

1
Korona 25. 11. 77

siirtoa johtavat merenkulkijajärjestöjen lisäksi mm. merenkulkuhallitus, jolle merimiesten työsuojelun valvonta tällä hetkellä kuuluu. Kinnunen p.m. 6. 11. 77

Merenkulun työsuojelun valvonta ei ole kauppa- ja teollisuusministeriön toimesta tyydyttävästi järjestetty. Varsinaista työsuojelutarkastusta ei harjoiteta lainkaan. Merenkulkuhallituksessa olevan yhden ainoan ammattientarkastajan aika kuluu laivapiirustusten käsittelyssä ja maissa toimistotehtävissä. Merenkulutarkastajat puolestaan huolehtivat kauppa-alusten merikelpoisuudesta ja ihmishengen turvallisuutta koskevien kansainvälisten turvallisuuskirjojen tarkkailusta sekä kansallisten merenkulkijajärjestöjen valvonnasta. Laiva- ja laivaturvallisuuslain määrysten noudattaminen on pääasiassa laivaturvallisuuslautakunnan väljien ohjeiden ja merenkulku-

Valtioneuvostolle
järjestöjen välisen varassa. Vastineet tilanteen korjaamiseksi ovat olleet toivottuihin tuloksiin. Päävastoin Suomessa toteutettujen kansainvälisten (IMCO:n) vaarallisia lasteja koskevien ja muiden turvallisuusohjeiden määrä kasvaa jatkuvasti. Esimerkkinä voidaan mainita, että vaikka näitä määräyksiä pitäisi noudattaa suomalaisistekin aluksissa, niin niillä ei nykytilanteessa pystytäkään toimittamaan laivoillensa edes englanninkielisinä.

Tämän keuhkokuumeen tilanteen ovat Suomen Merimies-Unioni, Suomen Laivan Työsuojeluorganisaatio ja Toimikunta ehdotti mietinnös- Suomen Radsaan (1971: B 87), joka on ollut työsuojelun kehittämisen viimeksi perustana, että nykyisin kauppa- ja teollisuusministeriön teitä valtalainen merenkulun työsuojelun tarkastus ja valvonta ole kuitenkin siirrettäisiin työsuojeluhallituksen tehtäväksi. Tätä

siirtoa puoltavat merenkulkijajärjestöjen lisäksi mm. meren- ja laivatyö-
kukuhallitus, jolle merimiesten työsuojelun valvonta on tällä hetkellä työ-
hetkellä kuuluu. Työsuojelun parantamisessa laivatyössä. Lain määräykset ovat

Merenkulun työsuojelun valvonta ei ole kauppa- ja teollisuus- ja
suusministeriön toimesta tyydyttävästi järjestetty. Varsinkin kauppa- ja
naista työsuojelutarkastusta ei harjoiteta lainkaan. Meren- ja laivatyö-
kukuhallituksessa olevan yhden ainoan ammattientarkastajan ei kauppa-
aika kuulu laivapiirustusten käsittelyssä ja muissa toimisto- ja
tehtävissä. Merenkulutarkastajat puolestaan huolehtivat kauppa- ja
kauppa-alusten merikelpoisuudesta ja ihmishengen turvallisuudesta ei ole
koskevien kansainvälisten turvallisuuskirjojen tarkkailusta
sekä kansallisten merenkulkusäännösten valvonnasta. Laiva- ja kauppa-
turvallisuuslain määräysten noudattaminen on pääasiassa laivastokunnan
laivatyöturvallisuuslautakunnan väljien ohjeiden ja merenkulki- ja laivatyö-
jajärjestöjen aktiivisuuden varassa. Vaatimukset tilanteen
korjaamiseksi eivät ole johtaneet toivottuihin tuloksiin.

Päinvastoin Suomessa toteuttamattomien kansainvälisten (IMCO:n) kulkuhallitus
vaarallisia lasteja koskevien ja muiden turvallisuussäännösten
määrä kasvaa jatkuvasti. Esimerkkinä voidaan mainita, että, joiden
vaikka näitä määräyksiä pitäisi noudattaa suomalaisissakin aluksissa,
niin niitä ei nykytilanteessa pystytä toimittamaan, että
laivoillemme edes englanninkielisinä.

Tämän kestäättömän tilanteen ovat Suomen Merimies-Unioni,
Suomen Laivanpäälystöliitto, Suomen Konepäälystöliitto ja
Suomen Radiosähköttäjäliitto saattaneet valtioneuvoston tietoon. Tosi-
viimeksi marraskuun 4. päivänä 1971. Minkäänlaisia toimenpi-
teitä valtiovallan taholta ei tämä silloin jätetty kirjelmä
ole kuitenkaan saanut aikaan. Inomaa alusten meriturvallisuuden valvon-

Edelleen voidaan todeta, että vuonna 1967 annettu laivatyö-
turvallisuuslaki ei ole täyttänyt sille asetettua tehtävää työ-
turvallisuuden parantamisessa laivatyössä. Lain määräykset ovat
suurelta osalta yleisiä ja jättävät mahdollisuuden erilaisille
tulkinnoille. Lain 11 §:n mukaan olisi kuitenkin kauppa- ja
teollisuusministeriöllä oikeus antaa tarkempia määräyksiä lain
täytäntöönpanosta ja soveltamisesta. Tätä oikeutta ei kauppa-
ja teollisuusministeriö ole kertaakaan käyttänyt. Lain 10 §
määrää, että laivatyöturvallisuusasiat käsitellään kauppa- ja
teollisuusministeriön asettamassa lautakunnassa. Laissa ei ole
kuitenkaan määritetty lainkaan lautakunnan velvollisuuksia
eikä oikeuksia. Tällaisia ohjeita ei ole myöskään kauppa-
ja teollisuusministeriö antanut. Näin ollen koko lautakunnan
mahdollisuudet vaikuttaa työturvallisuuteen aluksilla on supis-
tunut kokouskeskusteluihin ja laivoille lähetettyihin lukui-
siin kiertokirjeisiin.

Lautakunnan kiertokirjeiden lisäksi myös merenkulkuhallitus
on antanut työturvallisuutta edistämään tarkoitettuja kiertokir-
jeitä. Nämä ohjeet ovat kuitenkin vain suosituksia, joiden
noudattaminen on ollut päällystön ja miehistön asennoitumisen
ja hyvän tahdon varassa. Näin on asia erityisesti siksi, että
merenkulkuhallitus ei edellä esitetyistä syistä voi lainkaan
valvoa antamiaan määräyksiä ohjeista puhumattakaan.

Edellä esitetyn perusteella lienee selvää, että merenkulun
työsuojelun tehostamiseksi on kiireesti tehtävä jotain. Tosi-
asianaahan on se, että varsinaista merenkulun työsuojelua ei ole
edes käytännössä, koska merenkulkuhallituksen nykyinen organi-
saatio on luotu yksinomaan alusten meriturvallisuuden valvon-

taan, mikä työllistää tarkastajat kokonaan. Varsinainen laiva-työturvallisuuden valvonta puuttuu täysin. Tämän vuoksi laiva-työturvallisuuslain uudistamisen ohella merenkulun työsuojelu-tehtävä olisi mitä pikimmin siirrettävä ensi vuonna perustetta-
van työsuojeluhallituksen yhteyteen. Tällä kannalla ovat olleet merenkulkuhallitus ja kaikki merenkulkujärjestöt.

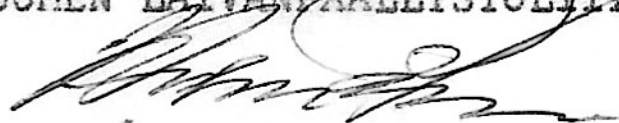
Lienee myös täysin selvää, että merenkulun työsuojelun kannalta ei ole suinkaan yhdentekevää, mikä on tulevan työsuojeluhallituksen sijainti. Merenkulkijajärjestöt eivät voikaan hyväksyä hallituksen esitystä siitä, että työsuojeluhallitus perustettaisiin Tampereelle. Merenkulkijajärjestöt ovat Hel-singin seudun kannalla, koska järjestöjen jatkuva yhteydenpito uuteen keskusvirastoon on olennaisen tärkeää. Nykyisten val-tiovallan suunnitelmien valossa merenkulkijoiden työturvallisuus-den valvonta ja sen organisaatio on unohdettu täysin ja jää-mässä ratkaisevasti jälkeen muusta työsuojelun kehittamisestä. Liitot tulevat harkitsemaan kaikkiin mahdollisiin toimenpitei-siin ryhtymistä, jollei merenkulun työsuojeluasiaa saada jär-jestykseen tai varmuutta siitä viimeistään seuraavien työehto-sopimusneuvottelujen aikana.

Helsingissä marraskuun 6. päivänä 1972

SUOMEN MERIMIES-UNIONI r.y.

Oleksi Kuitak *Bernst Heide*

SUOMEN LAIVANPÄÄLLYSTÖLIITTO r.y.



SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO r.y.

J. Mäkelä *Raiho*

SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITTO r.y.

Elli Rönkä

Organisaatiotoimikunta
joka on perustettu
suojelun ja teollisuusministeriön
suojelun tarkastus ja valvonta
luhallituksen tehtävänä