

RP 197/2016 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att de ändringar som genomförandet av arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten förutsätter görs i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart.

Ändringarna gäller huvudsakligen fartygstrafik på inre vattenvägar. En arbetstagare får inte låtas utföra mer 384 timmar övertidsarbete per år. Den genomsnittliga maximala tiden för övertidsarbete i ett anställningsförhållande för viss tid som understiger ett år är åtta timmar per vecka. Under en sjudagarsperiod ska arbetstagaren ges en vilotid på minst 84 timmar. En arbetstagare vars arbets- och fritider inte bestäms enligt ett avlösningssystem ska ges en extra veckovila på 24 timmar, om arbetstagaren arbetat sex dagar i veckan under fem veckor. Det maximala antalet på varandra följande arbetsdagar baserade på ett avlösningssystem är 31.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2017.

INNEHÅLL

| | |
|---|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL..... | 1 |
| INNEHÅLL | 2 |
| ALLMÅN MOTIVERING | 3 |
| 1 INLEDNING..... | 3 |
| 2 NULÄGE | 3 |
| 2.1 Lagstiftning och praxis..... | 3 |
| 2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU..... | 5 |
| 2.3 Bedömning av nuläget | 7 |
| Inrikesfarten i Finland | 7 |
| Genomförandet av arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten i förhållande till den gällande lagstiftningen | 8 |
| 3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN | 8 |
| 3.1 De viktigaste förslagen..... | 8 |
| 3.2 Alternativa tillvägagångssätt..... | 9 |
| 4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER | 10 |
| 4.1 Ekonomiska konsekvenser | 10 |
| 4.2 Samhälleliga konsekvenser | 11 |
| 4.3 Konsekvenser för myndigheterna | 11 |
| 5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN | 11 |
| 5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial | 11 |
| 5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats..... | 11 |
| DETALJMOTIVERING | 12 |
| 1 LAGFÖRSLAG | 12 |
| 1.1 Lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart | 12 |
| 2 IKRAFTTRÄDANDE | 15 |
| LAGFÖRSLAG | 16 |
| Lag om ändring av lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart..... | 16 |
| BILAGA | 19 |
| PARALLELLTEXT | 19 |
| Lag om ändring av lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart..... | 19 |

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Arbetsmarknadens parter på Europeiska unionens nivå inom inlandssjöfarten, dvs. den europeiska flodsjöfartsunionen (European Barge Union, EBU), den europeiska skepparorganisationen (European Skippers Organisation, ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (European Transport Workers' Federation, ETF), förhandlade på eget initiativ fram ett avtal om reglering av arbetstidens förläggning i vissa avseenden i inlandssjöfarten i enlighet med artikel 155.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). De organisationer som ingick avtalet ansåg att arbetstidsdirektivet (2003/88/EG) inte tillgodoser behoven inom sektorn.

Förhandlingarna fördes mellan januari 2008 och november 2011. Avtalet ingicks den 15 februari 2012. Avtalsparterna lade fram avtalet för Europeiska kommissionen och bad att avtalet genomförs genom rådets beslut som fattas på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.

Europeiska kommissionen lade den 7 juli 2014 fram sitt förslag till rådets direktiv. Rådet antog den 19 december 2014 direktivet (2014/112/EU) om genomförande av det europeiska avtal som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten, nedan *arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten*.

Denna regeringsproposition gäller genomförandet av arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten. Direktivet ska genomföras före utgången av 2016.

Direktivet och innehållet i det avtal som bifogats direktivet kräver ändringar i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982), nedan *arbetstidslagen för inrikesfart*. I det bifogade avtalet finns också bestämmelser om företagshälsovård och arbetarskydd, men till denna del anses den finländska lagstiftningen uppfylla kraven i avtalet.

Direktivet och det bifogade avtalet gäller endast kommersiell inlandssjöfart. Inrikesfart på havsområden faller således utanför tillämpningsområdet för direktivet. Denna avgränsning har betraktats som utgångspunkt även i lagberedningen i samband med genomförandet av direktivet. De ändringar som direktivet förutsätter i inlandssjöfarten har inte utsträckts till inrikesfarten på havsområden, om det inte funnits särskilda grunder för det.

De mest centrala ändringar som direktivet förutsätter gäller arbetsgivarens möjlighet att låta utföra övertidsarbete. Särdrag för Finland är en kort tid med öppet vatten och i fråga om passagerarfartyg en ännu kortare säsong som infaller under sommarmånaderna. Detta kan ha inneburit att arbetsdagarna varit mycket långa under säsongen. De ändringar i författningar som beror på arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten begränsar i fortsättningen möjligheterna att utföra övertidsarbete på inre vattenvägar.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Regleringen av arbetstiden inom sjöfart utgörs av sjöarbetstidslagen (296/1976) och lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart. Den först nämnda lagen tillämpas på arbetstagare som arbetar på ett finskt fartyg som används för utrikesfart. Sjöarbetstidslagen tillämpas även när ett

RP 197/2016 rd

fartyg som används för utrikesfart trafikerar mellan finländska hamnar. Arbetstidslagen för inrikesfart tillämpas i sin tur på finska fartyg som används i inrikesfart. Med inrikesfart avses trafik inom Finlands gränser samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på Rysslands vattenområden i omedelbar anslutning därtill. Arbetstidslagen för inrikesfart tillämpas också när fartyget tillfälligt är i trafik utanför Finlands gränser.

Enligt arbetstidslagen för inrikesfart är den ordinarie arbetstiden högst 8 timmar om dygnet och högst 40 timmar i veckan. Om arbetstagarna bor ombord när fartyget används, kan arbetstiden ordnas i regelbundet skiftande vakter på högst fyra eller sex timmar. Under vissa förutsättningar kan arbetet ordnas i vakter som skiftar två gånger under dygnet.

Om arbetstagarna inte bor ombord när fartyget används, ska den ordinarie arbetstiden, med undantag av de vilotider som avses i 11 §, ordnas så att den blir sammanhängande och förläggas till tiden mellan klockan 7 och klockan 17. En ekonomiarbetares ordinarie arbetstid kan förläggas till tiden mellan klockan 6 och klockan 19. Genom kollektivavtal kan man avvika från bestämmelserna om förläggning av arbetstiden.

Som arbetstid räknas också den tid då arbetstagaren under sin fritid är skyldig att vistas ombord på fartyget och vara beredd att genast börja arbeta (beredskapstid). Om arbetstagarens beredskap ombord är lindrigare än så, räknas beredskapstiden inte som arbetstid. I arbetstiden inräknas inte heller matrast på minst en halv timme eller rast på minst en timme, om arbetstagaren under den får avlägsna sig från arbetsplatsen.

Arbetstagaren har skyldighet att utföra övertidsarbete. Den maximala tiden för övertidsarbete per dygn är 16 timmar i veckan och den maximala tiden för övertidsarbete per vecka är 16 timmar under två veckor. Arbetstiden per dygn får dock vara högst 14 timmar.

Maximitiderna för övertidsarbete är högre, om det är fråga om skiftarbete. Om arbetet har organiserats i två vakter, är den maximala tiden för övertidsarbete per dygn 28 timmar i veckan och den maximala tiden för övertidsarbete per vecka 16 timmar i veckan. Utöver detta kan det med arbetstagarens samtycke utföras ytterligare 7 timmar dygnsvis övertidsarbete per vecka. I fråga om dygnsvis övertidsarbete förutsätts dock att arbetstagaren regelbundet har rätt till upprepade perioder av fritid med högst 30 dagars mellanrum. Perioderna måste vara minst 7 dagar långa och inbegripa ett veckoslut.

I arbetstidslagen för inrikesfart finns också bestämmelser om vilotider. Om arbetstiden i annat arbete än skiftarbete är längre än sex timmar, ska arbetstagaren ges en rast på minst en timma under vilken arbetstagaren kan avlägsna sig från arbetsplatsen.

Under varje period av 24 timmar ska en arbetstagare ges en dygnsvila på minst 10 timmar och under varje period av sju dagar en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar. Om ett avlösnings-system inte iakttas i anställningsförhållandet, ska arbetstagaren en gång i veckan ges en oavbruten veckovila på minst 30 timmar.

För unga arbetstagare gäller lagen om unga arbetstagare (998/1993) även i inlandssjöfart. I arbetstidslagen för inrikesfart finns dock en särskild bestämmelse om att en arbetstagare som är yngre än 18 år ska ges en oavbruten dygnsvis vilotid på minst nio timmar. En ung arbetstagare får inte heller vara i arbete mellan kl. 24 och 05, om det inte är fråga om genomförande av ett praktikprogram i anslutning till den unga personens utbildning.

Om det på fartyget utöver befälhavaren arbetar minst fyra personer av vilka en har styrmans behörighet, har befälhavaren för den tid som han eller hon varit i arbete rätt till i genomsnitt

RP 197/2016 rd

minst nio fridagar med lön i månaden. Om dessa fridagar inte kan ges inom ramen för avlösningssystemet, ska de ges senast en månad efter seglotionssäsongens utgång.

Bestämmelserna om begränsning av övertidsarbete och om dygnsvila tillämpas inte på sådant arbete som överstiger den ordinarie arbetstiden som är oundgängligt för avvärjande av fara som hotar människoliv, fartyg eller gods, för lämnande av hjälp enligt sjölagen, för vidtagande av en åtgärd som påbjudits av en hamnmyndighet eller en motsvarande myndighet eller som föranleds av att arbetstagarna oväntat minskat, om inte fartygets besättning omedelbart kan kompletteras genom skäligen åtgärder. Dessutom tillämpas begränsningarna inte, om övertidsarbetet är nödvändigt för deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap eller andra säkerhetsanordningar som verkställs enligt vad som särskilt föreskrivs om det.

För varje arbetsplats ska utarbetas arbetsskiftsförteckning och vaktschema där arbetstagarnas arbets- och vilotider framgår. Av vaktscemat ska i sin tur framgå personernas namn och uppgifter på fartyget samt tidpunkterna när vakten börjar och slutar. Arbetsgivaren ska dessutom bokföra antalet arbetstimmar och de ersättningar som betalats för dem särskilt för varje arbetstagare. I arbetstidsbokföringen ska separat antecknas antalet arbetstimmar i övertids-, nöd- och söndagsarbete och de förhöjningsdelar som betalats för dem.

I arbetstidslagen för inrikesfart föreskrivs dessutom om övertidsersättning samt avtalande om och ändring av avlösningssystemet, men det behöver inte redogöras för dessa i denna proposition.

Genom arbets- eller tjänstekollektivavtal kan delvis avtalas på annat sätt än vad som föreskrivs i arbetstidslagen för inrikesfart. Detta gäller arbetstidens förläggning, arbets- och beredskapstiden, det dygnsvisa övertidsarbetet till vissa delar, de dagliga vilotiderna, övertidsersättningarna, helgarbetet, avlösningssystemet samt arbetsskiftsförteckningen och vaktscemat.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Internationella arbetsorganisationen (ILO) antog år 2006 en ny konvention om arbete till sjöss (MLC), som uppdaterade 68 av ILO:s tidigare konventioner och rekommendationer. I den nya konventionen upprättades internationella minimistandarder för arbete inom sjöfarten. Den nya konventionen syftar till att åstadkomma rättvisa villkor inom den internationella sjöfarten genom att främja rimliga arbets- och levnadsförhållanden för sjöpersonal och rättvisare konkurrensvillkor.

European Community Shipowners' Association (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) undertecknade den 19 mars 2008 ett avtal om ILO:s 2006 års konvention om arbete till sjöss. Avtalet har satts i kraft på gemenskapsnivå genom rådets direktiv 2009/13/EG, nedan *sjöarbetsdirektivet*. Avtalet mellan arbetsmarknadsparterna inom sjöfartssektorn på EU-nivå överensstämmer till sitt innehåll med ILO:s konvention om arbete till sjöss.

Både ILO:s sjöarbetskonvention och sjöarbetsdirektivet som baserar sig på konventionen gäller för inrikesfartens del arbete på havsområden. Inlandssjöfarten omfattas inte av tillämpningsområdet för avtalet och direktivet. Sjöarbetskonventionen förutsätter bland annat att antingen en maximal arbetstid eller en minimal vilotid fastställs. Begränsningen av maximal arbetstid förutsätter att arbetstiden inte överstiger 14 arbetstimmar under 24 timmar och 72 arbetstimmar under sju dagar. På motsvarande sätt förutsätter minimikravet på vilotider att det under 24 timmar ska ges minst 10 timmar vilotid och under sju dagar minst 77 timmar vilotid.

RP 197/2016 rd

Europeiska unionens mest centrala rättsakt om arbetstider är Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, nedan *arbetstidsdirektivet*. Arbetstidsdirektivet tillämpas dock inte på sjöpersonal, utan de berörs av rådets direktiv 1999/63/EG om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST), nedan *arbetstidsdirektivet för sjöpersonal*.

Arbetstidsdirektivet för sjöpersonal gäller inrikesfarten på havsområden. I fråga om inlandssjöfart tillämpas det allmänna arbetstidsdirektivet.

Arbetsmarknadsparterna inom inlandssjöfarten i Europeiska unionen ansåg dock att arbetstidsdirektivet inte tillräckligt beaktar de särskilda arbets- och levnadsförhållandena inom inlandssjöfarten. Arbetsmarknadsparterna förhandlade fram ett separat avtal om detta. I avtalet finns närmare bestämmelser om förläggningen av arbetstiden i inlandssjöfarten. Arbetsmarknadsparterna bad i mars 2012 av kommissionen att avtalet genomförs genom rådets beslut som fattas på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.

Rådet antog den 19 december 2014 direktivet (2014/112/EU) om genomförande av det europeiska avtal som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten.

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv som inte hindrar medlemsstaterna från att tillämpa sådana bestämmelser, handlingssätt eller sådan praxis som tillförsäkrar arbetstagare förmånligare förhållanden än bestämmelserna i direktivet. Direktivet möjliggör också inom ramen för minimikraven utfärdande av nya nationella bestämmelser eller ändring av gamla bestämmelser, om omständigheterna förändras.

Direktivet består av två delar, det egentliga direktivet och det bifogade avtalet som innehåller de egentliga bestämmelserna om arbetstid inom inlandssjöfarten. Enligt artikel 4.1 i direktivet ska medlemsstaterna senast den 31 december 2016 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. Avsikten är att genomföra direktivet genom denna proposition.

Enligt klausul 1 i avtalet gäller avtalet mobila arbetstagare som är anställda som medlemmar av sjöfartspersonalen (besättningen) eller med andra uppgifter (personal ombord) på en farkost som används för yrkesmässig inlandssjöfart inom en medlemsstats territorium. Icke-kommersiell inlandssjöfart faller således utanför tillämpningsområdet för avtalet.

Enligt artikel 3 i det bifogade avtalet ska fastställandet av arbetstiden i princip grundas på en åtta timmars arbetsdag. Arbetstiden får dock förlängas i enlighet med klausul 4. Under en beräkningsperiod på ett år får arbetstiden vara högst i genomsnitt 48 timmar i veckan och sammanlagt högst 2304 timmar. Om anställningsförhållandet understiger beräkningsperioden, beräknas den maximala arbetstiden i förhållande till anställningens längd. I avtalet föreskrivs också om en särskild beräkningsperiod på fyra månader under vilken den genomsnittliga veckoarbetstiden inte får överstiga 72 timmar.

Utöver de högst tillåtna arbetstimmarerna finns i det bifogade avtalet bestämmelser om fasta begränsningar av arbetstiden enligt vilka arbetstiden inte får överstiga 14 timmar under varje 24-timmarsperiod, och 84 timmar under en sjudagarsperiod.

I klausul 5 i avtalet finns en bestämmelse om vilodagar. I led 2 i klausulen fastställs regler för arbetsrytmen 1:1, då det omedelbart efter på varandra följande arbetsdagar följer samma antal

RP 197/2016 rd

på varandra följande vilodagar. I led 3 i klausulen fastställs metoder för beräkning av på varandra följande vilodagar, om arbetsrytmen inbegriper fler arbets- än vilodagar. Beroende på antalet på varandra följande arbetsdagar intjänas 0,2—0,4 vilodagar för varje arbetsdag.

Enligt klausul 6 i avtalet får under säsongen på passagerarfartyg tillämpas bestämmelser som avviker från artiklarna 4 och 5. Den maximala arbetstiden är då 12 timmar under varje 24-timmarsperiod och 72 timmar under en sjudagarsperiod. Dessutom beviljas arbetstagarna 0,2 vilodagar per arbetsdag.

I klausul 8 fastställs för arbetstagare rätt till raster, om arbetstiden per dygn överstiger sex timmar. I klausul 9 i avtalet finns bestämmelser om den högsta tillåtna nattarbetstiden. Som natt betraktas tiden mellan kl. 23.00 och kl. 6.00. Den högsta tillåtna nattarbetstiden per vecka är 42 timmar per sjudagarsperiod.

Enligt klausul 10 i avtalet ska semestern vara minst fyra veckor. Semestern får inte utbytas mot kontant ersättning, utom då anställningen avslutas. Klausul 11 i avtalet ger medlemsstaterna möjlighet att tillåta nattarbete för unga arbetstagare under vissa perioder, även under den tid då nattarbete är förbjudet enligt direktiv 94/33/EG om skydd av minderåriga i arbetslivet.

Enligt klausul 12 i avtalet ska varje arbetstagares dygnsarbetstid och dygnsvila registreras, så att det går att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid. I avtalet finns bestämmelser om innehållet i arbetstidsbokföringen och om godkännande och förvaring av bokföringen.

Klausul 13 utgör ett undantag från reglerna om arbets- och vilodagar. I vissa brådskande fall kan befälhavaren eller dennes ställföreträdare kräva att arbetstagare arbetar extra arbetstimmar.

Arbetstagarens rätt till en kostnadsfri årlig hälsoundersökning fastställs i klausul 14 i avtalet. I klausul 15 finns bestämmelser om nattarbetandes och skiftarbetares rätt till hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arbetets art. Om arbetsgivaren vill organisera arbetet enligt en viss rytm, ska arbetsgivaren enligt klausul 16 ta hänsyn till principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren, i syfte att lindra effekterna av monotona arbetsuppgifter och arbete i ett i förväg fastställt tempo, med hänsyn till arbetets art och kraven på hälsa och säkerhet.

Enligt klausul 17 i avtalet får medlemsstaterna bibehålla eller införa bestämmelser som motsvarar avtalet eller som är förmånligare än avtalet.

2.3 Bedömning av nuläget

Inrikesfarten i Finland

Enligt statistiken för inrikes sjöfart (2015) uppgick volymen av gods som transporterades inom inrikesfart till 5,39 miljoner ton. Av volymen transporterades 90,7 procent vid kusten och 9,3 procent via inre vattenvägar. Den största delen av godstrafiken utgjordes av petroleumprodukter (65 %) och lösviktsvaror (33 %). Av volymen av de inhemska godstransporterna på fartyg transporterades 47 procent på fartyg registrerade i Finland.

Antalet passagerare i inrikes sjöfart vid kusten och på inre vattenvägar var sammanlagt 4,2 miljoner år 2015. Kustens andel av passagerarvolymen var 95 procent. Volymerna har hållit sig på ungefär samma nivå de senaste tio åren.

RP 197/2016 rd

I den inrikes passagerartrafiken fanns 162 fartyg år 2015. I antalet ingår inte rorofartyg som trafikerar mellan Åland och Fastlandsfinland. Av fartygen var 102 verksamma vid kusten och 60 på inre vattenvägar.

Mätt i årsverken är volymen av inrikessjöfarten i Finland ungefär en tiondedel av volymen av utrikessjöfarten. Enligt Trafiksäkerhetsverkets (Trafi) statistik över sjömän utfördes år 2014 sammanlagt 673 årsverken i inrikesfarten. Över två tredjedelar av dessa årsverken utfördes på däck.

De klart vanligaste yrkena inom inrikesfarten var jungman, befälhavare och maskinchef. Allt som allt tjänstgjorde sammanlagt 830 sjömän i inrikes sjöfart under andra halvåret 2014. Sektorn är mycket mansdominerad: av sjömännen i inrikesfart är uppskattningsvis cirka 10 % kvinnor. Åldersfördelningen i inrikessjöfarten är tämligen jämn mellan 20 och 64 år. Mätt i årsverken var över 90 % av arbetskraften i sektorn finländsk.

Genomförandet av arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten i förhållande till den gällande lagstiftningen

Innehållet i arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten gäller främst arbetstidslagen för inrikesfart, men har också beröringspunkter med lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010), lagen om unga arbetstagare samt arbetarskyddslagen (738/2002).

Direktivets tillämpningsområde är snävare än tillämpningsområdet för arbetstidslagen för inrikesfart, eftersom direktivet enbart gäller inlandssjöfarten. Arbetstidslagen för inrikesfart gäller också inrikesfart på havsområden.

Bestämmelserna om maximala arbetstider och om vilotider i arbetstidslagen för inrikesfart bygger på olika principer än bestämmelserna i avtalet. Fastän kraven i arbetstidslagen för inrikesfart till stora delar uppfyller bestämmelserna i avtalet, uppfylls kraven i direktivet inte till alla delar på grund av skillnader i beräkningssätten.

Den viktigaste skillnaden mellan arbetstidslagen för inrikesfart och direktivet gäller bestämmandet av vilodagar. Om det finns fler arbetsdagar än vilodagar i en arbetsperiod, intjänas enligt det till direktivet bifogade avtalet 0,2—0,4 vilodagar för varje arbetsdag, beroende av antalet på varandra följande arbetsdagar. I Finland har vilodagarna genomförts genom bestämmelsen om veckovila. En arbetstagare ska en gång i veckan ges en veckovila på minst 30 timmar.

Arbetstidslagen för inrikesfart innehåller inte heller någon bestämmelse som motsvarar den genomsnittliga högsta tillåtna arbetstiden (48 timmar) per vecka enligt avtalet i direktivet. Arbetstidslagen för inrikesfart begränsar arbetstidens längd genom bestämmelserna om ordinarie arbetstid, overtidsarbete per dygn och overtidsarbete per vecka.

Dessutom förutsätter direktivet vissa smärre ändringar i arbetstidslagen för inrikesfart.

När det gäller bestämmelserna om arbetstiden för unga arbetstagare, hälsoundersökning och arbetarskydd motsvarar den finska lagstiftningen kraven i det avtal som bifogats direktivet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 De viktigaste förslagen

RP 197/2016 rd

Syftet med propositionen är att genomföra arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten till den del som den nationella lagstiftningen ännu inte innehåller de bestämmelser som direktivet förutsätter. Ändringarna gäller arbetstidslagen för inrikesfart.

Arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten gäller endast inlandssjöfarten. På grund av detta utsträcks de ändringar som direktivet förutsätter i regel inte till inrikesfart på havsområden. Till vissa delar har man avvikit från denna utgångspunkt, om det har bedömts vara oändamålsenligt med olika reglering beroende på området för sjöfarten.

Lagens tillämpningsområde ska bindas till tillämpningsområdet för lagen om sjöarbetsavtal. Detta behövs för att arbetstidsregleringen ska rikta sig till alla som arbetar i arbetstagarställning, såsom arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten förutsätter.

Det viktigaste ändringsbehovet hänför sig till sin praktiska betydelse till klausul 3 i det till direktivet bifogade avtalet. Enligt avtalet är den maximala arbetstiden i genomsnitt 48 timmar i veckan. Genomsnittet bedöms under en beräkningsperiod på ett år. I kortare anställningsförhållanden än ett år beräknas den högsta tillåtna arbetstiden i proportion till anställningstiden. Inlandssjöfarten är till stora delar säsongbetonad och då är det utmanande att följa den maximala arbetstid som direktivet förutsätter, åtminstone i kortare anställningsförhållanden som ingåtts främst för sommarmånaderna.

Klausulen genomförs genom att det föreskrivs om den maximala tiden för övertidsarbete i inlandssjöfarten. Arbetsgivaren får låta utföra högst 384 timmar övertidsarbete per år. I visstidsanställningar som understiger ett år får det maximala övertidsarbetet i genomsnitt uppgå till högst åtta timmar per vecka.

Arbetstagaren har på samma sätt som i nuläget rätt att en gång i veckan få en oavbruten veckovila på minst 30 timmar. När en arbetstagare i inlandssjöfart arbetat minst sex dagar i veckan under fem veckor, ska arbetstagaren i samband med veckovilan ges en extra veckovila på minst 24 timmar.

Dessutom föreslås i propositionen att arbetstagaren under en sjudagarsperiod ska ges en vilotid på minst 84 timmar, stället för nuvarande 77 timmar.

Dessutom görs i lagen vissa ändringar av smärre betydelse. Dessa beskrivs nedan i detaljmotiveringen.

3.2 Alternativa tillvägagångssätt

Arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten, som genomförs genom propositionen, är mycket detaljerat. Enligt direktivet är den högsta tillåtna arbetstiden 2304 timmar under ett år. Om anställningsförhållandet understiger ett år, bestäms den högsta tillåtna arbetstiden i samma proportion. Den högsta tillåtna arbetstiden per vecka är 48 timmar inbegripet övertidsarbete.

Vid beredningen av propositionen fanns det oro för hur den nämnda högsta tillåtna arbetstiden och 5 § 2 mom. i den gällande arbetstidslagen för inrikesfart skulle vara förenliga i en situation där arbetstagarnas arbetstid inte kan ordnas i vakter enligt 1 mom. i samma paragraf. Då ska den ordinarie arbetstiden förläggas till tiden mellan klocka 07 och klockan 17. Det är dock känt att det finns behov av sjöfartstjänster även andra tider. Arbetsgivaren måste förlägga den ordinarie arbetstiden i sin helhet mellan dessa klockslag och låta utföra kvällsarbete som behövs i form av övertidsarbete. Antalet övertidstimmar i inlandssjöfart begränsas dock av arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten. Man kan låta utföra övertidsarbete i genomsnitt högst 8 timmar i veckan.

På grund av detta bedömdes vid beredningen som ett alternativ att kraven på förläggning av den ordinarie arbetstiden slopas. Detta skulle ha gjort det möjligt att förlägga den ordinarie arbetstiden speciellt till en sådan tidpunkt då det finns efterfrågan på tjänsterna. Om fartyget skulle behöva användas mer än arbetstiden för arbetstagarna tillåter, skulle det ha varit möjligt att ordna arbetet i vakter.

Finlands Sjömans-Union FSU rf motsatte sig det att arbetstiden får förläggas fritt. I nuläget är det möjligt att genom kollektivavtal avvika från bestämmelserna om förläggning av arbetstiden och detta har också gjorts. De lönesystem som baserar sig på gällande kollektivavtal stöder sig i stor utsträckning på ersättningar som betalas för avvikande förläggning av arbetstiden eller övertidsarbete. De framförda ändringarna skulle kunna ha sänkt arbetstagarnas totala lön, om inte lönesystemen skulle ha ändrats samtidigt.

För att genomförandet av arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten inte äventyras på grund av det ovan sagda, ströks avregleringen i fråga om förläggning av arbetstiden ur propositionen. Således kan den ordinarie arbetstiden förläggas till andra tider än mellan klockan 07 och klockan 17 endast om detta är möjligt enligt ett kollektivavtal som är bindande för arbetsgivaren.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten begränsar arbetsgivarnas möjligheter att låta utföra övertidsarbete. Detta kan i sin tur begränsa möjligheterna för företag som är verksamma inom inlandssjöfart att upprätthålla den nuvarande utnyttjandegraden för fartyg. Detta gäller speciellt icke organiserade arbetsgivare, om de enligt ett allmänt bindande kollektivavtal inte har möjlighet att avvika från kraven på förläggning av arbetstiden, eller om det inte avvikits från paragrafen genom ett kollektivavtal mellan en icke organiserad arbetsgivare och ett arbetstagarförbund.

Kollektivavtalet för passagerarfartyg i inrikestrafiken möjliggör förläggning av den ordinarie arbetstiden på ett sätt som avviker från 5 § 2 mom. i lagen. Det kollektivavtalet är allmänt bindande. Bestämmelserna i kollektivavtalet för passagerarfartyg i inrikestrafiken tillämpas på besättningsmedlemmar som arbetar ombord på passagerarfartyg som trafikerar Finlands kust- och insjövattnen och på det arbete de annars utför ombord på fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton och som transporterar högst två fordon och i regel inte transporterar frakt.

Om arbetsgivaren inte kan dra nytta av de i kollektivavtalet överenskomna möjligheterna till flexibilitet i sin verksamhet, har arbetsgivaren mindre möjligheter än i nuläget att låta utföra övertidsarbete. Detta i sin tur kan försämra företagets möjligheter att hålla fartyget i trafik under hela den tid av dygnet eller veckan då det finns efterfrågan på tjänsten på marknaden.

Konsekvenserna av de föreslagna ändringarna för enskilda företag varierar beroende på karaktären av den inlandssjöfart som idkas och beroende på huruvida ett kollektivavtal som lindrar bestämmelserna om förläggning av arbetstiden är bindande för företaget. För passagerartrafik på inre vattenvägar är det mer typiskt att fartygen används från morgon till kväll, men att fartygen förtöjer i sin hemhamn för natten. Ett sådant trafikeringsätt möjliggör byte av besättning under dagen. I annan sjöfart än passagerartrafik är verksamheten mer oregelbunden till sin karaktär och det är inte nödvändigtvis lätt att planmässigt låta utföra skiftarbete på små fartyg. Då är det fråga om godstransporter via inre vattenvägar samt bogserings- och isbrytningsverksamhet. De ändrade bestämmelserna bedöms inte ha betydliga konsekvenser för större fraktfartyg som trafikerar via Saima kanal. På fartygen i fråga är det redan för närvarande möj-

ligt att arbeta inom ramen för ett avlösningssystem. Då kan man med avlösnings- och vaktbytesarrangemang för arbetstagarna se till att arbetstagarna har möjlighet till tillräcklig vila, fast fartygets verksamhet är oavbruten.

4.2 Samhälleliga konsekvenser

De ändringar som föreslås i propositionen garanterar bättre än i nuläget möjlighet till tillräcklig vila för arbetstagare i inlandssjöfart. Med stöd av den gällande lagen kan arbetsgivaren ha låtit arbetstagarna utföra rentav mycket långa arbetsdagar. Orsaken till detta har sannolikt varit företagets behov att använda fartygen maximalt under den korta tiden med öppet vatten och i passagerartrafik den ännu kortare säsongen.

Propositionen bedöms också bidra till säkerheten i inlandssjöfarten. Olycksutredningscentralen har observerat att trötthet har bidragit till ett stort antal haverier till sjöss. Fast dessa undersökningar har gällt fartyg till sjöss och främst fartyg i utrikesfart, har den navigerande personalens möjlighet till tillräcklig vila onekligen betydelse även på inre vattenvägar.

4.3 Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har konsekvenser för arbetarskyddsmyndigheten, som övervakar att arbetstidslagen för inrikesfart iakttas.

Propositionen kan till vissa delar medföra att det blir mer komplicerat att utöva tillsyn. I fortsättningen kommer det i inrikesfarten att finnas delvis olika bestämmelser för havsområden och inre vattenvägar. Fastän antalet situationer med gränsdragningar bedöms vara få, medför behärskningen av olika krav för arbetstiden att tillsynen blir mer komplicerad.

Som helhet bedöms propositionen inte ha väsentliga konsekvenser för myndigheternas verksamhet.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Propositionen har beretts vid arbets- och näringsministeriet. Utkastet till proposition har behandlats i delegationen för sjömansärenden, som finns i samband med arbets- och näringsministeriet och där förutom arbets- och näringsministeriet även social- och hälsovårdsministeriet, kommunikationsministeriet samt arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i sjöfartssektorn är representerade.

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utkastet till proposition har varit ute på remiss. I samband med remissförfarandet inkom utlåtanden från social- och hälsovårdsministeriet, kommunikationsministeriet, Ålands landskapsregering, ansvarsområdena för arbetarskydd vid Regionförvaltningsverket i Södra Finland, Regionförvaltningsverket i Sydvästra Finland, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland och Regionförvaltningsverket i Norra Finland, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Elinkeinoelämän keskusliitto ry, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf, Rederierna i Finland rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto r.y., Passagerarfartygsföreningen i Finland SMLY rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf och Finlands Maskinbefälsförbund rf.

I det ursprungliga utkastet till proposition ingick ett förslag om fri förläggning av arbetstiden och möjlighet att låta utföra skiftarbete. Dessutom ingick i utkastet ett utjämningschema för arbetstiden. Inom ramen för schemat skulle arbetstagarens ordinarie arbetstid kunna ha utjämnats under en längre tidsperiod än det föreskrivna genomsnittet.

Arbetsgivarorganisationerna och en del av myndigheterna ansåg det vara positivt att man som motvikt till de skärpta bestämmelser som beror på direktivet fäster vikt vid tryggheten av verksamhetsförutsättningarna för företag inom sjöfart. Finlands Sjömans-Union förhöll sig mest kritisk till propositionen. Unionen såg inget behov av ändringar i bestämmelserna om förläggning av och arrangemang för arbetstiden. Dessutom ansåg unionen att ett utjämningschema för arbetstiden inte lämpar sig för arbete ombord på fartyg. Arbetarskyddsmyndigheterna uttryckte i sitt remissyttrande oro för att tillsynen blir mer komplicerad. En del av dem önskade att även andra ändringar än de som direktivet förutsätter skulle ingå i propositionen, eftersom det finns vissa mångtydigheter i den gällande lagen.

I den fortsatta beredningen ströks merparten av de förslag som inte är direkt förknippade med genomförandet av direktivet. Detta gäller bland annat förslagen om ändring av bestämmelserna om förläggning av arbetstiden. Frågan behandlas närmare under punkt 3.2 (alternativ för genomförande).

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart

1 §. Tillämpningsområde. 1 mom. i bestämmelsen preciseras så att lagen uttryckligen kommer att gälla arbete som avses i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) på finskt fartyg som används i inrikesfart. Avgränsningen ersätter en del av den avgränsning av tillämpningsområdet som ingår i 3 § i den gällande lagen. På grund av den infogade hänvisningen till lagen om sjöarbetsavtal kommer lagen inte att tillämpas till exempel på statens fartyg som används i försvars- eller gränsbevakningssyfte. Lagen tillämpas på arbetsgivarens make eller barn eller på person som får sin lön enbart i form av en vinstandel endast i det fall att personen anses arbeta i arbetstagarställning.

Avgränsningen ersätter också gällande 3 § 2 mom., enligt vilket lagen inte tillämpas på arbete som utförs av person som inte följer med fartyget och endast då fartyget är förtöjt vid kaj eller på säker ankarplats, om nämnda arbete omfattas av någon annan lag om arbetstid eller bör betraktas enbart som tillfälligt kontroll-, service-, lotsnings- eller annat därmed jämförbart arbete. Motsvarande avgränsning ingår nämligen också i lagen om sjöarbetsavtal.

Arbetstidsregleringen för arbete på fartyg avviker beroende på det vattenområde där fartyget trafikerar eller arbetstagaren arbetar. När tillämpningen av arbetstidslagstiftningen bedöms, görs den första gränsdragningen mellan sjöarbetstidslagen och arbetstidslagen för inrikesfart. Inrikesfart är sjöfart inom Finlands gränser. Sjöarbetstidslagen gäller i sin tur främst utrikes- trafik. Gränsdragningen mellan dessa författningar grundar sig på huvudregeln att fartygets huvudsakliga trafikeringsområde bestämmer vilken av lagarna som tillämpas på arbetet.

Den andra gränsdragningen i inrikesfart gäller huruvida bestämmelserna om havssjöfart eller inlandssjöfart tillämpas på arbetet. För detta ändamål föreslås att det fogas ett nytt 2 mom. till 1 § i lagen. Enligt momentet bestäms tillämpningen av lagens bestämmelser om inlands- och havssjöfart utifrån det vattenområde där arbetstagaren huvudsakligen arbetar.

RP 197/2016 rd

Eftersom arbetstagarna vanligen endast arbetar på ett fartyg, motsvarar arbetstagarens huvudsakliga arbetsområde och fartygets huvudsakliga trafikeringsområde varandra. Huvudsaklighetskriteriet måste bedömas när fartyget trafikerar via Saima kanal på både havsområden och inre vattenvägar. Ett fartyg kan till exempel regelbundet trafikera mellan en kuststad och en insjöhamn. Huvudsaklighetskriteriet innebär att tillämpningen av bestämmelserna om havssjöfart eller inlandssjöfart avgörs utifrån det vattenområde där fartyget används den största delen av tiden. I bedömningen beaktas endast den tid då fartyget är i trafik.

I Finland finns också fartyg som trafikerar mellan kuststäder men som i viss mån också kan utföra åtrafik. Huvudsaklighetskriteriet innebär i en sådan situation dock att bestämmelserna om havssjöfart tillämpas på arbetstagarna på fartyget.

Om en arbetstagare arbetar hos samma arbetsgivare på flera fartyg, av vilka en del är i trafik på inre vattenvägar och en del i havsområden, behöver det bedömas på vilket vattenområde arbetstagaren vanligtvis arbetar den största delen av tiden. Avsikten är att huvudsaklighetskriteriet inte bedöms inom en mycket kort tidsperiod, såsom under en enskild arbetsperiod, utan på allmänare nivå.

Om ett fartyg som huvudsakligen är i havstrafik för viss tid överförs till trafik enbart på inre vattenvägar, måste dock på arbetet under den tiden tillämpas arbetstidsbestämmelserna för inlandssjöfart enligt huvudsaklighetskriteriet för fartygets trafikeringsområde.

I paragrafen föreslås ett nytt 3 mom., vars innehåll motsvarar 3 § 1 mom. 1 och 5 punkten i den gällande lagen. Enligt momentet tillämpas lagen för det första inte på arbete som utförs av befälhavaren på ett fartyg, om det på fartyget utöver befälhavaren arbetar minst fyra personer av vilka en har styrmans behörighet, fränsett vad som föreskrivs i 10, 12 och 12 c §. Lagen tillämpas, med undantag för 11 och 12 §, inte heller på arbete på fiskerifartyg på havsområden.

2 §. Definition på inrikesfart. Enligt den gällande paragrafen avses med inrikesfart trafik inom Finlands gränser samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på Sovjetunionens vattenområden i omedelbar anslutning därtill. Paragrafen föreslås bli uppdaterad så att trafik via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt trafik mellan Vihrevoj och Viborg jämföras med inrikesfart. Ändringen är teknisk.

Paragrafens 2 mom. motsvarar den gällande paragrafen. Enligt momentet tillämpas lagen även då fartyg tillfälligt är i trafik utanför de vattenområden som avses i 1 mom. Således tillämpas lagen fastän ett fartyg som annars går i inrikes fart tillfälligt är i trafik utanför finskt territorialvatten.

3 §. Undantag från tillämpningsområdet. Paragrafen föreslås bli upphävd, eftersom det föreslås att lagens tillämpningsområde bestäms i enlighet med lagen om sjöarbetsavtal (se detaljmotiveringen till 1 §). Avgränsningen av tillämpningsområdet för lagen om sjöarbetsavtal motsvarar i stor utsträckning avgränsningen av tillämpningsområdet i 3 § i den gällande lagen. Av ändringen följer dock vissa utvidgningar av tillämpningsområdet som behövs på grund av genomförandet av arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten. Lagen tillämpas bl.a. på sådana läkare som arbetar i sjöarbetsavtalsförhållande som anställts enbart för sjukvård. Dessutom tillämpas lagen på arbetsgivarens make och barn samt på person som får sin lön enbart i form av en vinstandel, om personen anses arbeta i anställningsförhållande i enlighet med lagen om sjöarbetsavtal.

9 a §. Den maximala tiden för overtidsarbete i inlandssjöfart. I propositionen föreslås att det till lagen fogas en ny 9 a §, som begränsar overtidsarbetet i inlandssjöfarten. Bestämmelsen

behövs på grund av den tredje klausulen i arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten. Enligt klausulen får den genomsnittliga arbetstiden per vecka inte överstiga 48 timmar under en beräkningsperiod på 12 månader. Den högsta tillåtna arbetstiden under beräkningsperioden är enligt direktivet 2304 timmar. I anställningar som understiger beräkningsperioden beräknas den högsta tillåtna arbetstiden i proportion till anställningstiden. Dessutom föreskrivs i direktivets fjärde klausul om den maximala arbetstiden per vecka, som är 84 timmar.

Enligt paragrafen får man låta utföra övertidsarbete under högst 384 timmar per år. Denna begränsning av övertidsarbete gäller endast den totala mängden övertidsarbete per dygn och per vecka. Begränsningen gäller endast inlandssjöfart. Gränsen på 384 timmar baserar sig direkt på kraven i direktivet (40 arbetstimmar av ordinarie arbetstid + 8 timmar övertidsarbete under 48 veckor).

Om arbetstagaren arbetar i ett anställningsförhållande för viss tid som understiger ett år, är den genomsnittliga maximala tiden för övertidsarbete åtta timmar per vecka. Arbetsgivaren kan redan när arbetsavtalet upprättas beräkna den genomsnittliga maximala mängden övertidsarbete. Om till exempel ett arbetsavtal för viss tid är 3 månader (12 veckor), kan under anställningsförhållande utföras högst 96 timmar övertidsarbete. Då är det alltså fråga om det genomsnittliga antalet övertidstimmar. Således kan det under en vecka utföras mer än åtta timmar övertidsarbete, så länge antalet övertidstimmar utjämnas till det tillåtna antalet under anställningsförhållandet och de dagliga vilotiderna och vilotiderna per vecka uppfylls.

10 §. Undantag från begränsningarna i fråga om övertidsarbete. Paragrafen motsvarar i övrigt den gällande lagen, men man kan avvika även från begränsningarna av övertidsarbete enligt nya 9 a § på basis av sådana exceptionella orsaker som avses i 10 §. Dessutom preciseras hänvisningen till sjölagen i 1 mom. 2 punkten i paragrafen.

11 §. Dagliga vilotider. I 2 mom. i den gällande paragrafen hänvisas till 6 § 2 mom., som upphävts genom lag 409/1996. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 22 § 2 mom. i lagen. Det föreslås att 2 mom. i paragrafen ändras så att där i stället för hänvisningen uttryckligen nämns att momentet gäller en situation där det genom arbets- eller tjänstekollektivavtalet överenskommit att arbetstiden ordnas i vakter som överstiger sex timmar. Bestämmelsen motsvarar nuläget och är av teknisk karaktär.

12 §. Vilotiden per dygn. I 1 mom. i den gällande paragrafen föreskrivs att arbetstagare under varje period av sju dagar ska ges en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar. Enligt klausul 7 i det till direktivet bifogade avtalet får vilotiden inte understiga 84 timmar under sju dagar. På grund av detta föreslås att det till 1 mom. i paragrafen fogas ett omnämmande av att en vilotid på minst 84 timmar ska ges under en sjudagarsperiod i inlandssjöfart. I havssjöfart är minikravet fortfarande en vilotid på 77 timmar per varje sjudagarsperiod.

12 a §. Veckovila. Paragrafens 1 mom. motsvarar den gällande paragrafen. Om ett avlösnings-system inte tillämpas vid bestämmandet av arbetstagares arbets- och fritider, ska arbetstagaren en gång i veckan ges en oavbruten veckovila på minst 30 timmar. Bestämmelsen omfattar kraven i klausul 5 i arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten, om det finns fem eller färre på varandra följande arbetsdagar. Enligt klausulen ska för 1—10 arbetsdagar ges 0,2 vilodagar för varje arbetsdag som följer på en arbetsdag. Bestämmelsen om veckovila möjliggör dock en situation där det finns sex på varandra följande arbetsdagar i veckan.

Direktivet förutsätter 1,2 vilodagar för sex på varandra följande arbetsdagar (0,2 x 6). Enligt det till direktivet bifogade avtalet adderas partiella vilodagar till kalkylen om minimiantalet på varandra följande vilodagar och dessa beviljas endast som hela dagar. På grund av detta föreskrivs i 2 mom. i fråga om inlandssjöfarten att när en arbetstagare arbetat minst sex dagar i

veckan under fem veckor, ska arbetstagaren i samband med veckovilan ges en extra veckovila på minst 24 timmar. Veckorna med sex arbetsdagar behöver inte följa på varandra, utan det kan också finnas kortare arbetsveckor emellan.

18 §. Avlösningssystem. Till paragrafen föreslås ett nytt 3 mom. enligt vilket det maximala antalet på varandra följande arbetsdagar baserade på ett avlösningssystem i inlandssjöfart är 31. Genom bestämmelsen genomförs punkt 1 i klausul 5 i arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten. Bestämmelsen gäller inte havssjöfart.

Avsikten med bestämmelsen är att säkerställa arbetstagarens rätt till vilodagar, när ett avlösningssystem för bestämmande av arbets- och fritidsperioder iakttas i anställningsförhållandet. Om ett avlösningssystem inte iakttas i anställningsförhållandet, bestäms rätten till vilodagar enligt bestämmelsen om veckovila i 12 a §.

2 Ikraftträdande

Genom propositionen genomförs arbetstidsdirektivet för inlandssjöfarten. Enligt artikel 4 i direktivet ska medlemsstaterna senast den 1 januari 2017 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. På grund av detta föreslås lagen träda i kraft den dagen.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982) 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 943/1997 och 152/2001,
ändras 1, 2 och 10 §, 11 § 2 mom., 12 § 1 mom. samt 12 a §, av dem 10 och 12 a § sådana de lyder i lag 152/2001 samt 12 § 1 mom. sådant det lyder i lag 141/2012, och
fogas till lagen en ny 9 a § och till 18 §, sådan den lyder i delvis ändrad i lag 409/1996, ett nytt 3 mom. som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) avsett arbete som utförs ombord på finska fartyg som används i inrikesfart eller som tillfälligt utförs någon annanstans på förordnande av arbetsgivaren.

Det vattenområde som arbetstagaren i huvudsak arbetar på avgör om det är bestämmelserna om inlandssjöfart eller bestämmelserna om havssjöfart i denna lag som ska tillämpas i det enskilda fallet.

Denna lag tillämpas inte på arbete, som

- 1) utförs på ett fiskefartyg på havsområde; vad som i 11 och 12 § föreskrivs om minimiviltider ska dock iakttas,
- 2) utförs av befälhavaren på ett fartyg, om det på fartyget utöver befälhavaren arbetar minst fyra personer av vilka en har styrmans behörighet; 10, 12 och 12 c § ska dock iakttas.

2 §

Definition på inrikesfart

Med inrikesfart avses sjöfart inom Finlands gränser. Trafik via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt trafik mellan Vihrevoj och Viborg jämställs med inrikesfart.

Denna lag tillämpas även då fartyg tillfälligt är i trafik utanför de vattenområden som avses i 1 mom.

9 a §

Den maximala tiden för övertidsarbete i inlandssjöfart

I inlandssjöfart får övertidsarbetet för en arbetstagare uppgå till högst 384 timmar per år. Om arbetstagaren arbetar i ett anställningsförhållande för viss tid som understiger ett år, är den genomsnittliga maximala tiden för övertidsarbete åtta timmar per vecka.

10 §

Undantag från begränsningarna i fråga om övertidsarbete

RP 197/2016 rd

Begränsningarna i 8, 9, 9 a och 12 § tillämpas inte på arbete som överstiger den ordinarie arbetstiden och som

- 1) är nödvändigt för avvärjande av fara som hotar människoliv, fartyg eller gods,
- 2) är nödvändigt för lämnande av hjälp enligt 6 kap. 11 § i sjölagen (674/1994),
- 3) är nödvändigt för vidtagande av en åtgärd som påbjudits av en hamnmyndighet eller en motsvarande myndighet,
- 4) föranleds av att arbetstagarna oväntat minskat, om inte fartygets besättning omedelbart kan kompletteras genom skäligen åtgärder, eller
- 5) är nödvändigt för deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap eller andra säkerhetsanordningar som verkställs enligt vad som särskilt föreskrivs om det.

De övningar som avses i 1 mom. 5 punkten ska genomföras så att de så lite som möjligt stör arbetstagarnas vilotider och så att de inte medför trötthet.

11 §

Dagliga vilotider

Om det i arbets- eller tjänstekollektivavtal har överenskommit att arbetet ordnas i vakter som är längre än sex timmar, ska arbetstagaren med sex timmars mellanrum ges en minst 20 minuters vilopaus.

12 §

Vilotiden per dygn

Under varje period av 24 timmar ska en arbetstagare ges en vilotid på minst 10 timmar och under varje period av sju dagar en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar. I inlandssjöfart ska arbetstagaren under en sju dagars period dock ges en vilotid på sammanlagt minst 84 timmar.

12 a §

Veckovila

Tillämpas inte avlösningssystem vid bestämmandet av arbetstagares arbets- och fritider, ska arbetstagaren en gång i veckan ges en oavbruten veckovila på minst 30 timmar.

När en arbetstagare i inlandssjöfart arbetat minst sex dagar i veckan under fem veckor, ska arbetstagaren i samband med veckovilan ges en extra veckovila på minst 24 timmar.

18 §

Avlösningssystem

I inlandssjöfart är det maximala antalet på varandra följande arbetsdagar baserade på ett avlösningssystem 31.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

RP 197/2016 rd

Helsingfors den 13 oktober 2016

Vid förhinder för statsministern, kommun- och reformminister

Anu Vehviläinen

Försvarsminister Jussi Niinistö

Lag

om ändring av lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982) 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 943/1997 och 152/2001,
ändras 1, 2 och 10 §, 11 § 2 mom., 12 § 1 mom. samt 12 a §, av dem 10 och 12 a § sådana de lyder i lag 152/2001 samt 12 § 1 mom. sådant det lyder i lag 141/2012, och
fogas till lagen en ny 9 a § och till 18 §, sådan den lyder i delvis ändrad i lag 409/1996, ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas, med nedan nämnda undantag, på arbete som arbetstagare på grundval av avtal utför åt arbetsgivare under dennes ledning och uppsikt mot lön eller annat vederlag ombord på finskt fartyg i inrikesfart eller, på förordnande av arbetsgivaren, tillfälligt annorstädes.

Denna lag tillämpas även på innehavare av tjänst eller befattning hos staten, kommun och annat offentligt samfund, om ej annat föranleds av stadgandena i 3 §.

2 §

Definition på inrikesfart

Med inrikesfart avses trafik inom Finlands gränser samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på Sovjetunionens vattenområden i omedelbar anslutning därtill.

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas *på i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) avsett arbete som utförs ombord på finska fartyg som används i inrikesfart eller som tillfälligt utförs någon annanstans på förordnande av arbetsgivaren.*

Det vattenområde som arbetstagaren i huvudsak arbetar på avgör om det är bestämmelserna om inlandssjöfart eller bestämmelserna om havssjöfart i denna lag som ska tillämpas i det enskilda fallet.

Denna lag tillämpas inte på arbete, som

1) utförs på ett fiskefartyg på havsområde; vad som i 11 och 12 § föreskrivs om minimivilotider ska dock iakttas,

2) utförs av befälhavaren på ett fartyg, om det på fartyget utöver befälhavaren arbetar minst fyra personer av vilka en har styrmans behörighet; 10, 12 och 12 c § ska dock iakttas.

2 §

Definition på inrikesfart

Med inrikesfart avses *sjöfart* inom Finlands gränser. *Trafik via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt trafik mellan Vihrevoj och Viborg jämfställs med inrikesfart.*

RP 197/2016 rd

Gällande lydelse

Denna lag tillämpas även då fartyg tillfälligt är i trafik utanför de vattenområden som avses i 1 mom.

3 §

Undantag från tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas inte på arbete

1) som utförs av befälhavaren på ett fartyg, om det på fartyget utöver befälhavaren arbetar minst fyra personer av vilka en har styrmans behörighet, frånsett vad som bestäms i 10 §, 12 § 3 mom. och 12 b §,

2) som utförs av någon som uppbär lön enbart i form av en vinstandel,

3) som utförs av arbetsgivarens make eller barn,

4) som utförs av en läkare som är anställd uteslutande för sjukvårdsuppgifter,

5) som utförs på ett fiskefartyg, frånsett vad som i 11 och 12 § bestäms om minimivilotider,

6) som utförs på flottningsmateriel, frånsett transportmateriel som används vid flottning, eller

7) som utförs på statens fartyg som används för försvars- eller gränsbevakningsändamål.

Denna lag tillämpas ej heller på arbete som utförs av person som inte följer med fartyget och endast då fartyget är förtöjt vid kaj eller på säker ankarplats, om nämnda arbete omfattas av någon annan lag om arbetstid eller bör betraktas enbart som tillfälligt kontroll-, service-, lotsnings- eller annat därmed jämförbart arbete.

Föreslagen lydelse

Denna lag tillämpas även då fartyg tillfälligt är i trafik utanför de vattenområden som avses i 1 mom.

(3 § upphävs)

9 a §

Den maximala tiden för övertidsarbete i inlandssjöfart

I inlandssjöfart får övertidsarbetet för en arbetstagare uppgå till högst 384 timmar per år. Om arbetstagaren arbetar i ett anställningsförhållande för viss tid som understiger ett år, är den genomsnittliga maximala tiden för övertidsarbete åtta timmar per vecka.

RP 197/2016 rd

Gällande lydelse

10 §

Undantag från begränsningarna i fråga om övertidsarbete

Begränsningarna i 8, 9 och 12 § tillämpas inte på arbete som överskrider den ordinarie arbetstiden och

1) som är oundgängligt för avvärijande av fara som hotar människoliv, fartyg eller gods,

2) som är nödvändigt för lämnande av hjälp enligt sjölagen (674/1994),

3) som är nödvändigt för vidtagande av en åtgärd som påbjudits av en hamnmyndighet eller en motsvarande myndighet,

4) som föranleds av att arbetstagarna oväntat minskat, om inte fartygets besättning omedelbart kan kompletteras genom skäligen åtgärder, eller

5) som är nödvändigt för deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap eller andra säkerhetsanordningar som verkställs enligt vad därom särskilt bestäms.

De övningar som avses i 1 mom. 5 punkten skall genomföras så att de så lite som möjligt stör arbetstagarnas vilotider och så att de inte medför trötthet.

11 §

Dagliga vilotider

Har arbete enligt en i 6 § 2 mom. avsedd överenskommelse ordnats i vakter som är längre än sex timmar, skall arbetstagaren med sex timmars mellanrum ges en minst 20 minuters vilopaus.

12 §

Vilotiden per dygn

Under varje period av 24 timmar ska en arbetstagare ges en vilotid på minst 10 timmar (*dygnsvila*) och under varje period av sju dagar en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar.

Föreslagen lydelse

10 §

Undantag från begränsningarna i fråga om övertidsarbete

Begränsningarna i 8, 9, 9 a och 12 § tillämpas inte på arbete som överstiger den ordinarie arbetstiden och *som*

1) är *nödvändigt* för avvärijande av fara som hotar människoliv, fartyg eller gods,

2) är nödvändigt för lämnande av hjälp enligt 6 kap. 11 § i sjölagen (674/1994),

3) är nödvändigt för vidtagande av en åtgärd som påbjudits av en hamnmyndighet eller en motsvarande myndighet,

4) föranleds av att arbetstagarna oväntat minskat, om inte fartygets besättning omedelbart kan kompletteras genom skäligen åtgärder, eller

5) är nödvändigt för deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap eller andra säkerhetsanordningar som verkställs enligt vad *som särskilt föreskrivs om det*.

De övningar som avses i 1 mom. 5 punkten ska genomföras så att de så lite som möjligt stör arbetstagarnas vilotider och så att de inte medför trötthet.

11 §

Dagliga vilotider

Om det i arbets- eller tjänstekollektivavtal har överenskommit att arbetet ordnas i vakter som är längre än sex timmar, ska arbetstagaren med sex timmars mellanrum ges en minst 20 minuters vilopaus.

12 §

Vilotiden per dygn

Under varje period av 24 timmar ska en arbetstagare ges en vilotid på minst 10 timmar och under varje period av sju dagar en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar. *I inlands-sjöfart ska arbetstagaren under en sju dagars period dock ges en vilotid på sammanlagt minst 84 timmar.*

RP 197/2016 rd

Gällande lydelse

12 a §

Veckovila

Tillämpas inte avlösningssystem vid bestämmandet av arbetstagares arbets- och fritider, skall arbetstagaren en gång i veckan ges en oavbruten veckovila om minst 30 timmar.

Föreslagen lydelse

12 a §

Veckovila

Tillämpas inte avlösningssystem vid bestämmandet av arbetstagares arbets- och fritider, ska arbetstagaren en gång i veckan ges en oavbruten veckovila på minst 30 timmar.

När en arbetstagare i inlandssjöfart arbetat minst sex dagar i veckan under fem veckor, ska arbetstagaren i samband med veckovilan ges en extra veckovila på minst 24 timmar.

18 §

Avlösningssystem

I inlandssjöfart är det maximala antalet på varandra följande arbetsdagar baserade på ett avlösningssystem 31.

Denna lag träder i kraft den 20 .