

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairausvakuutuslain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eräisiin pohjoismaissa ja EY-maissa toteutettuihin merenkulun kehittämiskäytäntöihin viitaten myös Suomessa otetaan käyttöön aluksen käyttökustannuksia alentava järjestely, jolla merenkulun kansainvälistä kilpailukykyä parannetaan.

Esityksessä ehdotetaan, että ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajalle maksetaan tietyin edellytyksin merenkulkijoiden merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä ja maksettua lähdeveroa sekä työnantajan sosiaaliturvamaksuja vastaava määrä vuosittain valtion varoista. Edellytyksenä tuen suorittamiseksi valtion varoista olisi, että aluksen miehityskustannukset ja alukseen kohdistuvat muut työvoimakustannukset on saatettu sellaiselle tasolle, että ne ovat, ehdotettu tuki huomioon ottaen, kansainvälisesti kilpailukykyiset.

Ehdotettuun lakiin liittyy myös erityissäännöksiä koskien ulkomaisten merenkulkijoiden palkkaamista suomalaisilla aluksilla. Merenkulun kansainvälisen luonteen sekä vallitsevan kansainvälisen kilpailutilanteen vuoksi ehdotetaan, että kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella työskentelevän merenkulkijan osalta voitaisiin työehtosopimuksin poiketa yleisistä suomalaisista työ- ja palkkaehdoista, kuitenkin siten, etteivät sovitut ehdot saa olla huonompia kuin Suomea sitovissa Kansainvälisen työjärjestön ILO:n yleissopimuksissa on määrätty.

Esitykseen sisältyvät myös ehdotukset laeiksi sairausvakuutuslain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain

muuttamisesta sekä laiksi ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta.

Sairausvakuutuslakia ja kuntoutusrahalakia ei sovellettaisi kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla työskenteleviin henkilöihin, ellei tällainen henkilö asu tai ole asunut Suomessa viimeisen vuoden kuluessa ennen palvelussuhteen alkamista. Merimieseläkelakia ei sovellettaisi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella työskentelevään henkilöön, joka ei ole Suomen kansalainen tai vakituisesti asu Suomessa. Soveltamisalaa koskevat rajoitukset eivät kuitenkaan koskisi sellaisia henkilöitä, joihin Suomi on velvollinen noudattamaan sairausvakuutuslakia, kuntoutusrahalakia ja merimieseläkelakia Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten perusteella.

Työttömyyskassalakia ehdotetaan muutettavaksi siten, ettei työnantaja olisi velvollinen maksamaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella työskentelevän työntekijän osalta työttömyysvakuutusmaksua, ellei työntekijä asu Suomessa.

Ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annettu laki ehdotetaan kumottavaksi, koska ehdotetulla lailla ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta on tarkoitus korvata edellä mainittu avustuslaki.

Esitys liittyy valtion vuoden 1992 tulo- ja menoarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 1992 alusta.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .	1	1.1 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alus luet-	12
YLEISPERUSTELUT	3	telosta	12
1. Nykyinen tilanne	3	1.2 Sairausvakuutuslaki ja kuntoutusrahalaki .	20
1.1 Merenkulkuelinkeinon tilanne ja sen talou-	3	1.3 Merimieseläkelaki	20
delliset ja yhteiskunnalliset vaikutukset ...	3	1.4 Kohdissa 1.2 ja 1.3 mainittujen lakien	20
1.2 Aluksen rekisteröinti kansainvälisoikeudel-	3	suhde kansainvälisiin sopimuksiin	20
lisesti ja sitä koskeva Suomen lainsäädäntö	3	1.5 Työttömyyskassalaki	21
1.3 Sosiaalivakuutuslainsäädäntö	4	1.6 Laki ulkomaanliikenteen lastialuksen kil-	21
1.4 Aluksen miehitys, ulkomainen työvoima ja	4	pailuedellytysten edistämisestä annetun lain	21
merityöoikeus	4	kumoamisesta	21
2. Kehitys muissa pohjoismaissa ja EY-maissa.	5	2. Voimaantulo	21
2.1. Pohjoismaat	5	3. Säättämisyjärjestys	22
2.2. EY-maat	6	LAKITEKSTIT	22
3. Suomen merenkulun kehittämistarpeet	7	1. Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluette-	22
4. Mahdolliset toimenpiteet kustannusten alen-	8	lostasta	22
tämiseksi	8	2. Laki sairausvakuutuslain muuttamisesta ...	25
5. Ehdotettu muutos	8	3. Laki kuntoutusrahalain muuttamisesta	25
6. Asian valmistelu	9	4. Laki merimieseläkelain 1 §:n muuttamisesta.	26
7. Esityksen taloudelliset vaikutukset	11	5. Laki työttömyyskassalain muuttamisesta ..	26
8. Suhde kansainvälisiin sopimuksiin	11	6. Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpai-	27
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	12	luedellytysten edistämisestä annetun lain ku-	27
1. Lakiehdotusten perustelut	12	moamisesta	27

YLEISPERUSTELUT

1. Nykyinen tilanne

1.1. Merenkulkuelinkeinon tilanne ja sen taloudelliset ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Ulkomaanliikenteessä toimivan Suomen kauppalaivaston vetoisuus pieneni alusmyyntien ja ulosliputuksen seurauksena vuosina 1984—1987 noin 2,36 miljoonasta bruttorekisteritonniin eli noin 65 %. Vastaavasti alusten lukumäärä väheni noin 190 aluksesta noin 100 alukseen.

Vuonna 1988 kauppalaivaston pieneneminen pysähtyi ja vuosina 1989—1991 se on jälleen kääntynyt hienoiseen kasvuun. Tällä hetkellä ulkomaanliikenteen kauppalaivastoon kuuluu 110 alusta (yli 500 brt:n alukset), joiden vetoisuus on noin 1 miljoonaa bruttorekisteritonniä, eli saman suuruinen kuin 1960-luvun puolivälissä.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten lisäksi suomalaisten varustamojen omistuksessa on noin 90 ulkomaisten lippujen alla purjehtivaa alusta, yhteiseltä vetoisuudeltaan noin 1,6 miljoonaa bruttorekisteritonniä.

Matkustaja-autolauttoja ja risteilyaluksia sekä pientonnistoa lukuun ottamatta suomalaiset varustamot eivät viime vuosina ole paljoakaan uusineet tonnistoaan. Tällä hetkellä on tilauksessa noin 15 lastialusta. Useilla varustamoilla on kuitenkin suunnitelmia uusia tonnistoaan.

Vuosina 1984—1988 suomalaisten alusten tulot ulkomaanliikenteestä vähenivät 1 186 miljoonaa markkaa eli 5 041 miljoonasta markasta 3 855 miljoonaan markkaan (23,5 %). Matkustaja-alusten tulot kasvoivat lähes 300 miljoonaa markkaa, kun taas lastialusliikenteen kohdalla tulojen lasku vuosina 1984—1988 oli noin 1 330 miljoonaa markkaa (42 %). Vuosina 1989—1990 suomalaisten lastialusten tulot olivat noin 1 800 miljoonaa markkaa. Tällä hetkellä matkustajaliikenteen tulot ovat jo yli puolet merenkulun kokonaistuloista. Kehitys on johtanut samalla siihen, että merenkulun tase, joka vuoteen 1986 asti oli vuosittain noin 1 000—2 000 miljoonaa markkaa ylijäämäinen, on tällä hetkellä noin 1 300 miljoonaa markkaa alijäämäinen.

Kauppamerenkulun merkitys työllistäjänä on myös vähentynyt nopeasti. Kun varustamo-

yhdistysten jäsenvarustamot vuoden 1984 alussa tarjosivat 5 367 laivapaikkaa, niin 1991 luku oli enää 2 721. Kauppalaivoilla noudatettava vuorottelu huomioon ottaen vähennys on noin 4 500 työpaikkaa eli noin 50 %. Ulkomaanliikenteen kauppalaivasto työllistää tällä hetkellä noin 6 500 merenkulkijaa vuodessa. Näistä suurin osa toimii matkustaja-aluksilla ja matkustaja-autolautoilla.

1.2. Aluksen rekisteröinti kansainvälisöikeudellisesti ja sitä koskeva Suomen lainsäädäntö

Kansainvälisessä merenkulussa aluksella tulee olla jonkin valtion kansallisuus, jonka tunnusmerkkinä on aluksen lippu. Kansallisuus määrää aluksen oikeudellisen aseman sekä kotimaassa että ulkomailla. Aavaa merta koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 7/65) mukaan alukset saavat käyttää ainoastaan yhden valtion lippua ja ne ovat aavalla merellä yksinomaan sen tuomiovallan alaisia. Yleissopimuksen mukaan valtion tulee määrätä ne ehdot, joiden mukaan alukset rekisteröidään sen alueella sekä ne ehdot, joilla niille annetaan oikeus käyttää sen lippua. Perusedellytyksenä on, että valtion ja aluksen välillä on todellinen yhdysside. Sopimuksessa asetetaan tämän lisäksi lippuvaltiolle velvoite tehokkaasti harjoittaa tuomiovaltaansa ja hallinnollisia, teknisiä ja sosiaalisia kysymyksiä koskevaa valvontaan sen lipun alla purjehtivissa aluksissa. Vuoden 1982 YK:n merioikeusyleissopimuksen artikkelit 91 ja 92 sisältävät vastaavat määräykset. Viimeksi mainittu sopimus ei ole vielä tullut kansainvälisesti voimaan.

Yhdistyneiden kansakuntien vuoden 1986 aluksen rekisteröinnin ehtoja koskevan yleissopimuksen mukaan määrätään, että aluksen tulee purjehtia ainoastaan yhden valtion lipun alla. Sopimuksessa määrätään lisäksi pääsääntönä, että alusta ei saa merkitä samanaikaisesti kahteen tai useampaan alusrekisteriin.

Aluksen asema oikeudellisessa mielessä määräytyy aluksen kansallisuuden ja lipun mukaan. Julkisoikeudellisten kysymysten osalta alus on kansainvälisoikeudellisesti lippuvallion tuomiovallan alainen. Yksityisoikeudelliset kysymykset, kuten omistukseen liittyvät asiat, ratkaistaan kansainvälisen yksityisoikeuden periaattei-

den ja kansallisen lainsäädännön lainvalintaa koskevien säännösten mukaisesti.

Aluksen kansallisuuden mukaan määräytyvät muun muassa alukseen sovellettavat turvallisuus-, miehitys-, työaika-, vero-, sosiaaliturva- ja eläkesäännökset sekä säännökset ulkomaisen työvoiman käytöstä. Edellä mainittujen aineellisten säännösten sisältö vaikuttaa alusten käyttökustannuksiin. Useimmiten ns. halvat rekisterit tarjoavat väljät säännökset, jotka mahdollistavat kustannussäästöjä sekä alhaisen veron tai verottomuuden. Maailmassa on käytössä erilaisia malleja länsimaisten teollisuusmaiden perinteisiä alusrekistereitä halvemmissa rekistereistä. Nämä rekisterit voidaan jakaa kolmeen pääryhmään: avoimet rekisterit eli mukavuuslippurekisterit, erikoisrekisterit, kuten kansainväliset rinnakkaisrekisterit sekä bareboat-rahasta varten perustetut rekisterit.

Merilain 1 §:n mukaan alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai Suomalainen yhteisö omistaa enemmän kuin 6/10 aluksesta. Suomalaisen aluksen, jota käytetään kauppamerenkulkuun, tulee merilain 2 §:n mukaan olla merkitty alusrekisteriin. Alusrekisterilain 1 §:n mukaan kauppamerenkulkuun käytettävistä suomalaisista aluksista, joiden nettovetoisuus on vähintään 19 rekisteritonnia, on pidettävä alusrekisteriä. Alukseen, joka on merkitty Suomen alusrekisteriin, sovelletaan Suomen kansallista lainsäädäntöä koskien muun muassa alusten turvallisuutta, miehitystä, sosiaalisia oloja ja työaikaa. Edellä mainittuja säännöksiä on merilaissa sekä merilain nojalla annetuissa asetuksissa, merimieslaissa (423/78), merimieskatselmuslaissa (1005/86), merityöaikalaissa (296/76), merimiesten vuosilomalaissa (433/84), sosiaaliturvalainsäädännössä, merimieseläke-laissa (72/56) ja työturvallisuuslaissa (299/58).

1.3. Sosiaalivakuutuslainsäädäntö

Sosiaalivakuutuslainsäädännössä ei ole yhteisiä säännöksiä siitä, mitä asumisella kussakin sosiaalivakuutusta koskevassa yksittäisessä laissa tarkoitetaan. Lisäksi joistakin laeista, kuten muun muassa sairausvakuutuslaista (364/63), puuttuu riittävän tarkka määrittely siitä, mitä asumisella tarkoitetaan. Puutteellisesti säännellyssä tilanteessa käytännön tulkinnoissa on päädytty eri lakien osalta erilaisiin lopputuloksiin. Yksi sosiaalivakuutuslainsäädännön nykyisistä pyrkimyksistä on selkeyttää tilannetta yhdenmukaistamalla asumisen käsitettä muun muassa siten, ettei lakien tarkoittama asumista katkaisisi tilapäinen, enintään vuoden yhtäjaksoinen poissaolo Suomesta.

Sairausvakuutuslain ja kuntoutusrahallain (611/91) mukaan mainittuja lakeja sovelletaan Suomessa asuviin henkilöihin, joiksi katsotaan myös suomalaisissa aluksissa työskentelevät henkilöt. Merimieseläkelain mukaan merimieseläkelakia sovelletaan suomalaisissa aluksissa työskenteleviin. Siten sairausvakuutuslakia, kuntoutusrahallakia ja merimieseläkelakia on sovellettava henkilöihin, jotka työskentelevät suomalaisessa aluksessa riippumatta siitä, missä maassa he asuvat.

Työttömyyskassalain (603/84) mukaan työnantaja, joka on velvollinen vakuuttamaan työntekijänsä tapaturmavakuutuslain (608/48) mukaan, on velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksun. Työttömyysvakuutusmaksun suuruus määräytyy sen työpalkkojen määrän perusteella, jonka mukaan työnantajan tapaturmavakuutusmaksu määräytyy. Tapaturmavakuutuslakia on tulkittu siten, että työnantaja on velvollinen tapaturmavakuutuslain mukaisesti vakuuttamaan suomalaisella aluksella palvelevat henkilöt heidän asuinmaastaan ja kansalaisuudestaan riippumatta. Työttömyysturvalain (602/84) mukaan työttömyysturvaan on puolestaan oikeus Suomessa asuvalla henkilöllä. Työttömyysturvalakia on käytännössä tulkittu siten, että Suomessa asuvalla tarkoitetaan henkilöä, jolla on vakituinen asunto Suomessa. Edellä olevasta seuraa siten, että työnantaja voi olla velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksua sellaistenkin työntekijöiden osalta, jotka eivät ole oikeutettuja työttömyysturvaan. Näin on laita muun muassa suomalaisessa aluksessa palvelevien työntekijöiden osalta, jotka asuvat vakituisesti ulkomailla.

Työttömyyskassalain (603/84) mukaan työnantaja, joka on velvollinen vakuuttamaan työntekijänsä tapaturmavakuutuslain (608/48) mukaan, on velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksun. Työttömyysvakuutusmaksun suuruus määräytyy sen työpalkkojen määrän perusteella, jonka mukaan työnantajan tapaturmavakuutusmaksu määräytyy. Tapaturmavakuutuslakia on tulkittu siten, että työnantaja on velvollinen tapaturmavakuutuslain mukaisesti vakuuttamaan suomalaisella aluksella palvelevat henkilöt heidän asuinmaastaan ja kansalaisuudestaan riippumatta. Työttömyysturvalain (602/84) mukaan työttömyysturvaan on puolestaan oikeus Suomessa asuvalla henkilöllä. Työttömyysturvalakia on käytännössä tulkittu siten, että Suomessa asuvalla tarkoitetaan henkilöä, jolla on vakituinen asunto Suomessa. Edellä olevasta seuraa siten, että työnantaja voi olla velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksua sellaistenkin työntekijöiden osalta, jotka eivät ole oikeutettuja työttömyysturvaan. Näin on laita muun muassa suomalaisessa aluksessa palvelevien työntekijöiden osalta, jotka asuvat vakituisesti ulkomailla.

1.4. Aluksen miehitys, ulkomainen työvoima ja merityöoikeus

Merilain mukaan ainoastaan päällikön tulee olla Suomen kansalainen suomalaisessa aluksessa.

Ulkomaalainen merenkulkija, joka työskentelee suomalaisessa aluksessa, on työoikeudellisesti samassa asemassa kuin suomalainen merenkulkija.

Merimieslaki on merimiehen työsopimusta ja

työehtoja koskeva yleislaki. Lakia sovelletaan työhön, jonka työntekijä tekee suomalaisessa aluksessa. Laki sisältää muun muassa säännökset työsopimuksesta, työntekijän ja työnantajan siitä johtuvista velvollisuuksista, palkan maksamisesta, sairaanhoidosta, työsopimuksen lakkaamisesta ja irtisanomisesta, työsopimuksen purkamisoikeudesta sekä vahingonkorvausvelvollisuudesta.

Merimieslain 15 §:n mukaan työnantaja, joka ei ole työehtosopimuslain (436/46) nojalla sidottu työehtosopimukseen, on velvollinen noudattamaan työsuhteessa niitä palkka- ja muita ehtoja, jotka kyseessä olevassa tai siihen lähinnä rinnastettavassa työssä asianomaisen alan yleiseksi katsottavassa valtakunnallisessa työehtosopimuksessa on määrätty noudatettavaksi. Pykälän mukaan työnantajan on kohdeltava työntekijöitään tasapuolisesti niin, ettei ketään perusteettomasti aseteta toisiin nähden eri asemaan syntyperän, uskonnon, iän, poliittisen tai ammattiyhdistystoiminnan tai muun näihin verrattavan seikan vuoksi.

Työehtosopimuslain 1 §:n mukaan työehtosopimus on sopimus, jonka yksi tai useampi työnantaja taikka rekisteröity työnantajayhdistys tekee yhden tai useamman rekisteröidyn työntekijäyhdistyksen kanssa ehdoista, joita työsopimuksissa tai työsuhteissa muuten on noudatettava. Työehtosopimuslain 4 §:n mukaan työnantajan, jota työehtosopimus sitoo, ei saa tehdä soveltamisalalla sopimuksen ulkopuolellakaan olevan työehtosopimuksen tarkoittamaa työtä suorittavan työntekijän kanssa työsopimusta ehdoilla, jotka ovat ristiriidassa työehtosopimuksen kanssa. Jos työsopimus joiltakin osiltaan on ristiriidassa siinä noudatettavan työehtosopimuksen kanssa, on työsopimuslain 6 §:n mukaan näiltä osiltaan mitätön ja niiden sijasta käyvät noudatettaviksi työehtosopimuksen vastaavat määräykset.

Merityöaikalakia sovelletaan suomalaisessa ulkomaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa. Lakia sovelletaan myös silloin kun tällainen alus tekee matkoja Suomen satamien välillä. Laki sisältää säännökset säännöllisen työajan enimmäistuntimäärästä ja sijoittamisesta, pyhäpäivinä ja lauantaina tehtävästä työstä sekä ylityön teettämisestä ja sitä koskevista rajoituksista.

Merityöaikalain 16 §:n 1 momentin mukaan työehtosopimuksessa voidaan poiketa säännöksistä, jotka koskevat säännöllistä työaikaa ja sen sijoittamista sekä pyhäpäivinä ja lauantaina

tehtävää työtä. Työehtosopimuksessa voidaan lisäksi poiketa säännöksistä, jotka koskevat ylityön korvausperusteen määräytymistä ja vastikkeena suoritettavaa ylityökorvausta niiden työntekijöiden osalta, joiden työ- ja vapaa-aikajaksot määräytyvät työehtosopimukseen perustuvan vuorottelujärjestelmän mukaan. Säännöllinen viikottainen työaika ei kuitenkaan saa keskimäärin ylittää 40 tuntia.

Merityöaikalain 16 §:n 3 momentin mukaan valtioneuvosto voi merenkulun työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä kuultuaan myöntää yksittäistapauksissa poikkeuksia lain soveltamisesta. Pykälän nojalla tehdyt tai myönnetty poikkeukset eivät saa olla ristiriidassa Suomessa voimassa olevan kansainvälisen sopimuksen kanssa.

Merimiesten vuosilomalakia sovelletaan työhön, jota työntekijä tekee suomalaisessa aluksessa. Laki sisältää muun muassa säännökset vuosiloman pituudesta, vuosilomaoikeudesta ja vuosilomapalkasta. Sopimus, jolla vastoin lain säännöksiä vähennetään työntekijälle lain mukaan kuuluvia etuja on mitätön. Valtakunnallisilla työmarkkinajärjestöillä on kuitenkin oikeus työehtosopimuksella sopia vuosiloman antamisesta ja jakamisesta sekä vuosilomapalkan ja lomakorvauksen laskemisesta ja maksamisesta toisin kuin laissa on säädetty.

2. Kehitys muissa pohjoismaissa ja EY-maissa

2.1. Pohjoismaat

Muissa pohjoismaissa oman kauppalaivaston voimakas supistuminen ulosliputuksen seurauksena 1980-luvulla on johtanut toimenpiteisiin oman merenkulkuelinkeinon ylläpitämiseksi. Norjaan ja Tanskaan on perustettu ns. kansainväliset alusrekisterit ja Ruotsissa tuetaan Ruotsin lipun alla purjehtivia aluksia suoralla avustuksella.

Peruste *Norjassa* toteutetulle merenkulkupoliittiselle ratkaisulle oli Norjan lipun alla purjehtivan kauppalaivaston nopea pieneneminen ja huoli siitä, että merenkulkuelinkeino vähitellen katoaa maasta. Norjassa haluttiin säilyttää merenkulullinen toimintaympäristö. Tavoitteen toteuttamiseksi Norjassa perustettiin Norjan kansainvälinen alusrekisteri (Norsk internas-

jonalt skipsregister, NIS), joka aloitti toimintansa 1 päivästä heinäkuuta 1987.

NIS-rekisteri tarjoaa kustannustasoltaan kilpailukyisen ratkaisun rekisteröidä aluksia Norjan lipun alle. Alusten miehityskustannuksia on voitu ratkaisevasti alentaa, sillä rekisteri mahdollistaa ulkomaisten merenkulkijoiden palkkaamisen heidän kansallisilla ehdoillaan. Toiseksi merenkulkijoita koskevaa verolainsäädäntöä on muutettu siten, että halvan palkkatason maista tulevat merenkulkijat eivät maksa veroa tuloistaan. Ulkomaalaisten osuus NIS-aluksilla työskentelevistä merenkulkijoista on noin 86 %.

NIS-alukset purjehtivat Norjan lipun alla ja ovat Norjan tuomiovallan alaisia. Periaatteena on, että aluksilla noudatetaan Norjan ratifioimien kansainvälisten sopimusten velvoitteita meriturvallisuuden ja työolosuhteiden osalta.

NIS-rekisteriä edeltäneen kymmenen vuoden aikana Norjan kauppalaivasto pieneni 47 miljoonasta dwt:stä 9 miljoonaan dwt:iin. Tällä hetkellä Norjan lipun alla purjehtiva tonnistoon jo yli 40 miljoonaa dwt. Merenkulkijoiden lukumäärän väheneminen tapahtui ennen NIS-rekisterin perustamista. Sen jälkeen norjalaisten merenkulkijoiden (erityisesti päällystön) määrä ei ole vähentynyt.

Tanskassa perustettiin kansainvälinen alusrekisteri (Dansk Internationalt Skipsregister, DIS) 18 päivänä heinäkuuta 1988. Rekisteri ei ole Norjan tavoin niin sanottu avoin rekisteri, vaan tarkoitettu tanskalaisille varustamoille. Peruste rekisterin perustamiselle oli sama kuin Norjassa eli haluttiin pysäyttää uhkaavasti alkanut kauppalaivaston pieneneminen ja säilyttää merenkulullinen toimintaympäristö maassa. Rekisterin perustamisen jälkeen tanskalaiset varustamot ovat siirtäneet jo yli 50 alusta takaisin Tanskan lipun alle ja valtaosa yksityisomistuksessa olevasta tanskalaisesta kauppalaivastosta on nykyään rekisteröity DIS:iin.

DIS-rekisteri sisältää saman perusratkaisun kuin norjalainen NIS-rekisteri, eli rekisteriin merkityillä aluksilla sallitaan ulkomaisten merenkulkijoiden palkkaaminen heidän kansallisilla ehdoillaan. Samalla on tehty muutoksia verolainsäädäntöön, sillä DIS-aluksella työskentelevän tanskalaisen merimiehen DIS-aluksella saama palkkatulo on vapautettu veroista. Tanskassa valtio maksaa sosiaaliturvamaksut, joten verovapaus alentaa työvoimakustannuksia tanskalaisen merimiehen osalta keskimäärin

noin 35 %. Verottomuus on johtanut siihen, että noin 70–80 % DIS-alusten merimiehistä on tanskalaisia.

Tanskan kansainväliseen alusrekisteriin merkitty alus purjehtii Tanskan lipun alla ja siihen sovelletaan Tanskan lainsäädäntöä. Myös Tanskassa viranomaiset katsovat, että DIS on täyttänyt hyvin sille asetetut tavoitteet eli merenkulullisen ympäristön säilymisen. Tanskalaisen alusten uhkaavasti alkanut ulosliputus saatiin ajoissa pysäyttämään, eikä kauppalaivasto pienentynyt romahdusmaisesti, kuten Norjassa ehti tapahtua.

Ruotsissa peruste kauppalaivaston tukemiselle oli kriisivalmiuden turvaava omavaraisuus eli tehtiin päätös siitä, että tietyn suuruinen ruotsalainen tonnistoon säilytetään. Vuosina 1988–1989 Ruotsissa otettiin käyttöön kaksiosainen merenkulun tukiratkaisu, jonka mukaan Ruotsin lipun alla ulkomaan liikenteessä kulkevan aluksen miehityskustannukset pyritään alentamaan samalle tasolle kuin ulosliputetun aluksen ruotsalaisen miehistön palkkakustannukset. Tuki ei koske Ruotsin ja muiden Pohjoismaiden välillä liikennöiviä lautoja eikä pelkästään Ruotsin rannikkoliikenteessä kulkevia aluksia.

Tukijärjestelmä muodostuu kahdesta osasta, joista toinen on varustamoille annettava suora tuki työllistettyä merenkulkijaa kohden ja toinen varustamolle maksettava merimiesten verojen palautus. Tukijärjestelmää varten on varattu yhteensä noin 550 miljoonaa kruunua vuodessa. Vuonna 1990 tukea maksettiin 474 miljoonaa kruunua eli noin 310 miljoonaa markkaa. Tuki maksetaan vuosittain jälkikäteen hakemuksen perusteella.

2.2. EY-maat

Kauppalaivastojen kehitys 1980-luvulla on ollut hyvin samansuuntaista kaikissa korkean kustannustason maissa. EY-maiden yhteenlaskettu kauppalaivasto pieneni 117 miljoonasta bruttorekisteritonniin vuonna 1980 59 miljoonaan bruttorekisteritonniin vuonna 1988 eli noin 50 %. Useat EY-maat ovatkin ryhtyneet kauppalaivastoa edistäviin toimenpiteisiin. Tanskan lisäksi muun muassa Saksa, Luxemburg ja Portugali ovat perustaneet kilpailukyiset alusrekisterit.

Ajankohtainen kysymys EY:n merenkulupoliittisessa kehityksessä on ehdotus yhteisestä

EY-maiden alusrekisteristä, jäljempänä EU-ROS-rekisteri. Rekisterin tarkoitus ei ole korvata kansallisia alusrekistereitä, vaan lähinnä yhtenäistää eri maiden kansallisia määräyksiä.

EUROS-rekisterin kustannushyöty perinteisiin kansallisiin rekistereihin verrattuna perustuu tiettyihin veroetuihin sekä mahdollisuuteen käyttää aluksilla myös halpaa ulkomaista työvoimaa, jonka palkoista, työajasta ja muista työehdoista sovitaan kyseisiä maita edustavien ammattiliittojen kanssa. Alkuperäisen EY:n komission ehdotuksen mukaan kunkin EU-ROS-rekisteriin merkityn aluksen päällystön ja vähintään puolet miehistöstä tulisi olla EY-maiden kansalaisia. EY-maiden varustamot eivät kuitenkaan pidä ehdotusta riittävän kilpailukykyisenä, vaan katsovat, ettei ulkomaisen työvoiman käyttömahdollisuuksia tulisi rajoittaa.

3. Suomen merenkulun kehittämistarpeet

Suomen tärkeimmissä kilpailijamaissa on toteutettu pitkäjänteisiä ja tehokkaasti vaikuttavia merenkulun tukitoimenpiteitä, joiden avulla toiminnan kannattavuutta on pystytty merkittävästi parantamaan. Suomen lipun kilpailukyky on parin viime vuoden aikana ratkaisevasti heikentynyt ulkomaanliikenteen lastialuskuljetusten osalta esimerkiksi pohjoismaihin ja Saksaan verrattuna. Matkustaja-autolautta- ja risteilyalussektoreilla kilpailuasemat on kuitenkin vielä pystytty säilyttämään ja pientonniston kuljetuksissa valtion tukien ansiosta jopa lisäämään.

Suomalaisten alusten osuus ulkomaankaupamme vientikuljetuksista onkin viime vuosina selvästi laskenut. Tällä hetkellä tämä osuus on teollisuuden viennistä enää noin 30 %, kun se vielä muutama vuosi sitten oli yli 40 %. Tuonnissa osuus on perinteisesti ollut runsaat 50 %, mutta vuonna 1990 osuus laski 40 %:n tasolle.

Nykyisessä kilpailutilanteessa suomalaiselle varustamolle on taloudellisesti kannattavampaa siirtää aluksia halvempien lippujen alle, esimerkiksi muihin pohjoismaihin ja rahdata niitä takaisin käyttöönsä. Suomalaisten ja muiden pohjoismaiden alusten välillä tehdyt kustannusvertailut osoittavat, että suomalaisten alusten miehityskustannukset ovat muita Pohjoismaita selvästi korkeammat. Kustannuserot vaihtelevat eri alusten kohdalla riippuen alus-

tyypistä, sen liikennealueesta, miehityksestä ynnä vastaavasta, mutta keskimäärin ero on ruotsalaisiin valtion tukea saaviin aluksiin verrattuna noin 30 %, kun taas norjalaisten ja tanskalaisten alusten miehityskustannukset ovat merenkulkijoiden osittaisen tai täydellisen verovapauden ja halvan ulkomaisen työvoiman käytön takia keskimäärin vain noin 30—50 % suomalaisten alusten kustannuksista.

Ero suomalaisten ja muiden pohjoismaiden alusten kustannuksissa on suurimmillaan maailmanlaajuisessa hakurahti liikenteessä, missä kilpaillaan pääasiallisesti halpatyövoimaa käyttävien alusten, kuten ns. mukavuuslippualusten kanssa. Sen sijaan Suomesta Itämeren ja Pohjanmeren maiden satamiin suuntautuvassa säännöllisessä liikenteessä kustannuserot ovat pienempiä.

Mikäli Suomessa ei ole mahdollista toteuttaa sellaista merenkulkupoliittista ratkaisua, jolla alusten kustannukset saatetaan kilpailijamaiden tasolle, on odotettavissa, että laivojen ulosliputus käynnistyy jälleen. Ensivaiheessa varustamot tulisivat siirtämään noin 35 lastialusta muiden Länsi-Euroopan maiden alusrekistereihin. Ulosliputus tulisi koskemaan ensisijaisesti Suomeen liikennöiviä linjaliikenteen aluksia, lukuun ottamatta korkotukea saavaa pientonnistoa. Mahdollisesti ulosliputettavien arviolta noin 35 aluksen työllistävä vaikutus on noin 1 000 merenkulkijaa. Kuljetustase heikentisi arviolta noin 600 miljoonaa markkaa.

Ulkomaankaupasta riippuvaisena maana Suomi tulee aina tarvitsemaan kuljetuksiinsa lastialuksia. Myös Suomessa varsin ratkaiseva kansallisen kauppalaivaston säilyttämistä puoltava tekijä on merenkulullisen toimintaympäristön ja merenkulun perusrakenteiden säilyminen. Ulkomaankaupan kuljetusten häiriötön sujuvuus ja jatkuvuus sekä nopeus ja luotettavuus ovat ratkaisevan tärkeitä kilpailutekijöitä palvelutasovaatimuksen jatkuvasti noustessa. Suomen lipun alla purjehtivan kauppalaivaston käyttäminen merikuljetuksiin luo parhaat edellytykset vastata teollisuutemme kuljetusvaatimuksiin.

Suomen erityisolosuhteet, erityisesti talvi jäineen ja matalat, vaikeakulkuiset väylät, asettavat erityisvaatimuksia sekä käytettävälle tonnistolle että merenkulkijoiden osaamiselle. Ulkomaankaupan kuljetusten jatkuminen Suomen erityisolosuhteissa voidaan turvata parhaiten siten, että riittävä osa tonnista on Suomen lipun alla.

Myös mahdollisten poikkeusolosuhteiden varalta Suomella tulee olla riittävän suuri ja monipuolinen kauppalaivasto, jolla voidaan hoitaa välttämättömät kuljetukset myös sellaisessa tilanteessa, jossa ulkomaiset alukset poistuisivat Suomen merikuljetuksista.

Kauppalaivaston pieneneminen johtaisi myös merenkulkualan työpaikkojen vähenemiseen, mikä vähentäisi edelleen merenkulkualaa kohtaan koettua kiinnostusta ammattina. Jo 1990-luvulla saatettaisiin ajautua tilanteeseen, jossa maastamme ei löydy riittävästi merenkullisen ammattitaidon omaavia henkilöitä tarvittaviin maapuolen ammatteihin, kuten esimerkiksi luotsilaitoksen ja muun merenkulhullinnon palvelukseen.

Suomalaisten lastialusten kilpailukyyn turvaamiseksi ja Suomen merenkulun kehittämiseksi sekä riittävän suomalaisen merenkulkijaväestön säilyttämiseksi tarvitaan erityistoimenpiteitä, joilla suomalaisten lastialusten kustannustaso saatetaan ainakin likimain samalle tasolle kuin muissa Pohjoismaissa. Toimenpiteiden tulisi olla sellaisia, että varustamot voisivat suunnitella toimintaansa pitkäjänteisesti ja toteuttaa alusinvestointinsa, sillä myös rahaussopimukset teollisuuden kanssa tehdään yleensä pitkäaikaisiksi.

4. Mahdolliset toimenpiteet kustannusten alentamiseksi

Jos varustamoille myönnettäisiin merenkulkijoiden ennakonpidätyksiä ja lähdeveroja sekä työnantajan sosiaaliturvamaksuja vastaava määräraha, suomalaisten alusten miehityskustannukset alenisivat keskimäärin noin 30 prosenttia, jolloin alukset olisivat likimain samalla kustannustasolla kuin ruotsalaiset valtion tukea saavat alukset. Ero norjalaisten ja tanskalaisten alusten miehityskustannuksiin olisi tämänkin jälkeen aluksesta riippuen noin 20–50 %.

Kun asetetaan tavoitteeksi alentaa suomalaisten alusten miehityskustannuksia samalle tasolle norjalaisten ja tanskalaisten alusten kanssa, tulee vaihtoehtona valtion tuelle kysymykseen Norjan ja Tanskan tavoin halvan ulkomaisen työvoiman käyttömahdollisuus. Koska kustannuserot vaihtelevat aluskohtaisesti, ei ole mahdollista antaa yksiselitteistä vastausta siihen, montako ulkomaista työntekijää suomalaisilla aluksilla tarvittaisiin, jotta niiden

miehityskustannukset olisivat samalla tasolla kilpailijamaiden alusten kanssa. Vertailu riippuu olennaisesti siitä, millaista miehitystä kilpailijamaiden aluksilla käytetään. Eräiden alusten kohdalla kilpailutilanne edellyttäisi, että ainakin pääosa miehistöstä olisi halvan kustannustason merenkulkijoita, eräiden toisten alusten kohdalla ei välttämättä ole edes tarvetta halpatyövoiman käyttöön.

Suomalaisia merenkulkijoita käyttävien alusten kilpailukykyä voitaisiin valtion tuen ohella parantaa myös työnantaja- ja työntekijäosapuolten välisillä työaika- ja vuorottelua ynnä muita tekijöitä koskevilla rationalisointitoimenpiteillä, mikä vähentäisi tarvetta ulkomaisen työvoiman käyttöön. Esimerkiksi tyypillisellä suomalaisen varustamon omistamalla ulkomaan lipun alla purjehtivalla mutta edelleenkin suomalaisia merenkulkijoita käyttävällä aluksella miehityskustannukset ovat ns. kuuden kuukauden säännöstä aiheutuvan verovapauden ja erilaisten työehtosopimusten johdosta vain noin 55 % siitä, mitä ne ovat tänään vastaavalla Suomen lipun alla purjehtivalla aluksella.

5. Ehdotettu muutos

Jotta suomalaisten ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytyksiä suhteessa kilpailijamaihimme voidaan parantaa, esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta. Tähän merenkulkuhallituksen pitämään luetteloon merkityllä aluksella sovelletaan sellaista erityisjärjestelyä, että omistamallaan tällaisella aluksella laivanvarustustoimintaa harjoittavalle suomalaiselle yhteisölle maksetaan tietyin edellytyksin valtion varoista ensinnäkin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan alukselta saamasta merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä, johon sisältyy työntekijän kansaneläke- ja sairausvakuutusmaksu, ja maksettua työntäjän sosiaaliturvamaksua vastaava määrä. Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan kyseisellä aluksella tehdystä työstä saamasta palkkatulosta perittyä lähdeveroa ja maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua vastaava määrä maksetaan niin ikään valtion varoista. Merenkulkijoiden ja varustamojen verotus säilyisi ennallaan. Maksuspäätökset tekisi merenkulkuhallitus.

Edellytyksenä edellä mainitun tuen suorittamiseksi valtion varoista olisi, että aluksen

miehityskustannukset ja alukseen kohdentuvat muut työvoimakustannukset on saatettu sellaiselle tasolle, että ne, tuki huomioon ottaen, mahdollistavat kannattavan toiminnan kansainvälisessä liikenteessä verrattuna sellaisiin aluksiin, jotka kulkevat vastaavassa liikenteessä ja jotka ovat vertailukelpoisten maiden vastaavien järjestelmien piirissä.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon voidaan ehdotetun lain mukaan merkitä lastialus ja sellainen muu alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen, edellyttäen lisäksi, että alus on merkitty Suomen alusrekisteriin, alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen ja alus on enintään 20 vuotta vanha. Lain voimaantullessa alusrekisterissä jo olevien alusten osalta ikäraja on 25 vuotta. Myös muun muassa sellainen kolmansien maiden välillä liikennöivä suomalainen matkustaja-alus, joka ei liikennöi säännöllisesti pohjoismaisesta satamasta, voidaan merkitä kauppa-alusluetteloon.

Merilain 41 §:n mukaan Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen päällikön tulee olla Suomen kansalainen. Kauppa-alusluettelon merkityn aluksen päällikkö olisi näin ollen Suomen kansalainen. Samankaltaisten kilpailuedellytysten luomiseksi, jotka on toteutettu lähimmissä kilpailijamaissamme, olisi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella luotava mahdollisuus käyttää ulkomaista työvoimaa poikkeamalla suomalaisista yleisistä työsuhte- ja palkkaehdoista. Suomen työoikeusjärjestelmä huomioon ottaen ehdotettuun lakiin on sisällytetty eräitä tätä koskevia säännöksiä. Lähtökohtana on ollut, että ehdotettu laki voitaisiin säätää yksinkertaisessa lainsäätämisyjärjestyksessä ja ettei Suomea sitovia Kansainvälisen työjärjestön ILO:n sopimuksia tarvitse sanoa irti eikä Suomi ILO:n jäsenmaana myöskään joutuisi nyt kysymyksessä olevan järjestelyn takia järjestön muiden erityistoimenpiteiden kohteeksi. Myös laittomien irtisanomistilanteiden estämiseksi lakiin ehdotetaan otettavaksi tarpeelliset erityismääräykset.

Ehdotettu laki sisältää myös säännökset aluksen omistajan ilmoitusvelvollisuudesta eräissä tapauksissa, aluksen poistamisesta kauppa-alusluettelosta, varustamolle maksetun määrän palauttamisesta eräissä tapauksissa sekä lain noudattamisen valvomisesta. Liikenne-ministeriö antaisi lain soveltamisen ja täytäntöönpanon vaatimat tarvittavat määräykset ja ohjeet.

Esitykseen sisältyy myös muutoksia sairausvakuutuslakiin, kuntoutusrahalakiin, merimieseläkelakiin ja työttömyyskassalakiin. Esityksessä ehdotetaan sairausvakuutuslakia ja kuntoutusrahalakia muutettavaksi siten, ettei näitä lakeja sovellettaisi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla työskenteleviin henkilöihin, ellei tällainen henkilö asu tai ole asunut Suomessa viimeisen vuoden kuluessa ennen palvelussuhteen alkamista. Merimieseläkelakia ei sovellettaisi tällaisella aluksella työskenteleviin henkilöihin, jotka eivät ole Suomen kansalaisia tai vakituisesti Suomessa asuvia. Soveltamisalaa koskevat rajoitukset eivät kuitenkaan koskisi sellaisia henkilöitä, joihin nähden Suomi on velvollinen noudattamaan sairausvakuutuslakia, kuntoutusrahalakia ja merimieseläkelakia Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten perusteella.

Työttömyyskassalakia ehdotetaan esityksessä muutettavaksi siten, ettei työnantaja olisi velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksua ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella palvelevan työntekijän osalta, joka ei asu Suomessa.

Esitykseen sisältyy ehdotus laiksi ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämiseksi annetun lain (1139/90) kumoamisesta. Koska ehdotetulla lailla ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta on tarkoitus korvata edellä mainittu avustuslaki, se esitetään tarpeettomana kumottavaksi.

6. Asian valmistelu

Toimenpiteitä Suomen merenkulun kehittämiseksi on selvitetty erityisesti 1980-luvulla lukuisissa toimikunnissa ja työryhmissä. Parlamentaarisen alusrekisteritoimikunnan vuoden 1989 lopussa valmistuneen selvityksen (komiteanmietintö 1989:62) pohjalta säädettiin laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämiseksi. Lain oli tarkoitus olla voimassa vuosina 1991—1993. Määrärahaa on vuoden 1991 ensimmäisessä lisämenoarviossa vähennetty 80 miljoonasta markasta 50 miljoonaan markkaan.

Merenkulun neuvottelukunnan laatimassa ja liikenneministeriön tammikuussa 1991 hyväksymässä merenkulkupoliittisessa ohjelmassa on esitetty kauppalaivaston kilpailukyvyyn edistämiseksi, että ryhdytään kiireisesti valmistelemaan sellaista maamme erityisolosuhteet ja

Euroopan yhdentymiskehityksen huomioon otettavaa pysyvää alusrekisteri- tai muuta vastaavaa ratkaisua, jolla varmistetaan tulevana vuosina Suomen kauppalaivastolle kansainvälisesti katsoen vertailukelpoiset toimintaedellytykset. Myös toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietinnössä Liikenne 2000 (komiteanmietintö 1991:3) on korostettu tarvetta turvata Suomen merenkulkuelinkeinon kansalliset ja kansainväliset kilpailuedellytykset muun muassa tehostamalla yhteistyötä EY:n kanssa sekä ryhtymällä kansallisella tasolla tässä suhteessa tarvittaviin toimenpiteisiin.

Hallituksen esitys laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairausvakuutuslain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta perustuu liikenneministeriön asettaman laivarekisteritoimikunnan mietintöön (komiteanmietintö 1991:27), joka on valmistunut elokuussa 1991. Toimikunnan tehtävänä on ollut valmistella maamme erityisolosuhteet sekä lähimmissä kilpailijamaissamme toteutetut rekisteri- ja muut ratkaisut ja Euroopan yhdentymiskehityksen huomioonottavaa rinnakkaisrekisteriratkaisua tai muuta ratkaisua, jolla varmistetaan tulevana vuosina Suomen kauppalaivaston kilpailukyky. Toimikunnan tehtävänä on ollut selvittää erityisesti, mitä aluksia rekisteriin voidaan merkitä, merityötulon verotusta, työnantajan vapauttamista sosiaaliturvamaksujen suorittamisesta sekä mahdollisuutta käyttää rekisteriin merkityillä aluksilla ulkomaalaisia merenkulkijoita.

Laivarekisteritoimikunnan mietinnöstä on pyydetty lausunnot kauppa- ja teollisuusministeriöltä, oikeusministeriöltä, opetusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnanhallitukselta, merenkulkuhallitukselta, tullihallitukselta, Merimieseläkekassalta ja Kansaneläkelaitokselta. Myös ammatillisilta keskusjärjestöiltä Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestöltä SAK ry:ltä ja Suomen Teknisten Toimihenkilöjärjestöjen Keskusliitto STTK ry:ltä on pyydetty lausunto. Suomen Työnantajain Keskusliitto, Teollisuuden Keskusliitto ja Keskuskauppakamari ovat myös antaneet mietinnöstä lausunnon. Varustamoelinkeinojen osalta lausunto on pyydetty Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarföreningiltä, Ulkomaan-

liikenteen Piontonnistoyhdistykseltä sekä työntekijäjärjestöistä Suomen Laivanpäälystöliitolta, Suomen Konepäälystöliitolta, Suomen Merimies-Unionilta, Suomen Tietoliikennetekniset ry:ltä ja Suomen Erityisteknisten Liitolta. Lisäksi mietinnöstä on hankittu lausunto myös Osuuskunta Transfennicalta sekä Etelä-Suomen Laiva Oy:ltä.

Lausunnoista voidaan todeta, että varustamoyhdistykset ovat yleisesti puoltaneet mietintöön sisältyviä ehdotuksia. Ulkomaanliikenteen Piontonnistoyhdistys on kuitenkin lausunnoissaan suhtautunut varauksellisesti ulkomaisen työvoiman käyttöön. Näissä lausunnoissa on pidetty myös tärkeänä ehdotusten jatkotyöstämistä erityisesti työlainsäädäntöön liittyvien kysymysten osalta.

Merenkulkualan työntekijäjärjestöt sen sijaan ovat vastustaneet yksimielisesti ulkomaisen työvoiman käyttöä suomalaisilla aluksilla. Pääasiallisena vastustamisperusteena järjestöillä on ollut se, että ne katsovat, että suomalaisten merenkulkijoiden työttömyys lisääntyisi voimakkaasti ulkomaisen työvoiman käytön myötä, minkä lisäksi ulkomaisten merenkulkijoiden käyttö suomalaisilla aluksilla johtaisi pitkällä tähtäyksellä suomalaisten merenkulkijoiden häviämiseen sekä suomalaisen merenkulun ammattitaidon katoamiseen. Työntekijäjärjestöjen lausunnoissa on toisaalta korostettu tarvetta ehdotetun valtion varoista maksettavan tuen käyttöönottoon.

Ministeriöt, Ahvenanmaan maakunnanhallitus ja merenkulkuhallitus ja Merimieseläkekassa ovat pääpiirteissään suhtautuneet myönteisesti toimikunnan ehdotuksiin. Valtiovarainministeriö ja kauppa- ja teollisuusministeriö ovat esittäneet eräitä rajoituksia järjestelmän soveltamisalaan sekä kolmansia maita koskevan matkustajaliikenteen osalta että yleisesti cross-trade-liikenteen osalta. Oikeusministeriö erityisesti ja myös työministeriö ovat esittäneet lukuisia huomautuksia työoikeuden alaan liittyvien säädösehdoitusten osalta. Ahvenanmaalaisten lausunnonantajien taholta on korostettu tarvetta sellaiselle järjestelylle, että ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkitsemisen voisi tehdä Ahvenanmaan lääninhallitus ahvenanmaalaisten alusten osalta. Sisäasiainministeriö on kiinnittänyt huomiota eräisiin oleskelulupaa koskeviin säännöksiin ja niiden merkitykseen ehdotetun järjestelmän kannalta. Sosiaali- ja terveysministeriö on esittänyt eräitä tarkennuksia toimikunnan laatimiin säädöseh-

dotuksiin. Merimieseläkekassa on lausunnoissaan korostanut työmarkkinaratkaisujen ensisijaisuutta tarvittavan kilpailukyvyyn saavuttamiseksi ennen kuin ulkomaista työvoimaa ryhdyttäisiin palkkaamaan. Kansaneläkelaitoksen lausunnon mukaan toimikunnan esityksiä sairausvakuutuslain ja kuntoutusrahalain muuttamiseksi ei tulisi toteuttaa erillisinä, vaan osana vireillä olevaa sosiaaliturvalainsäädännön soveltamisalan kokonaisuudistusta.

Keskuskauppakamari, Suomen Työnantajain Keskusliitto ja Teollisuuden Keskusliitto ovat puoltaneet kokonaisuudessaan tehtyjä ehdotuksia, samoin Osuuskunta Transfennica.

Hankittujen lausuntojen pohjalta hallituksen esitystä on valmisteltu liikenneministeriössä virkatyönä.

7. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Esityksen tarkoituksena on luoda varustamoille kansainvälisesti kilpailukykyiset edellytykset harjoittaa merenkulkua Suomen lipun alla olevilla kauppa-aluksilla. Kauppalaivaston kasvu lisäisi työpaikkoja merenkulkualalla ja parantaisi kuljetustasetta. Pidemmän aikavälin kehitystä ei ole mahdollista tarkalleen arvioida, koska se riippuu monista muistakin tekijöistä kuten yleisestä merenkulun suhdannekehityksestä. Varustamoilta saatujen ilmoitusten perusteella voidaan kuitenkin tehdä varovainen arvio, että vuoden 1992 loppuun mennessä kauppalaivasto kasvaisi noin 15—20 aluksella. Osa näistä olisi tällä hetkellä tilauksessa olevia uudisrakennuksia, jotka rekisteröitäisiin Suomeen ja osa sellaisia aluksia, jotka ovat tällä hetkellä ulkomaan lipun alla.

Kauppalaivaston kasvu 15—20 aluksella loisi merenkulkualalla noin 400 uutta työpaikkaa. Suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden kehitys riippuisi siitä, missä laajuudessa kauppalaivoilla tulnaisiin käyttämään ulkomaista työvoimaa. Norjassa ja Tanskassa kansallisten merenkulkijoiden lukumäärä on säilynyt likimain ennallaan sen jälkeen kun aluksilla on mahdollistettu myös ulkomaisen työvoiman käyttö. Arvioitu kauppalaivaston kasvu lisäisi bruttorahittuloja noin 800 miljoonaa markkaa vuodessa ja vaikutukset kuljetustaseeseen olisivat noin 430 miljoonaa markkaa vuodessa.

Merenkulkijoiden ennakonpidätyksiä ja työnantajien sosiaaliturvamaksuja vastaava tu-

ki merenkululle olisi noin 80 miljoonaa markkaa vuodessa. On kuitenkin otettava huomioon, että mikäli Suomessa ei toteuteta kansainvälisesti kilpailukykyistä merenkulun ratkaisua, on odotettavissa, että jo lähitulevaisuudessa eli vuoden 1992 loppuun mennessä noin 35 alusta tulnaisiin siirtämään halvempien lipujen alle. Tällaisten alusten osalta julkiselta sektorilta jäisi joka tapauksessa saamatta verotuloja ja sosiaaliturvamaksuja noin 40—45 miljoonaa markkaa vuodessa. Lisäksi merenkulkijoiden työpaikkoja poistuisi noin 1 000 ja kuljetustase heikkenisi noin 600 miljoonaa markkaa vuodessa. Työttömyyskorvausten määrä kasvaisi noin 25 miljoonaa markkaa vuodessa, mistä valtion osuus olisi noin 12 miljoonaa markkaa.

Tällaisella epäsuotuisalla kehityksellä olisi haitallisia vaikutuksia myös Merimieseläkekassan toimintaan. Ensivaiheessa eli vuoden 1992 loppuun mennessä noin 1 000 merenkulkijan työpaikan menetys lisäisi laitoksen menoja noin 5 miljoonalla markalla ja vähentäisi tuloja noin 23 miljoonalla markalla eli tulojen ja menojen nettokehitys olisi noin —28 miljoonaa markkaa. Pidemmällä aikavälillä eli vuoden 1995 loppuun mennessä menojen kasvu olisi yhteensä noin 45 miljoonaa markkaa ja tulojen lasku yhteensä noin 140 miljoonaa markkaa.

Koska valtion osuus eläkemenoista on 1/3, tämä kehitys lisäisi myös valtion menoja. Vuoden 1992 loppuun mennessä valtion menot kasvaisivat noin 1,5 miljoonalla markalla ja vuoden 1995 loppuun mennessä yhteensä noin 15 miljoonalla markalla.

8. Suhde kansainvälisiin sopimuksiin

Valtiontukia koskevia määräyksiä sisältyy muun muassa Euroopan vapaakauppaliiton EFTA:n perustamissopimukseen ja kauppaa ja tulleja koskevaan yleissopimukseen (GATT). Myös Suomen ja Euroopan talousyhteisöjen (EY) välinen vapaakauppasopimus kieltää kaikki tiettyjä yrityksiä ja tuotannonaloja koskevat valtion tukitoimenpiteet, jotka aiheuttavat tai uhkaavat aiheuttaa kilpailun vääristymiä. Koska edellä mainitut sopimusjärjestelyt liittyvät tavarakauppaan, niillä ei ole suoraista vaikutusta palvelusektoriksi luettavan merenkulun tukitoimiin.

Mikäli GATT-järjestön piirissä käynnissä

olevissa Uruguayn kierroksen neuvotteluissa päästään sopimukseen myös palvelujen kaupan alueella, on mahdollista, että niin sanottu GATS-sopimus tulisi koskemaan myös merenkululle maksettavia valtiontukia. Käynnissä olevissa EFTA:n ja EY:n välissä neuvotteluissa pyritään myös palvelujen kaupan vapauttamiseen Euroopan talousalueella (ETA). Valtiontukien osalta EFTA-maat ovat omassa piirissään alustavasti sopineet, että merenkulun osalta mahdolliseen EFTA:n ja EY:n väliseen sopimukseen sisältyvään keskeiseen EY-sääntelyyn sisältyisi muun muassa niin sanottu 6. laivanrakennusdirektiivi ja EY:n komission vuonna 1989 hyväksymät merenkulun tukia koskevat suuntaviivat. Koska mahdollinen EFTA:n ja EY:n välinen sopimus tulisi täysimääräisesti voimaan vasta vuoden 1995 alusta, sopimukseen mahdollisesti sisällytettävien valtiontukisäännösten vaikutuksia esitetyn lain soveltamisen osalta tulisi tutkia siinä vaiheessa kun suunnitelmat näyttäivät toteutuvan.

Myös Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestössä (OECD) on käsitelty merenkulun valtiontukia. Telakkateollisuudelle ja merenkululle annettavien valtiontukien katsotaan vääristävän kilpailua ja sen vuoksi niistä tulisi asteittain päästä eroon. OECD:n neuvosto on suosittanut, että jos poikkeuksellisissa olosuhteissa tukea myönnetään, sen tulisi olla lyhyt-

aikaista ja määrältään alenevaa ja, jos mahdollista, siihen tulisi sisältyä korjaavia toimenpiteitä. Huolimatta OECD:n suosituksesta taloudellinen tuki merenkululle on sen jäsenmaissa viime vuosina jatkuvasti lisääntynyt.

Esiitykseen sisältyy säännöksiä, jotka koskevat mahdollisuutta poiketa suomalaisista yleisistä työsuhte- ja palkkaehdoista niiden merenkulkijoiden osalta, jotka työskentelevät ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella. Ehdotuksen mukaan mahdollisesti soveltavat poikkeavat ehdot eivät kuitenkaan saa olla ristiriidassa Suomen ratifioimien Kansainvälisen työjärjestön ILO:n yleissopimusten kanssa. Nämä yleissopimukset koskevat merenkulkijoiden työ- ja sosiaalisin oloihin liittyviä kysymyksiä, kuten työsopimuksen tekemistä, sisältöä ja päättämistä, työaikaa, vuosilomia, miesten ja naisten samapalkkaisuutta ja syrjinnän kieltämistä. Yleissopimusten keskeiset määräykset sisältyvät edellä kohdassa 1.4. mainittuun Suomen lainsäädäntöön. Esiityksen mukaan työehtosopimuksen määräys, jolla on vähennetty Suomea sitovissa edellä tarkoitetuissa sopimuksissa vahvistettuja ja edellä tarkoitettussa lainsäädännössä säädettyjä työntekijöiden etuja vastaavia etuja, olisi mitätön ja sen sijasta olisi noudatettava sopimuksen määräystä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta

1 §. Pykälän 1 momentissa määritellään ne edellytykset, joiden nojalla lastialus ja sellainen muu alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen, voidaan merkitä ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon. Perusedellytyksenä aluksen merkitsemiselle kauppa-alusluetteloon on momentin 1 kohdan mukaan, että alus on merkitty Suomen alusrekisteriin. Kauppamerenkulkuun käytettävän aluksen merkitsemisestä Suomen alusrekisteriin, rekisterissä pidosta ja rekisteristä poistamisesta säädetään merilaissa ja alusrekisterilaissa.

Kauppa-alusluettelo ei olisi luonteeltaan alusrekisteri, vaan voimassa oleva aluksen rekisteröintiä koskeva lainsäädäntö määräisi yksinomaan aluksen rekisteröintiin liittyvistä kysymyksistä sekä aluksen kansainvälisoikeudellisen aseman. Suomen alusrekisterin pitäminen järjestelmän perustana merkitsee muun muassa sitä, että nykyinen alusrekisteriviranomainen edelleen käsittelee kaikki aluksen rekisteröintiin liittyvät oikeudelliset kysymykset sekä kiinnitysasiat, eikä näin ollen tarvita kaksinkertaista organisaatiota näiden asioiden käsittelyä varten.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan edellytyksenä kauppa-alusluetteloon merkitsemiselle olisi lisäksi, että lastialusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen. Aluksen

merkitsemistä kauppa-alusluetteloon ei sidotaisi tiettyyn liikennealueeseen, vaan edellytyksenä olisi aluksen toimiminen pääasiassa ulkomaanliikenteessä Suomen alusrekisteriin merkittynä. Pääosan luetteloon merkittävistä aluksista muodostaisivat lähiliikenteessä (Itämeri, Pohjanmeri) purjehtivat alukset, jotka käyvät säännöllisesti Suomessa.

Kauppa-alusluetteloon voitaisiin myös merkitä sellaiset alukset, jotka kuljettavat ainoastaan kolmansien maiden välisiä lasteja. Tällaiset cross trade-liikenteessä olevat alukset on nykyään siirretty pääasiallisesti purjehtimaan muiden halvempien lippujen alle. Suomen lipun alla harjoitettavaa cross trade-liikennettä on kuitenkin pidettävä suomalaisen varustamotoinnin osa-alueena, joka muodostaa kokonaisuuden lähiliikenteessä harjoitettavan toiminnan kanssa. Lähimmissä kilpailijamaissamme Tanskassa ja Norjassa toteutetuissa kansainvälisissä rekistereissä ei rajoiteta cross trade-liikennettä soveltamisan ulkopuolelle, vaan tavoitteena on nimenomaan ollut saada pääosa cross trade-liikenteen aluksista näihin rekistereihin.

Yksinomaan kotimaan satamien välisessä liikenteessä toimivaa alusta ei kuitenkaan voitaisi merkitä kauppa-alusluetteloon, koska tällainen alus ei elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:ään (332/89) sisältyvän rannikkoliikennekiellon johdosta joudu kilpailemaan ulkomaisten alusten kanssa. EY:n tavoitteisiin kuuluvan rannikkoliikenteen vapauttamisen toteutuminen tulevaisuudessa aiheuttaa tältä osin kuitenkin muutoksia myös Suomen osalta.

Edellytyksenä kauppa-alusluetteloon merkitsemiselle olisi 1 momentin 3 kohdan mukaan lisäksi, että alus on enintään 20 vuotta vanha sen vuoden alussa, jona se merkitään luetteloon. Järjestelmällä ei haluta suosia yli-ikäisten alusten pysymistä Suomen alusrekisterissä. Suomalaisen alusten keski-ikä on tällä hetkellä noin 9 vuotta.

Koska Suomen lipun alla purjehtii tällä hetkellä useita 1970-luvulla rakennettuja aluksia, jotka edelleen ovat hyvässä kunnossa, ehdotetaan 2 momentissa, että alus, joka on enintään 25 vuotta vanha silloin, kun ehdotettu laki tulee voimaan, voitaisiin myös merkitä kyseiseen luetteloon.

Pykälän 3 ja 4 momentissa määritellään, mitkä muut kuin 1 momentissa mainitut alukset voidaan merkitä kauppa-alusluetteloon.

Luetteloon voitaisiin 3 momentin mukaan merkitä sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja ulkomaanliikenteessä. Kauppa-alusluetteloon voitaisiin hyväksyä myös sellainen alus, joka on katsastettu esimerkiksi matkustaja-alukseksi, jos se on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen ja aluksella on enintään 60 matkustajapaikkaa.

Pykälän 4 momentin mukaan kauppa-alusluetteloon voitaisiin merkitä myös sellainen kolmansien maiden välillä liikennöivä muu kuin 3 momentissa tarkoitettu matkustaja-alus, joka täyttää 1 momentin 1—3 kohdissa säädetty edellytykset. Tällainen matkustaja-alus ei kuitenkaan saisi liikennöidä säännöllisesti pohjoismaisesta satamasta.

Suomalaisen matkustaja-alusliikenteen yksi kehityspierre nykyään on yhä laajeneva kansainvälistyminen. Suomalaisen varustamoiden korkeatasoista tieto-taitoa matkustaja-alusliikenteessä pyritään tulevaisuudessa hyödyntämään myös muilla kuin perinteisillä liikennealueilla, kuten Välimerellä, Kanarian saarten liikenteessä, Englannin ja Ranskan välisellä liikennealueella sekä Karibian merellä. Ehdotetun säännöksen tavoitteena olisi parantaa myös tällaisen Suomesta käsin harjoitettavan varustamotoinnin kilpailuedellytyksiä. Aluksen purjehtiessa Suomen lipun alla toiminnasta saadut tulot tulotettaisiin Suomeen ja verotettaisiin Suomessa. Alukset tarjoaisivat myös varmemmin työpaikkoja suomalaisille merenkulkijoille. Kilpailukykyiset edellytykset purjehtia Suomen lipun alla mahdollistaisivat myös tällaisten matkustaja-alusten tilaukset suomalaisilta telakoilta, jota on pidettävä telakkateollisuuden tuotekehittelyn kannalta erittäin merkittävänä.

Kolmansien maiden välisessä liikenteessä purjehtivat matkustaja-alukset ovat periaatteessa aivan samassa asemassa kuin tällaisessa liikenteessä olevat lastialukset. Tanskan ja Norjan kansainvälisiin rekistereihin voidaan merkitä kolmansien maiden välillä liikennöivät matkustaja-alukset.

2 §. Pykälän 1 momentin mukaan kauppa-alusluetteloa pitäisi merenkulkuhallitus. Koska merenkulkuhallitus jo pitää omaa rekisteriä Suomen kauppa-aluksista ja koska merenkulkuhallituksella muutenkin on organisatoriset edellytykset ehdotetun luettelon pitämiseksi, kuten toimiva atk-järjestelmä käytössään, merenkulkuhallitusta ehdotetaan luettelon pitä-

jäksi. Varsinaista alusrekisteriä pitäviä maistraatteja on tarkoitus lakkauttaa lähivuosina, minkä jälkeen siirryttäen alusrekisterinkin osalta keskitettyyn järjestelmään manner-Suomen osalta.

Esityksen mukaan merenkulkuhallitus päättäisi myös aluksen merkitsemisestä luetteloon. Aluksen merkitseminen luetteloon olisi luonteeltaan hallinnollinen tehtävä. On tarkoitus, että edellytykset aluksen merkitsemiseksi luetteloon ilmenisivät selvästi jo laista, minkä vuoksi merenkulkuhallituksen harkintavalta hakemusasioita käsitellessään olisi luonteeltaan niin sanottua sidottua harkintaa.

Edellä 1 §:n 2 kohtaan sisältyvää edellytystä siitä, että alusta tulisi käyttää pääasiassa ulkomaanliikenteeseen, on tutkittava hakijan antamien selvitysten sekä muiden merenkulkuhallituksen tiedossa olevien seikkojen perusteella. Tarkoituksena kuitenkin on, että alusta, jonka toiminta painottuu kotimaan liikenteeseen, ei voitaisi merkitä luetteloon, koska silloin alukselle tulisi huomattavasti edullisemmat kilpailuedellytykset sellaisiin aluksiin nähden, jotka yksinomaan kulkevat kotimaan liikenteessä ja jotka esityksen mukaan jäisivät järjestelmän ulkopuolelle.

Alusrekisteriä Ahvenanmaalla pitää Ahvenanmaan lääninhallitus (laki merioikeusjuttujen, meriselitysten ja eräiden muiden merilain mukaisten asioiden sekä alusrekisteriasioiden hoitamisesta Ahvenanmaan maakunnassa, 894/80). Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että myös alusrekisterinpitäjä Ahvenanmaalla, eli lääninhallitus voisi vastaanottaa hakemuksia aluksen merkitsemisestä kauppa-alusluetteloon ja tehdä merkinnän luetteloon, mikäli alus täyttää 1 §:ssä mainitut edellytykset. Perusteluna ehdotetulle järjestelylle on palvelutason ylläpitäminen maakunnassa harjoitettavan varustamoelinkeinon osalta.

Lääninhallituksen tulisi välittömästi toimittaa tiedot tehdystä merkinnästä ja sen perusteista merenkulkuhallitukselle ja Ahvenanmaan itsehallintoviranomaisille. Mikäli 1 §:n 2 kohdan soveltamisen osalta esiintyisi tulkintaongelmia, lääninhallituksen tulisi tältä osin olla yhteydessä merenkulkuhallitukseen yhtenäisen käytännön luomiseksi.

3 §. Pykälässä säädettäisiin, että omistajalla on oikeus saada aluksensa merkittyä kauppa-alusluetteloon, mikäli alus täyttää 1 §:ssä mainitut luetteloon merkitsemisen edellytykset.

Pykälän 2 momentin mukaan hakemuksen

kauppa-alusluetteloon merkitsemisestä on oltava kirjallinen. Hakemukseen tulisi liittää tarpeelliset tiedot ja asiakirjat hakemuksen perusteista, esimerkiksi aluksen kansallisuuskirja, aluksen käytöstä ja muista asian ratkaisemiseen vaikuttavista seikoista. Hakijan on lisäksi toimitettava merenkulkuhallituksen pyynnöstä kaikki muutkin hakemuksen käsittelyssä tarvittavat tiedot ja asiakirjat.

4 §. Pykälässä säädetään järjestelystä, jolla pyritään alentamaan kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten käyttökustannuksia alusten kilpailuedellytyksien parantamiseksi.

Pykälän 1 momentin mukaan myönnettäisiin sellaiselle suomalaiselle yhteisölle, joka harjoittaa laivanvarustustoimintaa omistamallaan kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tukea valtion varoista, joka vastaa ennakonpidätystä, joka on toimitettu yleisesti verovelvollisen merenkulkijan alukselta saamasta merityöstä sekä hänen osaltaan suoritettua työnantajan sosiaaliturvamaksua. Merenkulkija on tulo- ja varallisuusverolain (1240/88) 9 §:n mukaan yleisesti verovelvollinen, jos hän vuonna on asunut Suomessa.

Myös silloin, kun aluksella työskentelee ulkomailla asuva eli rajoitetusti verovelvollinen merenkulkija, myönnettäisiin hänen aluksella tehdystä työstä saamastaan palkkatulosta perittyä lähdeveroa ja maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua vastaava tuki edellä mainitulle yhteisölle. Suomalaisella aluksella työskentelevä ulkomailla asuva merenkulkija maksaa aluksella tehdystä työstä saamastaan palkkatulosta lähdeveroa, jota peritään 35 %.

Varustamotoimintaa harjoittava yhteisö voisi itse toimia työnantajana tai yhteisön puolesta voisi työnantajana toimia toinen yhteisö, esimerkiksi management-sopimuksen perusteella.

Pykälän mukaisen tuen myöntäminen valtion varoista ei tapahtuisi automaattisesti, vaan edellytyksenä tuen myöntämiselle on, että aluksen miehityskustannukset ja alukseen kohdentuvat muut työvoimakustannukset on saatettu sellaiselle tasolle, että ne, momentissa tarkoitettu tuki huomioon ottaen, mahdollistavat kannattavan toiminnan kansainvälisessä liikenteessä. Lähiliikenteen alusten osalta vertailu suoritettaisiin lähimmissä kilpailijamaissamme pohjoismaissa ja Saksassa vallitsevaan tilanteeseen. Vertailun lähtökohtana on myös pidettävä aluksen liikennealuetta. Ehdotetun säännöksen mukaan kustannuksia vähentävänä tekijänä voidaan aluksen miehityskustannusten ohel-

la ottaa huomioon muun muassa vähennykset varustamon hallintokustannuksissa.

Mikäli aluksella, joka merkitään kauppa-alusluetteloon, on jo aikaisemmin saavutettu säästöjä miehityskustannuksissa erilaisilla rationalisointitoimenpiteillä, tämä tulisi ottaa harkinnassa huomioon.

Suomalaiselle yhteisölle pykälän mukaan suoritettava tuki olisi luonteeltaan sellainen elinkeinon tukemista koskeva asia, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (670/51) mukaan kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Järjestely olisi periaatteessa samanlainen myös vuoden 1993 alusta voimaan tulevan uuden Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/91) mukaan. Koska olisi arvioitava ennen tuen myöntämistä aluksen miehityskustannusten kansainvälinen kilpailukyky, ehdotetaan, että koko järjestelmä ja sen hallinnoiminen keskitettäisiin yhdenmukaisen käytännön luomiseksi yhdelle viranomaiselle. Pykälän 2 momentin mukaan tukea voitaisiin myöntää myös Ahvenanmaalla rekisteröityjen alusten osalta ja merenkulkuhallitus voisi tehdä maksatuspäätöksiä myös näiden alusten osalta. Ehdotus ei rajoittaisi Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaa tai oikeutta säätää Ahvenanmaalla harjoitettavan elinkeinon tukemista koskevista asioista.

Ehdotetun järjestelmän mukaan kauppa-alusluetteloon merkityt alukset saisivat eräitä etuoksia käyttökustannusten alentamiseksi. Koska lakiehdotuksen tarkoittamassa liikenteessä on tai voi olla aluksia, jotka saavat korkotukea tai muuta valtion tai Ahvenanmaan maakunnan avustusta tai tukea, ehdotetaan, että tällaisten alusten osalta ei sovelleta 4 §:n 1 momenttia sinä aikana kun aluksen omistajalle maksetaan tällaista avustusta tai tukea. Käytännössä kysymykseen tulisi lähinnä tilanne, jolloin aluksen omistajalle maksetaan pientonniston korkotukea.

Pykälän 4 momentin mukaan tuen myöntäisi ja maksaisi kauppa-alusluettelon pitäjänä toimiva merenkulkuhallitus.

5 §. Liikenneministeriön päätöksellä vahvistettaisiin lain tarkoittamalle suomalaiselle yhteisölle maksettavan tuen hakemista, myöntämistä ja maksamista sekä kansainvälisesti kilpailukykyisten miehityskustannusten ja alukseen kohdistuvien muiden työvoimakustannusten toteamista ja menettelyn valvontaa koskevat samoin kuin muut tarvittavat määräykset ja ohjeet.

6 §. Kansainvälisen yleisen merioikeudellisen

periaatteen mukaan alus kuuluu kotivaltionsa lainsäädäntö- ja oikeudenkäyttövallan piiriin. Tämän mukaisesti ehdotetaan, että kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla on sovellettava Suomen lakia, jollei toisin ole säädetty.

Koska ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelojärjestelmän toimivuus edellyttää mahdollisuutta nykyistä joustavammin sopia työsuhteen ehdoista, ehdotetaan 2 momentissa, että työehtosopimuksella voidaan poiketa merimieslain, merityöaikalain, merimiesten vuosilomalain ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain (725/78) säännöksistä.

Sopimusoikeutta ehdotetaan kuitenkin rajoitettavaksi siten, että työehtosopimuksen määräys, jolla on vähennetty Kansainvälisen työjärjestön Suomea sitovissa sopimuksissa vahvistettuja edellä mainituissa laeissa säädettyjä työntekijän etuja vastaavia etuja, on mitätön ja sen sijaan on noudatettava Kansainvälisen työjärjestön sopimuksen vastaavaa määräystä.

Yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain osalta 2 momentissa tarkoitettu poikkeamis-mahdollisuus koskee luonnollisesti ainoastaan aluksella tehtävää työtä eikä muuta varustamo-yrityksessä tehtävää työtä.

Ehdotetun järjestelyn tarkoituksena on turvata myös kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella merenkulkijoiden työ- ja sosiaalisiiin kysymyksiin liittyvät oikeudet. Alusten toimissa Suomen lipun alla muun muassa työturvallisuusvaatimusten osalta noudatetaan Suomen lainsäädäntöä. Samoin kaikki Suomea sitovien Kansainvälisen työjärjestön sopimusten sisältämät peruseriaatteen tulevat Suomen lainsäädännön soveltamisvelvollisuuden kautta toteutetuiksi. Näin ollen kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten osalta ei voida puhua mukavuuslippurekisteriin kuuluvista aluksista.

Työehtosopimuksella voitaisiin poiketa merimieslaissa, merityöaikaissa, merimiesten vuosilomalaissa ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetussa laissa säädettyistä työntekijäin etuja vastaavista eduista vain siihen asti kuin vastaavista eduista on ehdottomasti määrätty Suomea sitovissa Kansainvälisen työjärjestön sopimuksissa.

Keskeisimmät tällaiset Suomea sitovat Kansainvälisen työjärjestön yleissopimukset ovat merimiesten työsuopimusta koskeva yleissopimus, n:o 22 (SopS 4/47), työajan lyhentämistä neljäänkymmeneen tuntiin viikossa koskeva yleissopimus, n:o 47 (SopS 71/90), merenkulkijain palkallisia vuosilomia koskeva yleissopi-

mus, n:o 146 (SopS 72/90), työhön pääsemiseksi vaadittavaa vähimmäisikää koskeva yleissopimus, n:o 138 (SopS 87/86), samanarvoisesta työstä miehille ja naisille maksettavaa samaa palkkaa koskeva yleissopimus, n:o 100 (SopS 9/63), työmarkkinoilla ja ammatin harjoittamisen yhteydessä tapahtuvaa syrjintää koskeva yleissopimus, n:o 11 (SopS 63/70) ja korvausta aluksen haaksirikon aiheuttamasta työttömyydestä koskeva yleissopimus, n:o 8 (SopS 40/49).

Merimiesten työsopimusta koskevan yleissopimuksen n:o 22 mukaan työsopimus on aina tehtävä kirjallisesti ja siinä on selvästi mainittava kummankin sopijapuolen oikeudet ja velvollisuudet. Työsopimuksessa on mainittava alus tai alukset, joilla merimies sitoutuu työhön sekä suoritettavat matkat, jos ne ovat sopimusta tehtäessä määriteltävissä. Lisäksi työsopimuksesta on käytävä ilmi merimiehen tehtävä aluksessa, hänelle annettava ravinto, palkka, palkallinen vuosiloma sekä työsuhteen kesto.

Työsopimus voidaan tehdä määräajaksi, määrättyä matkaa varten taikka toistaiseksi voimassaolevaksi. Määräaikainen työsuhte päättyy työsopimuksessa mainittuna päivänä. Jos työsopimus on tehty määrättyä matkaa varten, työsuhte päättyy aluksen määräpaikassa; työsopimuksessa on mainittava, minkä ajan kuluessa määräpaikkaan saapumisen jälkeen merimies on päästettävä työstä vapaaksi. Toistaiseksi voimassa oleva työsuhte päättyy kirjallisella irtisanomisella irtisanomisajan päätyttyä. Työsopimuksessa voidaan sopia irtisanomisajasta; sen on oltava kuitenkin vähintään 24 tuntia. Työnantajan irtisanomisajan on oltava ainakin yhtä pitkän kuin merimiehen. Työsopimus raukeaa merimiehen kuollessa, aluksen tuhoutuessa tai joutuessa täydellisesti merikelvottomaksi.

Työajan lyhentämistä neljänskymmenen tuntiin viikossa koskevan yleissopimuksen n:o 47 mukaan jäsenvaltio selittää ratifioidessaan sopimuksen kannattavansa 40 tuntisen viikon periaatetta siten sovellettuna, ettei se aiheuta työntekijöiden elintason alentamista.

Merenkulkijain palkallisia vuosilomia koskevan yleissopimuksen n:o 146 mukaan merimiehellä on vuoden kestäneeltä palvelusajalta oikeus vähintään 30 kalenteripäivän vuosilomaan. Alle vuoden kestäneestä palveluksesta merimiehellä on oikeus palveluaikaansa vastaavaan vuosilomaan. Vuosiloma-ajalta merimiehelle on maksettava vähintään säännönmukainen palkka sekä korvaus palkkaan mahdolli-

sesti kuuluvista luontoiseduista. Jos palvelussuhde päättyy ennen vuosiloman pitämistä, merimiehelle on maksettava pitämättä jääneiden lomapäivien palkkaa vastaava lomakorvaus.

Työhön pääsemiseksi vaadittavaa vähimmäisikää koskevan yleissopimuksen n:o 138 mukaiset työhön pääsyä koskevaa vähimmäisikää koskevat vaatimukset on sisällytetty merimieslain 5 §:ään.

Samanarvoisesta työstä miehille ja naisille maksettavaa palkkaa koskevan yleissopimuksen n:o 100 mukaan palkkausperusteiden tulee olla määrätty ilman työntekijän sukupuolen perusteella tapahtuvaa syrjintää.

Työmarkkinoilla ja ammatin harjoittamisen yhteydessä tapahtuvaa syrjintää koskevan yleissopimuksen n:o 11 mukaan syrjintä tarkoittaa kaikkea erottelua, hyljeksintää tai suosintaa rodun, ihonvärin, sukupuolen, uskonnon, poliittisten mielipiteiden tai kansallisen taikka yhteiskunnallisen alkuperän perusteella, mistä on seurauksena, että samanlaiset mahdollisuudet ja yhdenvertainen kohtelu työmarkkinoilla tehdään tyhjäksi tai niitä rajoitetaan. Tavoitteena on kaikkinaisen syrjinnän lopettaminen tässä suhteessa.

Korvausta aluksen haaksirikon aiheuttamasta työttömyydestä koskevan yleissopimuksen n:o 8 mukaan työnantajan on maksettava merimiehelle korvausta aluksen haaksirikon aiheuttamalta työttömyysajalta. Korvaus on työsopimuksen mukaisen palkan suuruinen. Sopimuksella korvauksen kokonaismäärä voidaan kuitenkin rajoittaa olemaan korkeintaan kahden kuukauden palkka.

Merenkulkijoiden sosiaalisten olojen turvaamiseen liittyviä määräyksiä on myös merenkulkijain lääkärintarkastusta koskevassa yleissopimuksessa n:o 73 (SopS 7/56), laivaväen asuntoja koskevassa yleissopimuksessa n:o 92 (SopS 29/51) ja kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa koskevassa yleissopimuksessa n:o 147 (SopS 54/79).

Mainittakoon vielä, että hallitus on hiljattain antanut eduskunnalle esityksen Kansainvälisen työkonferenssin hyväksymän, työnantajan toimesta tapahtuvaa palvelussuhteen päättämistä koskevan yleissopimuksen n:o 158 hyväksymisestä.

Tapauksissa, joissa työnantaja on sidottu työehtosopimukseen, mutta osa työntekijöistä ei, työnantaja joutuisi työehtosopimuksen määräyksistä huolimatta noudattamaan merimies-

lain, merityöaikalain, merimiesten vuosilomalain ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain ehdottomia säännöksiä suhteessa sitoutumattomiin työntekijöihin. Tästä syystä ehdotuksen 3 momenttiin on otettu säännös, jonka nojalla työehtosopimukseen sidottu työnantaja saa soveltaa mainituista laeista poikkeavia sopimusmääräyksiä niidenkin työntekijäin työsuhteissa, jotka eivät ole sidottuja työehtosopimukseen, mutta joiden työsuhteissa työnantajan on muutoin noudatettava kysymyksessä olevan sopimuksen määräyksiä. Pykälän 3 momentissa ehdotetaan edelleen säädettäväksi, että työehtosopimuksen edellä tarkoitettuja määräyksiä saadaan noudattaa sopimuksen lakkaamisen jälkeenkin uuden sopimuksen voimaantuloon asti niissä työsuhteissa, joissa määräyksiä saataisiin soveltaa, jos työehtosopimus olisi edelleen voimassa. Ilman tällaista säännöstä olisi, usein varsin lyhytaikaisiksi muodostuvien sopimuksettomien tilojen aikana, noudatettava lain ehdottomia säännöksiä, mistä aiheutuisi tarpeettomia hankaluuksia tulkinta- ja soveltamisvaikeuksien muodossa.

7 §. Edellä 6 pykälän mukaan keskeisimmässä merenkulun työlaissäädännöstä voidaan kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten osalta poiketa vain työehtosopimuksella. Kustannustason alentamiseksi myös ulkomaisten työntekijöiden käyttö näillä aluksilla tulee kysymykseen. Tämän vuoksi lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös ulkomaalaisten yhdistysten työehtosopimuskelpoisuudesta.

Työehtosopimuslain (436/46) 1 §:n 1 momentista ja yhdistyslain (503/89) säännöksistä seuraa, että työehtosopimuksen osapuolina olevien työntekijäin ja työnantajain yhdistysten on oltava Suomessa rekisteröityjä. Ehdotetun 7 §:n 1 momentin mukaan työehtosopimuslain 1 §:n 1 momentissa säädetyistä poiketen kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavan työehtosopimuksen voi tehdä myös sellainen ulkomaalainen työntekijäin yhdistys, joka täyttää Kansainvälisen työjärjestön sopimuksissa 87 ja 98 (SopS 45/49 ja 32/51) asetetut edellytykset.

Kansainvälisen työjärjestön yleisen konferenssin vuonna 1948 hyväksymän ammatillista järjestäytymisvapautta ja ammatillisen järjestäytymisoikeuden suojelua koskevan sopimuksen (SopS 45/49) mukaan työntekijöillä ja työnantajilla on oikeus perustaa järjestöjä ja liittyä niihin (2 artikla). Järjestöillä on oikeus laatia omat sääntönsä ja ohjeensa, valita va-

paasti edustajansa, järjestää hallintonsa ja toimintansa sekä laatia toimintaohjelmansa (3 artikla). Järjestöillä tarkoitetaan yleissopimuksessa järjestöjä, joiden tarkoituksena on edistää ja puolustaa työntekijöiden tai työnantajien etuja (10 artikla).

Julkisten viranomaisten on vältettävä järjestäytymisoikeutta rajoittavaa tai vaikeuttavaa toimintaa (3 artikla). Työntekijöiden ja työnantajien järjestöjä ei saa hajoittaa tai lakkauttaa hallinnollisin toimenpitein (4 artikla).

Järjestöillä on oikeus perustaa liittoja ja keskusjärjestöjä sekä liittyä niihin ja kaikilla järjestöillä, liitoilla tai keskusjärjestöillä on oikeus liittyä kansainvälisiin järjestöihin (5 artikla).

Sopimuksen mukaan kunkin jäsenvaltion on myös turvattava ammatillinen järjestäytymisoikeus sekä työntekijöille että työnantajille (11 artikla).

Kansainvälisen työjärjestön vuonna 1949 hyväksymän järjestäytymisoikeuden ja kollektiivisen neuvottelu-oikeuden periaatteiden soveltamista koskevan sopimuksen (SopS 32/51) mukaan työntekijöitä on suojeltava ammatillista järjestäytymistä vastaan kohdistuvalta toiminnalta. Suojelua on annettava etenkin tilanteissa, joissa työnsaannin ehdoksi asetetaan liittymättömyys ammatilliseen järjestöön tai siitä eroaminen tai joissa työntekijä erotetaan tai hänelle aiheutetaan muulla tavoin vahinkoa ammatilliseen järjestöön kuulumisen tai sen toimintaan osallistumisen vuoksi (1 artikla).

Työntekijöiden ja työnantajien järjestöjä on sopimuksen mukaan suojeltava vastapuolen tai sen asiamiehen tai jäsenten taholta tapahtuvalta sekaantumiselta järjestöjen perustamiseen, toimintaan tai hallintoon. Sekaantumisella tarkoitetaan erityisesti työnantajien tai työnantajajärjestöjen vaikutusvallanalaisten työntekijäjärjestöjen perustamisen edistämistä sekä työntekijäjärjestöjen tukemista tarkoituksena saat-taa ne työnantajien tai työnantajajärjestöjen valvonnan alaisiksi (2 artikla).

Tarpeen mukaan jäsenvaltion on edistettävä vapaaehtoisia työehtosopimusneuvotteluja (4 artikla).

Kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella työskentelevien järjestäytymättömien työntekijöiden osalta 7 §:n 2 momenttiin sisältyy säännös, jonka mukaan näidenkin työntekijöiden osalta on noudatettava työehtosopimuksen määräyksiä. Järjestäytymättömien työntekijöiden osalta säännöksellä rajattaisiin työehtoso-

pimuslain 4 §:n 2 ja 3 momentin soveltamisalaa siten, että viimeksi mainitut työehtosopimuslain säännökset eivät käytännössä tule sovellettaviksi. Jos työnantaja on sidottu yhtä useampaan samaa työtä koskevaan työehtosopimukseen, esimerkiksi suomalaisen työntekijäjärjestön ja ulkomaalaisen järjestön kanssa tehtyihin työehtosopimuksiin, työ sopimuksessa voidaan sopia, mitä työehtosopimusta työntekijään sovelletaan. Jollei tästä sovita, olisi sovellettava ensinnä solmittua työehtosopimusta.

Pykälän 3 momentin mukaan taas sellaisessa tapauksessa, että työnantaja ja työntekijä ovat sidottuja yhtä useampaan samaa työtä koskevaan työehtosopimukseen, on sovellettava sitä työehtosopimusta, johon työntekijä on ensin tullut sidotuksi.

8 §. Lähtökohtana ehdotetun lain säätämiselle on saada aikaan nykyistä alhaisemmat ja siten merkittävästi kilpailukykyisemmät kustannukset Suomen lipun alla purjehtivilla, lain 1 §:ssä määritellyt edellytykset täyttävillä kauppa-aluksilla. Kustannusten alentamisen ei ole katsottu olevan mahdollista nykyisten palkkaja muiden työsuhteen ehtojen vallitessa. Näin ollen ehdotetaan säädettäväksi merimieslain 39 a §:ssä tarkoitetuista taloudellisista ja tuotannollisista irtisanomisperusteista riippumaton uusi merenkulkijain irtisanomisperuste. Pykälän 1 momentin mukaan aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon olisi, sen estämättä mitä merimieslain 39 a §:ssä säädetään, sellainen taloudellinen ja tuotannollinen syy, jonka perusteella työnantaja voi irtisanoa toistaiseksi voimassa olevan työ sopimuksen. Tähän perusteeseen olisi työnantajan vedottava ja irtisanominen toimitettava kuudessa kuukaudessa aluksen kauppa-alusluetteloon merkitsemisestä, jotta työntekijät eivät joudu olemaan pitkiä aikoja epävarmuudessa työ sopimuksen jatkumisesta.

Ehdotettu erityinen irtisanomisperuste on välttämätön siksi, että tässä hallituksen esityksessä ehdotetun järjestelyn vaihtoehtoksi jäävän alusten ulosliputuksen johdosta jouduttaisiin joka tapauksessa turvautumaan irtisanomisiin. Järjestelyn perustavoite on suomalaisen kauppalaivaston säilyttäminen, mikä toteutessaan turvaa suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä.

Pykälän 1 momentin mukaan edellä kuvatussa irtisanomistilanteessa sellaisessa tapauksessa, että työnantaja voi sijoittaa työntekijän muuhun kuin kauppa-alusluetteloon merkityllä

aluksella tehtävään työhön, joka vastaa työntekijän ammattitaitoa ja kykyä, on työntekijälle ennen työ sopimuksen irtisanomista tarjottava tällaista työtä.

Jos työntekijän työ sopimus on irtisanottu edellä selostetulla 1 momentissa tarkoitettulla perusteella, ei työnantajalla olisi 2 momentin mukaan merimieslain 45 a §:ssä tarkoitettua velvollisuutta kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tehtävän työn osalta. Merimieslain 45 a §:ssä säädetään irtisanotun työntekijän takaisin ottamisesta siinä tapauksessa, että työnantaja on irtisanonut työ sopimuksen muista kuin työntekijästä johtuvista syistä. Tämän pykälän mukaan työnantajan tulee tietyin edellytyksin tarjota työtä irtisanotuille entisille työntekijöilleen. Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen osalta tällainen menettely ei kuitenkaan ole ehdotetun järjestelyn tavoitteiden mukaista, vaan työn tarjoamisvelvollisuus olisi selvyiden vuoksi rajoitettu koskemaan vain muuta kuin kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tehtävää työtä.

9 §. Merenkulun erityisluonteesta johtuu, että oikeusriidat on ollut tarkoituksenmukaista säätää ratkaistaviksi määrätyissä alan asian tunteen omaavissa tuomioistuimissa. Merimieslain 88 §:n mukaan sen nojalla ratkaistavissa jutuissa määräytyy ensimmäinen tuomioistuin niin kuin merilain 260 ja 261 §:ssä tai merioikeusjuttujen, meriselitysten ja eräiden muiden merilain mukaisten asioiden sekä alusrekisteriasioiden hoitamista Ahvenanmaan maakunnassa annetun lain 1 §:ssä on säädetty.

Pykälän 1 momentin mukaan tässä laissa tarkoitettuja työsuhteita koskevat ja niistä johtuvat riita- ja rikosasiat on käsiteltävä ja ratkaistava merimieslain 88 §:ssä tarkoitettussa tuomioistuimessa.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan otettavaksi myös säännös siitä, että ulkomaalaisen työntekijäyhdistyksen kanssa tehdyllä työehtosopimuksella voidaan kuitenkin sopia, että työehtosopimukseen sidotun työntekijän työsuhteen ehtoja koskeva riita-asia voidaan saattaa työntekijäyhdistyksen kotimaan tuomioistuimen ratkaistavaksi, jollei jäljempänä säädetystä johdu muuta. Tässä tarkoitetaan riita-asioita, jotka eivät koske työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja joissa siis asianosaisena on yksittäinen työntekijä.

Työehtosopimuksia koskevat riita-asiat käsitellisi ja ratkaisisi kuitenkin työtuomioistuin siitä annetussa laissa (464/74) säädetyllä taval-

la. Myös ulkomaalaisten työntekijäyhdistysten kanssa solmittuja työehtosopimuksia koskevat riita-asiat käsittelee siis työtuomioistuin.

10 §. Kuten esityksen yleisperusteluissa on todettu, olisi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella oltava mahdollisuus käyttää aluksen päällikköä lukuunottamatta myös ulkomaista työvoimaa poikkeamalla suomalaisista yleisistä työsuhte- ja palkkaehdoista. Ulkomaisten työvoiman käyttö Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa ei merenkulun kansainvälisen luonteen takia ole sinänsä mikään uusi tilanne. Esityksen tavoitteista kuitenkin seuraa, että ulkomaisten työntekijöiden määrä kasvaa ja asema muihin ulkomaisiin työntekijäryhmiin verrattuna muodostuu erilaiseksi. Näin ollen on tarpeen säätää ulkomaisen työvoiman käytöstä erikseen ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettavassa laissa.

Ulkomaisten työvoiman käyttöä säädettyä eräs keskeinen tekijä on muun ohella kansallisen työvoimapolitiikan toteuttaminen. Tällä tavoitteella ei kuitenkaan ole samaa merkitystä ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta säädettävää lakia toimeenpantaessa. Ulkomaisten ja kotimaisen työvoiman määrää ei ole tarkoituksenmukaista säännellä työvoimapolitisista syistä. Se muotoutuu ehdotuksen mukaan vapaasti riippuen siitä, millaisia työ- ja työehtosopimuksia ulkomaalaisten ja suomalaisten merenkulkijoiden kanssa solmitaan. Näin ollen ja turhan hallintobyrokratian välttämiseksi ehdotetaan, ettei kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla työskenteleviin ulkomaalaisiin työntekijöihin sovelleta ulkomaalaislain (378/91) ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaista työ lupamenettelyä.

Ehdotettu säännös vapauttaa viranomaiset ja työsuhteen osapuolet työ lupabyrokratialta lähinnä silloin, kun ulkomaalainen merimies otetaan palvelukseen Suomessa. Työ lupamenettely ei tälläkään hetkellä merenkulun kansainvälisestä luonteesta johtuen ole voimassa kovin laajasti. Ulkomaalaislain 25 §:ssä säädetään työ lupapalvelvollisuudesta vapauttamisesta siten, että asetuksella määritellään yksityiskohtaisesti, missä ammatissa, toimessa tai tehtävässä ulkomaalainen ei tarvitse työ lupaa. Ulkomaalaisasetuksen (449/91) 14 §:n 2 momentin mukaan työ lupaa ei vaadita ulkomalaiselta, joka on suomalaisen alukseen muualla kuin Suomessa palvelukseen otettu merimies, milloin

alus, jolla hän palvelee, pääasiassa liikennöi ulkomaisten satamien välillä.

Ulkomaalaisasetuksen 23 §:n 1 momentin mukaan merimiehellä, jolla on merenkulkijain kansallisia henkilöllisyystodistuksia koskevassa yleissopimuksessa vuodelta 1958 (n:o 108) (SopS 64/70) tarkoitettu merenkulkijain kansallinen henkilöllisyystodistus, on oikeus käydä maissa ilman passia ja viisumia sinä aikana, jolloin alus tavanomaisesti viipyy satamassa. Muulta osin tulevat sovellettavaksi ulkomaalaisasetuksen viisumia tai oleskelulupaa koskevat säännökset.

Työ lupamenettelystä vapauttamisesta huolimatta ulkomaisen työvoiman käytöstä sen merkittävästi laajentuessa seuraa monenlaisia yhteistyökysymyksiä merenkulun työmarkkinapolitiikassa. Näin ollen ehdotetaan, että ulkomaalaisten merenkulkijoiden työ- ja sosiaaliin oloihin liittyvät kysymykset käsitellään, sen mukaan kuin asetuksella (535/89) tarkemmin säädetään, työministeriön yhteydessä toimivassa merimiesasiain neuvottelukunnassa.

11 §. Pykälässä ehdotetaan, että kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajalla on velvoite ilmoittaa merenkukuhallitukselle kaikista sellaisista olosuhteiden muutoksista, joilla voi olla merkitystä aluksen luettelossa pitämisen kannalta. Aluksen omistajan on esimerkiksi välittömästi ilmoitettava merenkukuhallitukselle, kun alus on poistettu Suomen alusrekisteristä. Samoin ilmoitus on tehtävä siitä, jos aluksen liikennöintialue on muuttunut siten, että sillä on merkitystä 1 §:n 1 momentin 2 kohdan kannalta.

Ahvenanmaalla rekisteröidyn aluksen tiedoissa tapahtuneista muutoksista merenkukuhallituksen tulee informoida Ahvenanmaan lääninhallitusta.

12 §. Pykälän mukaan merenkukuhallitus poistaisi aluksen kauppa-alusluettelosta, jos 1 §:ssä tarkoitettuun luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät enää täyty. Merenkukuhallitus voi ryhtyä toimenpiteisiin aluksen poistamiseksi vaikka aluksen omistaja ei olisi ilmoitusta tehnyt, mikäli merenkukuhallitus on muulla tavoin luotettavasti saanut tietää, etteivät luetteloon merkitsemisen edellytykset enää täyty.

Ahvenanmaalla rekisteröidyn aluksen poistamista koskevassa asiassa merenkukuhallituksen olisi pykälän 2 momentin mukaan kuultava Ahvenanmaan itsehallintoviranomaisia.

13 §. Pykälässä ehdotetaan, milloin meren-

kulkuhallituksen on määrättävä palautettavaksi määrä, joka yhteisölle on 4 §:n nojalla maksettu. Takaisinmaksuvelvoite perustuisi tuen saajan vilpilliseen käyttäytymiseen tai kieltäytymiseen luovuttamasta viranomaisille tarpeellisia tietoja. Tuki olisi palautettava myös siinä tapauksessa, että se on muutoin myönnetty tai maksettu perusteettomasti tai virheellisin perustein. Takaisinmaksettavalle määrälle tulisi maksaa pykälässä säänneltyä korkoa ja viivästyskorkoa.

14 §. Lakiin ehdotetaan otettavaksi yleisesti vastaavanlaisiin lakeihin sisältyvä säännös kysymyksessä olevan lainsäädännön ja Kansainvälisen työjärjestön Suomea sitovien asianomaisten sopimusten nähtävillä pidosta kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella. Nämä säädökset ja sopimukset ovat aluksella nähtävillä suomen, ruotsin ja englannin kielellä.

15 §. Pykälän 1 momentin mukaan merenkulkuhallituksen tulisi valvoa, että alus, joka on merkitty kauppa-alusluetteloon, täyttää myös merkitsemisen jälkeen lain 1 §:ssä säädetty edellytykset.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että tulihallitus olisi velvollinen tarvittaessaan antamaan merenkulkuhallitukselle virka-apua tässä valvontatehtävässä. Tullin piiriorganisaatio hoitaa alusten tulo- ja lähtöselvitykset, jonka perusteella voidaan muun muassa päätellä aluksen liikennealue.

16 §. Pykälän mukaan liikenneministeriö voisi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä lain soveltamisesta. Työministeriö voisi tarvittaessa antaa ohjeita lain soveltamisesta työlainsäädännön alaan liittyvien kysymysten osalta. Ohjeita tarvittaneen erityisesti ILO-sopimusten tulkinnan osalta.

17 §. Tarkoitus on, että laki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 1992.

Voimaantulosäännökseen ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan voidaan ryhtyä lain toimeenpanemiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin jo ennen lain voimaantuloa.

Pykälän 3 momentiksi ehdotetaan selvyuden vuoksi otettavaksi säännös siitä, että jos työ-sopimus lakkaisi irtisanomisen, sovitun määräajan päättymisen tai muun syyn takia, mutta työ aluksen kauppa-alusluetteloon merkitsemisen jälkeen jatkuu niin kuin merimieslain 42 §:ssä on sanottu, on sopimussuhteessa edelleen noudatettava ennen sen hiljaista pidentymistä noudatettuja ehtoja. Merimieslain 42 §:n

säännös sopimussuhteen hiljaisesta pidentyksestä vastaa työsopimuslain 39 §:ää.

1.2. Sairausvakuutuslaki ja kuntoutusrahalaki

Sairausvakuutuslain ja 1 päivästä lokakuuta 1991 voimaan tulleen kuntoutusrahalain (611/91) mukaan näiden lakien mukaisiin etuuksiin ovat oikeutettuja Suomessa asuvat henkilöt. Suomessa asuviksi katsotaan myös suomalaisessa aluksessa palvelevat henkilöt. Siten suomalaisessa aluksessa palvelevat henkilöt ovat kansalaisuudestaan ja varsinaisesta asuinmaastaan riippumatta oikeutettuja sairausvakuutus- ja kuntoutusrahalain mukaisiin etuuksiin.

Sairausvakuutuslakiin ehdotetaan lisättäväksi 1 a §, jossa olisi säännös lain soveltamisalan rajoittamisesta. Säännöksen mukaan henkilö ei olisi vakuutettu sairausvakuutuslain mukaisesti, vaikka hän palvelee suomalaisessa aluksessa, jos alus on merkitty ulkomaaliikenteen kauppa-alusluetteloon. Soveltamisalaa koskeva rajoitus ei kuitenkaan koskisi sellaisia henkilöitä, joihin nähden Suomi on kansainvälisten sopimusten nojalla velvollinen soveltamaan sairausvakuutuslakia. Jos tällaisessa aluksessa palveleva henkilö asuu tai on asunut sairausvakuutuslain 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla Suomessa viimeisen vuoden kuluessa ennen palvelussuhteen alkamista aluksessa, hän olisi kuitenkin vakuutettu sairausvakuutuslain mukaisesti.

Vastaavasti kuntoutusrahalain 2 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jonka mukaan henkilöllä ei olisi oikeutta kuntoutusrahalain mukaisiin etuuksiin samoin edellytyksin kuin edellä sairausvakuutuslain muutoshetkensä osalta on todettu.

1.3. Merimieseläkelaki

1 §. Merimieseläkelakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä suomalaisessa ulkomaanliikenteseen käytettävässä kauppa-aluksessa riippumatta työntekijän kansallisuudesta taikka asuinpaikasta. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi. Momentin 3 kohdan mukaan lain soveltamisala rajoitettaisiin kauppa-alusluetteloon merkityissä aluksissa työskentelevien osalta

Suomen kansalaisiin ja Suomessa vakituisesti asuviin.

1.4. Kohdissa 1.2 ja 1.3 mainittujen lakien suhde kansainvälisiin sopimuksiin

Yllä selostetut sairausvakuutus-, kuntoutusraha- ja merimieseläkelain muutosehdotukset ovat poikkeuksia Suomen lainsäädännön taakamasta sosiaaliturvasta. Näiden ehdotuksien tarkoituksena on suomalaisten varustamoiden kustannusten säästäminen kauppalaivaston kilpailukyvyn parantamiseksi. Toisaalta ehdotetut muutokset säästäisivät myös julkisia menoja sen kautta, että niiden henkilöiden piiriä, jotka pelkästään suomalaisessa aluksessa työskentelevän perusteella pääsisivät kysymyksessä olevien lakien mukaisten sosiaalietuuksien piiriin, rajoitettaisiin. Käytännössä rajoitukset kohdistuisivat pääasiallisesti ulkomaalaisiin. Suomalaisilla olisi aina oikeus merimieseläkelain mukaisiin etuuksiin ja sairausvakuutus- ja kuntoutusrahallain mukaisiin etuuksiin muulloin paitsi, jos he ovat asuneet yli vuoden ulkomailla ennen palvelussuhteen alkamista eivätkä muuta palvelussuhteen aikana Suomeen vakituisesti asumaan. Viimeksi mainittu merkitsee rajoitusta suomalaisten sosiaaliturvaan.

Lähtökohtana ehdotettujen säännösten laatimisessa on ollut se, että säännökset voitaisiin säätää yksinkertaisessa lainsäätämisjärjestyksessä siten, ettei Suomen ratifioimia ILO:n sopimuksia jouduttaisi sanomaan irti eivätkä säännökset muutoinkaan olisi ristiriidassa Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten kanssa. Tämän vuoksi sosiaaliturvaa koskeviin muutosehdotuksiin on lisätty viittaus Suomea sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin.

Yllä mainituilla kansainvälisillä sopimuksilla tarkoitetaan muun muassa ILO:n yleissopimuksia n:ot 128 ja 130, jotka Suomi on ratifioinut lukuun ottamatta ensin mainitun sopimuksen IV osaa. Nämä sopimukset koskevat osaltaan sairausvakuutus- ja merimieseläkelain mukaisia etuuksia. Mainittujen sopimusten mukaiset sosiaalietuudet ovat vähimmäistasoltaan huonommat kuin sairausvakuutus- ja kuntoutusrahallain suomat etuudet. Suomi on velvollinen takaamaan ratifioimiltaan osin näiden sopimusten mukaiset vähimmäisetuudet alueellaan vakituisesti asuville tai alueellaan työskenteleville ulkomaalaisille. Tältä osin Suomi ei saa asettaa ulkomaalaisia eriarvoiseen

asemaan Suomen kansalaisiin nähden. Yleissopimuksen n:o 128 osalta on vielä huomattava, että Suomi voi sopimuksen tarkemmin säätelemällä tavalla rajoittaa sopimuksen soveltamisen yllä mainittua henkilöpiiriä suppeampaan piiriin.

Mainittujen ILO:n sopimusten lisäksi Suomi on solminut pohjoismaiden välisen sosiaaliturvasopimuksen ja useita kahdenkeskisiä kansainvälisiä sosiaaliturvasopimuksia, jotka velvoittavat Suomea. Kuten edellä on todettu, sosiaaliturvaa koskevista säännösehdoituksista yllä mainitut kansainväliset sopimukset on otettu huomioon siten, etteivät ehdotukset ole ristiriidassa näiden sopimusten kanssa. Ehdotettujen muutosten valossa tämä merkitsisi sitä, että ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityssä aluksessa työskentelevä henkilö olisi oikeutettu sairausvakuutus-, kuntoutusraha- ja merimieseläkelain mukaisiin oikeuksiin, jos hän asuu vakituisesti Suomessa tai hänellä on ollut vakituinen asuinpaikka Suomessa viimeisen vuoden kuluessa ennen työsuhteen alkamista kysymyksessä olevassa aluksessa ja muussa tapauksessa hänen oikeutensa sosiaaliturvaan määräytyisi mainittujen kansainvälisten sopimusten mukaan.

1.5. Työttömyyskassalaki

33 a §. Pykälän mukaan työnantajan ei tarvitsisi maksaa työnantajan työttömyysvakuutusmaksua työntekijästä, joka palvelee ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityssä aluksessa ja joka ei asu Suomessa.

1.6. Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta

Koska ehdotetulla lailla ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta on tarkoitus korvata laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä, ehdotetaan viimeksi mainittu laki kumottavaksi.

Lakia ehdotetaan kuitenkin sovellettavaksi vuonna 1991 syntyneiden kustannusten perusteella maksettaviin avustuksiin. Lain 6 §:n mukaan avustuksen saajan on sitouduttava pitämään alus tai sen korvaava alus vähintään kolmen vuoden ajan Suomen lipun alla. Koska lain oli alunperin tarkoitus olla voimassa vuo-

sina 1991—1993, ehdotetaan sanottu sitoumus-aika vastaavasti lyhennettäväksi yhteen vuoteen.

2. Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 1992 lukien.

3. Säättämisjärjestys

Ehdotetun ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettavan lain 8 §:ään tulisi uusi työopimuksen irtisanomisperuste. Pykälän yk-

sityiskohtaisista perusteluista ilmenee, miksi ehdotettu erityinen irtisanomisperuste on välttämätön. Koska työntekijäin irtisanomissuojasta on säädetty valtiopäiväjärjestyksen 66 §:n mukaisessa lainsäätämismääräyksessä, hallitus katsoo, että myös tämä laki voidaan säätää samassa järjestyksessä. Huomioon ottaen kuitenkin asiassa esitetyt erilaiset käsitykset, hallitus pitää suotavana, että säätämismääräyksen hankittaisiin perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon (*kauppa-alusluettelo*) voidaan merkitä lastialus ja sellainen muu alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen, kun:

- 1) alus on merkitty Suomen alusrekisteriin;
- 2) alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen; ja
- 3) alus on enintään 20 vuotta vanha sen vuoden alussa, jona se merkitään kauppa-alusluetteloon.

Suomen alusrekisterissä oleva alus, joka on enintään 25 vuotta vanha tämän lain voimaantullessa, voidaan myös merkitä kauppa-alusluetteloon.

Kauppa-alusluetteloon merkittäväksi alukseksi hyväksytään myös sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja ulkomaanliikenteessä, samoin kuin sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut alukset, jotka on pääasiallisesti tarkoitettu lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 60 matkustajapaikkaa.

Kauppa-alusluetteloon voidaan merkitä myös sellainen kolmansien maiden välillä liikennöivä muu kuin 3 momentissa tarkoitettu suomalainen matkustaja-alus, joka täyttää 1

momentin 1—3 kohdan edellytykset ja joka ei liikennöi säännöllisesti pohjoismaisesta satamasta.

2 §

Kauppa-alusluetteloa pitää merenkulkuhallitus, joka myös päättää aluksen merkitsemisestä luetteloon.

Alusrekisterinpitäjä Ahvenanmaalla voi myös merkitä Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen kauppa-alusluetteloon.

3 §

Alus on omistajan hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon, kun alus täyttää 1 §:ssä mainitut luetteloon merkitsemisen edellytykset.

Hakemus on tehtävä kirjallisesti. Hakemuksen tulee sisältää tarpeelliset tiedot ja asiakirjat aluksesta ja sen käytöstä sekä muista asian ratkaisemiseen vaikuttavista seikoista. Hakijan on lisäksi toimitettava merenkulkuhallituksen pyynnöstä kaikki muutkin hakemuksen käsittelyssä tarvittavat tiedot ja asiakirjat.

4 §

Milloin kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen miehityskustannukset ja alukseen koh-

dentuvat muut työvoimakustannukset on saatettu sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen pykälässä tarkoitettu tuki, mahdollistavat kannattavan toiminnan kansainvälisessä liikenteessä, myönnetään aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle aluksen omistavalle yhteisölle valtion varoista tukena:

1) yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitettua ennakonpidäystä ja maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua vastaava määrä; sekä

2) rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tehdystä työstä saamasta palkkatulosta perittyä lähdeveroa ja maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua vastaava määrä.

Tukea voidaan myöntää myös suomalaiselle yhteisölle, joka harjoittaa varustamotoimintaa Ahvenanmaalla rekisteröidyllä yhteisön omistamalla aluksella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan pientonniston korkotukea tai vastaavaa Ahvenanmaan maakunnan tukea. Sama koskee sellaista valtion tai Ahvenanmaan maakunnan avustusta tai tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen.

Tuen myöntää ja maksaa merenkulkuhallitus.

5 §

Liikenneministeriö antaa tuen hakemista, myöntämistä ja maksamista sekä kansainvälisesti kilpailukykyisten miehityskustannusten ja alukseen kohdentuvien muiden työvoimakustannusten toteamista ja valvontaa koskevat samoin kuin muut tarvittavat määräykset ja ohjeet.

6 §

Kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella on noudatettava Suomen lakia, jollei toisin säädetä.

Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavalla työehtosopimuksella voidaan sopia toisin siitä, mitä merimieslaissa (423/78), merityöaikalaissa (296/76), merimiesten vuosilomalaissa (433/84) ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetussa laissa (725/78) säädetään. Työehtosopimuksen määräys, jolla on vähennetty Kansainvälisen työjärjestön

ILO:n Suomea sitovissa sopimuksissa vahvistettuja edellä mainituissa laeissa säädettyjä työntekijöiden etuja vastaavia etuja, on mitätön ja sen sijasta on noudatettava mainitun järjestön vastaavan sopimuksen määräystä.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun työehtosopimukseen sidottu työnantaja saa soveltaa sen määräyksiä myös niihin työntekijöihin, jotka eivät ole työehtosopimukseen sidottuja, mutta joiden työsuhteissa on muutoin noudatettava työehtosopimuksen määräyksiä. Työehtosopimuksen määräyksiä saadaan noudattaa sopimuksen lakkaamisen jälkeen uuden sopimuksen voimaantuloon asti niissä työsuhteissa, joissa määräyksiä saataisiin soveltaa, jos työehtosopimus olisi voimassa.

7 §

Poiketen siitä mitä työehtosopimuslain (436/46) 1 §:n 1 momentissa säädetään, kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavan työehtosopimuksen voi tehdä myös sellainen ulkomaalainen työntekijöiden yhdistys, joka täyttää Kansainvälisen työjärjestön sopimuksissa n:o 87 ja 98 (SopS 45/49 ja 32/51) asetetut edellytykset.

Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavaan työehtosopimukseen sidotun työnantajan on noudatettava työehtosopimuksen määräyksiä myös sellaisen työntekijän työsuhteessa, joka ei ole sidottu työehtosopimukseen. Jos työnantaja on sidottu yhtä useampaan samaa työtä koskevaan työehtosopimukseen, työsuopimuksessa voidaan sopia, mitä työehtosopimusta työntekijään sovelletaan. Jollei tästä sovita, on sovellettava ensinää solmittua sopimusta.

Jos työnantaja ja työntekijä ovat sidottuja yhtä useampaan samaa työtä koskevaan työehtosopimukseen, on sovellettava sitä työehtosopimusta, johon työntekijä on ensin tullut sidotuksi.

8 §

Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon on, sen estämättä mitä merimieslain 39 a §:ssä säädetään, sellainen taloudellinen ja tuotannollinen syy, jonka perusteella työnantaja voi irtisanoa toistaiseksi voimassa olevan työsuopimuksen. Työsuopimuksen irtisanominen tällä perusteella on toimitettava kuudessa kuukaudessa. Mikäli työnantaja voi sijoittaa työntekijän muuhun kuin kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tehtävään työhön, joka

vastaa työntekijän ammattitaitoa ja kykyä, on työntekijälle ennen työsopimuksen irtisanomista tarjottava tällaista työtä.

Jos työntekijän työsopimus on irtisanottu 1 momentissa tarkoitetulla perusteella, ei työnantajalla ole merimieslain 45 a §:ssä tarkoitettua velvollisuutta ottaa takaisin irtisanottu työntekijä kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tehtävään työhön.

9 §

Tässä laissa tarkoitettuja työsuhteita koskevat ja niistä johtuvat riita- ja rikosasiat on käsiteltävä ja ratkaistava merimieslain 88 §:ssä tarkoitettussa tuomioistuimessa. Ulkomaalaisen työntekijäyhdistyksen kanssa tehdyllä työehtosopimuksella voidaan kuitenkin sopia, että työehtosopimukseen sidotun työntekijän työsuhteen ehtoja koskeva riita-asia ratkaistaan työntekijäyhdistyksen kotimaan tuomioistuimessa, jollei jäljempänä säädetystä johdu muuta.

Tässä laissa tarkoitettuja työehtosopimuksia koskevat riita-asiat käsittelee ja ratkaisee työtuomioistuin.

10 §

Kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella työskenteleviin ulkomaalaisiin ei sovelleta ulkomaalaislain (378/91) ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaista työlupamenettelyä.

Ulkomaalaisten merenkulkijoiden työ- ja sosiaaliin oloihin liittyvät kysymykset käsitellään työministeriön yhteydessä toimivassa merimiesasiain neuvottelukunnassa sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään.

11 §

Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajan on ilmoitettava merenkulkuhallitukselle sellaisista olosuhteiden muutoksista, joilla voi olla merkitystä aluksen luettelossa pitämisen kannalta.

12 §

Alus poistetaan kauppa-alusluettelosta, jos aluksen omistajan ilmoituksen tai merenkulkuhallituksen muutoin saamien tietojen perusteella käy selville, että 1 §:ssä tarkoitettuihin luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät enää täyty.

Kauppa-alusluettelosta poistamisesta päättää merenkulkuhallitus.

Merenkulkuhallituksen tulee kuulla Ahvenanmaan itsehallintoviranomaisia, kun Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkitty alus poistetaan kauppa-alusluettelosta.

13 §

Merenkulkuhallituksen on määrättävä tuki palautettavaksi, jos yhteisö on:

1) antanut kauppa-alusluetteloon merkitsemistä tai tukea hakiessaan olennaisessa kohdassa väärän, harhaanjohtavan tai puutteellisen tiedon;

2) salannut aluksen kauppa-alusluetteloon hyväksymiseen tai tuen saamiseen olennaisesti vaikuttavia seikkoja;

3) kieltäytynyt antamasta kauppa-alusluettelopidon valvontaa varten tarvittavia tai tuen saamiseen liittyviä tietoja, asiakirjoja tai muuta aineistoa; tai

4) jos tuki on muutoin myönnetty tai maksettu perusteettomasti tai virheellisin perustein.

Palautettavalle määrälle on maksettava tuen maksupäivästä korkoa, joka vastaa kulloinkin voimassa olevaa Suomen Pankin peruskorkoa lisättynä neljällä prosenttiyksiköllä. Jollei palautettavaa määrää suoriteta asetettuna eräpäivänä, on sille maksettava vuotuista viivästyskorkoa 16 prosenttia.

14 §

Tämä laki ja sen nojalla annetut määräykset samoin kuin lain 6 §:ssä mainittujen lakien soveltamisalaa koskevat Kansainvälisen työjärjestön Suomea sitovat sopimukset on oltava nähtävillä kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella.

15 §

Tämän lain 1 §:ssä säädettyjen kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten noudattamista valvoo merenkulkuhallitus.

Tullihallitus on velvollinen tarvittaessa antamaan merenkulkuhallitukselle virka-apua tässä valvontatehtävässä.

16 §

Tarkempia määräyksiä tämän lain soveltamisesta antaa tarvittaessa liikenneministeriö.

Työministeriö antaa tarvittaessa ohjeita lain soveltamisesta työlainsäädännön alaan liittyvien kysymysten osalta.

17 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 199 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

Jos työsopimus lakkaisi irtisanomisen, sovitun määräajan päättymisen tai muun syyn takia, mutta työ aluksen kauppa-alusluetteloon

merkitsemisen jälkeen jatkuu niin kuin merimieslain 42 §:ssä on sanottu, on sopimussuhteessa edelleen noudatettava ennen sen hiljaistapidentymistä noudatettuja ehtoja.

2.

Laki

sairausvakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään 4 päivänä heinäkuuta 1963 annettuun sairausvakuutuslakiin (364/63) uusi 1 a § seuraavasti:

1 a §

Poiketen siitä, mitä 1 §:ssä säädetään, henkilö ei ole vakuutettu tämän lain mukaisesti, vaikka hän palvelee suomalaisessa aluksessa, jos alus on merkitty ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (/) mukaiseen kauppa-alusluetteloon eikä Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista muuta seuraa. Jos mainittuun luetteloon merkityssä aluk-

sessä palveleva henkilö asuu tai on asunut sairausvakuutuslain 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla Suomessa viimeisen vuoden kuluessa ennen palvelussuhteen alkamista aluksessa, hän on kuitenkin vakuutettu tämän lain mukaisesti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 199 .

3.

Laki

kuntoutusrahalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään 27 päivänä maaliskuuta 1991 annetun kuntoutusrahalain (611/91) 2 §:ään uusi 5 momentti seuraavasti:

2 §

Etuudet

Poiketen siitä, mitä edellä on säädetty, henkilöllä ei ole oikeutta tämän lain mukaisiin etuuksiin, vaikka hän palvelee suomalaisessa aluksessa, jos alus on merkitty ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (/) mukaiseen kauppa-alusluetteloon eikä Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista

muuta seuraa. Jos mainittuun luetteloon merkityssä aluksessa palveleva henkilö asuu tai on asunut sairausvakuutuslain 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla Suomessa viimeisen vuoden kuluessa ennen palvelussuhteen alkamista aluksessa, hänellä on kuitenkin oikeus etuuksiin tämän lain mukaisesti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 199 .

4.

Laki**merimieseläkelain 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 26 päivänä tammikuuta 1956 annetun merimieseläkelain (72/56) 1 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on 31 päivänä joulukuuta 1986 annetussa laissa (1038/86), seuraavasti:

1 §

Tätä lakia ei sovelleta:

1) työntekijään, joka on työssä kalastusaluksessa, jos aluksen toiminta-alue ei ulotu Itämeren ulkopuolelle;

2) työntekijään, joka on tullut 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun työsuhteeseen ensimmäisen kerran täytettyään 65 vuotta; eikä

3) työntekijään, joka on työssä ulkomaanlii-

kenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (/) mukaiseen kauppa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa, jollei hän ole Suomen kansalainen tai vakituisesti Suomessa asuva eikä Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista muuta seuraa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

5.

Laki**työttömyyskassalain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään 24 päivänä elokuuta 1984 annettuun työttömyyskassalakiin (603/84) uusi 33 a § seuraavasti:

33 a §

*Työttömyysvakuutusmaksun suorittaminen
eräissä tapauksissa*

Sen estämättä, mitä 33 §:ssä on säädetty, työnantaja ei ole velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksua työntekijän osalta, jo-

ka palvelee ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (/) mukaiseen kauppa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

6.

L a k i**ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Täten kumotaan ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä 14 päivänä joulukuuta 1990 annettu laki (1139/90).

Lakia sovelletaan kuitenkin vuonna 1991 syntyneiden kustannusten perusteella maksettaviin avustuksiin, kuitenkin siten, että lain 6 §:ssä tarkoitettu sitoumusaika on vähintään yksi vuosi.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 199 .

Helsingissä 4 päivänä lokakuuta 1991

Tasavallan Presidentti**MAUNO KOIVISTO***Liikenneministeri Ole Norrback*

