

## Plenum

**Onsdag 19.10.2016 kl. 13.59—16.37**

### **6. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart**

Regeringens proposition RP 197/2016 rd

#### *Remissdebatt*

**Talman Maria Lohela:** Ärende 6 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till arbetslivs- och jämställdhetsutskottet.

#### *Debatt*

**15.51 Kari Kulmala ps:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon edellyttämiä muutoksia työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annettuun lakiin.

Yleisesti voidaan sanoa, että merenkulun työaikalainsäädäntö koostuu merityöaikalaisista ja työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetusta laista. Ensin mainittua lakia sovelletaan työntekijään, joka työskentelee suomalaisessa, ulkomaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa. Merityöaikalakia sovelletaan silloinkin, kun ulkomaanliikenteeseen käytettävä alus tekee matkoja Suomen satamien välillä.

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

Yhden tulkintaongelman voi tuoda mukanaan se, että työntekijä voi työskennellä useammalla aluksella. Tällöin joudutaan miettimään, mikä on työntekijän pääasiallinen työskentelyalue. Pääasiallisuuskriteeriä joudutaan arvioimaan myös silloin, kun alus liikennöi Saimaan kanavan kautta sekä merialueilla että Saimaalla. Alus voi esimerkiksi liikennöidä säännönmukaisesti rannikkokaupungin ja sisävesillä sijaitsevan sataman välillä. Tämä 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. Alushan on kulussa silloin, kun se ei ole ankkuroituna, maihin kiinnitettynä tai karilla. Esimerkiksi Saimaalla puutavaraa hinaavan aluksen kuljettajaa koskee yleensä kotimaanliikenteen aluksista annettu lainsäädäntö. Tämän lain mukaan hänellä säännöllinen työaika on enintään 8 tuntia vuorokaudessa ja enintään 40 tuntia viikossa. Jos aluksella on useita kuljettajia ja työntekijät alusta käyttäessään asuvat aluksessa, työaika voidaan järjestää säännöllisesti vaihtuviin vuoroihin, joiden pituus on enintään 4 tai 6 tuntia. Eräin edellytyksin työ voidaan myös

## Punkt i protokollet PR 103/2016 rd

järjestää kahdesti vuorokaudessa vaihtuvaan vuoroon. Mielestäni tämä on ollut hyvä tapa, kun tiedetään, että hinaajat kuljettavat puuta monesti monta vuorokautta peräkkäin kelio-losuhteista riippuen.

Kotimaan vesiliikennetilaston mukaan kotimaan vesiliikenteen aluskuljetusten tavaramäärä oli 5,39 miljoonaa tonnia ja tästä 9,3 prosenttia sisävesillä vuonna 2015. Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkuminen osaltaan pitää prosentit varsin korkeina. Henkilötyövuosissa mitattuna kotimaan vesiliikenteen volyymi on Suomessa noin kymmenesosa ulkomaan vesiliikenteen volyymista, ja sitä olisi helppo kasvattaa, mikäli yhteistä halua siihen olisi. Mielestäni vesiliikenteen lisäämistä erityisesti puukuljetuksiin tulisi kannustaa.

Sisävesiliikenteen työaikadirektiivi koskee vain sisävesiliikennettä. Tästä johtuen direktiivin edellyttämiä muutoksia ei tässä hallituksen esityksessä lähtökohtaisesti ulotettaisi merialueella tapahtuvaan kotimaanliikenteeseen. Käytännön merkitykseltään keskeisin muutostarve liittyy työaikadirektiivin liitesopimuksen 3. lausekkeeseen, jonka mukaan enimmäistyöaika esimerkiksi hinaajan kuljettajalla on keskimäärin 48 tuntia viikossa. Tätä keskimäärää arvioidaan vuoden mittaisen viiteajanjakson aikana. Lyhyemmissä työsuhteissa sallittu enimmäistyöaika lasketaan suhteessa aikaan. Kieltämättä kuulostaa vähän monimutkaiselta.

Arvoisa rouva puhemies! Kuten tiedämme, Suomessa sisävesiliikenne on sesonkiluontoista. Tällöin ainakin kesäkuukausien ajaksi tehdyissä työsuhteissa direktiivin edellyttämä enimmäistyöaika asettaa haasteita työnantajalle sekä työntekijälle, ja myös työaikalainsäädännön valvominen on haasteellista. Esityksessä ehdotetaan, että 7 päivän jakson aikana työntekijälle olisi annettava nykyisen 77 tunnin sijasta vähintään 84 tunnin lepoaika. Mielestäni tämä on yksi tarpeellisimmista muutoksista.

Hallituksen esityksen muutoksilla ei arvioida olevan suuria vaikutuksia myöskään Saimaalla ja Saimaan kanavan kautta liikennöiville rahtialuksille. Kyseisillä aluksilla on työtä jo nykyisin mahdollista tehdä vuorottelujärjestelmän puitteissa. Tällä pystytään huolehtimaan siitä, että työntekijöillä on mahdollisuus riittävään lepoon, vaikka aluksen toiminta on katkeamatonta.

Edellä mainituin edellytyksin pidän hallituksen esitystä hyvänä ja kannatettavana.

**15.56 Teuvo Hakkarainen ps:** Arvoisa rouva puhemies! Ihan lyhyesti vain tuohon puunkuljetukseen vesistöissä. Se on historiaa. Nimittäin tehtailla ja sahoilla on nykyään jo ajat, jolloinka puu tuodaan sinne, ja se on hyvin hektistä, se ei jouda olemaan tuolla järvissä viikkokaupalla, eli sen voi unohtaa siitä esityksestä. Tämä päivä on eri juttu: kun vielä joskus 70-luvulla tämä oli kannattavaa, niin tänä päivänä se ei yksinkertaisesti onnistu.

**15.57 Ilkka Kantola sd:** Arvoisa puhemies! Edustaja Kulmala kiinnitti puheenvuorossaan huomiota tärkeään asiaan. Sisävesiliikenne erityisesti matkustajaliikenteen osalta on hyvinkin sesonkiluontoista. Yrityksen pitäisi saada koko vuoden tuotto lyhyen sesongin aikana, ja silloin tietysti haluttaisiin tehdä pitkää päivää sekä aluksella että sitten henkilöstön suhteen käyttää mahdollisimman pitkälle niitä mahdollisuuksia, joita työaikalainsäädäntö mahdollistaa. Nyt tämän direktiivin tarkoitus on kuitenkin vähän rajata sitä henkilökunnan hyväksikäyttöä ja tuoda sitä kautta myös liikenneturvallisuutta vesiliikenteeseen: kun näitä lepoaikoja pidennetään säädoxin, niin silloin voidaan taata paremmin sisävesiliikenteen turvallisuus. Tässä joudutaan sovittamaan yhteen vaikeita asioita: lyhyt sesonki, jol-

### **Punkt i protokollet PR 103/2016 rd**

loin yrittäjän pitää painaa päälle ja alusten pitää olla liikkeellä, ja toisaalta intressi siitä, että sisävesiliikenne on turvallista ja että henkilöstö saa riittävästi lepoaikaa. Tärkeä lakiesitys, jota tuen.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till arbetslivs- och jämställdhetsutskottet.