



9.9.2016

Työ- ja elinkeinoministeriö  
[kirjaamo@tem.fi](mailto:kirjaamo@tem.fi)

Lausuntopyyntö 13.7.2016 / TEM/1402/03.01.01/2016, TEM051:00/2016

### **Luonnos hallituksen esitykseksi työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain muuttamisesta**

**Yleistä** Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain muuttamisesta. Esitys on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä ja sitä on käsitelty merimiesasiain neuvottelukunnassa. Palvelualojen työnantajat PALTA ry lausuu kunnioittavasti seuraavaa:

Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön sisävesiliikenteen työaikadirektiivin edellyttämät muutokset. Muutokset koskisivat lain soveltamisalaa, ylityön enimmäismäärää, lepoaikoja ja viikkolepoa. Ehdotetuilla muutoksilla turvattaisiin direktiivin tarkoituksen mukaisesti työntekijöiden oikeus riittävään lepoon. Jotta direktiivin vaatimusten täytäntöönpano ei suhteettomasti heikentäisi vesiliikennealalla toimivien yritysten toimintaedellytyksiä, kevennettäisiin samalla työajan sijoittelua koskevia vaatimuksia, sekä mahdollistettaisiin nykyistä laajemmin vuorotyön tekeminen. Lisäksi säädettäisiin työajan tasoittumisjärjestelmästä, jonka puitteissa työntekijän säännöllinen työaika voidaan tasoittaa säädettyyn keskimäärään pidemmän aikavälin kuluessa.

PALTA ry esittää seuraavat huomautukset liittyen esityksen lakiehdotukseen ja sen yksityiskohtaisiin perusteluihin:

#### **1 § Soveltamisala, 3 § Poikkeukset soveltamisalasta ja 12 c § Pällikön vapaa-aikajaksot**

Lakiehdotuksessa esitetään lakia sovellettavan merityösopimuslaissa tarkoitettuun työhön. Tämä rajaus korvaisi osan voimassaolevan lain 3 §:ään sisältyvistä soveltamisalarajauksista. Tästä johtuen lakiehdotuksessa esitetään voimassaolevan lain 3 §:n ja 12 c §:n kumoamista.

PALTA pitää voimassaolevan lain 3 §:n mukaisia poikkeuksia kuitenkin tarpeellisina, ja edelleen voimassaolevan lain 12 c §:n säännös lienee syytä pitää näin ollen voimassa. Soveltamisalan laajentaminen koskemaan erityisesti kaikkia alusten päälliköitä kotimaanliikenteessä ei ole perusteltua.

9.9.2016

Asiassa on syytä huomioida voimassaolevan merityöaikalain säännökset lain soveltamisalasta ja sen poikkeuksista, jotka ovat olennaisilta osin samankaltaiset kuin vastaavat säännökset voimassaolevassa laissa työajasta kotimaanliikenteen aluksissa. Poikkeussäännösten analogia ja vastaavuus on syytä pitää edelleen voimassa.

Asiassa on edelleen syytä huomioida voimassaolevan työaikalain poikkeukset soveltamisalasta erityisesti siltä osin, kun johtavassa asemassa olevat työntekijät rajataan lain soveltamisalan ulkopuolelle. Aluksen päällikkö voidaan nähdä vastaavana itsenäisenä johtamistehtävänä.

## 7 § Valmiusajat ja työaika

Lakiehdotuksessa esitetään muutettavaksi 7 §:n 3 momentin säännöstä siten, että työntekijän valmiusaika edellyttäisi asunnossa oleskelun sijasta tavoitettavissa oloa. Tällaisessakin tilanteessa työntekijälle olisi suoritettava korvausta 7 §:n 2 momentin mukaisesti eli puolesta siihen käytetystä ajasta joko rahana tai vapaa-aikana.

PALTA pitää perusteettomana tällaista vähimmäiskorvausta valmiudessaolon laadusta ja työntekijän työhön sidottuisuuden määrästä riippumatta. Sisävesiliikenteen työaikadirektiivi ei edellytä tällaisesta vähimmäiskorvauksesta säädettävän. Niin sanotun vapaamuotoisen varallaolon suhteen voimassaoleva työaikalaki ei aseta mitään vähimmäiskorvauksen tasoa, vaan työnantaja ja työntekijä voivat sopia siitä vapaasti ottaen huomioon varallaolosta työntekijän vapaa-ajan käytölle aiheutuvat rajoitukset.

Asiassa on syytä ottaa huomioon voimassaolevan työaikalain 5 §:n varallaoloaikaa koskeva säännös ja säännellä nyt käsiteltävänä oleva lain 7 §:n 3 momenttia vastaavalla tavalla esimerkiksi seuraavasti:

*“Jos työntekijän on oltava sopimuksen mukaan määrätyn ajan tavoitettavissa siten, että hänet voidaan tarvittaessa kutsua työhön, ei aikaa, jonka hän työtä suorittamatta joutuu olemaan sidottuna, lueta työaikaan. Valmiusajasta sovittaessa on sovittava myös siitä suoritettavasta korvauksesta. Korvauksen määrässä on otettava huomioon valmiusajasta työntekijän vapaa-ajan käytölle aiheutuvat rajoitukset eli valmiudesta johtuva työntekijän työhön sidottuus ja työhön saapumisajan pituus.”*

9.9.2016

#### 9 a § Viikottainen enimmäistyöaika sisävesiliikenteessä

Lakiehdotuksen uudessa 9 a §:ssä esitetään ylityön enimmäismäärän rajoittamista alle vuoden pituisessa määräaikaisessa työsuhteessa siten, että ylitöiden keskimääräinen enimmäismäärä olisi viikkoa kohden kahdeksan tuntia.

Tällainen rajausta viikottaisen ylityön enimmäismäärästä alle vuoden kestävässä työsuhteissa sisävesiliikenteessä saattaa aiheuttaa sekä työnantajan että työntekijän kannalta kohtuuttomia seuraamuksia. Erityisesti sisävesiliikenteessä sesonki on kestoltaan lyhyt ajoittuen tyypillisesti kesäkuukausille. Edelleen sesonkityössä olevat työntekijät tyypillisesti ovat halukkaita työskentelemään paljon lyhyen sesongin aikana. Työnantajan työaikajärjestelyihin saattaa aiheutua kohtuuttomia vaikeuksia ja työntekijät voivat kärsiä ansionmenetyksiä, mikäli ylitöiden viikottaista enimmäismäärää rajoitetaan esitetyllä tavalla alle vuoden kestävässä määräaikaisissa työsuhteissa sisävesiliikenteessä. Asiaa olisi syytä verrata työaikalain 24 §:ään, jossa säännellään työsopimuksen päättymistä kesken tasoittumisjakson.

#### Muut huomiot

PALTA kannattaa lakiehdotusta muilta osin. Ehdotus on erityisen perusteltu siltä osin kun työajan sijoittelua koskevia säännöksiä kevennetään ja vuorotyön teettämisen mahdollisuuksia laajennetaan.

Helsingissä 9.9.2016

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Riitta Varpe  
toimitusjohtaja