

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon edellyttämiä muutoksia työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annettuun lakiin.

Muutokset koskisivat pääosin sisävesillä tapahtuvaa alusliikennettä. Ylityötä saisi teettää enintään 384 tuntia vuodessa. Alle vuoden pituisessa määräaikaisessa työsuhteessa ylitöiden keskimääräinen enimmäismäärä olisi viikkoa kohden kahdeksan tuntia. Seitsemän päivän jakson aikana työntekijälle olisi annettava vähintään 84 tunnin lepoaika. Työntekijälle, jonka työ- ja vapaa-aikojen määräytymisessä ei noudatettaisi vuorottelujärjestelmää, olisi annettava ylimääräinen 24 tunnin pituinen viikkolepo, jos hän olisi työskennellyt viitenä viikkona kuutena päivänä viikossa. Vuorottelujärjestelmään perustuvien peräkkäisten työpäivien enimmäismäärä olisi 31.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	5
2.3 Nykytilan arviointi.....	7
Kotimaanliikenne Suomessa.....	7
Sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon suhde voimassa olevaan lainsäädäntöön.....	8
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
3.1 Keskeiset ehdotukset.....	9
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	9
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	10
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	10
4.2 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	11
4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	11
5 ASIAN VALMISTELU.....	11
5.1 Valmisteluvaiheet ja –aineisto.....	11
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	12
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	12
1.1 Laki työajasta kotimaanliikenteen aluksissa.....	12
2 VOIMAANTULO.....	15
LAKIEHDOTUS.....	16
Laki työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain muuttamisesta.....	16
LIITE.....	19
RINNAKKAISTEKSTI.....	19
Laki työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain muuttamisesta.....	19

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Sisävesiliikennealan Euroopan unionin tason työmarkkinaosapuolet Euroopan sisävesiliikenneliitto (European Barge Union, EBU), Euroopan laivurijärjestö (European Skippers Organisation, ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (European Transport Workers' Federation, ETF) neuvottelivat omasta aloitteestaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 155 artiklan 1 kohdan mukaisen sopimuksen, joka koskee tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelyä sisävesiliikenteessä. Sopimuksen tehneet järjestöt katsoivat, ettei niin sanottu työaikadirektiivi (2003/88/EY) vastaa sisävesiliikennealan tarpeita.

Neuvottelut käytiin tammikuun 2008 ja marraskuun 2011 välisenä aikana. Sopimus tehtiin 15 päivänä helmikuuta 2012. Sopimusosapuolet esittivät sopimuksen Euroopan komissiolle ja pyysivät, että se pantaisiin täytäntöön komission esityksestä tehtävällä neuvoston päätöksellä SEUT 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Euroopan komissio antoi ehdotuksensa neuvoston direktiiviksi 7 päivänä heinäkuuta 2014. Neuvosto antoi 19 päivänä joulukuuta 2014 direktiivin (2014/112/EU) tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta, jäljempänä *sisävesiliikenteen työaikadirektiivi*.

Tämä hallituksen esitys koskee sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanoa. Direktiivi on pantava täytäntöön vuoden 2016 loppuun mennessä.

Direktiivi ja sen liitesopimuksen sisältö edellyttävät muutoksia työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annettuun lakiin (248/1982), jäljempänä *kotimaanliikenteen työaikalaki*. Liitesopimuksessa on myös työterveyshuoltoa ja työsuojelua koskevia määräyksiä, mutta näiden osalta Suomen lainsäädännön katsotaan täyttävän sopimuksen vaatimukset.

Direktiivi ja sen liitesopimus koskee ainoastaan kaupallista sisävesiliikennettä. Kotimaanliikenne merialueilla on siten direktiivin soveltamisalan ulkopuolella. Tätä rajausta on pidetty lähtökohtana myös direktiivin täytäntöönpanoon liittyvässä säädösvalmistelussa. Direktiivin sisävesiliikenteeseen edellyttämiä muutoksia ei ole ulotettu kotimaanliikenteeseen merialueilla, jollei sille ole ollut erityisiä perusteita.

Keskeisimmät direktiivin edellyttämät muutokset koskevat työnantajan mahdollisuutta teettää ylityötä. Suomen erityispiirteenä on lyhyt avovesikausi ja matkustaja-alusliikenteessä vielä lyhyempi kesäkuukausille sijoittuva sesonki. Tämä on saattanut merkitä sitä, että sesongin aikana on tehty hyvinkin pitkiä työpäiviä. Sisävesiliikenteen työaikadirektiivistä johtuvat säännösmuutokset rajoittavat jatkossa ylitöiden tekemismahdollisuutta sisävesillä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Merenkulun työaikasääntely koostuu merityöaikalasta (296/1976) ja työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetusta laista. Ensin mainittua lakia sovelletaan työntekijään, joka työskentelee suomalaisessa, ulkomaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa. Merityöaikalakia so-

velletään silloinkin, kun ulkomaanliikenteeseen käytettävä alus tekee matkoja Suomen satamien välillä. Kotimaanliikenteen työaikalakia sovelletaan puolestaan suomalaisessa kotimaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa. Kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä Suomen rajojen sisäpuolella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella ja siihen välittömästi liittyvillä Venäjän vesialueilla. Kotimaanliikenteen työaikalakia sovelletaan silloinkin, kun aluksella liikennöidään tilapäisesti Suomen rajojen ulkopuolella.

Kotimaanliikenteen työaikalain mukaan säännöllinen työaika on enintään 8 tuntia vuorokaudessa ja enintään 40 tuntia viikossa. Jos työntekijät alusta käytettäessä asuvat aluksessa, työaika voidaan järjestää säännöllisesti vaihtuviin vuoroihin, joiden pituus on enintään neljä tai kuusi tuntia. Eräin edellytyksin työ voidaan järjestää kahdesti vuorokaudessa vaihtuvaan vuoroon.

Jos työntekijät eivät alusta käytettäessä asu aluksessa, säännöllinen työaika on järjestettävä yhdenjaksoiseksi lain 11 §:ssä tarkoitettuja lepoaikoja lukuun ottamatta ja sijoitettava kello 7:n ja kello 17:n väliseksi ajaksi. Taloustyöntekijän säännöllinen työaika voidaan sijoittaa kello 6:n ja kello 19:n väliseksi ajaksi. Työajan sijoittamista koskevista säännöksistä voidaan poiketa työehtosopimuksella.

Työajaksi luetaan myös aika, jolloin työntekijä on velvollinen oleskelemaan vapaa-aikanaan aluksessa ja olemaan tarvittaessa heti valmiina ryhtymään työhön (valmiusaika). Jos työntekijän valmius aluksessa on tätä lievempää, ei siihen käytettyä aikaa lueta työaikaan. Työaikaan ei lueta myöskään vähintään puolen tunnin ruokailuaikaa eikä vähintään tunnin kestävää lepoaikaa, jos työntekijä saa sen ajaksi poistua työpaikaltaan.

Työntekijällä on velvollisuus tehdä ylityötä. Vuorokautisen ylityön enimmäismäärä on 16 tuntia viikossa, ja viikoittaisen ylityön enimmäismäärä on puolestaan 16 tuntia kahden viikon aikana. Työaika vuorokaudessa saa kuitenkin olla enintään 14 tuntia.

Ylityön enimmäismäärät ovat korkeammat, jos kysymys on vuorotyöstä. Jos työ on järjestetty kahteen vuoroon, vuorokautisen ylityön enimmäismäärä on 28 tuntia viikossa ja viikoittaisen ylityön enimmäismäärä 16 tuntia viikossa. Tämän lisäksi työntekijän suostumuksella voidaan tehdä vuorokautista ylityötä vielä 7 tuntia viikossa. Vuorokautisen ylityön osalta edellytyksenä kuitenkin on, että työntekijällä on oikeus säännöllisesti enintään 30 päivän välein toistuviin vapaa-aikajaksoihin, joiden on oltava vähintään 7 päivän pituisia ja niihin on sisällyttävä viikonloppu.

Kotimaanliikenteen työaikalaisissa on myös säännökset lepoajoista. Jos työaika on muussa kuin vuorotyössä kuutta tuntia pidempi, työntekijälle on annettava vähintään tunnin pituinen lepoaika, jonka aikana hän saa poistua työpaikaltaan.

Työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin vuorokausilepo ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika. Jos työsuhteessa ei noudateta vuorottelujärjestelmää, työntekijälle on annettava kerran viikossa vähintään 30 tuntia kestävä yhdenjaksoinen viikkolepo.

Nuoria työntekijöitä koskee sisävesiliikenteessäkin nuorista työntekijöistä annettu laki (998/1993). Kotimaanliikenteen työaikalaisissa on erityinen säännös kuitenkin siitä, että alle 18-vuotiaalle työntekijälle on annettava vähintään yhdeksän tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika. Nuorta työntekijää ei saa myöskään pitää työssä kello 24:n ja 05:n välisenä aikana, ellei kysymys ole nuoren koulutukseen liittyvän harjoitusohjelman suorittamisesta.

Jos aluksella työskentelee päällikön lisäksi neljä henkilöä, joista yhdellä on perämiehen pätevyys, on päälliköllä työssäolon ajalta oikeus keskimäärin vähintään yhdeksään palkalliseen vapaapäivään kuukaudessa. Jos näitä vapaapäiviä ei voida vuorottelujärjestelmän puitteissa antaa, on ne annettava viimeistään kuukauden kuluessa purjehduskauden päättymisestä.

Ylityörajoituksia ja vuorokausilepoa koskevia säännöksiä ei sovelleta sellaiseen säännöllisen työajan ylittävään työhön, joka on suoritettava ihmishenkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran torjumiseksi, merilaissa säädetyn avun antamiseksi, satama- tai vastaavan viranomaisen määräämän toimenpiteen suorittamiseksi tai jos ylityötarve aiheutuu työntekijöiden ennalta arvaamattomasta vähentymisestä, jos aluksen miehistöä ei voida heti täydentää kohtuullisin toimenpitein. Lisäksi rajoitukset eivät sovellu, jos ylityö on tarpeen osallistumiseksi pelastus- tai palonsammutus- taikka muilla turvallisuusvälineillä pidettäviin harjoituksiin, joita toimeenpannaan sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään.

Jokaiselle työpaikalle on laadittava työ- ja vahtivuoroluettelo, josta käyvät ilmi työntekijän työ- ja lepoajat. Vahtivuoroluettelosta on puolestaan käytävä ilmi henkilön nimi ja toimi aluksella sekä vahdin alkamis- ja päättymisajat. Työnantajan on lisäksi pidettävä yllä työaikakirjanpitoa, josta käy ilmi tehdyt työtunnit ja niistä suoritettavat korvaukset työntekijäkohtaisesti. Työaikakirjanpitoon on erikseen merkittävä yli-, hätä- ja sunnuntaityötunnit sekä niistä suoritettavat korotusosat.

Kotimaanliikenteen työaikalaisissa on lisäksi säädetty ylityökorvauksista sekä vuorottelujärjestelmän sopimisesta ja sen muuttamisesta, mutta niiden selostaminen ei ole tarpeen tässä esityksessä.

Työ- tai virkaehtosopimuksella voidaan sopia osin toisin kuin kotimaanliikenteen työaikalaisissa on säädetty. Tämä koskee työajan järjestämistä, työ- ja valmiusaikaa, vuorokautista ylityötä eräin osin, päivittäisiä lepoaikoja, ylityökorvauksia, pyhätyötä, vuorottelujärjestelmää sekä työ- ja vahtivuoroluetteloita.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Kansainvälinen työjärjestö (ILO) hyväksyi vuonna 2006 uuden merityötä koskevan yleissopimuksen (MLC), jolla uudistettiin 68 ILO:n aikaisempaa yleissopimusta ja suositusta. Uudessa yleissopimuksessa vahvistettiin kansainväliset vähimmäisnormit merenkulussa tehtävälle työlle. Uudella yleissopimuksella pyritään turvamaan tasapuoliset toimintaedellytykset kansainvälisessä merenkulussa edistämällä merenkulkijoiden työ- ja elinoloja ja lisäämällä kilpailuedellytysten oikeudenmukaisuutta.

Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestö (ECSA) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF) ovat 19 päivänä maaliskuuta 2008 allekirjoittaneet sopimuksen vuonna 2006 tehdystä ILO:n merityötä koskevasta yleissopimuksesta. Sopimus on pantu voimaan yhteisön tasolla neuvoston direktiivillä 2009/13/EY, jäljempänä *merityödirektiivi*. EU-tason merenkulualan työmarkkinaosapuolten tekemä sopimus on sisällöltään yhdenmukainen ILO:n merityötä koskevan yleissopimuksen kanssa.

Sekä ILO:n merityösopimus että siihen perustuva merityödirektiivi koskevat kotimaanliikenteen osalta merellä tapahtuvaa työtä. Sisävesiliikenne jää sopimuksen ja direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Merityösopimus edellyttää muun muassa joko enimmäistyöajan tai vähimmäislepoajan asettamista. Enimmäistyöaikaa koskeva rajoitus edellyttää, että työaika ei ylitä 14 työtuntia 24 tunnin aikana ja 72 työtuntia seitsemän päivän aikana. Vastaavasti lepo-

HE 197/2016 vp

aikoja koskeva vähimmäisvaatimus edellyttää, että 24 tunnin aikana on annettava lepoaika vähintään 10 tuntia ja seitsemän päivän aikana vähintään 77 tuntia.

Keskeisin Euroopan unionin työaikoja koskeva säädös on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista, jäljempänä *työaika-direktiivi*. Työaikadirektiiviä ei kuitenkaan sovelleta merenkulkijoihin, vaan heitä koskee neuvoston direktiivi 1999/63/EY Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämisestä koskevasta sopimuksesta, jäljempänä *merenkulkijoiden työaika-direktiivi*.

Merenkulkijoiden työaikadirektiivi koskee kotimaanliikennettä siltä osin kuin se tapahtuu merialueilla. Sisävesillä sovelletaan yleistä työaikadirektiiviä.

Sisävesiliikennealan työmarkkinaosapuolet Euroopan unionin alueella kuitenkin katsoivat, että työaikadirektiivissä ei oteta riittävästi huomioon erityisiä työ- ja elinolosuhteita sisävesiliikenteessä. Tästä työmarkkinaosapuolet neuvottelivat erillisen sopimuksen, jossa on tarkempia määräyksiä työajan järjestämisestä sisävesiliikenteessä. Työmarkkinaosapuolet pyysivät komissiolta maaliskuussa 2012, että sopimus pantaisiin täytäntöön komission esityksestä tehtävällä neuvoston päätöksellä SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Neuvosto antoi 19 päivänä joulukuuta 2014 direktiivin (2014/112/EU) tiettyjen työajan järjestämisestä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta.

Direktiivi on niin sanottu minimidirektiivi, joka ei estä jäsenvaltioiden sellaisten säännösten, toimintatapojen tai käytäntöjen soveltamista, joilla turvataan työntekijöille direktiivin säännöksiä suotuisimmat olosuhteet. Direktiivi mahdollistaa myös vähimmäisvaatimusten puitteissa kansallisten uusien säännösten antamisen tai vanhojen muuttamisen, mikäli olosuhteet muuttuvat.

Direktiivi koostuu kahdesta osasta: varsinaisesta direktiivistä ja liitteenä olevasta sopimuksesta, jossa ovat varsinaiset sisävesiliikennettä koskevat työaikamääräykset. Direktiivin 4 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetuksen ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016. Direktiivi on tarkoitus panna täytäntöön tällä esityksellä.

Sopimuksen 1 lausekkeen mukaan sopimus koskee liikkuvassa työssä olevia työntekijöitä, jotka työskentelevät navigointitehtävissä (miehistö) tai muissa tehtävissä (aluksen henkilökunta) vesikulkuneuvossa, joka harjoittaa jonkin jäsenvaltion alueella kaupallista sisävesiliikennettä. Muu kuin kaupallinen sisävesiliikenne jää siten sopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Liitesopimuksen 3 artiklan mukaan työaika perustuu periaatteessa kahdeksan tunnin työpäivään. Työaika voidaan kuitenkin pidentää 4 lausekkeen mukaisesti. Vuoden pituisen viiteajanjakson aikana työaika saa olla enintään keskimäärin 48 tuntia viikossa ja yhteensä enintään 2304 tuntia. Jos työsuhde on viiteajanjaksoa lyhyempi, enimmäistyöaika suhteutetaan työsuhteen pituuteen. Sopimuksessa säädetään myös erityisestä neljän kuukauden pituisesta viiteajanjaksosta, jonka aikana keskimääräinen viikoittainen työaika ei saa ylittää 72 tuntia.

HE 197/2016 vp

Keskimääräisten enimmäismäärien lisäksi liitesopimuksessa on määräykset kiinteistä työaika-rajoituksista, joiden mukaan työaika saa olla 24 tunnin aikana enintään 14 tuntia ja 7 päivän aikana enintään 84 tuntia.

Lepopäivistä on määräys sopimuksen 5 lausekkeessa. Lausekkeen 2 kohdassa vahvistetaan säännöt työrytmiä 1:1 varten, jolloin peräkkäisiä työpäiviä seuraa sama määrä peräkkäisiä lepopäiviä. Lausekkeen 3 kohdassa vahvistetaan menetelmä peräkkäisten lepopäivien laskemista varten, jos työrytmissä on enemmän työpäiviä kuin lepopäiviä. Lepopäiviä kertyy peräkkäisten työpäivien määrästä riippuen 0,2—0,4 kutakin työpäivää kohden.

Sopimuksen 6 lausekkeen mukaan matkustaja-aluksissa voidaan sesongin aikana noudattaa 4 ja 5 lausekkeista poikkeavia määräyksiä. Työnajan enimmäismäärä on tällöin 12 tuntia kutakin 24 tunnin jaksoa kohti ja 72 tuntia kutakin seitsemän päivän jaksoa kohti. Sen lisäksi työntekijöille myönnetään 0,2 lepopäivää kutakin työpäivää kohti.

Työntekijöille vahvistetaan 8 lausekkeessa oikeus taukoihin, jos vuorokautinen työaika ylittää kuusi tuntia. Sopimuksen 9 lausekkeessa puolestaan määrätään yötyöajan enimmäismäärästä. Yöaikana pidetään kello 23 ja 06 välistä aikaa. Yöaikaan sijoittuvan työajan enimmäismäärä on 42 tuntia kutakin seitsemän päivän jaksoa kohden.

Vuosiloman vähimmäismäärä on sopimuksen 10 lausekkeen mukaan neljä viikkoa. Vuosilomaa ei voida korvata rahamäärällä paitsi työsuhteen päättyessä. Sopimuksen 11 lauseke mahdollistaa jäsenvaltioille mahdollisuuden sallia nuorten työntekijöiden yötyön joinakin ajanjaksoina, vaikka se kiellettäisiin nuorten työntekijöiden suojelusta annetussa neuvoston direktiivissä 94/33/EY.

Työntekijän vuorokautisista ja viikoittaisista työajoista on sopimuksen 12 lausekkeen mukaan pidettävä kirjaa, jotta työaikasääntöjen noudattaminen voidaan tarkistaa. Sopimuksessa määrätään työaikakirjanpidon sisällöstä, sen hyväksymisestä ja säilyttämisestä.

Sopimuksen 13 lauseke muodostaa poikkeuksen työ- ja lepopäiväsääntöihin. Eräissä kiireellisissä tapauksissa aluksen päällikkö tai hänen edustajansa voi edellyttää työntekijöiden työskentelevän ylimääräisiä työtunteja.

Työntekijän oikeus maksuttomaan vuotuisen terveystarkastukseen vahvistetaan sopimuksen 14 lausekkeessa. Sopimuksen 15 lausekkeessa määrätään yötyötä ja vuorotyötä tekevien oikeudesta turvallisuuden ja terveyden suojeluun heidän työnsä luonteen edellyttämällä tavalla. Jos työnantaja haluaa järjestää työn tietyn jaksotuksen mukaisesti, on sopimuksen 16 lausekkeen mukaan otettava huomioon periaate työn mukauttamisesta sen tekijään, jotta kevennettäisiin työn yksitoikkoisuutta tai pakkotahtisuutta tehtävityypistä ja terveys- ja turvallisuus-säännöistä riippuen.

Sopimuksen 17 lausekkeen mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön sopimusta vastaavia tai sitä suotuisampia määräyksiä.

2.3 Nykytilan arviointi

Kotimaanliikenne Suomessa

Kotimaan vesiliikennetilaston (2015) mukaan kotimaan vesiliikenteen aluskuljetusten tavaramäärä oli 5,39 miljoonaa tonnia. Tästä määrästä 90,7 prosenttia tapahtui rannikolla ja 9,3 prosenttia sisävesillä. Tavaraliikenteessä suurimman osan muodostivat öljytuotteet (65 %) ja irto-

HE 197/2016 vp

tavara (33 %). Kotimaan aluskuljetusten tavaramäärästä 47 prosenttia kuljetettiin Suomessa rekisteröidyillä aluksilla.

Kotimaan vesiliikenteen matkustajamäärä rannikolla ja sisävesillä oli vuonna 2015 yhteensä 4,2 miljoonaa. Rannikon osuus matkustajamäärästä oli 95 prosenttia. Määrät ovat pysyneet viimeiset 10 vuotta suunnilleen samalla tasolla.

Kotimaan matkustajaliikenteessä vuonna 2015 oli 162 alusta. Määrään ei sisälly Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välillä liikennöiviä roro-aluksia. Aluksista 102 toimi rannikolla ja 60 sisävesillä.

Henkilötyövuosilla mitattuna kotimaan vesiliikenteen volyymi on Suomessa noin kymmenesosa ulkomaan vesiliikenteen volyymistä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín merimiestilastojen mukaan vuonna 2014 kotimaanliikenteessä tehtiin yhteensä 673 henkilötyövuotta. Yli kaksi kolmannesta näistä henkilötyövuosista tehtiin kansiosastolla.

Kotimaanliikenteen selvästi yleisimmät ammatit ovat kansimies, päällikkö ja konepäällikkö. Kaiken kaikkiaan kotimaan vesiliikenteen palveluksessa on toiminut vuoden 2014 jälkimmäisen puoliskon aikana yhteensä 830 merimiestä. Ala on hyvin miesvaltainen: naisia on arviolta noin 10 prosenttia kotimaanliikenteen merimiehistä. Ikäjakauma kotimaan vesiliikenteessä on varsin tasainen 20 ja 64 ikävuoden välillä. Yli 90 prosenttia alan työvoimasta on suomalaista henkilötyövuosina mitattuna.

Sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon suhde voimassa olevaan lainsäädäntöön

Sisävesiliikenteen työaikadirektiivin sisältö koskee lähinnä kotimaanliikenteen työaikalakia, mutta sillä on liittyviä myös laivaväen lääkärintarkastuksista annettuun lakiin (1171/2010), nuorista työntekijöistä annettuun lakiin sekä työturvallisuuslakiin (738/2002).

Direktiivin soveltamisala on suppeampi kuin kotimaanliikenteen työaikalain soveltamisala, sillä direktiivi koskee ainoastaan sisävesiliikennettä. Kotimaanliikenteen työaikalaki koskee myös merialueilla tapahtuvaa kotimaanliikennettä.

Kotimaanliikenteen työaikalaisissa olevat säännökset työajan enimmäismääristä ja lepoajoista rakentuvat eri periaatteille kuin sopimuksen määräykset. Vaikka kotimaanliikenteen työaikalain mukaiset vaatimukset suurelta osalta täyttävät sopimuksen määräykset, laskentatapojen eroavaisuuksista johtuen direktiivin vaatimukset ei kaikilta osin täyty.

Keskeisin ero kotimaanliikenteen työaikalain ja direktiivin välillä vallitsee lepopäivien määräytymisessä. Jos työjaksossa on enemmän työpäiviä kuin lepopäiviä, lepopäiviä kertyy direktiivin liitesopimuksen mukaan peräkkäisten työpäivien määrästä riippuen 0,2—0,4 lepopäivää kutakin työpäivää kohden. Suomessa lepopäivät on toteutettu viikkoleposäännöksen kautta. Työntekijälle on annettava kerran viikossa vähintään 30 tunnin pituinen viikkolepo.

Kotimaanliikenteen työaikalaki ei myöskään sisällä säännöstä, joka vastaisi direktiivin liitesopimuksessa tarkoitettua viikkotyöaikaa koskevaa keskimääräistä enimmäistyöaikaa (48 tuntia). Kotimaanliikenteen työaikalaki rajoittaa työajan pituutta säännöllistä työaikaa, vuorokautista ylityötä ja viikoittaista ylityötä koskevilla säännöksillä.

Lisäksi direktiivi edellyttää joitakin vähäisempiä muutoksia kotimaanliikenteen työaikalakiin.

Nuorten työntekijöiden työaika, terveystarkastusta ja työturvallisuutta koskevien määräysten osalta Suomen lainsäädäntö vastaa direktiivin liitesopimuksen vaatimuksia.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on panna täytäntöön sisävesiliikenteen työaikadirektiivi siltä osin, kuin kansallinen lainsäädäntö ei vielä sisällä direktiivin edellyttämiä säännöksiä. Muutokset kohdistuisivat kotimaanliikenteen työaikalakiin.

Sisävesiliikenteen työaikadirektiivi koskee vain sisävesiliikennettä. Tästä johtuen direktiivin edellyttämiä muutoksia ei lähtökohtaisesti ulotettaisi merialueella tapahtuvaan kotimaanliikenteeseen. Joiltakin osin tästä lähtökohdasta on poikettu, jos erilainen sääntely liikennöntialueesta riippuen on arvioitu epätarkoituksenmukaiseksi.

Lain soveltamisala sidottaisiin merityösopimuslain soveltamisalaan. Tämä on tarpeen, jotta työaikasääntely kohdistuu kaikkiin työntekijäasemassa työskenteleviin henkilöihin, kuten sisävesiliikenteen työaikadirektiivi edellyttää.

Käytännön merkitykseltään keskeisin muutostarve liittyy direktiivin liitesopimuksen 3 lausekkeeseen, jonka mukaan enimmäistyöaika on keskimäärin 48 tuntia viikossa. Keskimäärää arvioidaan vuoden pituisen viiteajanjakson aikana. Lyhyemmissä työsuhteissa sallittu enimmäistyöaika lasketaan suhteessa aikaan. Sisävesiliikenne on suurelta osin sesonkiluontoista, jolloin ainakin lyhyissä, lähinnä kesäkuukausien ajaksi tehdyissä työsuhteissa, direktiivin edellyttämä enimmäistyöaika asettaa haasteita.

Lauseke implementoitaisiin säätämällä ylityön enimmäismäärästä sisävesiliikenteessä. Ylityötä saisi teettää enintään 384 tuntia vuodessa, ja alle vuoden pituisessa määräaikaisessa työsuhteessa ylityöiden keskimääräinen enimmäismäärä saisi olla viikkoa kohden enintään kahdeksan tuntia.

Työntekijällä olisi nykyiseen tapaan oikeus saada kerran viikossa vähintään 30 tuntia kestävä yhdenjaksoinen viikkolepo. Sisävesiliikenteessä työntekijän työskenneltä viitenä viikkona vähintään kuutena päivänä olisi työntekijälle annettava viikkolevon yhteydessä ylimääräinen vähintään 24 tunnin pituinen viikkolepo.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että seitsemän päivän jakson aikana työntekijälle olisi annettava nykyisen 77 tunnin sijasta vähintään 84 tunnin lepoaika.

Lisäksi lakiin tehtäisiin joitakin merkitykseltään vähäisempiä muutoksia, jotka on kuvattu jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Esityksellä täytäntöön pantava sisävesiliikenteen työaikadirektiivi on luonteeltaan hyvin yksityiskohtainen. Direktiivin mukaan enimmäistyöaika vuoden aikana on 2304 tuntia. Jos työsuhde on vuotta lyhyempi, enimmäistyöaika määräytyy samassa suhteessa. Viikkoa kohden laskettuna enimmäistyöaika on 48 tuntia, ja se sisältää myös ylityöt.

Esitystä valmisteltaessa huolta herätti mainitun enimmäistyöajan ja voimassa olevan kotimaanliikenteen työaikalain 5 §:n 2 momentin yhteensopivuus tilanteessa, jossa työntekijöiden

työaika ei voida saman pykälän 1 momentin perusteella järjestää vuoroihin. Tällöin säännöllinen työaika on sijoitettava kello 07 ja 17 väliseksi ajaksi. Kuitenkin on tiedossa, että tarvetta vesiliikennealan palveluille on myös näiden kellonaikojen ulkopuolella. Työnantajan olisi sijoitettava koko säännöllinen työaika mainittujen kellonaikojen välille ja teetettävä iltaan kohdistuva työvoimatarve ylitöinä. Ylitöiden määrää sisävesillä rajoittaa kuitenkin sisävesiliikenteen työaikadirektiivi. Ylityötä voitaisiin teettää keskimäärin enintään 8 tuntia viikossa.

Tästä syystä esitystä valmisteltaessa arvioitiin myös vaihtoehtoa, jossa säännöllisen työajan sijoittamista koskevista vaatimuksista olisi luovuttu. Tämä olisi mahdollistanut säännöllisen työajan sijoittamisen erityisesti sellaiseen ajankohtaan, jolloin palveluille on kysyntää. Jos alusta olisi tarve käyttää enemmän kuin työntekijöiden työaika sallisi, olisi ollut mahdollista teettää työtä vuoroissa.

Suomen Merimies-Unioni ry vastusti työajan sijoittamisen vapauttamista. Työajan sijoittelua koskevista säännöksistä on nykyisin mahdollista poiketa työehtosopimuksin ja näin on myös tehty. Voimassa oleviin työehtosopimuksiin perustuvat palkkausjärjestelmät nojautuvat pitkälti korvauksiin, joita maksetaan työajan poikkeavasta sijoittelusta tai ylitöistä. Esillä olleet muutokset olisivat voineet alentaa työntekijöiden kokonaispalkkaa, jollei palkkausjärjestelmiä olisi samalla muutettu.

Jotta sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon aikataulu ei vaarantuisi yllä sanotun johdosta, työajan sijoittelua koskevat vapautukset poistettiin esityksestä. Siten säännöllinen työaika voitaisiin sijoittaa kello 07 ja 17 välisen ajan ulkopuolelle vain, jos tämä on työnantajan sitovan työehtosopimuksen mukaan mahdollista.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Sisävesiliikenteen työaikadirektiivi rajoittaa työnantajien mahdollisuuksia teettää ylityötä. Tämä puolestaan saattaa rajoittaa sisävesillä toimivien vesiliikennealan yritysten mahdollisuuksia ylläpitää alusten nykyistä käyttöastetta. Erityisesti tämä koskee järjestäytymättömiä työnantajia, jollei heillä ole yleissitovan työehtosopimuksen perusteella mahdollisuutta poiketa työajan sijoittelua koskevista vaatimuksista tai jollei pykälästä ole poikettu järjestäytymättömän työnantajan ja työntekijäliiton välisellä työehtosopimuksella.

Kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimus mahdollistaa säännöllisen työajan sijoittamisen lain 5 §:n 2 momentista poiketen. Työehtosopimus on yleissitova. Kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimuksen määräyksiä sovelletaan rannikko- ja sisävesillä liikennöivissä kotimaan matkustaja-aluksissa työskentelevään laivaväkeen ja heidän muutoin tekemäänsä työhön aluksissa, joiden bruttovetoisuus on enintään 500 tonnia, ja jotka kuljettavat enintään kaksi ajoneuvoa ja jotka eivät kuljeta pääsääntöisesti rahtia.

Jos työnantaja ei pystyisi toiminnassaan hyödyntämään työehtosopimuksessa sovittuja joustomahdollisuuksia, työnantajalla olisi nykyistä vähäisemmät mahdollisuudet teettää ylityötä. Tämä voisi puolestaan heikentää yrityksen mahdollisuuksia pitää alusta liikenteessä koko sitä aikaa vuorokaudesta tai viikosta, jolloin markkinoilla on palvelulle kysyntää.

Ehdotettujen muutosten vaikutukset yksittäisiin yrityksiin vaihtelisivat riippuen harjoitetun sisävesiliikenteen luonteesta ja siitä, sitooko yritystä työajan sijoittelua helpottavia määräyksiä sisältävä työehtosopimus. Sisävesillä tapahtuvalle matkustaja-alusliikenteelle on tyypillisempää, että aluksia käytetään aamusta iltaan, mutta alukset kiinnittyvät yksi kotisatamaan. Täl-

lainen liikennöintitapa mahdollistaa miehistönvaihdot päivän aikana. Muussa kuin matkustaja-alusliikenteessä toiminta on luonteeltaan epäsäännöllisempää, eikä suunnitelmallinen vuorotyön teettäminen ole pienillä aluksilla välttämättä yksinkertaista. Kysymys on tällöin sisävesillä tapahtuvasta tavarankuljetuksesta sekä hinaus- ja jäänmurtotoiminnasta. Säännösmuutoksilla ei arvioida olevan suuria vaikutuksia Saimaan kanavan kautta liikennöiville suuremmille rahtialuksille. Kyseisillä aluksilla työtä on jo nykyisin mahdollista tehdä vuorottelujärjestelmän puitteissa. Tällöin työntekijöiden vuorottelu- ja vahtijärjestelyiden avulla pystytään huolehtimaan siitä, että työntekijöillä on mahdollisuus riittävään lepoon, vaikka aluksen toiminta on katkeamatonta.

4.2 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksessä ehdotetut muutokset takaisivat nykyistä paremmin sisävesiliikenteessä toimivien työntekijöiden mahdollisuuden riittävään lepoon. Voimassa olevaan lakiin nojautuen työntekijöillä on saatettu teettää hyvin pitkiäkin työpäiviä. Tähän on todennäköisesti ollut syynä yritysten tarve käyttää aluksia lyhyen avovesikauden ja matkustaja-alusliikenteessä vielä lyhyemmän sesongin aikana maksimaalisesti.

Esityksellä arvioidaan olevan myös sisävesiliikenteen turvallisuutta edistäviä vaikutuksia. Onnettomuustutkintakeskus on havainnut väsymyksellä olleen osaa merkittävän monessa merionnettomuudessa. Vaikka nämä tutkinnat ovat koskeneet merellä ja lähinnä ulkomaanliikenteessä olevia aluksia, navigoivan henkilöstön mahdollisuudella riittävään lepoon on eittämättä merkitystä myös sisävesillä.

4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä on vaikutusta kotimaanliikenteen työaikalain noudattamista valvovan työsuojeluviranomaisen toimintaan.

Esityksen arvioidaan joiltakin osin monimutkaistavan valvonnan toteuttamista. Jatkossa kotimaanliikenteessä vallitsevat osittain eri säännökset merialueilla ja sisävesillä. Vaikka rajanvetotilanteiden lukumäärä arvioidaan hyvin vähäiseksi, erilaisten työaika vaatimusten hallitseminen monimutkaistaa valvontaa.

Kokonaisuutena esityksellä ei arvioida olevan olennaisia vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä. Esitysluonnosta on käsitelty työ- ja elinkeinoministeriön yhteydessä toimivassa merimiesasiain neuvottelukunnassa, jossa ovat edustettuna työ- ja elinkeinoministeriön lisäksi sosiaali- ja terveysministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö sekä merenkulkualan työnantaja- ja työntekijäjärjestöt.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Esitysluonnoksesta on järjestetty lausuntokierros, jonka yhteydessä lausunto saatiin sosiaali- ja terveysministeriöltä, liikenne- ja viestintäministeriöltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Etelä-Suomen aluehallintoviraston, Lounais-Suomen aluehallintoviraston, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston sekä Pohjois-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuu-

alueilta, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Palvelualojen työnantajat PALTA ry:ltä, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitolta, Suomen Matkustajalaivayhdistykseltä, Suomen Laivanpäällystöliitto ry:ltä, Suomen Merimies-Unionilta ja Suomen Konepäällystöliitto ry:ltä.

Alkuperäiseen esitysluonnokseen sisältyi ehdotus työajan sijoittelun vapauttamisesta ja vuorotyön teettämisen mahdollisuudesta. Lisäksi luonnokseen sisältyivät säännökset työajan tasoittumisjärjestelmästä, jonka puitteissa työntekijän säännöllinen työaika olisi voitu tasoittaa säädettyyn keskimäärään pidemmän aikavälin kuluessa.

Työnantajajärjestöt ja osa viranomaisista pitivät myönteisinä, että direktiivistä johtuvien kiristysten vastapainona esityksessä kiinnitetään huomiota vesiliikennealan yritysten toimintaedellytysten turvaamiseen. Kriittisimmin esitykseen suhtautui Suomen Merimies-Unioni, joka ei nähnyt tarvetta työajan sijoittamista ja järjestelyä koskeville muutoksille. Lisäksi se piti työajan tasoittumisjärjestelmää alustyöhön soveltumattomana. Työsuojeluviranomaiset kantoiivat lausuntopalautteessaan huolta valvonnan monimutkaistumisesta. Osa niistä toivoi esitykseen muitakin kuin direktiivin edellyttämiä muutoksia, koska voimassa olevaan lakiin sisältyy joitakin tulkinnanvaraisuuksia.

Jatkovalmistelussa poistettiin pääosin ehdotukset, jotka eivät välittömästi liity direktiivin täytäntöönpanoon. Tämä koskee muun muassa työajan sijoittelua koskevia muutosehdotuksia. Asiaa on käsitelty tarkemmin kohdassa 3.2 (toteuttamisvaihtoehdot).

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1.1 Laki työajasta kotimaanliikenteen aluksissa

1 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin siten, että laki koskisi nimenomaisesti merityösopimuslaissa (756/2011) tarkoitettua työtä suomalaisessa kotimaanliikenteessä käytettävissä aluksissa. Rajaus korvaisi osan voimassa olevan lain 3 §:ään sisältyvistä soveltamisalarajauksista. Lakia ei merityösopimuslakiin kohdistuvan viittauksen johdosta sovellettaisi esimerkiksi valtion puolustus- tai rajavartiolaitarkoituksiin käytettävissä aluksissa. Työnantajan puolisoon tai lapsen taikka henkilöön, joka saa palkkansa yksinomaan voitto-osuutena, laki soveltuisi vain siinä tapauksessa, että heidän katsottaisiin työskentelevän työntekijän asemassa.

Rajauksella korvattaisiin myös voimassa olevan lain 3 §:n 2 momentti, jonka mukaan lakia ei sovelleta työhön, jota tehdään alusta seuraamatta vain aluksen ollessa kiinnitettynä laituriin tai varmalla ankkuripaikalla, jos mainitut työt kuuluvat jonkin muun työaikaa koskevan lain alaan taikka jos työtä on pidettävä pelkästään tilapäisenä tarkastus-, huolto-, luotsaus- tai muuna näihin rinnastettavana työnä. Vastaava rajaus sisältyy nimittäin myös merityösopimuslakiin.

Alustyötä koskeva työaikasääntely eroaisi riippuen siitä, millä vesialueella alus liikennöi tai työntekijä työskentelee. Työaikalainsäädännön soveltuvuutta arvioitaessa ensimmäinen rajanveto tehtäisiin merityöaikalain ja kotimaanliikenteen työaikalain välillä. Kotimaanliikennettä olisi Suomen rajojen sisäpuolella tapahtuva liikenne. Merityöaikalaki puolestaan koskee lähinnä ulkomaanliikennettä. Rajanveto näiden säädösten välillä perustuu pääsäännölle, jonka mukaan aluksen pääasiallinen liikennöntialue määrittelee, kumpaa lakia työhön sovelletaan.

Toinen rajanveto koskisi kotimaanliikenteessä sitä, sovelletaanko työhön meriliikennettä vai sisävesiliikennettä koskevia säännöksiä. Tätä varten lain 1 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan lain sisävesi- ja meriliikennettä koskevien säännösten soveltuminen määräytyisi sen perusteella, kummalla vesialueella työntekijä pääasiallisesti työskentelisi.

Koska työntekijät yleensä työskentelevät vain yhdellä aluksella, työntekijän pääasiallinen työskentelyalue ja aluksen pääasiallinen liikennöintialue vastaisivat toisiaan. Pääasiallisuuskriteeriä joudutaan arvioimaan silloin, kun alus liikennöi Saimaan kanavan kautta sekä merialueilla että sisävesillä. Alus voi esimerkiksi liikennöidä säännönmukaisesti rannikkokaupungin ja sisävesillä sijaitsevan sataman välillä. Pääasiallisuuskriteeri merkitsee sitä, että meriliikennettä tai sisävesiliikennettä koskevien säännösten soveltuminen ratkeaa sen perusteella, kummalla vesialueella alusta käytetään suuremman osan ajasta. Arvioinnissa otetaan huomioon vain se aika, jonka alus on kulussa.

Suomessa on myös aluksia, jotka liikennöivät rannikkokaupunkien välillä, mutta saattavat josakin määrin kulkea myös jokea pitkin. Pääasiallisuuskriteeri merkitsisi tällaisessa tilanteessa kuitenkin sitä, että aluksen työntekijöihin sovellettaisiin meriliikennettä koskevia säännöksiä.

Jos työntekijä työskentelee saman työnantajan palveluksessa useammalla aluksella, joista osa liikennöi sisävesillä ja osa meriliikenteessä, olisi arvioitava, kummalla vesialueella työntekijä yleensä työskentelee suuremman osan ajasta. Tarkoituksena on, ettei pääasiallisuuskriteeriä arvioitaisi kovin lyhyellä ajanjaksolla, kuten yksittäisen työjakson aikana, vaan yleisemmällä tasolla.

Jos pääasiallisesti meriliikenteessä toimiva alus siirretään määräajaksi toimimaan yksinomaan sisävesillä, olisi kuitenkin työhön tuona aikana sovellettava sisävesiliikennettä koskevia työaikasäännöksiä aluksen liikennöintialueeseen perustuvan pääasiallisuuskriteerin mukaisesti.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jonka sisältö vastaisi voimassa olevan lain 3 §:n 1 momentin 1 ja 5 kohtaa. Sen mukaan lakia ei sovellettaisi ensinnäkään työhön, jota tekee aluksen päällikkö, jos aluksessa hänen lisäkseen on työssä vähintään neljä henkilöä, joista yhdellä on perämiehen pätevyys, paitsi mitä 10, 12 ja 12 c §:ssä säädetään. Lakia ei myöskään sovellettaisi lain 11 ja 12 §:ää lukuun ottamatta merialueilla työhön, jota tehdään kalastusaluksessa.

2 §. Kotimaanliikenteen määritelmä. Voimassa olevan pykälän mukaan kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä Suomen rajojen sisäpuolella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella ja siihen välittömästi liittyvillä Neuvostoliiton vesialueilla. Pykälää ehdotetaan ajantasaisesti siten, että kotimaanliikenteeseen rinnastettaisiin liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipurin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä. Muutos olisi tekninen.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevaa pykälää. Sen mukaan lakia sovellettaisiin silloinkin, kun aluksella liikennöidään tilapäisesti 1 momentissa tarkoitettujen vesialueiden ulkopuolella. Näin ollen laki soveltuu, vaikka muutoin kotimaanliikenteessä toimiva alus kulkee tilapäisesti Suomen aluevesirajojen ulkopuolella.

3 §. Poikkeukset soveltamisalasta. Pykälä ehdotetaan kumottavaksi, koska lain soveltamisalan ehdotetaan määräytyvän erityösopimuslain mukaisesti (katso 1 §:n yksityiskohtaiset perustelut). Erityösopimuslakiin liittyvät soveltamisalarajaukset vastaavat pitkälti voimassa olevan lain 3 §:n soveltamisalarajauksia. Muutoksesta seuraa kuitenkin joitakin soveltamisalalajennuksia, jotka ovat sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon johdosta tarpeellisia.

Lakia sovellettaisiin muun muassa merityösopimussuhteessa työskentelevään lääkäriin, joka on otettu työhön yksinomaan sairaanhoitoa varten. Lisäksi lakia sovellettaisiin työnantajan puolisoon ja lapsiin sekä henkilöön, joka saa palkkansa yksinomaan voitto-osuutena, jos heidän katsottaisiin työskentelevän merityösopimuslain mukaisessa työsuhteessa.

9 a §. *Ylityön enimmäismäärä sisävesiliikenteessä.* Esityksessä ehdotetaan lakiin uutta 9 a §:ää, jossa rajoitettaisiin ylitöiden määrää sisävesiliikenteessä. Säännös olisi tarpeen sisävesiliikenteen työaikadirektiivin 3 lausekkeen vuoksi. Kyseisen lausekkeen mukaan keskimääräinen työaika viikossa ei saa ylittää 48 tuntia 12 kuukauden viiteajanjakson aikana. Enimmäistyöaika viiteajanjakson aikana on direktiivin mukaan 2304 tuntia. Viiteajanjaksoa lyhyemmissä työsuhteissa sallittu enimmäistyöaika lasketaan suhteessa aikaan. Lisäksi direktiivin 4 lausekkeessa säädetään työajan viikoittaisesta enimmäismäärästä, joka on 84 tuntia.

Pykälän mukaan ylityötä saisi teettää enintään 384 tuntia vuodessa. Tämä ylityörajoitus koskisi vuorokautisen ja viikoittaisen ylityön kokonaismäärää. Rajoitus koskisi vain sisävesiliikennettä. Tämä 384 tunnin raja perustuisi suoraan direktiivin vaatimukseen (40 säännöllisen työajan työtuntia + 8 ylityötuntia 48 viikon aikana).

Jos työntekijä työskentelisi alle vuoden pituisessa määräaikaisessa työsuhteessa, olisi ylitöiden keskimääräinen enimmäismäärä viikkoa kohden kahdeksan tuntia. Työnantaja voisi jo työ sopimusta laadittaessa laskea ylitöiden keskimääräisen enimmäismäärän. Jos esimerkiksi määräaikainen työ sopimus on kestoltaan 3 kuukautta (12 viikkoa), voisi ylitöitä teettää työsuhteen aikana enintään 96 tuntia. Kysymys olisi tällöin siis keskimääräisestä ylitöiden määrästä. Yhdellä viikolla ylityötunteja voisi siten olla enemmänkin kuin kahdeksan, kunhan ylitöiden määrä työsuhteen aikana tasoittuu sallittuun määrään ja päivittäiset sekä viikoittaiset lepoajat täyttyvät.

10 §. *Poikkeukset ylityörajoituksista.* Pykälä vastaisi muutoin voimassa olevaa lakia, mutta myös uudessa 9 a §:ssä tarkoitetuista ylityörajoituksista voitaisiin poiketa 10 §:ssä tarkoitetuilla poikkeuksellisilla syillä. Lisäksi pykälän 1 momentin 2 kohdassa olevaa viittausta merilakiin täsmennettäisiin.

11 §. *Päivittäiset lepoajat.* Voimassa olevan pykälän 2 momentissa viitataan lailla 409/1996 kumottuun 6 §:n 2 momenttiin, jota vastaava säännös on nykyisen lain 22 §:n 2 momentissa. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittauksen sijasta mainittaisiin nimenomaisesti lainkohdan koskevan tilannetta, jossa työ- tai virkaehtosopimuksella on sovittu työajan järjestämisestä kuutta tuntia pidempiin vuoroihin. Säännös vastaisi nykytilaa, ja se olisi luonteeltaan tekninen.

12 §. *Vuorokautinen lepoaika.* Voimassa olevan pykälän 1 momentissa säädetään siitä, että työntekijälle on jokaisen seitsemän päivän jakson aikana annettava yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika. Direktiivin liitesopimuksen 7 lausekkeen mukaan lepoaika ei saa olla vähemmän kuin 84 tuntia seitsemän päivän aikana. Tästä johtuen pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininta siitä, että sisävesiliikenteessä seitsemän päivän jakson aikana on annettava vähintään 84 tunnin lepoaika. Meriliikenteessä vähimmäisvaatimus olisi edelleen 77 tunnin lepoaika seitsemän päivän jaksoa kohden.

12 a §. *Viikkolepo.* Pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevaa pykälää. Jos työntekijän työ- ja vapaa-aikojen määräytymisessä ei noudatettaisi vuorottelujärjestelmää, työntekijälle olisi annettava kerran viikossa vähintään 30 tuntia kestävä yhdenjaksoinen viikkolepo. Säännös kattaa sisävesiliikenteen työaikadirektiivin 5 lausekkeen vaatimukset, jos peräkkäisiä työpäiviä on viisi tai vähemmän. Lausekkeen mukaan 1.—10. työpäivältä on annettava 0,2 lepopäi-

vää kutakin peräkkäistä työpäivää kohden. Viikkoleposäännös mahdollistaa kuitenkin tilanteen, jossa peräkkäisiä työpäiviä on viikossa kuusi.

Direktiivi edellyttää kuudelta peräkkäiseltä työpäivältä 1,2 lepopäivää (0,2 x 6). Direktiivin liitesopimuksen mukaan osittaiset lepopäivät lisätään peräkkäisten lepopäivien vähimmäismäärää koskevaan laskelmaan, ja ne myönnetään vain kokonaisina päivinä. Tästä syystä 2 momentissa säädettäisiin sisävesiliikenteen osalta siitä, että työntekijän työskenneltä viitenä viikkona vähintään kuutena päivänä viikossa, olisi työntekijälle annettava viikkolevon yhteydessä ylimääräinen vähintään 24 tunnin pituinen viikkolepo. Kuusipäiväisten viikkojen ei tarvitsisi olla peräkkäisiä, vaan niiden välissä voisi olla lyhyempiäkin työviikkoja.

18 §. Vuorottelujärjestelmä. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jonka mukaan sisävesiliikenteessä vuorottelujärjestelmään perustuvien peräkkäisten työpäivien enimmäismäärä olisi 31 työpäivää. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön sisävesiliikenteen työaikadirektiivin 5 lausekkeen 1 kohta. Säännös ei koskisi meriliikennettä.

Säännöksen tarkoituksena on varmistaa työntekijän oikeus lepopäiviin silloin, kun työsuhteessa noudatetaan työ- ja vapaajaksojen määräytymisessä vuorottelujärjestelmää. Jos työsuhteessa ei noudatettaisi vuorottelujärjestelmää, lepopäiväoikeus määräytyisi 12 a §:n mukaisen viikkolepoa koskevan säännöksen mukaisesti.

2 Voimaantulo

Esityksellä pannaan täytäntöön sisävesiliikenteen työaikadirektiivi. Direktiivin 4 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2017. Tästä syystä laki ehdotetaan tulemaan voimaan tuona päivänä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain (248/1982) 3 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 943/1997 ja 152/2001,
muutetaan 1, 2 ja 10 §, 11 §:n 2 momentti, 12 §:n 1 momentti sekä 12 a §, sellaisina kuin niistä ovat 10 ja 12 a § laissa 152/2001 sekä 12 §:n 1 momentti laissa 141/2012, sekä
lisätään lakiin uusi 9 a § ja 18 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 409/1996, uusi 3 momentti seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan erityösopimuslaissa (756/2011) tarkoitettuun työhön suomalaisessa kotimaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa tai työnantajan määräyksestä väliaikaisesti muualla.

Tämän lain sisävesi- ja meriliikennettä koskevien säännösten soveltaminen määräytyy sen perusteella, kummalla vesialueella työntekijä pääasiallisesti työskentelee.

Tätä lakia ei sovelleta työhön, jota:

- 1) tehdään merialueella kalastusaluksessa; 11 ja 12 §:n säännöksiä vähimmäislepoajoista on kuitenkin noudatettava;
- 2) tekee aluksen päällikkö, jos aluksessa hänen lisäkseen on työssä vähintään neljä henkilöä, joista yhdellä on perämiehen pätevyys; 10, 12 ja 12 c §:ssä säädettyä on kuitenkin noudatettava.

2 §

Kotimaanliikenteen määritelmä

Kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä Suomen rajojen sisäpuolella. Kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä.

Tätä lakia sovelletaan silloinkin, kun aluksella liikennöidään tilapäisesti 1 momentissa tarkoitettujen vesialueiden ulkopuolella.

9 a §

Ylityön enimmäismäärä sisävesiliikenteessä

Ylityötä saadaan sisävesiliikenteessä teettää työntekijää kohti enintään 384 tuntia vuodessa. Jos työntekijä työskentelee alle vuoden pituisessa määräaikaissa työsuhhteessa, ylityöiden keskimääräinen enimmäismäärä viikkoa kohden on kahdeksan tuntia.

10 §

Poikkeukset ylityörajoituksista

HE 197/2016 vp

Edellä 8, 9 ja 9 a §:ssä sekä jäljempänä 12 §:ssä säädettyjä rajoituksia ei sovelleta säännöllisen työajan ylittävään työhön, joka:

- 1) on tarpeen ihmishenkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran torjumiseksi;
- 2) on tarpeen merilain (674/1994) 6 luvun 11 §:ssä säädetyn avun antamiseksi;
- 3) on tehtävä satama- tai vastaavan viranomaisen määräämän toimenpiteen suorittamiseksi;
- 4) aiheutuu työntekijöiden ennalta arvaamattomasta vähentymisestä, jos aluksen miehistöä ei voida heti täydentää kohtuullisin toimenpitein; tai
- 5) on tarpeen osallistumiseksi pelastus- tai palonsammutus- taikka muilla turvallisuusvälineillä pidettäviin harjoituksiin, joita toimeenpannaan sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään.

Edellä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetut harjoitukset on toteutettava tavalla, joka häiritsee mahdollisimman vähän työntekijän lepoaikoja ja joka ei aiheuta väsymystä.

11 §

Päivittäiset lepoajat

Jos työ on työ- tai virkaehtosopimuksessa sovittu järjestettäväksi kuutta tuntia pidempiin vuoroihin, on työntekijälle annettava kuuden tunnin välein vähintään 20 minuutin pituinen lepotauko.

12 §

Vuorokautinen lepoaika

Työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika. Sisävesiliikenteessä seitsemän päivän jakson aikana on annettava kuitenkin yhteensä vähintään 84 tunnin lepoaika.

12 a §

Viikkolepo

Jos työntekijän työ- ja vapaa-aikojen määräytymisessä ei noudateta vuorottelujärjestelmää, työntekijälle on annettava kerran viikossa vähintään 30 tuntia kestävä yhdenjaksoinen viikkolepo.

Sisävesiliikenteessä työntekijän työskennelyä viitenä viikkona vähintään kuutena päivänä viikossa, on työntekijälle annettava viikkolevon yhteydessä ylimääräinen vähintään 24 tunnin pituinen viikkolepo.

18 §

Vuorottelujärjestelmä

Sisävesiliikenteessä vuorottelujärjestelmään perustuvien peräkkäisten työpäivien enimmäismäärä on 31 työpäivää.

HE 197/2016 vp

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 _____.

Helsingissä 13 päivänä lokakuuta 2016

Pääministerin estyneenä ollessa, kunta- ja uudistusministeri

Anu Vehviläinen

Puolustusministeri Jussi Niinistö

Laki

työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain (248/1982) 3 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 943/1997 ja 152/2001,
muutetaan 1, 2 ja 10 §, 11 §:n 2 momentti, 12 §:n 1 momentti sekä 12 a §, sellaisina kuin niistä ovat 10 ja 12 a § laissa 152/2001 sekä 12 §:n 1 momentti laissa 141/2012, sekä
lisätään lakiin uusi 9 a § ja 18 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 409/1996, uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan jäljempänä mainituin poikkeuksin työhön, jota työntekijä tekee sopimuksen perusteella työnantajalle tämän johdon ja valvonnan alaisena palkkaa tai muuta vastiketta vastaan suomalaisessa kotimaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa tai työnantajan määräyksestä väliaikaisesti muualla.

Tätä lakia sovelletaan myös valtion, kunnan ja muun julkisen yhteisön viran ja toimen haltijoihin, jollei 3 §:ssä säädetystä johdu muuta.

Tätä lakia sovelletaan *merityösopimuslais-
sa (756/2011) tarkoitettuun työhön suomalai-
sessa kotimaanliikenteeseen käytettävässä
aluksessa tai työnantajan määräyksestä väli-
aikaisesti muualla.*

*Tämän lain sisävesi- ja meriliikennettä
koskevien säännösten soveltaminen määräytyy
sen perusteella, kummalla vesialueella
työntekijä pääasiallisesti työskentelee.*

Tätä lakia ei sovelleta työhön, jota:

*1) tehdään merialueella kalastusaluksessa;
11 ja 12 §:n säännöksiä vähimmäislepoajoista
on kuitenkin noudatettava;*

*2) tekee aluksen päällikkö, jos aluksessa
hänen lisäksi on työssä vähintään neljä
henkilöä, joista yhdellä on perämiehen päte-
vyys; 10, 12 ja 12 c §:ssä säädettyä on kui-
tenkin noudatettava.*

2 §

2 §

Kotimaanliikenteen määritelmä

Kotimaanliikenteen määritelmä

Kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä Suomen rajojen sisäpuolella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella ja siihen välittömäs-

Kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä Suomen rajojen sisäpuolella. *Kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan*

Voimassa oleva laki

ti liittyvillä Neuvostoliiton vesialueilla.

Tätä lakia sovelletaan silloinkin, kun aluksella liikennöidään tilapäisesti 1 momentissa tarkoitettujen vesialueiden ulkopuolella.

3 §

Poikkeukset soveltamisalasta

Tätä lakia ei sovelleta työhön:

1) jota tekee aluksen päällikkö, jos aluksessa hänen lisäksään on työssä vähintään neljä henkilöä, joista yhdellä on perämiehen pätevyys, paitsi mitä 10 §:ssä, 12 §:n 3 momentissa ja 12 b §:ssä säädetään;

2) jota tekee henkilö, joka saa palkkansa yksinomaan voitto-osuutena;

3) jota tekee työnantajan puoliso tai lapset;

4) jota tekee lääkäri, joka on otettu työhön yksinomaan sairaanhoitoa varten;

5) jota tehdään kalastusaluksessa, paitsi mitä 11 ja 12 §:ssä säädetään vähimmäislepoajoista;

6) jota tehdään uittokalustolla, uittoon käytettävää kuljetuskalustoa lukuun ottamatta; tai

7) jota tehdään valtion puolustus- tai rajavartiolaitoksiin käytettävässä aluksessa.

Tätä lakia ei sovelleta myöskään työhön, jota tehdään alusta seuraamatta vain aluksen ollessa kiinnitettynä laituriin tai varmalla ankkuripaikalla, jos mainitut työt kuuluvat jonkin muun työaikaa koskevan lain alaan taikka jota on pidettävä pelkästään tilapäisenä tarkastus-, huolto-, luotsaus- tai muuna näihin rinnastettavana työnä.

Ehdotus

kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä.

Tätä lakia sovelletaan silloinkin, kun aluksella liikennöidään tilapäisesti 1 momentissa tarkoitettujen vesialueiden ulkopuolella.

(3 § kumotaan)

9 a §

Ylityön enimmäismäärä sisävesiliikenteessä

Ylityötä saadaan sisävesiliikenteessä teettää työntekijää kohti enintään 384 tuntia vuodessa. Jos työntekijä työskentelee alle vuoden pituisessa määräaikaisessa työsuhhteessa, ylitöiden keskimääräinen enimmäismäärä viikkoa kohden on kahdeksan tuntia.

10 §

Poikkeukset ylityörajoituksista

Edellä 8 ja 9 §:ssä ja jäljempänä 12 §:ssä säädettyjä rajoituksia ei sovelleta säännöllisen työajan ylittävään työhön:

1) joka on ehdottomasti suoritettava ihmishenkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran torjumiseksi;

2) joka on tarpeen merilaissa (674/1994) säädetyn avun antamiseksi;

3) joka on tehtävä satama- tai vastaavan viranomaisen määräämän toimenpiteen suorittamiseksi;

4) joka aiheutuu työntekijöiden ennalta arvaamattomasta vähentymisestä, jos aluksen miehistöä ei voida heti täydentää kohtuullisin toimenpitein; tai

5) joka on tarpeen osallistumiseksi pelastus- tai palonsammutus- taikka muilla turvallisuusvälineillä pidettäviin harjoituksiin, joita toimeenpannaan sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään.

Edellä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen harjoitukset on toteutettava tavalla, joka häiritsee mahdollisimman vähän työntekijän lepoaikoja ja joka ei aiheuta väsymystä.

11 §

Päivittäiset lepoajat

Jos työ on 6 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla sovittu järjestettäväksi kuutta tuntia pitempiin vuoroihin, on työntekijälle annettava kuuden tunnin välein vähintään 20 minuutin pituinen lepotauko.

12 §

Vuorokautinen lepoaika

Työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika (*vuorokausilepo*) ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika.

10 §

Poikkeukset ylityörajoituksista

Edellä 8, 9 ja 9 a §:ssä sekä jäljempänä 12 §:ssä säädettyjä rajoituksia ei sovelleta säännöllisen työajan ylittävään työhön, joka:

1) on tarpeen ihmishenkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran torjumiseksi;

2) on tarpeen merilain (674/1994) 6 luvun 11 §:ssä säädetyn avun antamiseksi;

3) on tehtävä satama- tai vastaavan viranomaisen määräämän toimenpiteen suorittamiseksi;

4) aiheutuu työntekijöiden ennalta arvaamattomasta vähentymisestä, jos aluksen miehistöä ei voida heti täydentää kohtuullisin toimenpitein; tai

5) on tarpeen osallistumiseksi pelastus- tai palonsammutus- taikka muilla turvallisuusvälineillä pidettäviin harjoituksiin, joita toimeenpannaan sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään.

Edellä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen harjoitukset on toteutettava tavalla, joka häiritsee mahdollisimman vähän työntekijän lepoaikoja ja joka ei aiheuta väsymystä.

11 §

Päivittäiset lepoajat

Jos työ on työ- tai virkaehtosopimuksessa sovittu järjestettäväksi kuutta tuntia pidempiin vuoroihin, on työntekijälle annettava kuuden tunnin välein vähintään 20 minuutin pituinen lepotauko.

12 §

Vuorokautinen lepoaika

Työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika. Sisävesiliikenteessä seitsemän päivän jakson aikana on annettava kuitenkin yhteensä vähin-

HE 197/2016 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tään 84 tunnin lepoaika.

12 a §

12 a §

Viikkolepo

Viikkolepo

Jos työntekijän työ- ja vapaa-aikojen määräytymisessä ei noudateta vuorottelujärjestelmää, työntekijälle on annettava kerran viikossa vähintään 30 tuntia kestävä yhdenjaksoinen viikkolepo.

Jos työntekijän työ- ja vapaa-aikojen määräytymisessä ei noudateta vuorottelujärjestelmää, työntekijälle on annettava kerran viikossa vähintään 30 tuntia kestävä yhdenjaksoinen viikkolepo.

Sisävesiliikenteessä työntekijän työskennelyä viitenä viikkona vähintään kuutena päivänä viikossa, on työntekijälle annettava viikkolevon yhteydessä ylimääräinen vähintään 24 tunnin pituinen viikkolepo.

18 §

18 §

Vuorottelujärjestelmä

Vuorottelujärjestelmä

Sisävesiliikenteessä vuorottelujärjestelmään perustuvien peräkkäisten työpäivien enimmäismäärä on 31 työpäivää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .