Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

Eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta 19.10.2016
TyV@eduskunta.fi

Asia: HE 167/2016 vp Hallituksen esitys eduskunnalle merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen ohjeistoon vuonna 2014 tehtyjen muutosten hyväksymiseksi sekä laeiksi ohjeiston muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merityösopimuslain muuttamisesta

Viitaten eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan lausuntopyyntöön edellä mainitussa asiassa, Suomen Varustamot ry lausuu seuraavaa:

Suomen Varustamot ry katsoo, että merityösopimuslain muutokset ovat sellaisia, joiden piirissä ei suomalaisilla varustamoilla ole ollut ongelmia. Lähtökohtaisesti tällaiset ongelmat koskevat kansainvälisesti toimivia varustamoja, jotka eivät välttämättä täysin noudata kaikkia lain säännöksiä. On ymmärrettävää, että jossain päin maailmaan on tullut tilanteita, jossa tällaiset vakuusjärjestelyt ovat olleet tarpeellisia. Ottaen kuitenkin huomioon, että tällaiset tilanteet syntyvät esimerkiksi aluksen hylkäämisen myötä, ei tämän voida katsoa millään tasolla olevan laaja ongelma.

Hallituksen esityksessä on viitattu sivun 8 ensimmäisessä kappaleessa ILO:n ylläpitämään kansainväliseen rekisteriin, jossa listataan vuodesta 2004 alkaen esille tulleet alusten hylkäämistapaukset. International Chamber of Shipping –järjestön tekemän selvityksen mukaan ILO:n ylläpitämä kansainvälinen rekisteri alusten ja merenkulkijoiden hylkäämisestä ei ole ajan tasalla. ILO:n rekisterin mukaisesta vajaasta kahdesta sadasta todellisia hylkäämistapauksia on vain osa. Selvityksessä, joka on vielä kesken on tarkastettu ILO:n rekisterin aluksia ja verrattu niitä IMO:n alusrekisterissä oleviin aluksiin ja mm. erinäisiin AIS marine traffic -seurantakarttoihin, josta käy ilmi osan kyseisistä aluksista olevan edelleen liikenteessä. Aluksissa on vaihtunut monessa tapauksessa joko omistaja, lippu tai molemmat ja jatkanut liikennöintiään. ILO:n kansainvälistä rekisteriä ei siten voida pitää luotettavana hylkäämislukuja tarkasteltaessa. Ottaen myöskin huomioon sen, että kyseisellä listauksella ei ole ainuttakaan suomalaista alusta.

Kustannukset varustamoille itse vakuuksien asettamisesta ovat melko korkeat suhteessa siihen, että hylkäämistä tai vastaavaa tapahtumaa ei suomalaisille merenkulkijoille ole käynyt. Tällä sääntelyllä varaudutaan siten sellaiseen vaaraan, joka on erittäin epätodennäköinen suomalaisten varustamotyönantajien keskuudessa.

13 § Kotimatkaoikeuksien ja sairastuneen tai loukkaantuneen työntekijän taloudellisen aseman turvaaminen

On ymmärrettävää, että Suomen tulee omassa lainsäädännössään noudattaa sitovan kansainvälisen sopimuksessa säädettyjä määräyksiä. Kuten aikaisemmin olemme tuoneet

esille, tällaiselle turvalle ei todellista tarvetta ole suomalaisissa varustamoissa. Tämän vuoksi laajempien vakuusvelvoitteiden asettaminen, kuin mitä yleissopimus edellyttää vaikuttaa hieman kummalliselta. 3. kohdan sairausajan palkkaa ja sairausajan palkkaa vastaavaa korvausta eli merityösopimuslain 2 luvun 10 ja 11 §:stä ei ole merityöyleissopimuksessa säädetty. Tämän vuoksi vakuutusvelvollisuuden laajentaminen näihin ei ole tarkoituksenmukaista. Tämä oli myös hieman ristiriitainen hallituksen esityksen 13 a §:n ja 17 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa, jonka vuoksi jäi epäselväksi, kuuluvatko nuo edellä mainitut palkka ja korvaus velvollisuuden piiriin.

4. kohdan hautajaiskustannukset ovat myös sellainen, josta ei merityöyleissopimuksessa ole määräystä. Tämän vuoksi velvollisuuden laajentaminen koskemaan hautajaiskustannuksia ei ole tarkoituksenmukainen.

15 § Nähtävänäpito

On jäänyt hieman epäselväksi, miten vakuuksien nähtävänäpito tulisi käytännössä toteuttaa. Merityöyleissopimuksen edellytykset vakuuksien nähtävänäpidosta täyttyvät, kun liitteissä edellytetyt tiedot on esillä. Se, että työnantaja rupeaa keräämään todistuksia kaikilta turvaa järjestäviltä tahoilta aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia. Tämän vuoksi esimerkiksi todistus P&I-klubilta voitaisiin katsoa riittäväksi todistukseksi. Toinen vaihtoehto olisi, että merityösertifikaattiin, jossa on kaikki muut vaadittavat tiedot jo valmiiksi, lisättäisiin kohdat vakuuden asettamisesta.

Tomi Tanskanen
Nuorempi asiantuntija
Suomen Varustamot ry
+358 40 753 0587
tomi.tanskanen@shipowners.fi