

U 37/2014 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta
neuvoston direktiiviksi (sisävesiliikenteen työaikadirektiivi)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan unionin komission 7 päivänä heinäkuuta 2014 tekemä ehdotus tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU),

Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta (COM(2014) 452 lopullinen) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 25 päivänä syyskuuta 2014

Työministeri *Lauri Ihalainen*

Lainsäädäntöjohtaja Susanna Siitonen

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖ
22.9.2014

MUISTIO
EU/2014/1288

EHDOTUS NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI TIETTYJEN TYÖAJAN JÄRJESTÄMISTÄ KOSKEVIEN SEIKKOJEN SÄÄNTELYSTÄ SISÄVESILIIKENTEESSÄ EUROOPAN SISÄVESILIIKENNELIITON (EBU), EUROOPAN LAIVURIJÄRJESTÖN (ESO) JA EUROOPAN KULJETUSTYÖNTEKIJÖIDEN LIITON (ETF) VÄLILLÄ TEHDYN EUROOPPALAISEN SOPIMUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

1 Ehdotuksen tausta ja tavoite

Euroopan komissio antoi 7 päivänä heinäkuuta 2014 ehdotuksen neuvoston direktiiviksi tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta (COM(2014) 452 lopullinen).

Euroopan unionissa on useita työntekijöiden työaika koskevia säännöksiä. Näistä keskeisin ja soveltamisalaltaan yleisin on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista, jäljempänä *työaikadirektiivi*. Mainittua direktiiviä sovelletaan muun muassa sisävesiliikenteessä työskenteleviin työntekijöihin. Meriliikenteessä työskentelevien työntekijöiden työajasta on olemassa oma direktiivinsä, neuvoston direktiivi 1999/63/EY Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (EC-SA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta.

Sisävesiliikennealan EU-tason työmarkkinaosapuolet katsoivat, ettei työaikadirektiivi vastaa alan tarpeita. Tästä syystä ne neuvottelivat erillisen sopimuksen, joka koskee tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelyä sisävesiliikenteessä ja pyysivät, että se pantaisiin täytäntöön neuvoston päätöksellä.

Komission arvion mukaan sopijapuolet ovat asemaltaan riittävän edustavia sisä-

vesiliikenteen alalla yleensä ja sisävesiliikenteen työntekijöiden ja työnantajien osalta. Lisäksi ne ovat saaneet kansallisilta jäseniltään valtuuden neuvotteluihin ja sopimuksen tekemiseen.

2 Ehdotuksen oikeusperusta

Sopimus koskee tiettyjä työajan järjestämistä sisävesiliikenteen alalla koskevia näkökohtia. Siinä käsitellään työskentelyolosuhteita, ja siihen sisältyy työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta koskevia säännöksiä. Kyseisistä asioista voidaan päättää SEUT-sopimuksen 153 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 2 kohdan mukaan määräenemmistöllä. Suomi pitää ehdotettua oikeusperustaa eli 155 artiklan 2 kohtaa oikeana. Sen mukaan työmarkkinaosapuolten välinen sopimus voidaan panna täytäntöön neuvoston päätöksellä. Asiasta ilmoitetaan Euroopan parlamentille.

3 Pääasiallinen sisältö

3.1 Direktiivi

Direktiiviehdotus koostuu kahdesta osasta, varsinaisesta direktiivistä ja liitteenä olevasta sopimuksesta, jossa olisivat varsinaiset sisävesiliikennettä koskevat työaikamääräykset.

Direktiiviehdotuksen 1 artiklan mukaan työmarkkinaosapuolten sopimus pantaisiin täytäntöön direktiivillä. Itse sopimus olisi direktiivin liitteenä.

Direktiiviehdotuksen 2 artiklassa olisivat määräykset, joiden perusteella direktiiviehdotusta edullisempien säännösten antaminen tai suotuisempien olosuhteiden turvaaminen on aina mahdollista. Direktiivin toimeenpano ei ole peruste työntekijöiden suojelun yleisen tason alentamiselle. Direktiivi ei rajoita uusien säännösten antamista tai vanhojen muuttamista, jos olosuhteet muuttuvat. Direktiivissä säädettyjä vähimmäisvaatimuksia on tuolloinkin noudatettava.

Direktiiviehdotuksen 3—6 artiklat sisältäisivät tavanomaiset säännökset, jotka liittyvät direktiivin saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä. Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivissä edellytetyt lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31.12.2016. Kansallisten säännösten rikkomisesta aiheutuvien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

3.2 Euroopan tason työmarkkinajärjestöjen sopimus

Sopimuksen 1 lauseke koskee sopimuksen soveltamisalaa. Sen mukaan sopimusta sovelletaan liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin, jotka työskentelevät miehistön jäseninä tai aluksen henkilökuntana kaupallisessa sisävesiliikenteessä liikennöivässä vesikulkuneuvossa. Pienyrittäjät jätetään kuitenkin sopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle silloinkin, kun heidän sosiaaliturvaan liittyvistä syistä katsotaan olevan omistamansa yrityksen työntekijöitä. Jos tämän sopimuksen määräykset ovat ristiriidassa jäsenvaltiota sitovan kansainvälisten sitoumusten tai kansallisen lainsäädännön kanssa, sovelletaan työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden kannalta suotuisimpia säännöksiä. Tietyin edellytyksin sopimusta voidaan soveltaa EU:n jäsenvaltioiden alueella muussa kuin kaupallisessa sisävesiliikenteessä liikennöivässä vesikulkuneuvossa työskenteleviin liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin.

Sopimuksen 2 lausekkeessa määritellään sopimuksen keskeiset käsitteet kuten vesikulkuneuvo, matkustaja-alus, työaika, lepoaika, lepopäivä, sisävesiliikenteen harjoittaja, työvuoroluettelo, yöaika, yötyöntekijä, vuo-

rotyöntekijä, aluksen henkilökunta, liikkuvassa työssä oleva työntekijä ja sesonki.

Työaikaa ja viitejaksoa koskevat määräykset ovat sopimuksen 3 lausekkeessa. Tarkemmat määräykset vuorokautisesta ja viikkoittaisesta työajasta ovat puolestaan sopimuksen 4 lausekkeessa. Vuorokautinen perustyöaika on kahdeksan tuntia. Keskimääräinen viikkotyöaika on puolestaan 48 tuntia, mikä vastaa työaikadirektiivin mukaista keskimääräistä viikkotyöaikaa. Keskimääräinen viikkotyöaika ei saa ylittää 48 tuntia 12 kuukauden tasoittumisjakson aikana. Keskimääräistä työaikaa käytettäessä vuorokautinen työaika ei kuitenkaan voi ylittää 14 tuntia 24 tunnin aikana eikä viikoittainen työaika 84 tuntia seitsemän päivän aikana. Jos työvuoroluettelossa on enemmän työpäiviä kuin lepopäiviä, keskimääräinen viikoittainen työaika ei saa ylittää 75 tuntia neljän kuukauden aikana.

Enimmäistyöaika 12 kuukauden aikana on 2304 tuntia. Vuosilomia ja sairauslomaa ei oteta laskennassa huomioon.

Sopimuksen 5 lauseke koskee työ- ja lepopäiviä. Sen mukaan perättäisiä työpäiviä saa olla enintään 31. Pääsääntöisesti peräkkäisten työpäivien jälkeen on myönnettävä sama määrä peräkkäisiä lepopäiviä, jos työvuoroluettelon mukaan työpäiviä on enintään sama määrä kuin lepopäiviä. Pääsäännöstä poikkeaminen on eräin edellytyksin mahdollista.

Sesonkityöstä matkustajaliikenteessä on omat määräyksensä 6 lausekkeessa. Määräykset mahdollistavat lausekkeessa 4 määritellyistä vuorokautisista ja viikoittaisista työajoista sekä lausekkeen 5 mukaisista työ- ja lepopäivistä poikkeavat työaikajärjestelyt. Enimmäistyöaikojen lisäksi lausekkeessa on määriteltä työntekijälle annettavat lepopäivät.

Sopimuksen 7 lausekkeessa ovat vähimmäislepoaikoja koskevat määräykset. Työntekijälle on annettava vähintään 10 tunnin lepoaika 24 tunnin aikana. Lepojasta vähintään kuusi tuntia on oltava yhdenjaksoista. Lisäksi työntekijälle on annettava vähintään 84 tunnin lepoaika seitsemän päivän aikana.

Sopimuksen 8 lausekkeen mukaan yli kuutta tuntia pidempää työpäivää tekevällä työntekijällä on oikeus taukoon työpäivän aikana. Taukoa koskevat yksityiskohdat määritellään

työehtosopimuksessa tai sellaisen puuttuessa kansallisessa lainsäädännössä.

Sopimuksen 9 lauseke koskee enimmäistyöaikaa yötyössä. Yötyötä on kello 23:n ja 6:n välisenä aikana tehty työ. Yötyöajan ollessa seitsemän tuntia työntekijän viikoittainen enimmäistyöaika on 42 tuntia seitsemän päivän jaksossa.

Vuosilomaa koskevat määräykset ovat 10 lausekkeessa. Sen mukaan työntekijällä on oikeus neljän viikon palkalliseen vuosilomaan tai alle vuoden mittaisissa työsuhteissa osaan siitä, siten kuin kansallisessa lainsäädännössä asiasta säädetään. Vuosiloma voidaan korvata rahalla vain työsuhteen päättyessä.

Sopimuksen 11 lausekkeessa on viittaus nuorten työntekijöiden suojelusta annettuun direktiiviin 94/33/EY. Osana koulutusta määräs myös sallii yötyön teettämisen yli 16 vuotta täyttäneillä ja oppivelvollisuutensa suorittaneilla nuorilla työntekijöillä edellyttäen, että heille annetaan korvaukseksi riittävä aika vapaata ja että nuorten työntekijöiden suojeluun liittyviä periaatteita kunnioitetaan.

Aluksella pidettävää työaikakirjanpitoa, sen sisältöä ja säilyttämistä koskevat määräykset ovat 12 lausekkeessa. Sopimuksen 13 lauseke koskee puolestaan kiireellisiä tapauksia, jolloin aluksen päällikkö tai hänen edustajansa voi edellyttää henkilöiden tai lastin tai itse aluksen turvallisuuden niin vaatiessa työntekijää työskentelemään ylimääräisiä työtunteja tai auttamaan hätätilanteessa olevia henkilöitä tai aluksia. Tilanteen palaututtua normaaliksi työntekijöille on annettava korvaavat lepoajat.

Sopimuksen 14 lausekkeessa määritellään työntekijän oikeus maksuttomaan vuotuisen terveystarkastukseen. Yötyöntekijät on mahdollisuuksien mukaan siirrettävä päivätyöhön, jos se on terveydellisistä syistä tarpeen.

Sopimuksen 15 lauseke koskee turvallisuuden ja terveyden suojelua yö- ja vuorotyössä ja 16 lauseke työajan jaksotuksessa huomiioon otettavia periaatteita.

Sopimuksen lopussa ovat loppumääräykset, jotka käsittelevät muun muassa merenkulkijoille edullisempien sääntöjen soveltamista, kieltoa käyttää sopimusta työntekijöiden suojan tason alentamiseen, sopimuksen täytän-

töönpanon seuranta ja sopimusmääräysten uudelleen tarkastelua.

4 Suomen lainsäädäntö ja sen suhde direktiiviehdotukseen

Sisävesiliikenteessä toimivien työntekijöiden työsuhteen ehdoista säädetään merityösopimuslaissa (756/2011), työajasta kotimaan liikenteen aluksista annetussa laissa (248/1982), jäljempänä *kotimaanliikenteen työaikalaki*, sekä merimiesten vuosilomalaisissa (433/1984). Lääkärintarkastuksista säädetään puolestaan laivaväen lääkärintarkastuksista annetussa laissa (1171/2010). Mainituista säännöksistä keskeisin direktiiviehdotuksen kannalta on kotimaanliikenteen työaikalaki.

Kotimaanliikenteen työaikalakia sovelletaan Suomen rajojen sisäpuolella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella ja siihen välittömästi liittyvillä entisen Neuvostoliiton vesialueilla liikennöivillä aluksilla tehtävään työhön sekä silloin, kun työntekijä työnantajan määräyksestä väliaikaisesti työskentelee muualla.

Kotimaanliikenteen työaikalain 4 §:n mukaan säännöllinen työaika aluksella on enintään kahdeksan tuntia vuorokaudessa ja enintään 40 tuntia viikossa. Kotimaanliikenteen työaikalaisissa työntekijän vuorokautista ja viikoittaista enimmäistyöaikaa säädellään lepoaikojen kautta. Lain 12 §:n mukaan työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika. Vuorokausilepo voidaan jakaa enintään kahteen jaksoon siten, että toisen jaksoista on kestävä yhtäjaksoisesti vähintään kuusi tuntia. Jos työntekijän työ- ja vapaa-aikojen määräytymisessä ei noudateta vuorottelujärjestelmää, työntekijälle on annettava kerran viikossa vähintään 30 tuntia kestävä yhdenjaksoinen viikkolepo. Direktiiviehdotuksen 7 lausekkeen mukaan seitsemän päivän aikana työntekijälle on annettava 84 tunnin lepoaika. Jos työntekijä työskentelee kello 23:n ja 6:n välisenä aikana seitsemän tuntia, enimmäistyöaika on kuitenkin 42 tuntia seitsemän päivän aikana. Voimassa olevan lain mukaan viikoittainen

enimmäistyöaika voi olla direktiivissä ehdotettua pidempi.

Päivittäisistä lepoajoista säädetään kotimaanliikenteen työaikalain 11 §:ssä. Jos työntekijän työaika on yli kuusi tuntia, hänelle on annettava työn aikana ainakin yksi säännöllinen, vähintään tunnin kestävä lepoaika, jonka aikana hän saa poistua työpaikaltaan. Jos työ on sovittu järjestettäväksi kuutta tuntia pitempiin vuoroihin, on työntekijälle annettava kuuden tunnin välein vähintään 20 minuutin pituinen lepotauko. Työaikaan ei lueta vähintään puolen tunnin ruokailuaikaa eikä vähintään tunnin kestävä lepoaika, jos työntekijä saa sen ajaksi poistua työpaikaltaan. Sääntely on direktiiviehdotuksen 8 lausekkeen mukainen.

Direktiiviehdotuksen 5 lausekkeessa on määräyksiä työ- ja lepopäivien keskinäisestä suhteesta. Peräkkäisiä työpäiviä saa olla enintään 31. Peräkkäisten työpäivien jälkeen on myönnettävä sama määrä peräkkäisiä lepopäiviä. Tästä on mahdollista poiketa edellyttäen, ettei 31 peräkkäisen työpäivän enimmäismäärää ylitetä ja turvaamalla työntekijälle työpäivien lukumäärän perusteella määräytyvä määrä peräkkäisiä lepopäiviä. Lainsäädännössä ei ole työ- ja lepopäivien keskinäistä suhdetta koskevia määräyksiä.

Aluksilla noudatettavat vuorottelujärjestelmät perustuvat työmarkkinajärjestöjen keskinäisiin sopimuksiin. Esimerkiksi kotimaanliikenteen matkustaja-aluksissa noudatettavan yleissitovan työehtosopimuksen mukaan säännöllinen viikkotyöaika voidaan järjestää eri tavoin. Se voidaan teettää neljänä vuorokautena. Säännöllinen viikkotyöaika voidaan järjestää myös siten, että työjakson pituus on kolme viikkoa, jolloin työpäiviä jaksossa voi olla enintään 13 ja vapaapäiviä on vähintään 11. Työehtosopimus mahdollistaa säännöllisen viikkotyöajan järjestämisen neljän viikon jaksoihin. Tällöin työpäiviä jaksossa voi olla enintään 17 ja vapaapäiviä on vähintään 11.

Sisävesiliikenteessä toimivien työntekijöiden vuosiloma määräytyy merimiesten vuosilomalain mukaan. Koko kuuden kuukauden pituisen lomanmääräytymiskauden työskennelleellä työntekijällä on oikeus 15 päivän vuosilomaan. Vuoden aikana työntekijällä on

siis vuosilomaa yhteensä viisi viikkoa. Sääntely täyttää direktiiviehdotuksen 10 lausekkeen vaatimukset.

Nuorten työntekijöiden yötyökieltoa koskeva säännös on kotimaanliikenteen työaikalain 12 b §:ssä. Sen mukaan nuorta työntekijää ei saa pitää työssä kello 24:n ja 05:n välisenä aikana, ellei kysymys ole nuoren koulutukseen liittyvän harjoitusohjelman suorittamisesta. Säännös vastaa direktiiviehdotuksen 11 lausekkeessa olevaa vaatimusta nuorten työntekijöiden suojelusta.

Aluksella laadittavasta työ- ja vahtivuoroluettelosta säädetään kotimaanliikenteen työaikalain 19 §:ssä ja työnantajan velvollisuudesta pitää työaikakirjanpitoa lain 19 a §:ssä. Työvuoroluettelosta on käytävä ilmi työntekijän säännöllisen työajan alkamisen ja päättymisen sekä vuorokausi- että viikkolevon ajankohdat. Työvuoroluettelo on laadittava aluksen työkielellä. Tämän lisäksi vahtihenkilöstölle on laadittava vahtivuoroluettelo, josta käyvät ilmi henkilön nimi ja toimi aluksella sekä vahdin alkamis- ja päättymisajat. Työ- ja vahtivuoroluettelo on laadittava työjaksoksi tai vähintään kahdeksi viikoksi kerrallaan. Mahdolliset muutokset on tehtävä viivyttämättä. Työ- ja vahtivuoroluettelo on pidettävä nähtävänä sopivassa paikassa aluksella.

Työaikakirjanpitoon työnantajan on kirjatava tehty työtunnit ja niistä suoritettavat korvaukset työntekijäkohtaisesti. Kirjanpitoon on merkittävä kaikki tehty työtunnit samoin kuin erikseen yli-, hätä- ja sunnuntaityötunnit sekä niistä suoritettavat korotusosat. Työnantajan on säilytettävä työaikakirjanpito vähintään sen aikaa, kun työntekijä voi kotimaanliikenteen työaikalain nojalla nostaa kanteen työnantajaa vastaan. Kotimaanliikenteen työaikalain mukainen kanneaika on kolme vuotta sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka aikana oikeus saatavaan on syntynyt.

Työaikakirjanpito on vaadittaessa näytettävä työsuojelutarkastuksen toimittajalle sekä työntekijöiden luottamusmiehelle tai, jollei tällaista ole valittu, työsuojeluvaltuutetulle. Työntekijällä tai hänen valtuuttamallaan on oikeus saada kirjallinen selvitys työ- ja vahtivuoroluetteloiden ja työaikakirjanpidon työntekijää koskevista merkinnöistä.

Kotimaanliikenteen työaikalain työ- ja vah-
tivuoroluetteloa ja työaikakirjanpitoa koske-
vat säännökset täyttävät direktiiviehdotuksen
12 lausekkeen valvontaa koskevat vaatimuk-
set. Kotimaanliikenteen työaikalaisissa ei tosin
ole säädetty työntekijän velvollisuudesta säi-
lyttää itseään koskevia työaikatietoja, mutta
ottaen huomioon työnantajan velvollisuuden
säilyttää työaikoja koskevat tiedot yli kolmen
vuoden ajan, sääntelyä on tältäkin osin pidet-
tävä riittävänä.

Kotimaanliikenteen työaikalain mukaisista
ylityörajoituksista ja vuorokausilepoa koske-
vista säännöksistä on mahdollista poiketa
vain, jos työn teettäminen on tarpeen ihmis-
henkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran
torjumiseksi tai hätään joutuneiden auttami-
seksi, viranomaisen määräämän toimenpiteen
suorittamiseksi taikka erilaisiin hätätilantei-
siin liittyvien harjoitusten vuoksi. Direktii-
viehdotuksen 13 lauseke mahdollistaa työ-
aikamääräyksistä poikkeamisen tällaisista
syistä.

Suomalaisella aluksella työskentelevää
työntekijää koskevista terveydentilavaati-
muksista sekä pakollisista terveystarkastuk-
sista säädetään laivaväen lääkärintarkastuk-
sista annetussa laissa. Työntekijälle tehdään
terveystarkastus kahden vuoden välein laiva-
väen lääkärintodistuksen antamisen yhtey-
dessä. Laissa ei ole säännöksiä siitä, kuka
vastaa terveystarkastuksen kustannuksista.
Direktiiviehdotuksen 14 lausekkeen mukaan

työntekijällä pitäisi olla oikeus maksutto-
maan terveystarkastukseen vuosittain.

5 Käsittelyvaiheet

5.1 Kansallinen käsittely

Kirjelmäluonnosta on käsitelty työ- ja elin-
keinoministeriön yhteydessä toimivassa me-
rimiesasiain neuvottelukunnassa, jossa ovat
edustettuina merenkulkualan työmarkkinajär-
jestöt, liikenne- ja viestintäministeriö sekä
sosiaali- ja terveysministeriö. Tämän lisäksi
EU-asiain komitean työoikeusjaostolle on va-
rattu tilaisuus lausua kirjelmäluonnoksesta.

5.2 Ehdotuksen käsittely EU:n toimieli- missä

Komissio antoi direktiiviehdotuksensa 7
päivänä heinäkuuta 2014. Ehdotusta käsitel-
lään neuvoston työryhmässä ensimmäisen
kerran 18.9.2014.

Direktiiviehdotuksen varsinainen sisältö
koostuu työmarkkinajärjestön keskinäisestä
sopimuksesta. Siihen ei työryhmäkäsittelyssä
ole mahdollista tehdä muutoksia.

6 Valtioneuvoston kanta

Ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukai-
nen.

Suomi suhtautuu direktiiviehdotukseen
myönteisesti.