

U 43/2008 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
neuvoston direktiiviksi (*merityödirektiivi*)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 2 päivänä heinäkuuta 2008 tekemä ehdotus neuvoston direktiiviksi Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan kulje-

tustyöntekijöiden liiton (ETF) merityötä koskevasta yleissopimuksesta (2006) tekemän sopimuksen täytäntöönpanosta ja direktiivin 1999/63/EY muuttamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 18 päivänä syyskuuta 2008

Työministeri *Tarja Cronberg*

Vanhempi hallitussihteeri Susanna Siitonen

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖ

MUISTIO
18.9.2008

EU/2008/1185

EHDOTUS NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI EUROOPAN YHTEISÖN KANSALLISTEN VARUSTAMOYHDISTYSTEN KESKUSJÄRJESTÖN (ECSA) JA EUROOPAN KULJETUSTYÖNTEKIJÖIDEN LIITON (ETF) MERITYÖTÄ KOSKEVASTA YLEISSOPIMUKSESTA (2006) TEKEMÄN SOPIMUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA JA DIREKTIIVIN 1999/63/EY MUUTTAMISESTA**1 Ehdotuksen tausta ja tavoite**

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) merityötä koskeva konsolidoitu yleissopimus (*merityösopimus*) hyväksyttiin 23 päivänä helmikuuta 2006. ILO:n merityösopimuksen tarkoituksena on vahvistaa koko merenkulku- alan kattavat, yksinkertaiset, selkeät ja johdonmukaiset kansainväliset vähimmäisnormit. ILO:n merityösopimus kuuluu osittain Euroopan yhteisöjen yksinomaiseen toimivaltaan, minkä vuoksi sen ratifioiminen edellyttää yhteisön antamaa valtuutusta. Neuvoston onkin 7 päivänä heinäkuuta 2007 valtuuttanut jäsenvaltiot ratifioimaan ILO:n merityösopimuksen ja tallentamaan ratifiointiasiakirjansa ILO:n työtoimiston pääjohtajalle 31 päivään joulukuuta 2010 mennessä.

Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestö (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF) ovat 19 päivänä maaliskuuta 2008 allekirjoittaneet sopimuksen vuonna 2006 tehdystä ILO:n merityötä koskevasta yleissopimuksesta. Työmarkkinajärjestöt ovat samalla sopimuksen liitteenä A olevassa asiakirjassa sopineet muutoksista 21 päivänä kesäkuuta 1999 annettuun direktiiviin Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta (*merityöaikadirektiivi*). Muutokset koskevat mainitun direktiivin liitteenä olevaa EU-tason työmarkkina-

järjestöjen sopimusta (*merityöaikasopimus*). Työmarkkinajärjestöt ovat pyytäneet komissiota laatimaan ehdotuksen direktiiviksi, jolla heidän keskinäinen sopimuksensa ja siihen sisältyvä liite pantaisiin voimaan yhteisön tasolla. Komission direktiiviehdotus on vastaus tähän pyyntöön. Komission ilmoituksen mukaan direktiiviehdotus on tiukasti rajattu kattamaan ainoastaan ILO:n merityötä koskevaan yleissopimukseen sisältyvien ajantasaisesti normien saattaminen osaksi EU-lainsäädäntöä.

Eduskunnalle on 12 päivänä kesäkuuta 2008 annettu hallituksen esitys (HE 91/2008 vp), joka koskee 94. Kansainvälisen merityökonferenssin hyväksymän merityötä koskevan yleissopimuksen, 2006, ratifioimista. Esityksessä esitetään, ettei ILO:n merityösopimusta vielä tässä vaiheessa ratifioitaisi, koska sen hyväksyminen edellyttää lainsäädäntömuutoksia. Liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö valmistelevat omien hallinnonalojensa piiriin kuuluvat, tarpeelliset lainsäädäntömuutokset.

2 Ehdotuksen oikeusperusta

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdan mukaan yhteisön tasolla tehty työmarkkinaosapuolten sopimukset pannaan täytäntöön 137 artiklassa tarkoitettujen kysymysten osalta neuvoston päätöksellä, jos sopijapuolet ovat sitä yhdessä pyytäneet. Nytt käsiteltävänä olevan ehdotuksen määrä-

ykset koskevat merenkulkijoiden työoloja, terveyttä ja turvallisuutta sekä työehtoja. Kaikki direktiiviehdotuksen määräykset koskevat asioita, joista voidaan perustamissopimuksen 137 artiklan nojalla antaa yhteisön lainsäädäntöä. Osasta direktiiviehdotuksen määräyksistä sitä on jo annettukin. Direktiiviehdotuksen oikeusperusta on perustamissopimuksen 139 artiklassa. Päätös asiassa tehdään määränemmistöllä.

3 Pääasiallinen sisältö

3.1 Direktiivi

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

Direktiiviehdotuksen 2 artiklaan sisältyisivät sopimuksen johdosta tehtävät muutokset direktiiviin 1999/63/EY Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta. Muutokset koskisivat uuden 3 kappaleen lisäämistä merityöaikasopimuksen 1 lausekkeeseen, 2 lausekkeessa olevien merenkulkijan ja varustamon määritelmien muuttamista sekä lausekkeiden 6, 13 ja 16 muuttamista.

Ehdotettu lisäys merityöaikasopimuksen 1 lausekkeeseen sääntelee toimintatapaa, jonka mukaan ratkaistaan se, onko jotain henkilöryhmää pidettävä sopimuksessa tarkoitettuina merenkulkijoina, jos asiasta on syntynyt epätietoisuutta. Lisäys on yhdenmukainen ILO:n merityösopimuksen määräyksen kanssa.

Muutokset merityöaikasopimuksen 2 lausekkeen määritelmiin vastaavat sisällöltään ILO:n merityösopimuksen vastaavia määritelmiä. Määritelmän mukaan merenkulkijalla tarkoitetaan henkilöä, joka työsuhteessa tai muutoin toimii tai työskentelee jossakin ominaisuudessa aluksella, johon tätä sopimusta sovelletaan. Varustamolla tarkoitetaan puolestaan aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, esimerkiksi lai-

vanisäntää, edustajaa tai huoltovarustamoaa, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta ja joka on sen hyväksyessään sitoutunut vastaamaan tähän sopimukseen perustuvista varustamon velvollisuuksista ja vastuista riippumatta siitä, vastaako joistakin tehtävistä varustamon puolesta muu organisaatio tai henkilö.

Merityöaikasopimuksen lauseketta 6 esitetään direktiiviehdotuksen 2 artiklassa muutettavaksi ILO:n merityösopimusta vastaavaksi. Nykytilaa vastaavasti alle 18-vuotiaan merenkulkijan yötyö olisi pääsääntöisesti kielletty. Muutokset koskisivat mahdollisuutta poiketa tästä yötyökiellosta ja kieltoa palkata alle 18-vuotiasta merenkulkijaa työhön, joka saattaa vaarantaa nuoren merenkulkijan terveyden tai turvallisuuden.

Merityöaikasopimuksen lauseketta 13 esitetään direktiiviehdotuksen 2 artiklassa muutettavaksi ILO:n merityösopimusta vastaavaksi. Nykyiseen tapaan merenkulkijalta edellytettäisiin voimassa olevaa lääkärintodistusta siitä, ettei hänen terveydentilansa ole esteenä laivatyön tekemiselle. Lääkärintodistuksen antaisi asianmukaisesti laillistettu pätevä lääkäri tai, jos kysymyksessä on ainoastaan näkökykyä koskeva todistus, pätevä henkilö, jonka antaman todistuksen toimivaltainen viranomainen hyväksyy. Jos merenkulkijoille ei ole myönnetty lääkärintodistusta tai jos heidän työkykynsä on rajoitettu aikaan, työhön tai liikennealueeseen liittyvästä syystä, heille olisi annettava mahdollisuus toiseen, riippumattoman lääkärin tai lääketieteellisen asiantuntijan suorittamaan lääkärintarkastukseen. Lisäksi lausekkeessa olisi lääkärintodistuksen sisältöä ja voimassaoloaikaa koskevia säännöksiä. Säännökset muun muassa sallisivat työskentelyn aluksella ilman voimassaolevaa lääkärintodistusta enintään kolme kuukautta, jos merenkulkijan lääkärintodistus on äskettäin vanhentunut.

Voimassa olevan merityöaikadirektiivin liitteenä olevan merityöaikasopimuksen 16 lausekkeen mukaan kaikilla merenkulkijoilla on oikeus vähintään neljän viikon palkalliseen vuosilomaan tai alle vuoden mittaisten työskentelykausien osalta osaan siitä siten kuin kansallisessa lainsäädännössä säädetään. Lauseketta muutettaisiin siten, että vuosilomaa kertyisi 2,5 päivää työskentelykuukautta

kohden ja samassa suhteessa kutakin vajaata työssäkäyntikuukautta kohden.

ILO:n erityösopimuksen säännössä 2.4 ja sitä koskevassa sitovassa ohjeistossa on määräyksiä merenkulkijan vuosilomaoikeudesta. Vuosiloman pituus on vähintään 2,5 päivää työssäkäyntikuukautta kohden. Sopimukset, joilla vähennetään merenkulkijan oikeutta palkalliseen vähimmäisvuosilomaan, ovat mitättömiä, ellei toimivaltainen viranomainen toisin päättä.

Direktiiviehdotuksen 3 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 uusin säännösten antamista tai vanhojen muuttamista, jos olosuhteet muuttuvat. Direktiivissä säädettyjä vähimmäisvaatimuksia on tuolloinkin noudatettava. Lisäksi säädettäisiin, ettei sopimuksen kohta, joka koskee mahdollisuutta kansallisin säännöksin rajoittaa varustamon vastuuta silloin, kun tapaturma tai sairaus on johtunut merenkulkijan omasta laiminlyönnistä, merkitse muutosta neuvoston direktiiviin 89/391/ETY (toimintatehtävien työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä), sen 5 artiklassa tarkoitettuun periaatteeseen työnantajan vastuusta.

Direktiiviehdotuksen 4 artiklan mukaan jäsenvaltiot päättävät siitä, mitä seuraamuksia otetaan käyttöön, jos direktiiviin perustuvaa kansallista lainsäädäntöä rikotaan. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia.

Direktiiviehdotuksen 5 artiklassa olisivat säännökset jäsenvaltioiden velvollisuudesta sisällyttää direktiivin määräykset osaksi kansallista lainsäädäntöään 12 kuukauden kuluessa direktiivin voimaantulosta. Säännökset on toimitettava kirjallisina komissiolle.

Direktiiviehdotuksen 6 artiklassa olisi voimaantuloa säännös. Voimaantulo olisi sidottu erityyppä koskevan yleissopimuksen voimaantuloon. Erityösopimuksen voimaantulo on riippuvainen sen riittävästä ratifioinnista. Tästä syystä direktiivin voimaantulo on jätetty itse artiklassa avoimeksi ja siihen on liitetty lyhyt selitys asiasta.

3.2 Euroopan tason työmarkkinajärjestöjen sopimus

EU-tason merenkulkualan työmarkkinaosapuolten tekemää sopimusta sovelletaan pääsääntöisesti kaikkiin merenkulkijoihin. Soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty sotaluokset, laivaston tukialukset, kalastusluokset ja perinteisesti rakennetut alukset. Sopimuksessa määritellään siinä käytetyt käsitteet (toimivaltainen viranomainen, bruttovetoisuus, merenkulkija, merenkulkijan työsuhteet, alus ja varustamo). Määritelmät ovat samat kuin ILO:n erityösopimuksessa ja direktiiviehdotuksen 2 artiklassa ehdotettujen muutosten jälkeen yhdenmukaisia myös merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevassa sopimuksessa käytettyjen merenkulkija ja varustamo -käsitteiden kanssa. Merenkulkijaa koskevan määritelmän johdosta sopimuksen osastojen 1 (aluksella työskentelevien merenkulkijoiden työtä koskevat vähimmäisvaatimukset), 3 (asuintilat ja virkistysmahdollisuudet, ruoka ja ruokahuolto), 4 (terveyden suojelu, sairaanhoito, merimiespalvelut) ja 5 (määräysten noudattaminen ja täytäntöönpanon valvonta) määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksella työssä oleviin, myös henkilöihin, jotka eivät ole työsuhteessa varustamoon.

Sopimuksen aluksella työskentelevien merenkulkijoiden työtä koskevissa vähimmäisvaatimuksissa ovat merenkulkijoiden vähimmäisikä sekä merenkulkijoilta edellytettävää lääkärintodistusta, koulutusta ja pätevyyttä koskevat säännöt ja normit. Asialliselta sisällöltään sopimus vastaa tältä osin ILO:n erityösopimusta.

Sopimuksen 2 osastossa käsitellään työsuhteen ehtoja. Osastossa on varsin yksityiskohtaisia sääntöjä ja normeja merenkulkijoiden työsuhteesta, työ- ja lepoajoista, lomaoikeudesta, kotimatkasta, merenkulkijan oikeudesta korvaukseen aluksen menetyksen tai haaksirikkoutumisen johdosta, alusten miehityksestä, merenkulkijoiden uran ja ammattitaidon sekä työllistymismahdollisuuksien edistämisestä. Säännöt ja normit ovat asialliselta sisällöltään pääosin samankaltaisia kuin ILO:n erityösopimuksen vastaavat normit ja ohjeistus.

Säännön 2.1 ja normin A 2.1 mukaan merenkulkijoiden työsopimus on tehtävä kirjallisesti. Merenkulkijoille on varattava riittävästi aikaa työsuhteen ehtoihin perehtymiseen. Työsopimuksen vähimmäisisältö on määritelty yksityiskohtaisesti normin 4 lausekkeessa. Jos merenkulkijoiden työsuhteiden ehdot määräytyvät kokonaan tai osittain työehtosopimuksen perusteella, aluksella on oltava siitä jäljennös. Jos merenkulkijan työsopimusta ja työsuhteeseen sovellettavaa työehtosopimusta ei ole englanniksi, aluksella on oltava englanninkielisenä tavanomainen työsopimuslomakkeen jäljennös ja työehtosopimuksen se osa, johon satamavaltiotarkastus kohdistuu.

Normissa A 2.1, sen 5 ja 6 lausekkeissa on määräyksiä irtisanomisajan määräytymisestä. Irtisanomisaika ei pääsääntöisesti voi olla seitsemää päivää lyhyempi. Varustamon irtisanomisaika ei voi olla lyhyempi kuin merenkulkijan. Muutoin vähimmäisirtisanomisajan pituus määritellään kansallisesti sen jälkeen, kun varustamoja ja merenkulkijajärjestöjä on asian johdosta kuultu. Vähimmäisirtisanomisajasta poikkeaminen tai työsuhteen päättyminen ilman irtisanomisaikaa on mahdollista rajoitetusti tilanteissa, jotka on tarkemmin määritelty kansallisessa lainsäädännössä, määräyksissä tai työehtosopimuksessa ja kun kyse on inhimillisistä tai pakottavista syistä.

Sääntö 2.5 ja normi A 2.5 koskevat kotimatkaa. Merenkulkijalla on oikeus maksuttomaan kotimatkaan työsopimuksen päättyessä ulkomailla, työsopimuksen päättyessä varustamon irtisanomisen johdosta tai kun merenkulkija irtisanoo sen päättymään perustellusta syystä. Kahdessa viimeksi mainitussa tilanteessa kansallisessa lainsäädännössä tai työehtosopimuksissa määritellään tarkemmin olosuhteet, joiden vallitessa oikeus maksuttomaan kotimatkaan syntyy. Lisäksi on määriteltävä meripalveluajan pituus, jonka jälkeen merenkulkija on oikeutettu maksuttomaan kotimatkaan. Tuo aika ei kuitenkaan saa olla 12 kuukautta pitempi.

Jäsenvaltion on edellytettävä, että sen lipun alla purjehtivat alukset antavat vakuudet, joilla varmistetaan merenkulkijoiden kotimatka-oikeuden toteutuminen. Varustamo on ensisijaisesti vastuussa kotimatkan järjestä-

misestä ja siitä aiheutuvien kustannusten maksamisesta. Jos varustamo ei pysty tätä velvollisuuttaan täyttämään, asiasta on huolehdittava sen jäsenvaltion, jonka lipun alla alus purjehtii. Jos se ei pysty asiaa hoitamaan, matkan voi järjestää ja kustannukset maksaa valtio, josta merenkulkija lähtee kotiin tai valtio, jonka kansalainen merenkulkija on. Kahdessa viimeksi mainitussa tapauksessa matkan maksanut valtio on oikeutettu perimään kustannukset jäsenvaltiolta, jonka lipun alla alus purjehtii. Sillä on puolestaan oikeus periä kustannukset varustamolta. Merenkulkijoilta ei saa etukäteen työn aloittamisen yhteydessä periä korvausta kotiin lähettämisestä aiheutuvista kustannuksista. Jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivilla aluksilla on oltava kopiot kansallisista kotimatka-oikeutta koskevista määräyksistä asiaankuuluvina kieliversioina.

Säännössä 2.6 ja sitä koskevassa normissa säädetään merenkulkijan oikeudesta korvaukseen aluksen menetyksen tai haaksirikkoutumisen johdosta. Korvauksen maksaa varustamo. Korvausta maksetaan tapaturmasta, menetyksestä ja työttömyydestä. Tämän korvauksen lisäksi merenkulkija voi olla oikeutettu korvaukseen menetyksen tai tapaturman johdosta jäsenvaltion kansallisen, aluksen menetystä tai haaksirikkoa koskevan lain perusteella.

Sääntö 2.8 ja normi A 2.8 koskevat merenkulkijoiden uran ja ammattitaidon sekä työllistymismahdollisuuksien edistämistä. Niissä edellytetään kansallista toimintaohjelmaa, jonka tarkoituksena on merenkulkijoiden uran, ammattitaidon ja työllistymismahdollisuuksien edistäminen sekä merenkulkualan vakaan ja ammattitaitoisen työvoiman saatuuden turvaaminen. Aluksen turvallisuudesta navigoinnista ja toimintakyvystä vastaaville merenkulkijoille tarkoitettulle ammatinvalinnanohjaukselle, koulutukselle ja täydennyskoulutukselle on määriteltävä selkeät tavoitteet. Ennen tavoitteiden määrittelyä on kuuluttava asiaankuuluvia varustamojen ja merenkulkijoiden järjestöjä.

Osasto 3 sisältää säännöt aluksen asuintiloista, virkistysmahdollisuuksista ja ruuasta. Aluksella säännöllisesti asuttaessa merenkulkijoille on järjestettävä virkistys- ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Asuintilat pitää

tarkastaa säännöllisesti. Ruuan ja ruokahuollon osalta edellytetään, että merenkulkijat saavat monipuolista ja terveellistä ruokaa ja juomaa. Laivakokilta edellytetään tehtävän vaatimaa koulutusta, pätevyyttä ja ammattitaitoa. Sopimus edellyttää, että ruoanpito tarkastetaan samoin periaattein kuin aluksen asuintilatkin.

Sääntö 4.1 ja siihen liittyvä normi koskevat sairaanhoitoa. Merenkulkijoiden terveyttä tulee suojella asianmukaisesti. Merenkulkijoiden on aluksella työskennellessään päästävä asianmukaiseen hoitoon.

Säännössä 4.2 ja sitä koskevissa normeissa on yksityiskohtaiset määräykset varustamon velvollisuudesta korvata kustannuksia ja maksaa palkkaa, kun merenkulkija on sairastunut tai hänelle on sattunut tapaturma. Varustamon vastuu rajoittuu tilanteisiin, joissa on kyse työn aloittamispäivän ja kotiinpaluupäivän välisenä aikana alkaneesta sairaudesta tai sattuneesta tapaturmasta. Varustamon on huolehdittava taloudellisesta korvauksesta merenkulkijan kuollessa tai tullessa pitkäaikaisesti työkyvyttömäksi tapaturman, sairauden tai työhön liittyvän vaaran seurauksena. Korvausvelvollisuudesta säädetään tarkemmin kansallisessa lainsäädännössä, merenkulkijan työsopimuksessa tai työehtosopimuksissa. Varustamon on vastattava sairaanhoidosta aiheutuvista kustannuksista siihen asti, kunnes merenkulkija on toipunut tai sairaus taikka työkyvyttömyys on todettu pysyväksi. Jos merenkulkija kuolee aluksella tai maissa, varustamo vastaa hautauskustannuksista. Varustamon vastuuta sairaanhoidosta, asuin- ja elinkustannuksista voidaan rajoittaa kansallisessa lainsäädännössä. Varustamon vastuun on kuitenkin kestettävä vähintään 16 viikkoa siitä päivästä, jona tapaturma sattui tai sairaus alkoi.

Jos sairaudesta tai tapaturmasta seuraa työkyvyttömyys, varustamo vastaa täyden palkan maksamisesta niin kauan kuin merenkulkija on aluksella tai kunnes tämä on palannut kotiin. Lisäksi varustamo vastaa täyden tai osapalkan maksamisesta kansallisen lainsäädännön tai työehtosopimusten mukaisesti siitä alkaen, kun merenkulkija palasi kotiin tai maihin. Velvollisuus palkan maksamiseen jatkuu siihen asti, kunnes merenkulkija on toipunut tai hän kansallisen lainsäädännön

mukaan tulee oikeutetuksi rahallisiin etuuksiin. Varustamon vastuuta palkanmaksun suhteen voidaan rajoittaa kansallisessa lainsäädännössä niiden merenkulkijoiden osalta, jotka eivät enää ole aluksella. Vastuuta ei voi rajoittaa alle 16 viikon.

Varustamon vastuu voidaan kansallisessa lainsäädännössä sulkea kokonaan pois eräissä sopimuksessa tarkemmin määritellyissä tilanteissa. Vastuun rajoittaminen on mahdollista silloin, kun tapaturma sattui muualla kuin aluksella palvelusaikana, tapaturma johtui merenkulkijan omasta tahallisesta laiminlyönnistä ja sairaus tai vamma tarkoituksellisesti salattiin työsuhteen alkaessa.

Varustamon vastuuta sairaanhoidosta, asuin-, elin- ja hautauskustannuksista voidaan rajoittaa siltä osin kuin se kuuluu julkisille viranomaisille. Varustamon tai sen edustajan on huolehdittava tapaturman uhriksi joutuneen tai sairastuneen merenkulkijan alukselle jääneestä omaisuudesta. Omaisuus on palautettava merenkulkijalle tai tämän lähiomaiselle.

Sääntö 4.3 ja normi A 4.3 koskevat terveyden ja turvallisuuden suojelua ja tapaturmien torjuntaa. Jäsenvaltioiden edellytetään huolehtivan merenkulkijoiden terveyden ja turvallisuuden suojelusta ja että aluksen työ-, asuin- ja harjoitteluolosuhteet ovat turvalliset ja terveelliset.

Säännössä 4.4 ja sitä koskevissa normeissa on merimiespalveluja koskevat määräykset. Merimiespalvelujen on oltava kaikkien merenkulkijoiden käytettävissä riippumatta näiden kansallisuudesta, rodusta, ihonväristä, sukupuolesta, uskonnosta, poliittisista mielipiteistä, sosiaalisesta alkuperästä tai lipusta, jonka alla purjehtivassa aluksessa he työskentelevät. Lisäksi jäsenvaltioiden on edistettävä merimieslautakuntien perustamista valvomaan sitä, että merimiespalvelut vastaavat merenkulkijoiden tarpeissa tapahtuneisiin muutoksiin, jotka johtuvat merenkulkualan teknisestä, operatiivisesta ja muusta kehityksestä.

Sopimuksen osasto 5 koskee määräysten noudattamista ja täytäntöönpanon valvontaa. Merenkulkijoiden valitukset yleissopimuksen vastaisesta menettelystä on käsiteltävä aluksella nopeasti, tehokkaasti ja oikeudenmukaisesti. Valituksen tehneeseen merenkulkijaan

ei saa kohdistaa kielteisiä seurauksia. Kaikille merenkulkijoille on annettava valitusmenettelyä koskevat ohjeet. Ohjeiden tulee sisältää lippuvaltion ja tarvittaessa merenkulkijan asuinmaan toimivaltaisen viranomaisen yhteystiedot ja aluksella olevien henkilöiden nimet, joiden puoleen merenkulkija voi kääntyä tarvitessaan puolueettomia neuvoja ja apua valituksen tekemisessä.

Sopimuksen lopussa ovat loppusäännökset, jotka käsittelevät muun muassa merenkulkijoille edullisempien sääntöjen soveltamista ja kieltoa käyttää sopimusta merenkulkijoiden suojan tason alentamiseen.

4 Suomen lainsäädäntö ja sen suhde direktiiviehdotukseen

Merenkulkijoiden työehdoista säädetään merimieslaissa (423/1978), merityöaikalaissa (296/1976), työajasta kotimaan liikenteen aluksista annetussa laissa (248/1982) sekä merimiesten vuosilomalaissa (433/1984). Kansallinen lainsäädäntömme säätelee vain työsuhteen ehtoja. Muita työnteon muotoja ei ole vastaavalla tavalla säädelty.

Merimiesten lääkärintarkastuksista säädetään merilain (674/1994) nojalla annetussa asetuksessa (476/1980). Kyseisen asetuksen nojalla on annettu sosiaali- ja terveysministeriön päätös merimieheltä vaadittavasta näkö- ja kuulokyvystä (70/1985). Lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi säädetään sosiaali- ja terveysministeriön päätöksessä (1250/1997). Lisäksi on voimassa laki merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä (25/1999). Asuintiloista ja virkistymismahdollisuuksista säädetään merilain nojalla laivaväen asuintiloista aluksella annetussa asetuksessa (518/1976). Mainitussa asetuksessa on säännöksiä muun muassa tilojen sijainnista, rakenteesta, ilmanvaihdosta, makuuhyttien henkilömäärästä ja lattiapinta-alasta, saniteettitiloista, virkistäytymistiloista ja sairashytistä sekä tilojen tarkastuksesta. Ruoanpidosta ja talousvedestä säädetään asetuksessa laivaväen ruoanpidosta (601/1985). Työsuojeluun liittyvistä velvoitteista säädetään työturvallisuuslaissa (738/2002). Työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa

(44/2006) säädetään työsuojelua koskevasta viranomaisvalvonnasta ja yhteistoiminnasta työsuojeluasioissa.

Merityöaikalain 9 b §:ssä ja työajasta kotimaan liikenteen aluksista annetussa lain 12 b §:ssä säädetään nuorten työntekijöiden työajasta. Säännökset ovat sopusoinnussa merityöaikadirektiiviin sisältyvän merityöaikasopimuksen lausekkeeseen 6 ehdotettujen 1 ja 2 kohdan muutosten kanssa siltä osin kuin kyse on työsuhteesta tehtävästä työstä.

Merimiesten vuosilomalain 2 §:ssä säädetään vuosiloman pituudesta. Säännöksen mukaan työntekijällä on oikeus saada lomaa kaksi ja yksi kuudesosa arkipäivää kultakin täydeltä lomanmääräytymiskuukaudelta. Työntekijällä, jonka työsuhde on jatkunut yhdenjaksoisesti yli vuoden, on oikeus saada lomaa kaksi ja puoli arkipäivää kultakin tämän jälkeiseltä täydeltä lomanmääräytymiskuukaudelta. Täydeksi lomanmääräytymiskuukaudeksi katsotaan jokainen sellainen kalenterikuukausi, jonka aikana työntekijä on ollut työnantajan työssä vähintään neljätoista päivää. Vajailta lomanmääräytymiskuukausilta lomaa ei kerry. Merityöaikadirektiivin 16 lauseketta koskeva muutosehdotus edellyttäisi merimiesten vuosilomalain muuttamista. Muutosehdotus menee myös pidemmälle kuin mitä merityösopimuksen vastaava määräys.

Direktiiviehdotuksen 4 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot päättävät direktiiviin perustuvan kansallisen lainsäädännön rikkomisesta määrättävien seuraamusten käyttöönotosta. Merimieslaissa, merityöaikalaissa, työajasta kotimaan aluksista annetussa laissa sekä merimiesten vuosilomalaissa on jokaisessa omat rangaistussäännöksensä. Lisäksi lainsäädäntöön sisältyy säännöksiä vahingonkorvausvelvollisuudesta.

Merenkulkijan työsuopimuksen muodosta ja sisällöstä säädetään merimieslain 4 §:ssä. Mainitussa lainkohdassa on myös lueteltu asiat, jotka työsuopimuksesta on käytävä ilmi. Luettelo ei täytä direktiiviehdotuksen vaatimuksia. Tältä osin lainsäädäntöä on täsmennettävä. Merenkulkijoiden työsuhteen päättämisen yhteydessä noudatettavista irtisanomisajoista säädetään merimieslain 41 §:ssä. Työnantaja ja työntekijä voivat sopimuksin poiketa säännöksessä määrätystä irtisanom-

misajoista. Työsuhteen päättymistä koskevat säännökset vastaavat direktiiviehdotuksen vaatimuksia.

Työntekijän oikeudesta vapaaseen kotimatkaan silloin, kun työsuhde päättyy muualla kuin työntekijän kotimaassa säädetään merimieslain 52 §:ssä. Työntekijän oikeudesta vapaaseen kotimatkaan erityisissä tapauksissa on säännös merimieslain 53 §:ssä. Voimassa olevan merimieslain säännökset vapaasta kotimatkastasta eivät turvaa merenkulkijan oikeutta ilmaiseen kotimatkaan siinä laajuudessa kuin direktiiviehdotus edellyttää.

Direktiiviehdotuksen mukaan vastuu merenkulkijan kotimatkan järjestämisestä ja siitä aiheutuvien kustannusten maksamisesta on ensisijaisesti varustamolla. Toissijainen vastuu on jäsenvaltiolla, jonka lipun alla alus purjehtii. Kolmas vaihtoehto on, että matkan järjestämisestä vastaa valtio, josta matka alkaa tai jonka kansalainen merenkulkija on. Vastuuta koskevien säännösten lisäksi direktiiviehdotuksessa on yksityiskohtaisesti määritelty järjestelmä, jonka mukaisesti määräytyvät kustannukset maksaneen valtion oikeus saada niistä korvausta. Jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivissa aluksissa merenkulkijoiden käytettävissä on oltava kopiot kansallisista kotimatka-oikeutta koskevista määräyksistä asiaankuuluvina kieliversioina. Tämän sisältöisiä säännöksiä Suomen lainsäädännössä ei ole.

Merimieslain 58 §:ssä säädetään työntekijän oikeudesta korvaukseen työttömyyden johdosta tilanteissa, kun työsuhde päättyy aluksen tuhoutumisen tai kuntoonpanokelvottomaksi julistamisen vuoksi. Säännös vastaa direktiiviehdotuksen sääntöä 2.6 ja siihen liittyvää normia merenkulkijan oikeudesta korvaukseen aluksen menetyksen tai haaksirikoutumisen johdosta.

Alle 18-vuotias ei saa toimia laivakokkina. Voimassa olevassa merimieslaissa ei ole tällaista rajoitusta, joten direktiiviehdotuksen hyväksyminen edellyttää lainsäädännön muuttamista.

Direktiiviehdotukseen sisältyy varsin yksityiskohtaiset säännökset varustamon vastuusta merenkulkijan sairastumisen, tapaturman, tai kuoleman varalta. Merimieslain 33 §:ssä säädetään työnantajan velvollisuudesta huolehtia sairastuneen tai vahingoittuneen työn-

tekijän hoidosta. Mainitun säännöksen mukaan työnantajan on huolehdittava siitä, että sairastunut tai vahingoittunut työntekijä saa asianmukaista hoitoa aluksessa tai maissa. Hoitoon kuuluvat myös ylläpito, lääkärinhoito matkoineen ja lääkkeet. Merimieslain 35 §:n nojalla työnantaja on velvollinen maksamaan työsuhteen kestäessä sairastuneen tai vahingoittuneen työntekijän hoidosta aiheutuvat kustannukset. Jos työntekijä on hoidettavana muualla kuin omassa kotimaassaan, työnantaja vastaa kustannuksista 84 päivältä. Muissa tapauksissa työnantajan vastuu rajoittuu 42 päivään. Työnantajan velvollisuus korvata sairaanhoidon kustannuksia lakkaa kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun työntekijä viimeksi on jättänyt aluksen.

Työnantaja ei ole velvollinen maksamaan merimieslain 35 §:ssä tarkoitettuja kustannuksia, jos työntekijä on työsopimusta tehdessään jättänyt tahallaan ilmoittamatta sairautensa tai vammansa taikka aiheuttanut sen tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Myöskään silloin, kun työntekijä on sairastunut tai vammautunut vuosiloman tai lomautuksen aikana, työnantaja ei ole vastuussa sairaanhoidon kustannuksista, ellei voida selvästi osoittaa sairauden tai vamman aiheutuneen työolosuhteista.

Direktiiviehdotuksen mukaan varustamon vastuuta sairaanhoidosta ja asuin- ja elinkustannuksista voidaan rajoittaa kansallisesti. Vastuu voidaan rajoittaa koskemaan ajanjaksoa, joka ei saa olla 16 viikkoa lyhyempi. Direktiiviehdotukseen sisältyy myös toinen määräys, jonka perusteella varustamon vastuuta sairaanhoidosta ja asuin-, elin- ja hautauskustannuksista voidaan rajoittaa kansallisella lainsäädännöllä. Tämän määräyksen mukaan varustamon vastuuta voidaan rajoittaa siltä osin kuin vastuu kustannuksista kuuluu julkisille viranomaisille.

Työntekijän oikeudesta sairastuneen palkkaan säädetään merimieslain 25 §:ssä. Mainitun säännöksen mukaan työntekijällä on oikeus sairastuneen palkkaan ulkomaan liikenteessä enintään 60 päivältä ja kotimaan liikenteessä enintään 30 päivältä. Aluksen päälliköllä on kuitenkin oikeus sairastuneen palkkaan enintään 90 päivältä. Työntekijän oikeutta sairastuneen palkkaan voidaan rajoittaa työnantajien ja työntekijöiden valtakunnallisten yhdis-

tysten välisellä työehtosopimuksella. Direktiiviehdotuksen mukaan varustamon on vastattava täyden palkan maksamisesta sairastuneelle tai loukkaantuneelle merenkulkijalle tämän laivassa oloajan. Normin A 4.2 (varustamon vastuu) alakohta 3 luetelmakohta b antaa mahdollisuuden rajoittaa kansallisesti varustamon palkanmaksuvelvollisuutta silloin, kun merenkulkija on palannut kotiin tai maihin. Näissä tilanteissa varustamon on vastattava täyden tai osapalkan maksamisesta vähintään siihen asti, kunnes merenkulkija on toipunut tai on oikeutettu jäsenvaltion lainsäädännön mukaisiin rahallisiin etuuksiin. Saman normin 4 alakohdassa puolestaan todetaan, että kansallisessa lainsäädännössä voidaan rajoittaa varustamon vastuuta palkan maksamisesta merenkulkijalle, joka ei ole enää aluksella, koskemaan ajanjaksoa, joka ei saa olla alle 16 viikkoa.

Direktiiviehdotuksen varustamon palkanmaksuvelvollisuutta ja velvollisuutta korvata sairaanhoitokustannuksia koskevat määräykset saattavat aiheuttaa tarvetta merimieslain tarkistamiseen.

Hautausvelvollisuudesta ja hautauskustannuksista säädetään merimieslain 36 ja 37 §:ssä. Ensiksi mainitussa säännöksessä säädetään myös työnantajan velvollisuudesta pitää huolta kuolleen omaisuudesta. Työnantajan on huolehdittava työntekijän hautamisesta ja siitä aiheutuneista kustannuksista, jos työntekijä kuollessaan olisi ollut oikeutettu sairaanhoitoon työnantajan kustannuksella. Muissa tilanteissa hautauskulut maksetaan valtion varoista. Säännös vastaa direktiiviehdotusta.

Merimieslain 82 §:ssä säädetään vastuusta työnantajan velvollisuuksista eräissä tapauksissa. Varustamo vastaa eräiden velvoitteiden täyttämistä työnantajan ohella, vaikka työntekijä ei ole työsuhteessa varustamoon. Varustamo on vastuussa sairastuneen työntekijän toimittamisesta lääkäriin, sairastuneen työntekijän hoidosta ja sairaanhoidon kustannuksista, työntekijän hautamisesta, hautauskustannuksista sekä omaisuuden hoidosta työntekijän kuoltua, kotimatkan järjestämisestä ja kustannusten maksamisesta sekä työntekijän alukselle jääneen omaisuuden hoidosta. Lainsäädäntöä joudutaan direktiiviehdotuksen johdosta muuttamaan siltä osin

kuin siinä on kyse varustamon vastuun ulottamisesta myös muihin aluksella työtä tekeviin kuin varustamon palveluksessa oleviin työntekijöihin.

5 Käsittelyvaiheet

5.1 Kansallinen käsittely

Kirjelmäluonnosta on käsitelty työ- ja elinkeinoministeriön yhteydessä toimivassa merimiesasiain neuvottelukunnassa, jossa ovat edustettuina merenkulkualan työmarkkinajärjestöt, liikenne- ja viestintäministeriö sekä sosiaali- ja terveysministeriö. Tämän lisäksi EU-asiain komitean työoikeusjaostolle on varattu tilaisuus lausua kirjelmäluonnoksesta.

5.2 Ehdotuksen käsittely EU:n toimielimissä

Komissio antoi direktiiviehdotuksensa 2 päivänä heinäkuuta 2008. Asian käsittelyä neuvoston työryhmissä ei ole vielä aloitettu.

6 Valtioneuvoston kanta

Suomi suhtautuu direktiiviehdotukseen myönteisesti ja pitää merenkulkualan työmarkkinajärjestöjen keskinäisen sopimuksen saattamista voimaan yhteisön tasolla tärkeänä.

Suomen lainsäädäntö ei kaikilta osin vastaa direktiiviehdotuksen vaatimuksia. Merimiesasiain neuvottelukunnassa on äskettäin aloitettu merityölainsäädännön uudistaminen. Uudistuksen yhtenä tarkoituksena on saattaa Suomen lainsäädäntö vastaamaan ILO:n merityösopimuksen vaatimuksia. Koska direktiiviehdotus pääosin vastaa merityösopimusta, sen kansallinen voimaan saattaminen uudistuksen yhteydessä ei aiheuttane ongelmia. Merimiesten lääkärintarkastuksia ja merimieslääkärintodistuksia koskevat säännökset on myös tarkoitus uusia. Uudistuksen tavoitteena on selkeyttää lainsäädäntöä, nostaa lääkärintarkastuksista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet lain tasolle perustuslain edellyttämällä tavalla ja tehdä ILO:n merityösopimuksesta johtuvat tarvittavat muutokset.

ILO:n merityösopimus ja direktiiviehdotus koskevat aluksella tehtävää työtä, myös muuta kuin työsuhteessa tehtävää. Tältä osin ILO:n merityösopimuksen ratifiointi ja direktiiviehdotuksen saattaminen kansallisesti voimaan edellyttävät uutta lainsäädäntöä, esimerkiksi työsuojelun, asuintilojen ja ruoanpidon osalta.