  
8/2007 vp**

**Hallituksen esitys laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta**

*Liikenne- ja viestintävaliokunnalle*

**JOHDANTO**

***Vireilletulo***

Eduskunta on 16 päivänä lokakuuta 2007 lähettäessään hallituksen esityksen laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 115/2007 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

***Asiantuntijat***

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Aila Salminen, liikenne- ja viestintäministeriö

- lainsäädäntöjohtaja Tarja Kröger, työministeriö
- lakimies Tapani Kajamaa, Merenkululaitos
- puheenjohtaja Simo Zitting, Suomen Merimies-Unioni SM-U ry
- varatoiminnanjohtaja Timo Salminen, Suomen Laivanpäälystöliitto ry
- toimitusjohtaja Olof Widén, Rahtialusyhdistys ry
- osastopäällikkö Jukka Kantola, Suomen Varustamoyhdistys ry.

Kirjallisen lausunnon on antanut Finnlines. Lisäksi yhteisen kirjallisen lausunnon ovat antaneet Suomen Konepäälystöliitto ry ja Ålands Redarförening rf.

**VALIOKUNNAN KANNANOTOT**

***Perustelut***

**Suomalaisen merenkulun tukeminen**

Esityksen tavoitteena on turvata Suomen huoltovarmuutta luomalla varustamoille kansainvälisesti kilpailukykyiset edellytykset harjoittaa merenkulkua Suomen lipun alla sekä säilyttää ja kehittää merenkulun osaamista ja turvata suoma-

laisten merenkulkijoiden työllisyyttä. Vahvistamalla suomalaista merenkulkua pyritään huolehtimaan myös suomalaisen telakkateollisuuden toimintaedellytyksistä. Valiokunta pitää esityksen tavoitteita erittäin tärkeinä ja puoltaa ehdotettua merenkulun tukijärjestelmää.

Valiokunta pitää tärkeänä, että työtä suomalaisen kauppalaivaston kilpailukyvyn parantamiseksi jatketaan pääministeri Matti Vanhasen

II hallituksen hallitusohjelman mukaisesti. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esitykseen ei sisälly kaikkia EU:n komission antamien valtiontuen suuntaviivojen mahdollistamia tukimuotoja, jotka voisivat olla tarpeen esityksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja jotka ovat käytössä joissakin kilpailijamaissa. Myös tonnistoveroon tarvittaneen muutoksia suomalaisen merenkulun turvaamiseksi.

Suomen sisävesillä harjoitettavasta lasti- ja rahtiliikenteestä hoidetaan valtaosa ulkomaan lipun alla, mm. hollantilaisilla, venäläisillä ja saksalaisilla aluksilla. Valiokunta pitääkin tärkeänä, että selvitetään mahdollisuudet ulottaa tuki myös kansainvälisesti kilpailtuun laivaliikenteeseen sisävesillä, rannikolla ja saaristossa. Tukien piiriin olisi otettava myös offshore-toiminta. Tärkeää olisi tukea monitoimimurtajilla harjoitettavaa liiketoimintaa, joka on kansainvälisesti kilpailutettua. Jos suomalaisia monitoimimurtajia ei saada tukien piiriin, paineet alusten ulosliputtamiseen kasvavat.

### **Lakiehdotukseen sisältyvä työoikeudellinen sääntely**

#### *Ehdotetut säännökset ja niiden tulkinta*

Ensimmäisen lakiehdotuksen 3 luvussa säädetään kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla sovellettavista työoikeudellisista säännöksistä. Sääntelyn toteuttamistapa vastaa pitkälti nykyisin voimassa olevia säännöksiä.

Lakiehdotuksen 6 §:n mukaan kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella sovelletaan Suomen lakia, ellei toisin säädetä. Työehtosopimuksella voidaan kuitenkin poiketa siitä, mitä merimieslaissa, merityöaikalaissa, merimiesten vuosilomalaissa tai yhteistoiminnasta yrityksissä annetussa laissa säädetään. Tällöin työehtosopimuksesta on käytävä yksityiskohtaisesti ilmi, mitä ehtoja lain sijasta on sovellettava. Sopimisvapautta rajoittavat Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet, lähinnä kansainvälisen työjärjestön ILO:n merityötä koskevat sopimukset ja EU:n merenkulkijoita koskevat säädökset.

Koska sopimisoikeus sallii lain säännöksistä poikkeamisen työntekijän etuja heikentäen,

6 §:n 4 momentin säännöksillä oikeutetaan työnantaja soveltamaan työehtosopimuksen määräyksiä myös niihin työntekijöihin, jotka eivät ole sopimukseen sidottuja mutta joihin sopimusta muutoin sovelletaan.

Lakiehdotuksen 7 §:ssä säädettäisiin ulkomaisen työntekijöiden yhdistyksen asemasta työehtosopimuskumppanina. Säännöksen mukaan ulkomaisen työntekijäyhdistyksen oikeus tehdä työehtosopimus edellyttää, että samasta työstä ei ole solmittu työehtosopimusta suomalaisten osapuolten kesken. Ulkomaisen yhdistyksen kelpoisuus määritellään ILO:n sopimusten mukaisesti. Sopimuksen sisällön rajat määräytyvät 6 §:n mukaan.

Lakiehdotuksen 7 §:n 2 momentissa säädetään, että ulkomaisen järjestön kanssa tehdyn työehtosopimuksen määräyksiä "on noudatettava" myös järjestäytymättömien työntekijöiden työsuhteissa. Lakiehdotuksen 6 §:n 4 momentti ja 7 §:n 2 momentti sääntelevät siis kumpikin niiden työntekijöiden asemaa, jotka eivät ole sopimuksen tehneen järjestön jäsenyyden perusteella sidottuja työehtosopimukseen. Perustelujen mukaan 7 §:n 2 momentin taustalla on pyrkimys säädellä kilpailevien (ts. samasta työstä tehtyjen) työehtosopimusten etusijajärjestystä siten, että työehtosopimuslain 4 §:n 2 ja 3 momenttia ei sovellettaisi.

Liikenne- ja viestintäministeriön 2.11.2007 päivätyssä muistiossa 7 §:stä esitetyn tulkinnan mukaan mahdollista olisi, että "työehtosopimuksen samasta työstä aluksella voisi tehdä useampikin työntekijöiden yhdistys. Esimerkiksi miehistön osalta voisi osa työntekijöistä olla pohjoismaalaisia, joihin sovellettaisiin heidän kansallisia työehtojaan ja osa jostain halvemman palkkatason maasta myös heidän kansallisilla työehdoillaan. Samasta työstä voitaisiin näin ollen maksaa eri palkkaa tai työehdot poiketa muuten toisistaan".

#### *Työoikeudellisen sääntelyn arviointia*

Valiokunta toteaa, että ehdotuksen mukainen työoikeudellinen sääntely on hyvin poikkeuksellista. Työoikeudellisessa lainsäädännössä mahdollisuus sopia toisin lainsäädännön pakottavis-

ta säännöksistä työntekijän vahingoksi on yleensä mahdollista vain valtakunnallisten työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen välisillä työehtosopimuksilla. Valtakunnallisten työmarkkinajärjestöjen välinen sopiminen perustuu ns. voimatasapainoon, mikä tekee mahdolliseksi tasapainoisen sopimisen niin huononnuksista kuin parannuksista. Tätä sopimusvapautta on työoikeudessa rajoitettu joidenkin sellaisten työntekijän kannalta keskeisten suojanormien osalta, joiden kohdalla ei ole katsottu mahdolliseksi sallia lain säännöksiä huonommista ehdoista sopimista.

Lakiehdotuksen mukaan työehtosopimuksen voisi solmia myös ulkomainen työntekijöiden yhdistys, jos asianomaiset suomalaiset työmarkkinaosapuolet eivät ole tehneet kyseistä työtä koskevaa työehtosopimusta. Säännöksen soveltaminen ei edellytä, että ulkomaisen järjestön jäseniä kuuluu laivan miehistöön.

Hallituksen esityksessä lakiehdotuksen työoikeudellisia säännöksiä on perusteltu sillä, että vastaavia säännöksiä on ollut jo 15 vuoden ajan kauppa-alusluettelosta annetussa laissa. Kotimaiset työmarkkinaosapuolet ovat kuitenkin lähes poikkeuksetta päässeet yhteisymmärrykseen työehtosopimuksista. Näin ollen säännösten vaikutuksista käytäntöön sovellettuina on niukasti kokemusta. Myös lainsäädäntöympäristö on tuona aikana muuttunut muun muassa perustuslakiin ja työoikeudelliseen lainsäädäntöön tehtyjen muutosten johdosta.

Valiokunnan tiedossa on yksi lain nojalla tehty ulkomaisen työvoiman käyttöä koskenut työehtosopimus. Vuonna 2000 Suomen Laivanpäälystöliitto ja Suomen Konepäälystöliitto tekivät Finnlinesin kanssa kahta laivaa koskevan työehtosopimuksen, jossa sovittiin laivan päälystön palkkojen ja työehtojen lisäksi myös puolalaisen alipäälystön ja miehistön palkat ja työehdot. Sopiminen ei edellyttänyt, että liitoilla olisi ollut puolalaisilta valtuutus sopia työehdoista heidän puolestaan. Työehtosopimus todettiin lailliseksi työtuomioistuimessa, joten lakiehdotuksen säännösten voidaan katsoa mahdollistavan tällaiset sopimukset.

Valiokunta korostaa, että työntekijällä tulee olla oikeus vapaasti päättää, mihin ammattijär-

jestöön kuuluu vai kuuluuko mihinkään. Suomalainen työehtosopimusjärjestelmä perustuu kuitenkin sille, että työehtosopimukseen sidottuja ovat sopijajärjestöjen jäsenet ja jäsenjärjestöt. Työehtosopimusjärjestelmäämme sopii huonosti ajatus siitä, että työehtosopimus voitaisiin sopia kotimaisen tai ulkomaisen järjestön kanssa ilman, että kyseinen järjestö aidosti edustaa kyseistä ammattiryhmää tai sillä on jonkinlainen valtuutus niiltä työntekijöiltä, joiden työehdoista on kysymys. Valiokunta katsoo, että 3 luvun säännöstä tulee täsmentää siten, että tällainen edustavuus turvataan.

Valiokunta esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että 1. lakiehdotuksen 6 §:n 2 momentin 2. virkkeeksi lisättäisiin esimerkiksi näin kuuluva säännös: *"Työehtosopimuksen solmivien yhdistysten tulee edustaa niitä työntekijäryhmiä, joiden työehdoista työehtosopimuksella sovitaan."*

Samalla valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että työoikeudellisilta säännöksiltä vaaditaan muuta lainsäädäntöä suurempaa selkeyttä, koska niitä voidaan joutua soveltamaan työpaikoilla ilman lainopillista asiantuntemusta. Tässä suhteessa lakiehdotuksen 3 luvun säännökset jättävät paljon toivomisen varaa. Erityisen vaikeasti tulkittava on lakiehdotuksen 7 §:n 2 momentti, josta ei ilmene, millaisiin tilanteisiin ja miten momenttia on tarkoitus soveltaa. Epäselvää on esimerkiksi se, mitä työehtosopimusta "on noudatettava" järjestäytymättömiin työntekijöihin, jos samasta työstä on laivalla useita työehtosopimuksia yhtäaikaaisesti voimassa. Valiokunta pitää välttämättömänä, että säännöstä täsmennetään niin, että sen tarkoitus tulee selväksi.

*Eri asemaan asettaminen kansalaisuuden perusteella*

Lain säännökset merkitsevät liikenne- ja viestintäministeriön muistiossa esitetyn tulkinnan mukaan, että samaa työtä koskien voidaan tehdä eri työehtosopimukset eri maiden kansalaisille ja työnantaja oikeuttaa maksamaan kansalaisuu-

den perusteella samasta työstä erilaista palkkaa. Tässä tulkinnassa ei kuitenkaan ole huomioitu sitä, että myös saman merenkulkualan työehtosopimuksen piirissä voi olla useita eri kansallisuuksia edustavia merenkulkijoita.

Perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussäännös kieltää henkilöiden asettamisen eri asemaan henkilöön liittyvän syyn perusteella ilman hyväksyttävää perustetta. Merimieslain 15 a §:n mukaan työnantaja ei saa ilman hyväksyttävää syytä asettaa työntekijöitä eri asemaan muun muassa kansallisen tai etnisen alkuperän taikka kansallisuuden vuoksi. Kansallisen ja etnisen alkuperän sekä kansalaisuuden perusteella syrjimin on kielletty myös yhdenvertaisuuslain 6 §:ssä. Lakiehdotuksen 6 §:n 2 momentin säännökset oikeuttavat syrjäyttämään työehtosopimuksella merimieslain säännökset, jotka puolestaan erityislakina syrjäyttävät yhdenvertaisuuslain yleissäännökset. Sen sijaan sovellettaviksi tulevat rikoslain 47 luvun työsyrintää koskevat säännökset, joissa kielletään eri asemaan asettaminen ilman painavaa, hyväksyttävää syytä muun muassa kansallisuuden perusteella, ja kiskonnantapaista työsyrintää koskevat säännökset, joissa kielletään huomattavan epäedulliseen asemaan asettaminen käyttämällä hyödyksi työntekijän ahdinkoa, ymmärtämättömyyttä, tietämättömyyttä tms.

Valiokunta toteaa, että rikoslain, merimieslain ja yhdenvertaisuuslain syrjintäsäännökset ilmentävät suomalaista oikeuskäsitystä ja lainsäätäjän tulkintaa perustuslain syrjintäsäännöksen tarkoituksesta. Näin ollen kansalaisuus ei suoraan voine olla erilaisten työehtojen käytön perusteena. Sen sijaan työntekijän asuinmaan kustannustaso vaikuttaa merkittävästi siihen, millaisella palkalla voi tulla toimeen.

#### *Työlainsäädännön työntekijöille antama suoja*

Kansainvälisen merioikeudellisen periaatteen mukaisesti alus kuuluu kotivaltionsa lainsäädäntö- ja oikeudenkäyttövallan piiriin. Myös kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella noudatetaan pääsääntöisesti Suomen lakia. Lakiehdotuksen mukaan työehtosopimuksilla voitaisiin tehdä poikkeuksia säännöstä, jonka mukaan

Suomessa työskenteleviin ulkomaisiin työntekijöihin sovelletaan Suomen lakeja ja heille maksetaan Suomen työehtosopimusten mukaista palkkaa.

Sopimusoikeutta on rajoitettu säännöksellä, jonka mukaan Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten tai EY:n säännösten turvaamia työntekijän etuja vähentävät sopimusmääräykset ovat mitättömiä. Kansainvälisten sopimusten ja EY-säännösten tarjoama suoja ei kuitenkaan vastaa Suomen lainsäädännön tasoa. Näin ollen vaarana on, että merenkulkijat jäävät vaille sitä suojaa, jonka Suomen lainsäädäntö muille työntekijöille turvaa. Suomen työlainsäädännön joustavuutta on viime vuosina merkittävästi lisätty, ja erityyppä koskevat lait sisältävät nykyisin runsaasti mahdollisuuksia järjestellä työehtosopimuksilla muun muassa työaikoja ja -oloja paikallisiin olosuhteisiin sopiviksi. Sopimusvalan ulkopuolelle on jätetty vain työntekijän vähimmäisturvan järjestäminen. Näin ollen merenkulun kilpailukykyisyydestä on nykyisin mahdollista huolehtia pitkälti sopimusteitse tarvitsematta syrjäyttää Suomen erityyppä lakeja.

Lakiehdotuksen tarkoittamissa kansainvälisissä sopimuksissa tai EY:n säännöksissä ei ole säädelty vähimmäispalkkatasoa. ILO:n yleissopimukseen 147 sisältyvä merenkulkijan vähimmäispalkkaa koskeva normi on sitovuudeltaan ainoastaan suositus. Valiokunta pitää tärkeänä, että lakiehdotukseen sisältyisi säännökset, joiden mukaan työehtosopimuksella sovittavien palkkojen vähimmäistaso määräytyy. Sekamiehityksen sallimisen tarkoituksena on turvata suomalaisille aluksille mahdollisuus miehistökustannusten saamiseen kilpailijamaiden tasolle. Kun tässä tarkoitettut työehtosopimukset solmitaan aluskohtaisesti, vähimmäispalkat voitaisiin valiokunnan käsityksen mukaan kytkeä esimerkiksi aluksen liikennöintialueella yleisesti maksettavaan palkkatasoon. Palkkataso ei kuitenkaan saa missään tapauksessa alittaa ILO:n suosituksissa määriteltyä vähimmäistasoa.

Valiokunta korostaa, että EU:n piirissä tulisi luoda yhtenäiset, toimivat pelisäännöt merenkulun tukemiselle ja sekamiehityksen käytölle sekä määritellä myös vä-

himmäispalkkataso, jota tulee noudattaa EU-maiden lippujen alla kulkevilla aluksilla.

Valiokunta painottaa, että suomalaisen merenkulun turvaamisen kannalta on tärkeää, että merenkulkualan järjestöt jatkossakin pystyvät sopimaan työehdoista ja suomalaisten merenkulkijoiden käytöstä laivoilla eikä lakiehdotuksen 3 luvun suomiin mahdollisuuksiin olisi tarvetta turvautua. Jos näin kuitenkin käy, valiokunta pitää välttämättömänä, että hallitus tarkoin seuraa, millaisia työehtosopimuksia lain nojalla solmitaan ja miten niissä huolehditaan työoikeudellisen lainsäädännön tarkoittaman turvan antamisesta työntekijöille. Jos ongelmia syntyy, hallituksen tulee ryhtyä toimenpiteisiin lainsäädännön täsmentämiseksi.

### **Merenkulun osaamisen säilyttäminen ja kehittäminen**

Valiokunta pitää merenkulun osaamisen säilyttämistä ja kehittämistä hyvin tärkeänä ja painottaa, että miehistön koulutus ja kokemus jääolaisissa ja Suomen karikkosilla rannikkovesillä kulkemisesta ehkäisevät ennalta ympäristön kannalta tuhoisien onnettomuuksien syntyä. Joistakin merenkulun osaajista, kuten konemestareista, on jo pulaa, ja työvoiman saatavuus voi muillakin osin vaikeutua lähivuosina. Saadun selviytyksen mukaan koulutuspaikkoja on merenkulun ammatteihin tähtäävässä koulutuksessa riittävästi, mutta niihin on viime aikoina ollut vähän hakijoita.

Merenkulun koulutuksen vetovoiman parantamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota, jota koulutuspaikat saadaan jatkossa täytettyä. Tärkeää on, että merenkulkuammateista kiinnostuneet nuoret voivat luottaa alan tulevaisuuteen ja siihen, että merenkulun ammatit pystyvät tarjoamaan heille mielenkiintoisen työn, kunnollisen toimeentulon ja hyvät työolot. Samalla valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että osaa-van henkilöstön pulaa tulee helpottaa myös yhdessä työnantajan kanssa suunniteltavan työvoimapoliittisen aikuiskoulutuksen avulla.

Monissa maissa sekamiehitys tarkoittaa sitä, että vain päällystö tai osa siitä on kotimaista ja koko muu miehistö tulee ETA-alueen ulkopuolelta. Sekamiehityksen käyttöönotto voisi siis johtaa suomalaisten merenkulkijoiden laajamittaiseen korvaamiseen ulkomaisilla ja siten vaarantaa heidän työllisyytensä.

Tilastojen mukaan oman merenkulkijaväestön määrä on sekamiehitystä käyttävissä maissa vähentynyt selvästi enemmän kuin meillä. Valiokunta korostaakin merenkulkijoiden koulutusta ja pitää tärkeänä, että suomalaisia merenkulkijoita koulutetaan riittävästi niin, että sekamiehitykseen ei tarvitse turvautua työvoimapulajohdosta.

Lakiehdotuksen mukaan mahdollisuutta sopia työehtosopimuksin Suomen lainsäädännön sivuuttamisesta voitaisiin soveltaa kaikilla lastialuksilla, hinaajilla ja työntäjillä, matkustajaluksilla kolmansien maiden välisessä liikenteessä sekä sellaisilla matkustaja-aluksilla säännöllisessä Suomeen suuntautuvassa liikenteessä, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa. Sen sijaan tätä mahdollisuutta ei edelleenkään olisi sellaisilla suomalaisilla matkustajaluksilla, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa ja jotka toimivat säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa liikenteessä. Perustelujen mukaan jälkimmäisen säännöksen tarkoituksena on tehokkaasti suojata suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä Suomeen suuntautuvassa matkustaja-alusliikenteessä.

EU:n suuntaviivat merenkulun tukemiseksi lähtevät tavoitteesta turvata EU- ja ETA-maiden merenkulkijoiden työllisyys. Suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden turvaaminen on ollut myös Suomessa toteutettujen merenkulun tukijärjestelyjen taustalla. Lakiehdotukseen ei kuitenkaan enää sisälly aiemman lain mukaista vaatimusta siitä, että varustamon Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaston kokonaismäärästä vähintään puolet tulee olla Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia. Suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden ja merenkulun tukijärjestelmän yleisen hyväksyttävyyden turvaamiseksi valiokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomio-

ta siihen, että jatkossakin säilyisi kannuste käyttää Suomesta tai muista ETA-maista tulevaa henkilöstöä myös lastialuksilla.

***Lausunto***

Lausuntonaan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta esittää,

*että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.*

Helsingissä 20 päivänä marraskuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Arto Satonen /kok  
vpj. Jukka Gustafsson /sd  
jäs. Outi Alanko-Kahiluoto /vihr  
Susanna Haapoja /kesk  
Merja Kuusisto /sd  
Merja Kyllönen /vas  
Esa Lahtela /sd  
Jari Larikka /kok  
Markus Mustajärvi /vas

Sanna Perkiö /kok  
Paula Sihto /kesk  
Katja Taimela /sd  
Tarja Tallqvist /kd  
Jyrki Yrttiaho /vas  
vjäs. Elsi Katainen /kesk  
Lenita Toivakka /kok  
Henna Virkkunen /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Ritva Bäckström.

## ERIÄVÄ MIELIPIDE

**Perustelut**

Hallituksen esitys laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta sisältää monia ehdotuksia, jotka toteutuessaan parantavat tilannetta. Näistä esimerkkinä voidaan mainita matkustaja-alustuen vakinaistaminen sekä matkustaja- ja lastialuksilla noudatettavien tukijärjestelmien yhdenmukaistaminen.

Esitys jää kuitenkin vajaaksi, koska osa liikenteestä, esimerkiksi sisävesillä harjoitettava lasti- ja rahtiliikenne sekä monitoimimurtajilla harjoitettu toiminta, jää ulkopuolelle. Onkin todennäköistä, että lainsäädäntöä joudutaan tältä osin paikkaamaan lähitulevaisuudessa.

Vakavampi puute, tai oikeastaan valuvika, hallituksen esityksessä on, että se ei rajaudu koskemaan pelkästään elinkeinopoliittisia kysymyksiä. Tukilainsäädännön yhteyteen ei tulisi kytkeä työoikeudellista sääntelyä. Esityksen 3. luku vaarantaa työmarkkinoiden sopimisjärjestelmän ja pelisääntöjen keskeisiä kohtia. Siinä esitetään mahdollisuutta sopia toisin työehdoista, joista kansallisessa lainsäädännössä — merimies-, merityöaika- ja merimiesten vuosilomaissa sekä yhteistoimintalaissa — on erikseen säädetty. Tällainen poissulkeminen ei ole millään lailla perusteltua. Suomalaisella aluksella työskentelevän työntekijän sulkeminen pakottavan lainsäädännön ulkopuolelle sotii tasa-arvoa vastaan.

Suomalaisessa sopimisyhteiskunnassa sopija-osapuolet ovat keskenään tasaveroisia osapuo-  
lia. Se takaa aidon sopimisen. Jos tällainen sopimisoikeus annetaan ulkomaiselle yhdistykselle, josta ei ole edes varmuutta, ketä se edustaa, vaarannetaan työmarkkinajärjestelmän keskeisiä periaatteita. Se tarkoittaa halpatyövoiman käytön ja sosiaalisen polkumyynnin laillistamista. Ammattijärjestöllä täytyy aina olla luonnollinen linkki alaan tai ammattikuntaan.

Edelleen on huomattava, että kansainväliset sopimukset (ILO, EU) eivät takaa työntekijälle vielä mitään, eivät edes vähimmäisehtojen täytymistä. Esimerkiksi kaikkein keskeisin ehto, palkkaus, jää kokonaan auki. Mikään vähimmäispalkanormi ei turvaa työntekijän asemaa, sillä ILO:n suosituksen mukainen palkanormi ei ole tasoltaan kuin kymmenesosa pohjoismaisesta palkkatasosta. Kansalaisuus ei liene oikea peruste poiketa ns. normaaleista työehdoista, tuskinpa asuinpaikkakaan.

Lakiehdotus ei millään lailla takaa suomalaisen merenkulun ammattitaidon säilymistä eikä turvaa, että alalle kouluttautuisi ja hakeutuisi riittävästi uusia suomalaisia työntekijöitä.

**Mielipide**

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että 1. lakiehdotuksen 3. luku poistetaan.*

Helsingissä 20 päivänä marraskuuta 2007

Markus Mustajärvi /vas  
Jukka Gustafsson /sd  
Merja Kuusisto /sd  
Esa Lahtela /sd

Katja Taimela /sd  
Merja Kyllönen /vas  
Jyrki Yrttiaho /vas  
Tarja Tallqvist /kd