

Työvaliokunnan kokous

1

Aika: 3.2.1986 klo 17.08 - 17.46

Paikka: Liiton toimisto

Läsnä: Santala puheenjohtaja
Heinonen
Heino
Marjakangas
Österlund sihteeri

1

KOKOUKSEN AVAUS JA PÄÄTÖSVALTAISUUS

Puheenjohtaja Santala avasi kokouksen joka todettiin päätösvaltaiseksi.

2

TYÖJÄRJESTYKSEN HYVÄKSYMINEN

Hyväksyttiin sellaisenaan.

3

JM OTSO

Todettiin, että on olemassa Uomalan tekemä muistio. (Liite)
Todettiin, että ko. muistion perusteella MKH:n kolleegio on hyväksynyt SLPL:lle ja SKL:lle kaksivahtijärjestelmät. Vuoden aikana neuvottelevat kolmivahtijärjestelmästä. Unionin osalta noudatetaan jo nyt kolmivahtijärjestelmää.
Todettiin, että ST:n osalta kolleegio on päättänyt että nyt tulisi 2 radiosähköttäjää päälle ja vuoden aikana tutkitaan yhdessä ST:n kanssa miten toinen radiosähköttäjää voidaan työllistää maissa. Uusiin aluksiin vain yksi päivämiesradiosähköttäjää.

SLPL ja SKL ovat hyväksyneet sopimukset ja ne on jo allekirjoitettu.

Neuvotteluissa MKH:ssa 30.1.86 Uomala antoi Otson radiosähköttäjiä koskevan paperin. (Liite)

Ensi vuoden budjetissa lakkautetaan kaksi radiosähköttäjän vakanssia ja perustetaan radiopajalle 2 työsopimussuhteista t. Viime torstaina saatiin tietää, että Otsoon tulisi kuitenkin vain yksi radiosähköttäjää. MKH:n edustajat olivat perjantaina tavoittamattomissa.

Tilanne tänään

Santala ja Kovanen/SKL kävivät informoimassa Otson konemestareita ja radiosähköttäjää.

Klo 12.30 he tapasivat Reinin ja ennen sitä jo yhteys VVM:ään jolle asia MKH:n mukaan on siirretty. Reini ilmoitti VVM:lle että STTK-J ei allekirjoita VES:iä ellei radiosähköttäjien asiat ole järjestyksessä.

Klo 14.30 oli VVM:ssä neuvottelu asiasta. Neuvottelussa VVM kieltäytyi kaikista kompromissiehdotuksista ja esitti vain Uomalan paperin hyväksymistä.

Tämän jälkeen neuvottelu Reinin kanssa joka vetosi SKL:ään jotta konemestarit eivät lähtisi ilman radiosähköttäjää ulos. Santala ilmoitti, että hän pitää ST:n hallituksen päätöksistä kiinni.

Otson radiosähköttäjää on valmis jäämään laivasta pois kun käsketään.

Päätettiin pysyä hallituksen kannassa (2 radiosähköttäjää) ja vetää Otson radiosähköttäjää pois koska vuorottelusopimusta on rikottu.

Asia työtuomioistuimeen STTK-J:n kautta jos tarvitaan.
Päätettiin laatia lyhyt tiedote asiasta.

4

MAHDOLLISET MUUT ASIAT

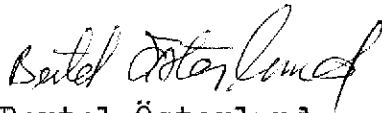
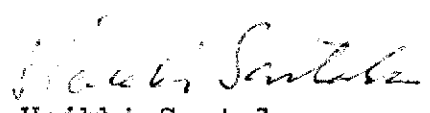
Todettiin ettei ollut.

5

KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 17.46.

Vakuudeksi:


Bertel Österlund
sihteeri
Heikki Santala
puheenjohtaja

(Uomalan esitys)

30.1.86

Todettiin, että merenkululaitoksen jäänmurtaja Otsoon ja sen sisaralukseen tulee kumpaankin yksi päivämies-radiosähköttäjä 1 lk.

Merenkulkuhallitus järjestää kahdelle jäänmurtajan nykyiselle radiosähköttäjälle maatyöpaikan merenkululaitoksessa. Merenkulkuhallituksen ja Suomen Tietoliikennetekniset ry:n edustajat selvittävät Otson sisaraluksen valmistumiseen mennessä työpaikkojen sijoituksen ja toimenkuvan sekä palvelussuhteen ehdot.

Siirtymäkauden järjestelynä sovittiin, että jäänmurtaja Otsolla sisaraluksen valmistumiseen saakka on kaksi vahtia ajavaa radiosähköttäjää eli yksi radiosähköttäjä 1 lk ja yksi radiosähköttäjä 2 lk. Toimintakautena 1986 on vahtijärjestely 4-4. Siitä tulee sopia virkaehtosopimuksin.

SR ARK

21.1.1986 M. Uomala

P.M.

Asia: Vahtivuorojärjestelyistä
uudella jäänmurtaja Otsolla

Merenkulkuhallituksen tilaama jäänmurtaja Otso luovutetaan laitokselle torstaina, tammikuun 30 päivänä 1986. Aluksen pituus on 98,6 metriä, vetoisuus noin 7 000 Brt ja konetehto 15 000 kW. Merenkulkuhallitus päätti 9.4.1985 jäänmurtajan vahtijärjestelmästä, miehityksestä ja vuorottelusta (liite 1). Päätöksen mukaan alukseen tulee kolmevahtijärjestelmä. Aluksen vakiomiehitys on 29 henkeä ja kokonaismiehitys vuorottelijat mukaan lukien 42 henkeä. Vakiomiehityksestä 14 kuuluu päällystöön ja 15 miehistöön. (Tällöin talousosaston esimies on luettu päällystöön kuuluvaksi.) Valmistuvassa aluksessa on 13 + 1 päällystöhyttiä ja 17 miehistöhyttiä.

Tyytymättöminä merenkulkuhallituksen päätökseen po. aluksen vahtivuorojärjestelyistä Suomen Konepäällystöliiton jäsenet toimeenpanivat merenkulkulaitoksen jäänmurtajilla työseisauksen marras-joulukuussa 1985. Valtion työmarkkinalaitoksessa 10.12.1985 laaditun pöytäkirjan 3 §:ssä valtion työmarkkinalaitos sekä muun muassa STTK-J ry sopivat siitä, että "merenkulkuhallituksen ja Suomen Konepäällystöliitto ry:n välillä neuvotellaan 31.1.1986 mennessä kysymyksestä vahtivuorojärjestelyistä uudella jäänmurtaja Otsolla merenkulkuhallituksen 9.4.1985 tekemän päätöksen estämättä".

Merenkulkuhallituksen ja Konepäällystöliiton välillä todettiin, että asian luonteen vuoksi vahtivuorojärjestelyistä tulisi neuvotella kaikkien työntekijäjärjestöjen kanssa. Järjestöjen kanssa sovittiin, että ensin neuvotellaan kunkin järjestön kanssa erikseen, minkä jälkeen järjestetään yhteisneuvottelu. Neuvotteluissa päätettiin selvittää, miten osapuolten väliset vuorottelusopimukset ja muut mahdolliset sopimukset soveltuvat eri vahtivuorojärjestelyihin, millä tavoin miehitykset eroavat eri vahtivuorojärjestelyissä, miten vastikekertymät ja muut vapaa-aikakorvaukset riittävät vapaajärjestelyihin ja minkälaisia kustannussäästöjä tai lisäkustannuksia eri järjestelyistä aiheutuu.

Järjestöedustajille varattiin lisäksi mahdollisuus osallistua uuden aluksen luovutuskömatkaan 18-19.1.1986. Tätä mahdollisuutta käyttivät hyväkseen Suomen Laivanpäällystöliitto ry (Sinisalo), Suomen Radiosähköttäjäliitto ry (Långholm) ja Suomen Merimies-Unioni ry (Anttila).

1. Konepääallystö

Merenkululaitoksen ja Suomen Konepääallystöliiton välillä on 25.11.1981 tehty jäänmurtaajien toimintakautta koskeva vuorottelusopimus ja 8.5.1980 koko vuotta koskeva jäämisvuorosopimus. Liitto on esittänyt, että uusi alus on miehitettävä samoin kuin Urho, Sisu ja Voima ja että työaika- ja lomajärjestelyjen tulee olla samanlaisia kuin muissa jäänmurtaajissa. Urhossa, Sisussa ja Voimassa on päivämiehenä konepääallykkö, konemestari ja sähkömestari. Konemestari vuorottelee konepääallykön kanssa niin, että joka kolmannen jakson aluksella on päivämiehenä konepääallykkö ja sähkömestari. Vahtimiehiä on kahdessa vahdissa kummassakin yksi konemestari ja yhdessä vahdissa yksi konemestari ja lisäksi yksi sähkömestari. Lisäksi on sovittu, että vahdeissa, joissa on vain yksi mestari, on lisäksi sähkömies. Yksi vahti on aina vapaavuorossa. Kun mainituille aluksille ei ulkopuolisia vuorottelijoita tule toimikautena, on konepääallystön vahvuus 7 miestä (kaksivahtijärjestelmässä). Vuorottelusopimus on laadittu Urhon, Sisun ja Voiman osalta niin, että aluksien olemassaollut miehitys on jaettu työvuoroihin ja vapaavuoroihin mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla. Tällöin vahteihin on riittänyt konepääallystöä epätasaisesti. Kun toisaalta vahdissa on katsottu välttämättömäksi kaksi miestä vahtia kohti, on puuttuvat sähkömestarit korvattu sähkömiehillä.

Merenkulkuhallituksen 9.4.1985 tekemä päätös on rakennettu niin, että toimintakautena on konepääallystön vahvuus yhteensä 7 1/2 henkeä, joista 2 1/2 on toimikauden ajaksi otettuja ulkopuolisia vuorottelijoita (kolmevahtijärjestelmässä).

Jäänmurtaaja Urhon konepääallykön laatimasta työtuntijakautumasta maaliskuussa 1984 aluksen koneosastossa (liite 2) voitiin todeta, että konehälytyksiä oli Urhossa em. ajankohtana 1395 kappaletta. Hälytyksien määrää uudessa aluksessa on vaikea arvioida tässä vaiheessa, mutta Urhon kohdalla hälytyksiä oli enemmän kuin yksi tunnissa keskimäärin. Perusteltua kuitenkin on, että myös Otsossa on vahtia ajava konemestari. Liitto katsoi, että myös Otsossa on oltava vähintään kaksi ihmistä koneosaston vahdissa. Toinen voisi olla miehistöjäsen. Järjestely on toteutettavissa kummallakin vahtijärjestelmällä. Liitto katsoi, vuorottelusopimukseen vedoten, että konepääallykön lisäksi aluksella on oltava päivämieskonemestari. Mielestäni vahtia ajavat konemestarit voivat hoitaa vapaavahdin aikana välttämättömät päivämestarin tehtävät kolmevahtijärjestelmässä. Ottaen huomioon uuden aluksen tekniikan sovellutukset, merenkulkuhallituksen päätös on sikäli huono, että se edellyttää kahden konemestarin palkkaamista toimikaudeksi. Näillä ei ehkä aluksi ole tehtävän edellyttämiä taitoja. Kaksivahtijärjestelmässä yksi toimikauden vuorottelija voitaisiin ottaa vahdista vuorottelemaan konepääallykköä ja

ehkä myös toista vahtia ajavaa konemestaria. Tällöin toisen vahtia ajavan konemestarin vuorottelun hoitaisi vuorottelusopimuksen "ryhmän 2" jäänmurtaajien vuorotteleva konemestari, jonka kapasiteettia vapautui, kun jäänmurtaaja Murtaja poistettiin käytöstä. Tällä järjestelyllä myös vuorotteleva konemestari olisi käytössä jäänmurtaajan huoltokautena. Jos päivämiesmestari vuorottelisi vain konepäällikön kanssa, olisi aluksella joka kolmannen vuoron aikana konepäällikön lisäksi päivämestari. Tällöin olisi vahtia ajaville mestareille otettava ulkopuolinen vuorottelija.

Jäänmurtaajissa Urho, Sisu ja Voima on toimintakautena 2:1 vuorottelujärjestelmä ja kahden kuukauden mittainen kesäseisokki. Vastikekertymiä laskettaessa eri vahtivuorojärjestelmissä lähdettiin siitä, että uudessa aluksessa on toimintakautena (5 kk) 2:1 vuorottelujärjestelmä ja kahden kuukauden mittainen kesäseisokki. Huoltokautena (5 kk) on vapaita lisäksi niin, että vuositasolla työpäivien määrä vastaa 1:1 -tasoa, jolloin työpäiviä on noin 180 kappaletta/vuosi. Liiton laskelma (liite 3) osoitti, että kolmevahtijärjestelmässä syntyvät vastikkeet eivät riitä kattamaan vuorotteluvapaita. Tarkastelu kohdistui yksinomaan toimintakauteen, koska vuorottelusopimus koskee vain toimintakautta. Merenkulkuhallituksen laskelma, (liite 4) joka lähtee vuositasoisesta tarkastelusta, osoittaa, että kolmevahtijärjestelmässä vahtimiehellä jää jäämisvuoroilla ja ylitöillä katettavaa aikaa em. esimerkeissä noin 400 tuntia vuodessa. Konepäällystön kohdalla tämän vastikemäärän kertyminen ei aiheuttane vaikeuksia, koska ylitöitä ja jäämisvuoroja kuitenkin syntyy. Kolmevahtijärjestelmän suurin etu on, että konepäällystö on käytettävissä myös huoltokautena. Kaksivahtijärjestelmä edellyttäisi jäämisvuorosopimuksen muuttamista niin, että jäämisvuoroja oleellisesti karsitaan, jotta aluksen huoltotyöt voidaan turvata.

Yhtä vahtityöpaikkaa kohti säästyy työaikakorvauksia kolmevahtijärjestelmässä 4 1/2 kuukauden vahdinajolla noin 1300 tuntia (liite 5). Tämä on käytettävissä kolmevahtijärjestelmässä vahdin kolmannen miehen palkkaukseen, jolloin lisäkustannuksiksi jäävät noin 400 tunnin säännöllisen työajan palkka sekä toimirahat ja ravintokorvaukset ja muut maksut. Tarkemmin ei lisätyöpaikan kustannuksia selvitetty. Liitto ei pidä vahtivuorokysymystä työllisyyskysymyksenä.

Liitto katsoi, että kaikilla työntekijäryhmillä ei tarvitse olla sama vahtivuorojärjestely. Tässä tarkoituksessa liitto esitti harkittavaksi kolmevahtijärjestelmää, jossa kaksi vahtityöntekijää tekevät yhden kuuden ja yhden neljän tunnin vahdin ja kolmas vahtityöntekijä yhden neljän tunnin vahdin, jolloin tältä jää päivätyöaika 6 tuntia päivää kohti. Toisin sanoen vahtityöntekijät tekisivät kaikki säännömukaisen 10 tunnin työpäivän.

Yhteisneuvotteluissa liitto vielä korosti, että vahtia ajavat konemestarit eivät hoida työnjohtotehtäviä. Päivämiesmestari ei kuitenkaan ole ns. kynnyskysymys. Jos sovitaan kaksivahtijärjestelmästä, voidaan myös sopia vuotuisen työajan minimistä tai jäämisvuorojen korvaamisesta osittain rahalla.

- Liitto katsoi, että kotimaanliikenteen työaikalaki ei estä kaksivahtijärjestelmän käyttöönottoa Otsossa.

2. Radiosähköttäjät

Liitto katsoi, että Otsan radio-osasto on miehitettävä samoin kuin nykyiset alukset. Myös työaika- ja lomajärjestelyjen tulee olla samanlaiset kuin muissakin murtaajissa.

Todettiin, että osapuolten välillä on tehty jäänmurtaajien radiosähköttäjien vuorottelusopimus 21.5.1980. Sopimus koskee koko vuotta. Liitto katsoi, että vuorottelusopimus on tehty vain kahden radiosähköttäjän varaan/alus. Liitto katsoi että radiosähköttäjän tehtäväkenttää olisi laajennettava ja lisäksi olisi saatava tehdä huomattavasti ylitöitä kolmevahtijärjestelmässä. Syntyvät vapaa-aikakorvaukset eivät muutoin riittäisi ympärivuotiseen vuorotteluun. Mielestäni tämä tekee kolmevahtijärjestelmän radio-osastossa huonoksi vaihtoehdoksi.

Merenkulkuhallituksen 9.4.1985 tekemä päätös sisältää yhden päivämiesradiosähköttäjän. Liitto ei hyväksy järjestelyä. Kantansa liitto esitti muistiossa (liite 6). Muista jäänmurtaajista poiketen Otsossa on komentosillalla keskipitkääaltoradio. Mikäli radioasema olisi auki vain päiväsaikaan, jäisi oleellinen osa radioliikenteestä hoitamatta, liitto katsoi. Radioseuranta putoaisi pois. Radio-osaston töitä siirtyisi perämiehille. Koeajomatalla sai sen vaikutelman, että jatkuva radioseuranta komentosillalla yöaikana perämiesten muun toimen ohessa voi olla vaikeata. Liitto katsoi, että jäänmurtaajien keskinäiseen kommunikointiin tulisi vaikeuksia, jos Otsolla olisi vain yksi radiosähköttäjä ja muilla kaksi. Liitto esitti, että radiosähköttäjän töitä aluksella voisi harkita uudelta pohjalta.

Mielestäni radioaseman aukiolo on ensisijaisesti palvelu- ja radioseurantakysymys. Toisaalta pitäisi myös katsoa, olisiko radiosähköttäjän töitä mahdollista siirtää maissa (esim. työpajalla) tehtäväksi, niin että toinen radiosähköttäjästä siirtyisikin maihin työhön. Liitto ei tähän hätään ollut valmis hyväksymään tällaista järjestelyä vaan katsoi, että tällainen järjestely edellyttää pidempää selvitysaikaa. Liitto katsoi, että kaksivahtijärjestelmä voidaan toteuttaa Otsolla kotimaanliikenteen työaikalainkin mukaan.

3. Laivanpäällystö

Osapuolten välillä on laadittu kansipäällystön vuorottelusopimus 13.1.1986. Sopimus koskee toimintakautta ja nimenomaan on sovittu, että sopimus ei koske nyt valmistuvaa alusta.

Liitto piti tärkeimpänä kysymyksenä sitä, kuinka paljon vapaata eri vahtijärjestelmissä syntyy. Toissijaisesti myös ansiotaso kiinnosti. Liitto katsoi, että kolmevahtijärjestelmässä vapaavuoroja riittäisi ehkä harvemminkin kuin mitä kaksivahtijärjestelmässä on. Tämä tarkoittaisi mahdollisesti vähemmän vuorottelijoita kuin mitä merenkulkuhallituksen 9.4.1985 tekemä päätös sisältää. Kun lähtökohdiana pidetään 2:1 vuorottelujärjestelmää toimintakautena ja kahden kuukauden kesäseisokkia sekä vuositasolla noin 180 työpäivää, muodostuu vahtia ajavien perämiesten ongelmaksi kolmevahtijärjestelmässä vapaa-ajan kattaminen työaikakorvauksilla. Vaje on noin 400 tuntia vuositasolla, joka olisi katettava ylityillä ja joillakin muilla järjestelyillä. Vahtia ajaville perämiehille ei vahtijärjestelmässä ylityitä juuri muodostu, jollei esimerkiksi radioseurantaa hoidettaisi vapaavahdin aikana.

Todettiin, että koneitten käynnistys ja pysäytys tapahtuu komentosillalta. Konehälytykset tulevat komentosillalle. Komentosillalla on ulan ja autoradion lisäksi keskipitkää aaltoradio. Mikäli aluksessa on päivämiesradiosähköttäjä, siirtyy radioaseman töitä perämiehille. Hinausvintturin hoito on perämiehillä tehtävä, jonka aiemmin on hoitanut kansimies.

Kaksivahtijärjestelmän toteuttaminen Otsossa merkitsisi kahden perämiehen ja yhden vuorottelevan perämiehen poistamista merenkulkuhallituksen miehityspäätöksestä. Liitto on valmis sopimaan kaksivahtijärjestelmästä.

4. Miehistö

Todettiin, että osapuolten välillä on tehty jäänmurtaajien miehistön vuorottelusopimus 11.1.1980. Sopimus koskee toimintakautta.

Liitto totesi, että kumpikin vahtivuorojärjestelmä sopii liitolle. Myöskin se sopii, että muilla työntekjäryhmillä on toinen vahtivuorojärjestely. Kuitenkin oli vahtivuoro kumpi tahansa, olisi miehistön vahvuus toteutettava sellaisena kuin liitto oli keväällä 1985 esittänyt. Miehitys ei saisi oleellisesti poiketa Urho-luokan jäänmurtaajien miehityksestä. Edelleen tulisi toteuttaa 1:1 vuorottelujärjestelmä. Lisäksi talousosaston esimiehen vuorottelun pitäisi olla samantasoinen kuin muun laivaväen. Työnantajan olisi teetettävä riittävästi ylityötä vapaa-ajan kattamiseen. Liitto vastusti yleismiesjärjestelyä jäänmurtaajissa.

Todettakoon, että merenkulkuhallituksen 9.4.1985 tekemän miehityspäätöksen mukaan vuorotteluvahvuus olisi kansiosastossa 9 ja talousosastossa 8. Esimerkiksi jäänmurtaaja Urhossa kansiosaston vuorotteluvahvuus on 13 ja talousosaston vuorotteluvahvuus niin ikään 13. Liiton esitys Otson vuorotteluvahvuudeksi on kansiosastoon 16 ja talousosastoon 14.

Ottaen huomioon liiton esitykset, en näe muuta vaihtoehtoa kuin että Otson miehistö noudattaa kolmevahtijärjestelyä. Vuorottelu on toimikautena pääosin 2:1 -tasoinen ja lisäksi on kahden kuukauden kesäseisokki. Työnantaja huolehtii siitä, että vahtityöntekijöillä ja päivämiehillä teetetään riittävästi ylityötä vapaavahdissa kattamaan vapaat. Työajan ja vapaaajan suhde vuositasolla on lähes 1:1.

Talousosaston miehityksen määrää arvioitaessa verrattiin vielä Otson ja Urhon hyttitilojen ja yleistilojen määrää talousosaston työntekijöiden määrään, jolloin päästiin seuraavaan vertailutaulukkoon:

	Urho	Otso
Siivottava ala	2 200 m	1 300 m
Aluksella olevat talousapulaiset	6	3

Yhteisneuvotteluissa liitto täsmensi esitystään ja nimesi tärkeiksi kysymyksiksi seuraavat:

1. Työtä ja toimeentuloa mahdollisimman monelle. Kolmevahtijärjestelmä sen vuoksi tärkeä,
2. vuorottelu koskee tasapuolisesti kaikkia,
3. myös vuorottelijoilla ympärivuotinen palvelussuhde,
4. MKH järjestää yt-miehille koulutuksen, jos näitä aiotaan käyttää,
5. yksi sähkömies lisää 9.4.85 tehtyyn päätökseen ja
6. talousosastoon yksi työntekijä lisää tai sitten on rasittavampi työ otettava huomioon palkkauksessa.



MERENKULKUHALITUS

Helsinki 9.4.1985

N:o 3489/83/400

Suomen Konepäälystöliitto ry

Viite -

Asia Rakenteilla olevan
jäänmurtaajan vahti-
järjestelmä, miehitys
ja vuorottelu

Merenkulkuhallitus on tänään päättänyt, että rakenteilla olevassa, joulukuussa 1985 valmistuvassa jäänmurtaajassa toteutetaan kotimaanliikenteen työaikalain säännökset huomioon ottaen kolmevahtijärjestelmä (4/8).

Toimikauden aikainen vuorottelu tulee järjestää pääosiltaan 2:1 vuorottelujärjestelmän mukaisesti.

Vahtijärjestelmän ja vuorottelujärjestelmän huomioon ottaen on aluksen vakiomiehitys ja toimikauden vuorottelijoiden lukumäärä oheisen liitteen mukainen.

Radiosähkötäjän vuorottelu järjestetään saman mallin mukaan kuin muilla jäänmurtaajilla. Sähkömestarin vuorottelu on selvitettävä erikseen.

Jäänmurtaajan päällikkö ja konepäälikkö ruokailevat päällystömessissä.

Vahtia ajavista kolmesta matruusista kaksi ja kolmesta päivämies-konemiehestä yksi voidaan korvata nk. yleistoimihenkilöllä.

Jäänmurtaajalla järjestetään saman pituinen kesäseisokki kuin

Rakenteilla olevan jäänmurtajan miehitys

Kansiosasto

Vakiomiehitys

Toimikauden vuorottelijat

1 päällikkö
6 perämiestä x)
1 pursimies x) x)
3 matruusia (joista 2 yt)
2 puolimatruusia x)

1 radiosähköttäjä

14

6

Koneosasto

1 konepäällikkö
3 konemestaria x)
1 sähkömestari
1 korjausmies
1 laivasähkömies
3 konemiestä (joista 1 yt)

10

4

Taloussosasto

1 kokkistueritti (taloussosaston esimiehenä)
1 laivakokki
3 laivahuoltajaa

5

3

Yhteensä 29

Yhteensä 13

Toimikauden
miehitysvahvuus 42

x) vahtia ajava henkilöstö

JM URHO maaliskuun 1984 koneosaston
työtuntijakautuma:

11122

miestyötuntia

Työn laatu	sähkö osasto	kone osasto	yht.
Merivahti	724	1523	2247
Koneiston määräaikaishuollot	47	248	295
Koneiston korjaukset	118	192	310
Putkistojen korjaukset	-	52	52
Runko - ja kansirakenne korjaukset	-	-	-
Asuintilojen, WC:t, keittiö, Pesulat, ym. korj.	50	75	125
Öljyjen otot, annet ja siirret	-	45	45
Puhdistus, pesu ja mualaus	-	639	639
Parannus - ja uudisrakenteet	105	357	462
Kälytys - kaukeraukonta ja yhteydenpitolaitteet.	46	-	46
Kinjaukset ja kortisto	70	29	99
Suunnittelu, Työnohjaus, Työnjohto	31	102	133
	1121	3262	4453

Konepäällikön työpanosta ei ole otettu mukaan.

Merivahti viivittää paljon puhdistustöitä, Työsuunnittelua, työn-
ohjausta, instrumenttien ja pikentaitteiden korjauksia.

Kelmikuussa oli paljon unkoheijastusta kun koneosaston
töskipäivät määrjettiin.

Konekälytyksiä oli maaliskuussa 1325 kpl

Nykyinen väärtivurojärjestelmä

(2-vahkij.)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ma	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Ti	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Ke	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
To	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Pe	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
La	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Su	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/

Vapaa-aika/vk: 75,6 t = 9,45 pv

Yht.	Työaika	Yht.
12	8	4
12	8	4
12	8	4
12	8	4
12	8	4
12	8	4
12	8	4
12	8	4
28		

Uusi väärtivurojärjestelmä

(3-vahkij.)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ma	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Ti	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Ke	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
To	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Pe	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
La	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Su	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/

Ma
Ti
Ke
To
Pe
La
Su

Yht.	Työaika	Yht.
8	8	-
8	8	-
8	8	-
8	8	-
8	8	-
8	8	-
8	8	-
8	8	-

Vapaa-aika/vk 24 t = 3pv

+ 24 t

su 2/12-8

Konepäällystön työpäivien määrä kalenterivuotena

Työpäiviä toimikautena	5 x 20 =	100
Työpäiviä seisonakautena	5 x 20 =	<u>100</u> max
		200

- Yli kesäseisokin (2 kk) vastikelomia saa olla enintään neljä työviikkoa

Vastikkeita syntyy noin (arvio) min. vahtimiehellä!

toimikautena/viikko	12+12+2 =	26
toimikautena yhteensä	26 x 15 =	390 t
seisonakautena	4 x 4 x 2	<u>32 t</u>
		422 t
		= 10 1/2 vkoa

vuosiloma + vastikkeet = 5 + 10 1/2 viikkoa = 15 1/2 viikkoa
=> 7x15 1/2 vuorokautta $\approx$ 110 päivää tarve n. 180 pv.

$\frac{70 \text{ pv} \times 5}{7} = 50$ työpäivää = 400 tuntia

stoppareista ja muunnetuista ylitöistä tarvitaan 400 tuntia

Työaikakorvausten määrä viikossa eri vahtijärjestelmissä

- Viikkoylityötunti 1,5 x - 40 tunnin työviikosta
- Vuorokaut. arkiylit. 1,7 x 2 tuntia vastiketta
- Vuorokaut. pyhäylit. 2,7 x
- Pyhätyökorvaus 2,0 x

Vertailu 2 miestä x 84 tuntia/vko } = 7 x 24 t
 3 miestä x 56 tuntia/vko } eli 168 t

	ma	ti	ke	to	pe	la	su	
(2)	8x1,7	8x1,7	8x1,7	8x1,7	8x1,7	16x1,5	16x1,5	
					+4	8x1,7	16x2,0	
							8x2,7	
	13,6 +	13,6 +	13,6 +	13,6 +	17,6 +	37,6 +	77,6	= <u>187,2</u>
								(93,6/mie)

	ma	ti	ke	to	pe	la	su	
(3)	-	-	-	-	6	24x1,5	24x1,5	
							24x2,0	
					6	+	36	+
							72	= <u>114</u>
								(38/mies)
	erotus						<u>73,2</u>	

Jos toimikausi on 18 viikkoa ($\approx 41/2$ kk), niin työaikakorvausten säästö on $18 \times 73,2 \approx \underline{1318}$ tuntia

17.1.1986

MUISTIO

A.

1. Koko vuorottelusopimus perustuu siihen, että jäänmurtaajassa on kaksi radiosähköttäjää töissä aluksen toimintakautena, eli noudatetaan kaksivahtijärjestelmää. Tätä itsestään selvyyttä ei vuorottelusopimuksessa ole ollut tarpeen mainita sen tarkemmin kuin mitä sen eräissä pykälissä on tehty.
2. Radiosähköttäjien vuorottelusopimus on ympärivuotinen, eli säännöllinen vuorottelu koskee myöskin toimintakauden ulkopuolista kautta. Tällöin jäänmurtaajassa on töissä kerrallaan toinen radiosähköttäjä, toisen ollessa lomalla.
3. Tätä ympärivuotista - sekä toimintakauden aikaista että sen ulkopuolista - vuorottelua varten vaihdetaan toimintakauden aikana syntyneitä ylitoita radiosähköttäjien tekemien työaikapäiväkirjojen mukaisesti vapaa-ajaksi siten, että ne vastikkeiden lisäksi riittävät kattamaan myös toimintakauden ulkopuolisen 1:1 vuorottelun.
4. Sopimuksen mukaan vuorottelujärjestelmän toteuttaminen ei saa johtaa siihen, että radiosähköttäjälle kuuluvia tehtäviä vuorottelun aikana (toimintakautena tai sen ulkopuolella) siirtyisi toisten osastojen hoidettavaksi.
Tätä varten aluksiin sopimuksen mukaan palkataan kuusi tilapäistä radiosähköttäjää lomittamaan murtaajan vakinaisia radiosähköttäjiä.
5. Edellä olevan mukaisesti toteutettu nykyinen vuorottelujärjestelmä on toiminut erittäin hyvin.

B.

1. Kuten todettu edellä perustuu vuorottelusopimus täysin kaksivahtijärjestelmään. Mikäli sitä tarkastellaan kolmivahtijärjestelmän tai siltä kannalta, että aluksessa olisi toimintakautena vain yksi radiosähköttäjä, niin voidaan todeta, että se olisi sopimuksen vastainen esimerkiksi seuraavista syistä:
 - ylitoita ja vastikkeita ei syntyisi riittävästi ympärivuotisen vuorottelun toteuttamiseen,
 - radiosähköttäjälle kuuluvia tehtäviä siirtyisi muiden osastojen hoidettavaksi mikäli vuorottelu toteutettaisiin siten, että aluksessa olisi vain yksi radiosähköttäjä toisen ollessa lomalla toimintakautena.
2. Edellä olevan mukaisesti voidaan todeta, että vuorottelusopimuksen noudattaminen vaatii nykyisen vuorottelujärjestelmän ja kaksivahtijärjestelmän noudattamista.
3. Jäänmurtaajien radioaseman hoitama radioliikenne alusten kanssa kattaa koko Itämeren alueen riippumatta murtaajan sijainnista. Murtaajien taloudellisen ja tehokkaan työskentelyn kannalta tämä on välttämätöntä; esimerkiksi alusten ohjaaminen railoihin jo hyvin aikaisessa vaiheessa, jne. Radioliikenne on täysin ympärivuorokautista, eikä missään tapauksessa esim. vain päiväsaikaan tapahtuvaa. Se voidaan hoitaa vain käyttämällä radioaseman kaikkia laitteita; esim. NL:n alusten kanssa radiosähkötystä. Ainakin 90 % alusliikenteestä hoidetaan radioasemalta ja vain 10 % (lähi-liikennettä) voidaan hoitaa komentosillalta.

SKARK

Helsinki, 7.11.1985

Merenkulkuhallitus

**Karhu II konepäällystön ja radiosähköttäjien
lukumäärä ja työaikajärjestelyt**

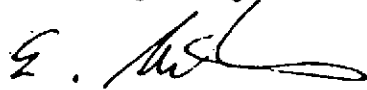
Konepäällystön osalta alus on miehitettävä samoin kuin Urho, Sisu ja Voima. Työaika- ja lomajärjestelyjen tulee olla samanlaisia kuin muissa jäänmurtaajissa.

Radiosähköttäjien osalta alus miehitetään entisen käytännön mukaisesti. Samoin työaika- ja lomajärjestelyjen tulee olla samanlaiset kuin muissakin murtaajissa.

Järjestöjen kannan mukaan nykyinen kotimaanliikenteen työaikalaki ei estä nykyisen käytännön eli ns. kaksivahtijärjestelmän jatkamista myös Karhu II:ssa.

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO r.y.

Erkki Aurtova
toiminnanjohtaja



SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITTO r.y.


Heikki Santala

toiminnanjohtaja

SR ARK

MERENKULKUHALITUS
Hallintotoimisto
Vuorimiehenkatu 1.
00141 H e l s i n k i

Asia: JM "OTSO" :n vahtijärjestelmä.

J/M Sisulla pidetyssä päällystöjärjestöjen yhteiskokouksessa 28.10.1985 käsiteltiin J/m "OTSO" :n vahtijärjestelmää.

Kokous kannatti yksimielisesti nykyistä 2.vahtijärjestelmää ja päätti esittää sen käyttöä myös J/m "Otso" :ssa.

Helsingissä, 28 pvnä lokakuuta 1985.

Kokouksen valtuuttamina,

Atso Uusiaho , Heino Kovanen , Aarne Sihvo

Atso Uusiaho
Luottamusmies

Suomen Laivapäällystöliitto r.y.

Heino Kovanen
Luottamusmies
Suomen Konepäällystöliitto r.y.

Aarne Sihvo
Luottamusmies
Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

IR ARK

Merenkulkuhallitus

Laivatoimisto

PL 158 Helsinki 14

Karhuluokan jäänmurtaajan miehitys ja tilat

1. Radiosähköttäjäliiton kannan mukaan jäänmurtaajassa tulee jatkaa radiosähköttäjän suorittamaa ympäri-vuorokautista päivystystä. Liitto ei näe mitään perusteltua syytä poiketa entisestä käytännöstä. Tästä kannastaan liitto pitää tiukasti kiinni.
Liitto katsoo myös, että hyväksi ja tarkoituksenmukaiseksi koettua kaksivahtijärjestelmää tulee jatkaa myös uusissa murtaajissa. Aluksessa tulee siis olla kaksi radiosähköttäjää, kuten kaikissa muissakin murtaajissa.
2. Hyttitiloja tulee rakentaa lisää esimerkiksi 3. siltakannelle. Harjoittelijoita varten tulee varata riittävästi asuinhyttejä.
3. Liiton mielestä radiohytin parempi sijoituspaikka on 5. siltakannella merihytin ja toimiston paikalla. Liitto ei näe perusteltua syytä poiketa esimerkiksi Urho-luokan onnistuneesta sijoitusratkaisusta ja pitää radioasema omana yksikkönään, eikä sijoittaa sitä navigointitiloihin.

Jäämme odottamaan esityksemme mukaisia uusia piirustuksia ja olemme luonnollisesti valmiit neuvonpitoon asian johdosta.

SUOMEN RADIOSÄHKÖTÄJÄLIITTO ry

Kalle S. Siltanen

Tiedoksi: Luottamusmies Aarne Sihvo, Jm Varma