

**TYÖNEUVOSTO**  
Mikonkatu 4, PL 34  
00023 Valtioneuvosto  
puh. 09-645 593

**LAUSUNTO**

25.11.2004

**Nro 1398-04**

Diaarinro 12/2004

Lausunnonpyytäjä: Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry ja Akava ry

Työnantaja: X Oy

Asia: Merikoeajotyön luonne

Vireille: 29.3.2004

## Lausuntopyyntö

Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry ja Akava ry ovat pyytäneet lausuntoa siitä, onko merikoeajotöitä suorittavien ns. ylempien toimihenkilöiden ja toimihenkilöiden koko laivallaoloaika työaikain 4 §:n 1 momentin tarkoittamaa työaikaa. Lisäksi lausuntoa pyydetään, mikäli työneuvosto katsoo, että koko laivallaoloaika ei ole mainitussa lainkohdassa tarkoitettua työaikaa, siitä, onko merikoeajotöitä suorittavien ylempien toimihenkilöiden ja toimihenkilöiden työvuoroluettelon mukaisen säännöllisen työajan ulkopuolinen aika työaikain 5 §:n 1 momentin ja 2 momentin kolmannen virkkeen tarkoittamaa asun-tovarallaoloa. Mainittuna aikana työntekijät ovat laivassa työtä suorittamatta.

## Esitetty selvitys

### *Merikoeajon määrittely*

Merikoeajoilla tarkoitetaan keskeneräisten laivojen koeajoa ns. väliaikaisilla meriajoluovilla. Merikoeajolla laiva testataan teknisesti. Koeajo tehdään ennen kuin alukselle on myönnetty lopullinen luokitustodistus, ja laiva on yhä sen rakentavan telakan hallussa ja vastuulla. Lausuntopyynnössä tarkoitettu koeajo koskee X Oy:n toimittamien järjestelmien toimivuuden testaamista eli sähköisten ohjausjärjestelmien ja turboahtimien koeajoa. Näitä laitteita toimitetaan pääasiassa matkustajalaivoihin, mutta myös jäänmurtajiin, öljykenttien tukialuksiin, lauttoihin ja rahtialuksiin.

### *Koeajoihin osallistuvat työntekijät*

Koeajoihin osallistuu X Oy:n ylempiä toimihenkilöitä ja toimihenkilöitä. *Työnantajan* mukaan nämä työntekijäryhmät voidaan edelleen jakaa kolmeen ryhmään: järjestelmäosaajat, komponenttiosaajat ja muut henkilöt. *Lausunnonpyytäjien* mukaan lausuntopyyntö koskee koeajolle osallistuvia järjestelmä- ja komponenttiosaajia – ei muuta henkilökuntaa, kuten koulutettavia henkilöitä.

### *Koeajon suunnittelu ja toteutus*

*Lausunnonpyytäjien* mukaan koeajot perustuvat etukäteen tehtyihin suunnitelmiin, joissa on selvitetty koeajolla tarvittavat henkilöt, heidän työaikansa ja varallaolotarve, mutta koeajo toteutuu harvoin etukäteissuunnitelmien mukaan. Koeajoon liittyy ennalta suunniteltuja laitteistotestauksia, mutta koeajo ei etene täsmällisesti etukäteen määriteltujen työaikojen ja varallaoloaikojen puitteissa. Työnantajan selvitykseensä liittämä koeajosuunnitelmalomake on ollut käytössä vain yhdellä koeajolla ja saatujen tietojen mukaan työaikasuunnitelmat eivät pitäneet koeajon aikana paikkaansa.

*Työnantajan* mukaan merikoeajot perustuvat etukäteen tehtyihin tarkkoihin suunnitelmiin. Koeajoon saattaa osallistua satoja henkilöitä, joista ainoastaan alle kymmenen on X Oy:n palveluksessa. X Oy tekee laivaa rakentavan telakan suunnitelman pohjalta etukäteen oman suunnitelmansa, josta selviää koeajolla tarvittavat henkilöt ja aika, jona heidän työpanostaan laivalla tarvitaan. Koeajosuunnitelmaa laadittaessa ratkaistaan myös se, tarvitaanko varallaoloa. Suunnitelmassa määritellään tarvittavat työtunnit ja tarvittava varallaoloaika henkilötasolla. Samalla määritellään mihin ryhmään (järjestelmäosaaja, komponenttiosaaja vai muu henkilö) ylempi toimihenkilö tai toimihenkilö kuuluu. Työnantaja on liittänyt selvityksessään mainitun koeajosuunnitelmalomakkeen, jossa on tilaa merkinnöille koeajon tyypistä, koeajon kohteesta, ajankohdasta, osanottajista sekä työmääräarviosta ja työvuorosuunnitelmasta. Lisäksi suunnitelmassa on kohta, jossa sovitaan varallaolosta ja annetaan suostumus ylityöhön ja vuorokausilevon tilapäiseen lyhentämiseen. Lausunnonpyytäjien väite siitä, että ennalta laadittua suunnitelmaa ei pystyttäisi noudattamaan, ei pidä paikkaansa, sillä sitä pystytään pääsääntöisesti noudattamaan. Etukäteissuunnitelmien noudattamista tukee myös työturvallisuusnäkökohdat. Työnantajan näkökulmasta ei ole järkevää teettää työntekijöillä pitkiä työpäiviä, koska työturvallisuusriskit kasvaisivat.

#### *Koeajoalusten valmiusaste*

*Lausunnonpyytäjien* mukaan koeajoalusten valmiusaste vaihtelee. Ensimmäisellä koeajolla majoitus ja julkiset tilat ovat poikkeuksetta keskeneräisiä. Myöhemmillä koeajoilla valmiusaste on yleensä parempi.

*Työnantajan* mukaan koeajon toteutuminen edellyttää, että laiva on mahdollisimman valmis koeajon aikana. Jos koeajo suoritetaan lähellä laivan luovutusajankohtaa, on laiva kokonaisuudessaan melko valmis. Jos taas koeajo suoritetaan kauan ennen luovutusajankohtaa, eivät kaikki tilat ole viimeistelyjä.

#### *Koeajojen fyysinen suorituspaikka*

*Lausunnonpyytäjien* mukaan normaalisti koeajot suoritetaan ulkomerellä kaukana telakasta, koska laivojen järjestelmien kuormituskokeet vaativat tilaa ja mahdollisuutta ajaa suuremmilla nopeuksilla.

*Työnantajan* mukaan koeajot suoritetaan merellä niiden satamien/telakoiden välittömässä läheisyydessä, joissa laivaa valmistetaan. Koeajoaluetta ei voi tarkasti määritellä. Aluksella ollaan niin kauan kunnes se palaa satamaan tai kunnes yhteisalus vie maihin ne henkilöt, joiden työ on valmistunut. Vuosina 2002 ja 2003 koeajoja on suoritettu seuraavissa kaupungeissa sijaitsevien telakoiden läheisyydessä: Marghera, Monfalcone, Genova / Italia, Papenburg, Kiel / Saksa, Soviknes / Norja, Helsinki, Turku / Suomi, Nagasaki / Japani ja Gdynia / Puola.

### *Koeajon kesto ja työskentelyaika*

*Lausunnonpyytäjien* mukaan koeajot kestävät muutamasta päivästä kahteen viikkoon. Todellinen työskentelyaika riippuu koeajon luonteesta. Yleensä työskentelyaika on 12 tuntia, mutta useimmiten 16-24 tuntia vuorokaudessa. Suurin työkuorma ajoittuu normaalisti koeajon alkupuolelle. Ensimmäisten koeajovuorokausien aikana työskennellään lähes 24 tuntia vuorokaudessa, koska useimpien tehoa tuottavien, siirtävien ja ohjaavien laitteiden sisäänajo tapahtuu heti koeajon alussa. Tässä vaiheessa erilaiset ylikuumenemiset ja akuutit häiriöt ovat yleisimpiä. Samaan aikaan yleensä myös erilaiset laitteistovirheet sekä eri järjestelmien ja laitteistojen yhteensopimattomuudesta aiheutuvat ongelmat työllistävät eniten. Koeajot pyritään suorittamaan mahdollisimman vähäisellä miehityksellä. Säännöllisten 12 tunnin vuorojen käyttäminen ei ole mahdollista, koska työvaiheet on suoritettava määrättyssä järjestyksessä ja kunkin työvaiheen kesto määrää työhön käytettävän ajan pituuden. Jokainen työvaihe tulee suorittaa yhdenjaksoisesti alusta loppuun, eikä sitä voi keskeyttää työvuorojen vaihtumisen vuoksi. Eri työvaiheita suoritetaan samanaikaisesti, jolloin koeajo vaatii eri työvaiheita suorittavien käyttöönottajien yhtäaikaista työpanosta. X Oy:n henkilöstön on koeajon aikana noudatettava telakan edustajien antamia määräyksiä. Käytännössä telakka vaatii, että koko koeajohenkilöstö on jatkuvasti käytettävissä mahdollisten ennakoimattomien ongelmatilanteiden varalta.

*Työnantajan* mukaan koeajosuunnitelmassa määritellään etukäteen tarvittavat työtunnit, ja työt saatetaan järjestää esimerkiksi 12 tunnin vuoroon, jolloin toisen henkilön työpanokselle tai varallaololle ei ole mitään tarvetta hänen vapaavuoronsa aikana.

### *Tehtävät koeajon aikana*

*Lausunnonpyytäjien* mukaan koeajoihin osallistuvat työntekijät suorittavat laivatekniikkaa koskevaa säätötyötä, joka koskee muun muassa propulsio-, ohjaus- ja tehon tuottamiseen tehtyjä järjestelmiä, sähkönjakelujärjestelmiä, laivan moottoreiden apulaitteita sekä koko laivoja valvovia ja osittain hallitsevia ns. koneautomaatiojärjestelmiä. Mainitut työntekijät vastaavat koeajoon kuuluvien laitekohtaisten testien, säätöjen ja mittauksen suorittamisesta sekä näiden laitteistojen erilaisten vikojen ja häiriöiden korjaamisesta.

*Työnantajan* mukaan järjestelmäosaajat ovat koeajosta vastuullisia henkilöitä, joita on 1-2 tiimissä. Heidän läsnäolonsa on välttämätön, jotta koeajo voitaisiin suorittaa. He vastaavat koeajon aikaisista toimista ja pitävät ”lankoja käsissään”. Komponenttiosaajat ovat yksittäisten laitteistojen hyvää suorituskykyä ylläpitäviä asiantuntijoita ja koeajon aikana mittauksia suorittavia henkilöitä. Heidän työpanostaan ei yleensä tarvita koko koeajon aikana, vaan ainoastaan rajatun ajan. Komponenttiosaajien kanssa saatetaan sopia varallaolosta, mutta läheskään kaikkia ei tarvita työhön suunnitelman mukaisen työajan ulkopuolella.

## *Tilat ja olosuhteet laivalla*

*Lausunnonpyytäjien* mukaan koeajohenkilöstön on mahdollisuus lepäämistä varten oleskella heille osoitetussa laivassa silloin, kun heiltä ei edellytetä työn tekoa. Käytössä olevat lepotilat vaihtelevat koeajattavan laivan tyyppin ja laivan valmiusasteen mukaan hyttimajoituksesta käytävämajoitukseen. X Oy:n koeajohenkilöstölle ei ole koskaan tarjolla omia hyttejä, jotka olisivat henkilöstön yksinomaisessa käytössä. Suhteellisen valmiissakin laivassa telakka pyrkii majoittamaan koeajohenkilöstön ensisijaisesti keskeneräisiin hytteihin. Yleensä hytit ovat sillä tavoin keskeneräisiä, ettei niissä ole radiota tai TV:tä tai niitä ei ole ainakaan kytketty toimintakuntoon. Hyteissä ei yleensä ole normaaleja mukavuuksia. Muissa kuin matkustajalaivoissa majoitus joudutaan järjestämään yleensä muualla kuin hyteissä. Usein lepoon käytetään tilaa, joka sijaitsee ns. konevalvomon välittömässä läheisyydessä, josta työntekijät on mahdollisimman nopeasti saatavissa tarpeen vaatiessa työhön. Lepohetkiä joudutaan viettämään esimerkiksi komentosillan voimistelusalin tai saunatilojen lattialla makuupusseissa. Vapaa-ajanvietto-olosuhteet ovat erittäin rajoitetut laivojen keskeneräisyyden ja työtehtävien toistuvuuden vuoksi. Saunaa ei ole X Oy:n koeajohenkilöstön käytössä. Liikkuminen keskeneräisillä laivoilla on rajoitettua jo työturvallisuusmääräysten johdosta – laivalla ei ole käytössä vapaa-ajanviettoon tarkoitettuja tiloja, kuten ravintoloita, elokuvateattereita, uima-altaita, kuntosaleja tai muita vastaavia tiloja. Ruokailu tapahtuu yleensä erikseen järjestetyssä työpaikkaruokalassa. Ajankäyttö jakaantuu työhön ja välttämättömimpään lepoon ja ruokailuun. X Oy:n omien turvallisuusmääräysten mukana koeajolle osallistuvan henkilöstön on pidettävä mukanaan heille osoitettuja viestintävälineitä.

*Työnantajan* mukaan olosuhteet laivalla vaihtelevat laivoittain laivan käyttötarkoituksesta ja niiden valmiusasteesta riippuen. Kysymyksessä on useimmiten matkustajalaiva, jossa on yleensä hytit (omat tai yhteiset työntekijöille). Laivoissa on yleensä käytössä ruokailutilat ja WC/suihku. Pesutila ei ole aina yksityinen. Hyteissä on yleensä myös normaalit mukavuudet. Hyttien varustelutaso riippuu kuitenkin laivan valmiusasteesta. Hyttejä ei ole varattu päivystystä varten, vaan majoitusta ja vapaa-ajan viettoa varten. Laivan henkilöstöravintola on myös normaalisti käytettävissä. Kauppalaivoissa on vähemmän hyttejä, mutta silti makuupussimajoitus niissä on poikkeuksellista. Kauppalaivoissa hyttejä joudutaan jakamaan toisten työntekijöiden kanssa. Laivoilla on sen tyyppistä riippumatta tarjolla normaalit peseytymistilat ja yleensä myös sauna. Hyteissä tai muissa tiloissa on monesti televisio. Henkilöstö ei joudu viettämään vapaa-aikaansa konevalvomon tai työpisteen välittömässä läheisyydessä.

Vuosina 2003 ja 2004 on saatettu loppuun 15 laivan koeajo. Niissä 13:ssa työntekijöillä oli käytössään oma vuode. Yksi laivoista teki lyhyitä päivämatkoja, joten hyttejä ei tarvittu. Yhden laivan luksusmakuuhuoneissa ei sallittu yöpymistä, joten työntekijät siirrettiin yöpymisen ajaksi toiseen laivaan. Lämmin ruoka on ollut tarjolla kaikissa laivoissa yhtä lukuun ottamatta. Mainituista laivoista 12:lla oli mahdollisuus kuntoilutilojen käyttöön. Osassa laivoja käytössä on ollut sauna.

## *Työhön sidonnaisuus*

*Lausunnonpyytäjien* mukaan koeajomiehistö on velvollinen olemaan työnantajan käytettävissä koko koeajon keston ajan. Henkilöstö on yleensä velvollinen pitämään mukanaan annettuja hälytyslaitteita / sisäpuhelimia, joiden avulla voidaan kutsua välittömästi työhön. Työaika alkaa normaalisti laivalla 2-4 tuntia ennen laivan suunniteltua lähtöä, ja koeajomiehistön edellytetään olevan laivalla koko koeajon ajan. Vesillä olevasta laivasta poistuminen kesken koeajan on mahdotonta. Laivat eivät käy koeajon aikana maissa hätätapauksia lukuun ottamatta. Helikopteria käytetään hätätapauksissa varaosien toimittamiseen tai sairaustapauksissa. Laivoilta poistuminen vapaa-ajan käyttötarkoituksessa ei ole mahdollista. Koeajon jälkeen laivalta voidaan poistua ilman eri lupaa, kun köydet on kiinnitetty ja laskusilta laskettu. Eräissä tapauksissa jäädään laivalle vielä suorittamaan joitain laitteiden alasajoon liittyviä toimenpiteitä.

*Työnantajan* mukaan varallaolo ei ole tarpeen kaikkien ylempien toimihenkilöiden tai toimihenkilöiden kohdalla. Jos varallaolovelvoitetta ei ole, voi työntekijä oleskella laivalla oman päätöksensä mukaan hyteissä tai muutoin vapaasti. Henkilöstö ei projektipäällikköä ja joitain järjestelmäosaajia lukuun ottamatta ole velvollinen pitämään mukanaan hälytyslaitteita / sisäpuhelimia. Yhtiö antaa mainitut viestintävälineet vain joillekin laivalla mukana oleville työntekijöille. Pidemmän koeajon aikana laiva käy välillä satamassa, jolloin laivalta on mahdollista poistua. Lisäksi laivan ja mantereen välillä kulkee yhteysalus, jolla poistuminen on myös mahdollista. Kiireellisissä tapauksissa on käytetty helikopteria.

## **Perustelut**

### *1. Erimielisyys*

Asiassa on kysymys siitä, onko keskeneräisten laivojen koeajoihin merellä osallistuvien järjestelmä- ja komponenttiosaajien koko laivassa viettämä aika työaikalain 4 §:n 1 momentissa tarkoittamaa työaika vai onko työvuoroluettelon mukaisen säännöllisen työajan ulkopuolinen aika, jolloin työntekijät oleskelevat laivassa työtä suorittamatta, työaikalain 5 §:ssä tarkoitettua asuntovarallaoloa, vapaamuotoista varallaoloa tai työntekijän vapaa-aikaa.

Lausunnonpyytäjät katsovat, että koko laivalla vietetty aika on työaika, koska koko laivaa on pidettävä työpaikkana tai siihen rinnastettavana paikkana, jossa koeajohenkilöstön on oltava työnantajan määräyksestä työn tekemistä varten. Työskentelyyn käytetyn ajan ulkopuolista aikaa ei voida pitää vapaa-aikana, koska henkilöstön oleskelua ja liikkumista laivoilla on rajoitettu työnantajan ja työn tilaajana toimivan telakan antamilla määräyksillä. Työnantaja otti keväällä 2003 käyttöön uudet ohjeet merikoeajon korvauserusteista, joiden mukaan työaikana korvataan vain todelliset työhön käytetyt tunnit. Keskeneräinen laiva on työpaikka ja koeajon järjestävä telakkayhtiö edellyttää, että koeajolla osallistuva X Oy:n henkilöstö on

velvollinen olemaan koko laivalla oloajan käytettävissä. Laivalta poistuminen on olosuhteiden vuoksi käytännössä mahdotonta. Lausunnonpyytäjät viittaavat työneuvoston lausuntoihin TN 455-57, 997-76, 1175-85 ja 1387-03 sekä EY-tuomioistuimen käytäntöön (C-303/98 ja 151/02). Työneuvoston lausunnoille TN 137-49 ja 858-69 ei voida antaa merkitystä, koska työaikakäsite on täsmentynyt vuoden 1996 työaikalaissa. Lisäksi Suomi on viimeksi mainittujen lausuntojen antamisen jälkeen tullut sidotuksi EY-työaikadirektiiviin ja sen työaikakäsitteeseen. Työaikadirektiiville on annettava tulkintavaikutus.

Työnantajan mukaan koko laivalla oloaika ei ole työntekijöiden työaikaa, vaan ainoastaan suoranaisesti työtehtävien suorittamiseen käytetty aika. Työajan ulkopuolinen aika ei ole työaikalaissa tarkoitettua asuntovarallaoloa, vaan joko vapaamuotoista varallaoloa tai vapaa-aikaa. Työnantaja katsoo varallaoloajaksi ajan, jonka työntekijä on velvollinen olemaan valmiina työhön kutsuttaessa. Jos työntekijän kutsuminen töihin normaalin työajan ulkopuolella ei ole tarpeen eikä varallaolosta ole sovittu katsoo työnantaja, että kysymyksessä on vapaa-aika. Työnantaja viittaa työneuvoston lausuntoihin TN 137-49 ja 858-69 ja toteaa, että tämän käytännön perusteella laivassa oloaika ei kokonaisuudessaan ole työaikaa. Laivaa ei voida kokonaisuudessaan pitää työpaikkana, vaan ainoastaan niitä pisteitä, joissa työtä todellisuudessa tehdään. Se, että työntekijä joutuu viettämään aikaa tilapäismajoituksessa, ei tee ajasta työaikaa. Henkilöillä on vapaus poistua hyteistä ja muista majoitustiloista. Lausunnonpyytäjien esille ottamista EY-tuomioistuimen tuomioista ei voida tehdä sellaista päätelmää, että koko laivalla oloaika olisi työaikaa eikä edes, että työajan ulkopuolinen aika olisi varallaoloa.

Osapuolet ovat esittäneet osin erilaisia käsityksiä tosiasiallisista olosuhteista laivalla. Riidatonta on se, että koeajon aikana työntekijät viettävät aikansa laivalla: osa ajasta kuluu varsinaisten työtehtävien suorittamiseen ja osa ajasta on työstä vapaata aikaa. Työvuoron ulkopuolella joitakin työntekijöitä joudutaan kutsumaan työhön. Koeajoja suoritetaan Suomen aluevesillä, mutta myös niiden ulkopuolella. Työntekijöiden käytössä on aina jonkinlainen lepotila. Sen laatu ja varustus riippuvat koeajon ajankohdasta, laivan valmiusasteesta ja myös siitä, millaisesta alustyyppistä on kysymys.

## 2. Sovellettavat oikeussäännöt

### 2.1 Työaikalaki

Työaikalain (605/1996) 4 §:n 1 momentin mukaan työajaksi luetaan työhön käytetty aika sekä aika, jonka työntekijä on velvollinen olemaan työpaikalla työnantajan käytettävissä. Varallaolosta on säädetty työaikalain 5 §:ssä. Säännöksen mukaan työnantaja ja työntekijä voivat sopia siitä, että työntekijä on asunnossaan tai muualla tavoitettavissa niin, että hänet voidaan tarvittaessa kutsua työhön. Varallaoloaika ei lueta työajaksi. Sovittaessa varallaolosta on sovittava myös siitä suoritettavasta korvauksesta. Jos varallaolo on sidottu työntekijän asuntoon (ns. asuntovarallaolo), on tähän käytetystä ajasta vähintään puolet korvattava rahassa tai vastaavalla säännöllisenä työaikana annettavalla vapaa-ajalla. Varallaolo on erotettava ns. työpaikkapäivystyksestä, jossa työntekijä on työpaikalla valmiina työn tekemistä varten.

Työneuvosto on aikaisemmassa käytännössään tarkastellut työaika koepurjehduksilla. Lausunnossa TN 137-49 oli kysymys sotakorvauskuunareiden koepurjehduksista, jotka kestivät tavallisesti noin kaksi vuorokautta. Laivassaoloaikana työntekijät suorittivat heille määrättyjä työtehtäviä ja väliaikoina viettivät aikaansa laivassa. Vapaa-aikana työntekijöiden oli oltava valmiina työhön kutsuttaessa. Työneuvosto katsoi, että työaika oli se osa laivassaoloajasta, jolloin suoritettiin työtä ja varallaoloa se osa ajasta, jonka työntekijät joutuivat olemaan laivassa työtä suorittamatta. Lausunnossa TN 858-69 oli kysymys 2-3 vuorokautta kestäneistä koepurjehduksista. Laivasähkömiehet suorittivat keskeneräisten rakenteiden valmistamista, ellei heitä tarvittu koepurjehduksen aikana havaittujen vikojen korjaamiseen. Koeajokontrolliin liittyviä töitä suoritettiin tarpeen mukaan läpi vuorokauden, jolloin lepovuorossa olevia työntekijöitä jouduttiin kutsumaan työhön. Tässäkin tapauksessa työneuvosto päätyi siihen, että työtehtävien ulkopuolinen, laivassa vietetty aika ei ollut työaika.

Lausuntopyynnössä tarkoitettussa tapauksessa työntekijät työskentelevät normaalisti työnantajan toimitiloissa kotimaassa. Merikoeajoille lähdetään satamista, joita on paitsi Suomessa, myös Suomen rajojen ulkopuolella. Tehtäessä työtä Suomen rajojen ulkopuolella voi työ sopimuksilla olla liittyviä useaan valtioon. Työaikalaisissa ei ole säännöstä siitä, missä laajuudessa Suomen työaikasäännöksiä sovelletaan Suomen rajojen ulkopuolella tehtävään



työhön. Asiaa tarkasteltaessa on otettava huomioon työsopimuslain (55/2001) säännökset. Työsopimuslain 11 luvun 1 §:n mukaan työsopimukseen, jolla on liittymä useampaan kuin yhteen valtioon, sovellettava laki määräytyy Roomassa 19 päivänä kesäkuuta 1980 tehdyn sopimusvelvoitteisiin sovellettavaa lakia koskevan yleissopimuksen mukaisesti. Mainitun sopimuksen mukaan sopijapuolet saavat lakiviittauksella sopia, minkä valtion lakia työsopimukseen sovelletaan. Jos työsopimuksessa ei ole lakiviittausta, työsopimukseen on sovellettava ensisijaisesti sen valtion lakia, jossa työntekijä tavallisesti työskentelee sopimusvelvoitteidensa täyttämiseksi, vaikka hänet on väliaikaisesti lähetetty työhön toiseen valtioon. Tällä perusteella lausuntopyynnössä tarkoitettujen työntekijöiden työsopimuksissa on merikoeajolla sovellettava Suomen lakia, ellei lakiviittauksesta tai yleissopimuksen eräistä täydentävistä lainvalintakriteereistä johdu muuta.

Työneuvosto on katsonut, että myös työaikasäännöksiä voidaan soveltaa edellä selostetun niin sanotun työsopimusstatuutin mukaisesti Suomen rajojen ulkopuolella tehtävään työhön (TN 1332-96). Lausunnon mukaan ei ollut perusteita sille, etteivätkö materiaaliset työaika koskevat Suomen työaikasäännökset soveltuisi suomalaisen yrityksen ulkomaille lähettämän työntekijän tekemään työhön. Korkein oikeus päätyi tuomiossaan KKO 1986 II 95 vastaavanlaiseen ratkaisuun, jossa sovellettavat työaikanormit määräytyivät työsopimusstatuutin mukaisesti. Toisaalta työaikalakiin liittyy myös sellaisia esimerkiksi viranomaisvalvontaa koskevia sääntelyjä, joiden soveltamisen on katsottu rajoittuvan niin sanotun alueperiaatteen mukaisesti vain Suomen alueelle. Työaikalain soveltamisessa ulkomaantyöhön voi siten tulla esiin rajanvetokysymyksiä. Niiden yksityiskohtainen tarkastelu ei kuitenkaan lausuntopyyntö huomioon ottaen ole tässä yhteydessä tarpeellista.

Työaikalakia sovelletaan sen 1 §:n mukaan lähtökohtaisesti kaikkeen työsuhteessa tehtävään työhön. Lain ulkopuolelle on muun ohessa sen 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan kuitenkin jätetty työ, jota siihen kuuluvien tehtävien ja muutoin työntekijän aseman perusteella on pidettävä yrityksen, yhteisön tai säätiön taikka sen itsenäisen osan johtamisena tai tällaiseen johtamiseen välittömästi rinnastettavana itsenäisenä tehtävänä. Pelkästään se, että työntekijää kutsutaan ylemmäksi toimihenkilöksi, ei ole peruste olla soveltamatta työaikalakia, ellei sitten tällainen työntekijä jää mainitun työaikalain säännöksen perusteella työaikalain soveltamisalan ulkopuolelle. Lausuntopyynnössä todetaan, että osa työntekijöistä on ylempiä toimihenkilöitä. Työneuvosto antaa lausuntonsa ylempien toimihenkilöiden työajasta edellyttäen, että tällainen työntekijä kuuluu työaikalain piiriin. Lausunnossa ei myöskään oteta

kantaa sellaisiin työaikalaista poikkeaviin työehtosopimusmääräyksiin, joita ehkä sovelletaan merikoeajossa.

## *2.2 Työaikadirektiivi*

Työaikalakia säädettäessä Suomen työaikalainsäädäntö sopeutettiin vastaamaan Euroopan yhteisöjen neuvoston 23.11.1993 antamaa direktiiviä tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista (työaikadirektiivi, jonka on korvannut samanniminen direktiivi 2003/88/EY).

Työaikalakia tulkittaessa on seurattava myös työaikadirektiivin soveltamiskäytäntöä. Uusittu työaikadirektiivi soveltuu myös merellä tehtävään työhön lukuun ottamatta 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua kauppamerenkulkua.

Direktiivin 2 artiklan mukaan työaikana pidetään ajanjaksoa, jonka aikana työntekijä tekee työtä, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa toimintaa tai tehtäviään kansallisen lainsäädännön ja/tai käytännön mukaisesti. Lepoaikaa on ajanjakso, joka ei ole työaikaa. Direktiivissä ei ole säännöstä varallaolosta. EY-tuomioistuin on tulkinnut direktiivin työaikakäsitettä SIMAP (C-303/98) ja Jaeger (C-151/02) -asioissa antamissaan ratkaisuihin. Tuomioistuin päätyi ratkaisuihin siihen, että lääkärin fyysistä paikallaoloa terveydenhoitolaitoksessa ja sairaalassa edellyttävää päivystysaikaa oli kokonaisuudessaan pidettävä työaikana. SIMAP-ratkaisun mukaan päivystysjärjestelmässä, jossa lääkärit olivat tavoitettavissa muualla kuin terveydenhoitolaitoksessa, ainoastaan todelliseen ensiaputoimintaan liittyvää aikaa on pidettävä työaikana.

## *3. Merikoeajoasian tarkastelua*

### *3.1 Lähtökohdat*

Merikoeajolle osallistuvat työntekijät suorittavat säännönmukaista työtään työnantajan kiinteissä toimitiloissa maissa. Esitetyn selvityksen mukaan vuosien 2003 ja 2004 aikana on ollut 15 koeajoa, joiden kesto on vaihdellut päivästä enimmillään kahteen viikkoon. Merikoeajoja voidaan siten pitää työntekijöiden päätyöhön liittyvinä lyhytaikaisina ja tilapäisinä työkomennuksina, toisin kuin esimerkiksi lääkärin päivystystyötä edellä mainituissa EY-tuomioistuimen ratkaisuihin. Työntekijöillä voi merikoeajon aikana olla myös työhön

sidonnaisuudesta vapaita jaksoja, joiden aikana he eivät kuitenkaan voi käytännössä poistua aluksesta.

Asianosaiset ovat olleet eri mieltä siitä, olisiko merikoeajolle osallistuvien työntekijöiden työpaikaksi määriteltävä työaikalain 4 §:n kannalta joko alus kokonaisuudessaan tai jokin siellä sijaitseva työskentelypiste. Työneuvoston mielestä tällainen lähestymistapa ei merikoeajon poikkeukselliset olosuhteet huomioon ottaen vastaa koeajolla tehtävän työn luonnetta. Työntekijöiden oleskelu on joka tapauksessa rajoitettu aluksen tiloihin niin työvuoron, varallaolon kuin mahdollisen vapaavuoronkin aikana. Näistä syistä työneuvosto katsoo, että mainitut jaksot on erotettava toisistaan pääosin muilla perusteilla kuin työntekijän fyysisen olinpaikan mukaan.

### *3.2 Työaika*

Merikoeajoihin osallistuvien järjestelmä- ja komponenttiosaaajien työskentelyyn käyttämä ja muu työvuoroluettelon mukaiseen säännölliseen työaikaan kuuluva aika on työaikalain 4 §:n 1 momentissa säädettyä työaikaa. Työaikaa on myös työvuoroluetteloon ennalta merkitsemätön aika, joka on tosiasiallisesti käytetty työntekoon.

Asiassa esitetyn selvityksen mukaan ainakin osalla merikoeajoon osallistuvilla työntekijöistä on velvoite olla valmiina työhön myös työvuoron ulkopuolelle jäävänä aikana. Tällainen velvoite voi perustua työnantajan ja työntekijän väliseen sopimukseen tai johtua siitä, että työntekijän käytännössä edellytetään olevan käytettävissä lausuntopyyntöissä kuvattuihin työtehtäviin. Lausuntopyyntöön mukaan myös tällainen aika olisi työaikaa.

EY-tuomioistuimen SIMAP-ratkaisussa ja esimerkiksi työneuvoston lausunnossa TN 1387/03 on erotettu toisistaan kahdenlainen valmiusvelvoite. Työajaksi katsottiin sellainen päivystysaika, jonka lääkäri oli velvollinen viettämään sairaalassa tai helikopterilentäjä hänelle osoitetussa asunnossa. Sellainen aika, jonka työntekijä saattoi viettää vapaasti valitsemassaan paikassa joutuen kuitenkin olemaan valmiina tarvittaessa saapumaan työhön, oli työajan ulkopuolista aikaa, työneuvoston lausunnossa työaikalain 5 §:n mukaista varallaoloa. Työajaksi ja muunlaiseksi ajaksi luettavan valmiusvelvoitteen erottaminen toisistaan perustui viime kädessä siihen, kuinka kiireellisiä työtehtäviä varten työntekijän edellytettiin olevan valmiina. Tässä yhteydessä työneuvosto viittaa myös valmiusaikojen ja työajan sääntelyyn työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetun lain 7 §:ssä. Pykälän 1 momentissa

säädetään ajasta, jonka työntekijä on velvollinen olemaan aluksessa valmiina tarvittaessa heti ryhtymään työhön. Tällainen aika on kokonaisuudessaan työaika. Hallituksen esityksen mukaan säännöksessä tarkoitetaan sellaista kiinteää sidonnaisuutta, jossa työntekijän tulee olla valmiina työhön muutamassa minuutissa kutsun saatuaan (HE 257/1981 s. 6). Jos työntekijän valmius aluksessa on sanottua lievempää, kysymys on pykälän 2 momentissa tarkoitettusta varallaolon tyyppisestä ajasta, joka ei ole työaika.

Työneuvoston mielestä vastaava erottelu on perusteltua tehdä myös merikoeajotyössä, vaikka rajanvetoa ei aiemmin mainituista syistä voida tehdä ainakaan yksinomaan päivystystehtävän suorituspaikan mukaan. Kuitenkin myös merikoeajolla työntekijän edellytetään olevan valmiina kiireellisyydeltään erilaisia töitä varten. Siten valmiusvelvoitteen alaisesta ajasta työajaksi on luettava sellainen aika, jolloin työntekijän on oltava valmiina heti ryhtymään työhön. Tällainen korostettu valmiusvelvoite on kysymyksessä silloin, kun työntekijän oleskelua aluksella on rajoitettu esimerkiksi siten, että hänen on lausuntopyynnössä kuvatuin tavoin oleskeltava konevalvomon välittömässä läheisyydessä. Lisäksi velvoite voi olla voimassa ensimmäisten koeajovuorokausien aikana, jolloin erilaiset ylikuumenemiset ja akuutit toimintahäiriöt ovat lausuntopyynnön mukaan yleisimpiä ja työntekijöitä tarvitaan hyvin nopeasti työtehtäviin. Korostettuun valmiusvelvoitteeseen voi johtaa myös työnantajan kuvaama järjestelmäosaajien erityinen valvonta- ja koordinoititehtävä esimerkiksi tilanteissa, joissa muita työnantajayhtiön edustajia ei ole aluksessa paikalla.

### *3.3. Varallaolo*

Työaikalain 5 §:ssä säädetyistä varallaolosta on tehty selkoa edellä kohdassa 2.1. Varallaoloaika ei työaikalain mukaan lueta työajaksi. Jos työtehtävät kuitenkin toistuvat varallaolon aikana niin lyhyin väliajoin, että työntekijän on katsottava olevan jatkuvasti sidottu työhönsä, on tehtävien väliset vapaahetketkin luettava työajaksi (TN 875-69 ja 503-58).

Työneuvoston mielestä työaikalain 5 §:ssä tarkoitettua varallaoloa merikoeajossa on edellä kohdassa 3.2 esitettyä valmiusvelvoitetta lievempi velvoite olla valmiina työhön työvuoron ulkopuolella. Käytännössä tämäntyyppistä varallaoloa edellyttänevät sellaiset merikoeajon aikana ilmenevät tehtävät, joihin ei ole tarpeen ryhtyä välittömästi. Näin ollen aika, jonka kuluessa työhön on ryhdyttävä, on pidempi kuin edellä kohdassa 3.2 tarkoitettussa valmiusvelvoitteessa. Varallaolo perustuu normaalisti sopimukseen, mutta merikoeajolla, jonne

on lähdetty työnantajan määräyksestä, varallaolovelvoite voi työneuvoston mielestä aikaisemmin kuvatuin tavoin olla pääteltävissä myös olosuhteista muutoin.

Työaikalain 5 §:n mukaan varallaolo voi olla asuntovarallaoloa tai niin sanottua vapaamuotoista varallaoloa. Työneuvosto on lausunnossaan TN 1387-03 selvittänyt näiden varallaolomuotojen erottelua. Lausunnossa käsiteltiin tapausta, jossa työntekijät joutuvat oleskelemaan työvuoron aikana muulla kuin sillä paikkakunnalla, jossa heidän varsinainen asuntonsa ja kotinsa sijaitsee. Yhteenvedona työneuvoston aikaisemmasta käytännöstä todettiin tällaisia tapauksia silmällä pitäen, että ”päivystäminen tilapäisasunnossa on ollut työaikaa, jos asunto on tarkoitettu pelkästään päivystystä varten. Jos taas tilapäisasuntoa on voitu käyttää myös työntekijän vapaa-aikana, kysymys on ollut varallaolosta. Näin on ollut myös sellaisessa tapauksessa, että työntekijä on olosuhteiden pakosta, kuten koepurjehduksella, joutunut viettämään varsinaisen työsuorituksen ulkopuolelle jäävän ajan tilapäismajoituksessa.” Työneuvosto katsoo myös nyt esillä olevassa tapauksessa, että työntekijöiden tässä jaksossa käsitelty oleskelu aluksella, jonka tiloihin heidän liikkumisensa on rajoitettu, ei voi olla vapaamuotoista varallaoloa vaan on katsottava asuntovarallaoloksi.

### *3.4 Vapaa-aika*

Jos työntekijällä ei ole työvuoron ulkopuolella velvoitetta ryhtyä työhön, kysymys ei ole työajasta eikä varallaolosta. Työneuvoston mielestä merikoeajoilla työntekijöillä voi olla työhön sidonnaisuudesta kokonaan vapaita jaksoja, jotka jäävät työaikalaisissa säännellyn ajan ulkopuolelle. Tällainen aika ei ole työaikaa eikä varallaoloa. Merikoeajossa, jonka aikana työntekijät ovat eristyksissä normaaleista vapaa-ajan olosuhteistaan, työsidonnaisuuden ulkopuolinen aika on kuitenkin kyettävä erottamaan varallaolosta erittäin selvästi. Vapaa-ajan yhtenä tunnusmerkkinä voidaan pitää esimerkiksi sitä, että työntekijä on vapaavuorolla, jonka aikana toinen vastaavia tehtäviä hoitava työntekijä on työvuorossa. Vapaavuorolla olevan työntekijän ajankäyttöön ei saisi kohdistua työnantajan asettamia rajoituksia ja sitä varten tulisi olla käytettävissä lepoon ja vapaa-ajan viettoon soveliaat tilat.

### **Sovelletut oikeusohjeet**

Työaikalaki (605/1996) 4 § 1 mom.

Lausunto on yksimielinen. Päätöksentekoon osallistuivat puheenjohtaja Saloheimo, jäsenet Kangasperko, Kaittola, Äimälä, Virtanen, Kärkkäinen, Eiskonen sekä varajäsenet Heikkerö ja Sipiläinen