

Eduskunnan työväenasiainvaliokunnalle.

Hallituksen merityöaikalakiesityksen johdosta.

Merenkulkijajärjestöt ovat eri vaiheissa neuvotelleet merityökomitean aikanaan valmistaman merityöaikalakiesityksen johdosta ja silloin katsoneet välttämättömäksi esittää huomautuksia sen eri kohtien johdosta. Huomautukset koskevat: 1) lain soveltamisalaa a) alueeseen, b) alukseen ja c) henkilöön nähden; 2) laivatyön määrittelyä; 3) työaikaa a) merellä, b) satamassa, c) pyhäpäivänä; 4) korvauksetonta ylityötä; sekä 5) nykyisen lain muonnonmuksia.

Lain soveltamisala:

Ensimmäisessä pykälässä säädetään, että laki ei koske m.m. ensimmäistä konemestaria, ensimmäistä perämiestä ja talousosaston esimiestä eikä pääasias-
sa matkustajain suoranaista palvelua varten otettua henkilöä aluksessa, joka liikennöi Pohjanmeren liikennettä rajoitetunmassa liikenteessä.

Merenkulkijain mielestä ei ole kohtuullista vaatia soveltamaan rajatonta työaikaa ylikonemestareihin ja yliperämiehiin. Työmarkkinat Myöskään ei saa tulla kysymykseen, että talousosaston esimies, joka on joko suurtti tai emännöitsijä, jäisi laina työaikaääräysten ulkopuolelle. Talousosaston esimies joutuu nimittäin yleensä tarjoilemaan laivan kapteenille ja hänen vierailleen. Kun usein kapteenilla on vieraita myöhään illalla ja talousosaston esimies joutuu huolehtimaan heistä, tulee hänen työpäivänsä sellaisessa tapauksessa kohtuuttoman pitkäksi. Olisi väärin pakottaa talousosaston esimies suoritta-
maan sellaiset työt ilman ylityökorvausta. Jos talousosaston esimies jäisi k in säännösten ulkopuolelle, olisi siitä seurauksena, että hän tulisi entis-
tään enemmän liikerasitetuksi, koska silloin voitaisiin siirtää toisillekin talousosaston henkilöille kuuluvia tehtäviä osaston esimiehelle, jolle ei tar-
vitsisi maksaa ylityökorvauksia. Kun 1 §:n 10 kohdassa asetetaan työaikarajoi-
tusten ulkopuolelle kaikki pääasiassa matkustajia suoranaisesti palvelevat aluksissa, jotka eivät liikennöi ulkopuolelle linjan, joka vedetään Hansthol-
masta (Tanskan länsirannikko) Lindsnäsisiin (Norjan eteläkärki) ja Cuxhaveniin (Elben läsipuolella Saksassa), voitaisiin siis matkustajalaivoissa ja rahti-
laivoissa matkustajia palvelevat pakottaa tekemään rajattoman pitkiä työpäiviä ilman eri korvausta koko Itämerellä jopa osittain Pohjanmerenkin puolella. Merenkulkijain mielipiteen mukaan on 1 §:n kohdat 2,3,4 ja 10 poistettava.

2 §:n säännökset kaipaavat myös muutoksia. Sillä onhan kohtuutonta, ettei kalastus- ja pyyntialusta sellaisten henkilöiden työaikaa rajoitettaisi, jot-
ka ovat varsinaista laivaväkeä eivätkä kalastajia. Esim. valtamerialuekalastukses-
sa, joka meillä oli ennen suursotaa kehittynyt melko laajaksi, saatetaan käyt-
tää varsinaisia rahtialuksia kuljettamaan kalastajalaivastolle erilaisia tar-
vikkeita ja kalastusalueilta saalista kulutuskeskuksiin, ~~mutta~~ eikä niiden
väestöä voida sulkea työaikarajoitusten ulkopuolelle. Myöskään ei voida hyväk-

sa, joka meillä oli ennen suursotaa kehittynyt melko laajaksi, saatetaan käyttää varsinaisia rahtialuksia kuljettamaan kalastajalaivastolle erilaisia tarvikkeita ja kalastusalueilta saalista kulutuskeskuksiin, ~~kkkkkk~~ eikä niiden väestöä voida sulkea työaikarajoitusten ulkopuolelle. Myöskään ei voida hyväksyä jämsärkijäin väestöä ulkopuolelle työaikarajoitusten. Samoin olisi väärin, että huvialusten laivaväki joutuisi työskentelemään rajattomasti. Sellaisen, jonka kannattaa pitää huvilaväkeä, kannattaa myös palkata niihin sellainen miehistö, jonka lukumäärä tekee mahdolliseksi samanlaisen työaikarajoituksen kuin katsotaan asianmukaiseksi kauppalavoissa. Tällä perusteella katson, että 2 §:n kohdat b ja c on muutettava edelläesitetyllä tavalla ja kohdat d ja f kokonaan poistettava, sillä 1 §:n 11 kohta turvaa riittävästi pienet alukset

joissa olisi vaikea soveltaa tarkoitettuja työaikarajoituksia.

Laivatyöamäritelmä:

Lakiesityksen 1 §:ssä määritellään laivatyöksi, jota merimies on velvollinen suorittamaan, kaikki aluksen lukuun tai esimiehen määräyksestä aluksessa tai muualla suoritettu työ. Tällaisen ylimalkaisen säännöksen perusteella voitaisiin merimies pakoittaa tekemään vaikka mitä työtä, kunhan vaan esimies on antanut ~~kk~~ määräyksen työn suorittamisesta. Mielestäni 1 §:n 1 momentti olisi saatettava seuraavaan muotoon:

"Tätä lakia sovelletaan, jäljempänä mainituin poikkeuksin, laivatyöhön, jota suomalaisen alukseen toimeen otettu henkilö suorittaa toimensa vuoksi tai esimiehen määräyksestä aluksessa tai aluksen lukuun laivatyönä muualla."

Ei nimittäin olisi kohtuullista teettää merimiehelle maissa mitä työtä tahansa, kuten hallituksen esityksen perusteella saatettaisiin teettää.

3 §:n viimeisessä momentissa tehdään mahdolliseksi laskea työajasta pois lähiliikenteen aluksessa jokainen vähintään $\frac{1}{2}$ ja muissa aluksissa vähintään 1 tunnin keskeytys laivatyössä, jos merimies keskeytyksen ajaksi esimiehen luvalla saa poistua työpaikalta. Tällainen määritelmä voi johtaa kohtuuttomuuteen. Sillä esim. aluksen satamassa ollessa kattilahuoneessa työskentelevä konemiestö voi joutua esim. työtarpeitten hetkellisen puutteen vuoksi keskeyttämään työnsä tunniksi ja saa luvan poistua konahuoneeseen tai kannelle, joista kumpikaan ei sillä hetkellä ole konemiestön työpaikka. Samanlaisesta syystä saattaa kansimiestöön kuuluva saada luvan poistua työpaikaltaan peräkannella keskilaivalle tunnin ajaksi tai keittiöhenkilökuntaan kuuluva varsinaiselta työpaikaltaan. Missään tällaisissa tapauksissa merimiehen ei tarvitse saada käyttää k.o. tunnin aikaa omaksi hyväkseen, mutta se luetaan pois työajasta. Näin ollen lakiesityksen epämääräinen ja epätarkka muoto voi johtaa mielivaltaiseen sovellutukseen, joka olisi lain tarkoituksen vastainen. Sellaiselta mielivaltaiselta sovellutukselta välttyttäisiin, jos keskeytykseksi laivatyössä luettaisiin ainoastaan sellainen vähintään 1 tunnin keskeytys, jonka merimies saa vapaasti käyttää ja olla sen ajan pois laivastakin.

Edellä olevan perusteella olisi 3 §:n viimeinen momentti muutettava seuraavan sisältöiseksi:

jonka merimies saa vapaasti käyttää ja olla sen ajan pois laivastakin.

Edellä olevan perusteella olisi 3 §:n viimeinen momentti muutettava seuraavan sisältöiseksi:

"~~Kun~~ Työaikaan tämän lain mukaan laskettaessa ei siihen lueta ruokailuaikaa eikä muutaakaan vähintään tunnin keskeytystä laivatyössä, mikäli merimies tällöin saa poistua laivasta."

Kaukoliikenne:

4 §:ssä määritellään kaukoliikenne, jossa noudatettavaa työaikaa tarkoittavat 5, 6, 7, 8 ja 9 §:n säännökset. Se nojautuu 3 §:n 1 momentissa täsmällistettyyn viimeiseen kohtaan, jonka mukaan kaukoliikenne on joka tapauksessa ainoastaan sellainen liikenne, joka ulottuu länteen linjasta Lindesnäs-Hangöholm-Cuxhaven. Näin ollen voitaisiin tulkita lähiliikenteen alukseksi selläkin alus, joka liikennöi Hamburgiin tai Osloon, jos vaan alus joka 12 tunnin kuluessa pysähtyy jossakin satamassa tai on yhteydessä maihin yli 2 tunnin ajan. Esim. Ruotsissa tällankaltainen määritelmä on ymmärrettävää, koska sen alueelta sanottuun linjaan ei ole pitempi matka kuin Hangosta Loviisaan. Hangosta, joka Pohjannmerellä päin on etäisin mannerkolikka Suomessa, on sanottuun linjaan 8 kertaa pitempi matka kuin Ruotsin vastaavasta kohdasta. Tästä johtunkin, ettei meillä voida meriliikenteessä työaikaan nähdä soveltaa samoja maantieteellisiä rajoituksia kuin Ruotsissa. Oikeuden mukaan olisi lakiin

- 3 -

otettava sellainen kaukoliikennettä koskeva määritelmä, joka määrittäisi kaukoliikenteeksi kaiken Suomen alueen ulkopuolelle ulottuvan liikenteen, jos matka vaatii yli 12 tuntia pitemmän keskeytymättömän kulun.

Työaika:

5 §:ssä määritellään merimiehen yleiseksi työajaksi kahden peräkkäisen vuorokauden aikana korkeintaan 24 tuntia. Tästä saattaa johtua, että kun merimies yhtenä päivänä tekee työtä 8 tuntia, voidaan hänellä seuraavana päivänä teettää työtä 16 tuntia, joka veisi kohtuuttomuuteen. Tällaisen epäkohdan poistamiseksi olisi k.o. pykälässä määrättävä, että työaika on enintään 12 tuntia vuorokaudessa. Vastaava muutos olisi tehtävä myös lähiliikennettä koskevaan 10 §:ään.

5 §:n c kohdassa määritellään 8 tunnin työaika kansimiehistöille ainoastaan aluksissa, joiden bruttovetoisuus on yli 2,000 rekisteritonnia. Tätä on puolustettu tietenkin sillä, että kansainvälisessä sopimuksessa se vetoisuus on rajana 8 tunnin työajan soveltamiselle. Suomen kauppalaivaston rakenne on kuitenkin kokonaan toisenlainen kuin suurissa merenkulkumaissa. Englannin, Norjan, Hollannin ja USA:n kauppalaivaston laivoista on suhteellisesti paljon suurempi osa yli 2,000 brt. vetoisia kuin meillä. Esim. Ruotsissa oli 1942 julkaistun virallisen rekisterin mukaan yli 2,000 brt. vetoisia aluksia 294 ja 101-2,000 brt. vetoisia 386. Meillä oli virallisen tilaston mukaan 31/12 1941 kauppalaivastossa 76 yli 2,000 brt. vetoista alusta ja 101-2,000 brt. vetoisia aluksia 377. Sen jälkeen on kauppalaivastomme menettänyt niin paljon k.o. suurempia aluksia, että niitä viime kuun päättyessä oli 49, joista kuitenkin 2 on takavarikoitu Saksassa eikä niitä voitane ottaa lukuma. Aluksia, joiden bruttovetoisuus oli ~~hyväksytty~~ yli 1,500 rekisteritonnia, mutta

muutenkin 2 on takavarikoitu Saksassa eikä niitä voitane ottaa lukuun. Aluksia, joiden bruttovetoisuus oli ~~tyydyttiä~~ yli 1,500 rekisteritonnia, mutta ei yli 2,000 rekisteritonnia, oli samaan aikaan 37, ~~mutta~~ joista 4 on takavarikoitu. Meillä on siis nyt käytettävissä vetoisuudeltaan yli 1,500 brt. aluksia 81 eli suhteellisesti paljon vähemmän kuin Ruotsissa yli 2,000 brt. vetoisia aluksia. Näin ollen onkin siis aivan asianmukaista, että meillä kansimiehistön työaika määrätään 8 tunniksi aluksissa, joiden bruttovetoisuus on yli 1,500 rekisteritonnia. Kohdassa e olisi määrättävä lämmittäjän työajaksi kaikissa kaukoliikenteen aluksissa 8 tunniksi ja kaukoliikenne määriteltävä e sellä esittämälläni tavalla.

5 §:n toisessa momentissa olisi tehtävä sellainen muutos, ettei perämiehellä saa korvauksetta teettää merenkulullisia, meteorologisia tai muitakaan säännöllisiä tehtäviä yli varsinaisen työajan. Kun perämiehen vartiovuorolleen tulee valvoa aluksen merenkulullisia tehtäviä, saattaisi alus miehistöineen ja matkustajineen joutua vaaralle alttiiksi, jos perämies samaan aikaan olisi velvollinen hoitamaan radiolaitteita. Radiolennätin ja radiopuhelin ovat niin tärkeitä turvallisuuslaitteita, että niitä varten vaaditaan aivan eri henkilö, joten niiden hoitamista ei saa jättää muita tehtäviä varten otetulle ja on niiden käyttö sivutyönä ehdottomasti kiellettävä.

5 §:n viimeinen momentti on poistettava, koska sen perusteella voitaisiin konemiehistöön kuuluvilla teettää palkatonta ylityötä. Tuhkan ja kuonan kattilahuoneesta mereen poistaminen saattaa usein kestää jopa tunninkin jokaisen 4-tuntisen vartiovuoron kohdalla ja jos sen poistaminen jouduttaisiin suorittamaan ilman eri korvausta, merkitsisi se lämmittäjälle ja muulle vartiovuoronsa ulkopuolella sitä työtä suorittavalle 5 tunnin työvuoroa eli 10 tunnin työaikaa vuorokaudessa 8 tunnin asemesta.

6 §:ssä olisi päivämiehen työaika määrättävä sijoitettavaksi klo 6 ja 18 väliselle ajalle, koska mitkään käytännölliset seikat eivät puolla työajan sijoittamista ulottuvaksi aina klo 20:een.

Taloushenkilökunnan normaalityöaika ei saa matkustaja-aluksissakaan merellä oltaessa nousta yli 10 tunnin. Mikäli erikoisista syistä matkustaja-aluksella jouduttaisiin tekemään pitempiä kuin 10-tuntisia työpäiviä kalussa oltaessa, on kaikesta työajasta yli 10 tunnin suoritettava ylityökorvaus.

Satamassa oltaessa on kaiken laivaväen työajaksi määrättävä pyhäaattoina 4 tuntia ja muina arkipäivinä 8 tuntia. Taloushenkilökuntaan kuulumattomien työaika voidaan sijoittaa kello 6-17 väliselle ajalle ja taloushenkilökunnan kello 5-18 väliselle ajalle. 9 §:n toinen momentti on kokonaan poistettava, koska siinä sallitaan palkaton ylityönteke.

8 §:n toinen momentti on poistettava samoilla perusteilla kuin 5 §:n viimeinen momentti.

5, 7 ja 8 §:ään on otettava sellainen määräys, että milloin merimies kalussa oltaessa välttämättömyistä syistä joutuu tekemään työtä pyhäpäivänä, on hänelle satamassa oltaessa varattava vastaavasti vapaata arkipäivänä eli 1

Satamassa oltessa on kaiken laivaväen työajaksi määrättävä pyhäaattoina 4 tuntia ja muina arkipäivinä 8 tuntia. Taloushenkilökuntaan kuulumattomien työaika voidaan sijoittaa kello 6-17 väliselle ajalle ja taloushenkilökunnan kello 5-18 väliselle ajalle. 9 §:n toinen momentti on kokonaan poistettava, koska siinä sallitaan palkaton ylityönteko.

8 §:n toinen momentti on poistettava samoilla perusteilla kuin 5 §:n viimeinen momentti.

5, 7 ja 8 §:ään on otettava sellainen määräys, että milloin merimies kullussa oltaessa välttämättömästä syystä joutuu tekemään työtä pyhäpäivänä, on hänelle satamassa oltaessa varattava vastaavasti vapaata arkipäivänä eli 1 arkipäivä jokaisesta merellä työtä tehdystä pyhäpäivästä. Sama koskee taloushenkilökuntaan kuuluvan pyhätyön korvaamista satamassa oltaessa.

Lähiliikenne:

10 §:ssä säännöstelty työaika lähiliikenteessä on määrättävä korkeintaan 12 tunniksi vuorokaudessa samoilla perusteilla kuin 5 §:n kohdalla olen esittänyt.

Turvallisuuspalvelu ja ylityö:

Kun on kohtuuntonta, että merimies velvoitetaan suorittamaan korvauksetta n.s. turvallisuuspalvelua, kuten 11 §:ssä edellytetään, olisi sanotun pykälän viimeinen momentti poistettava.

13 §:ään on otettu ylityöstä säännös, joka oikeuttaa teettämään enemmän ylityötä kuin nyt voimassa oleva merityöaikalaki eli 24 tuntia viikossa 18 tunnin asemesta. Mielestäni ei voida ylityötuntien määrää lisätä nykyisestä.

Kansainvälisen sopimuksen vastaiset säännökset poistettava:

Genevessä 1936 hyväksytyssä merityöaikaa koskevassa sopimuksessa (20. artikla) säädetään nimenomaan, etteivät siihen perustuvat lainsäädännölliset toimenpiteet saa johtaa merimiehen olojen huononnukseen. Hallituksen esityksessä merkitsevät kuitenkin seuraavat kohdat sopimuksen vastaisia huononnuksia:

- 1 § talousosaston esimiehen asettaminen ulkopuolelle työaikarajoituksen;
- 8 § määrää työajan 8 tunnissa kaikkialla, nyt tropiikissa 7 $\frac{1}{2}$ tuntia;
- 13 § määrää ylityötuntien korkeimman määrän 24:ksi nykyisen 18 asemesta;
- 16 § supistaa kuukautiset puolipäivävapaat 1:ksi nykyisen 2:n asemesta.

Näitä huononnuksia ei voida lakiin tehdä.

Poikkeukset laista:

On välttämätöntä poistaa lakiesityksen 17 §, koska se antaa valtioneuvostolle mahdollisuuden jättää aluksia ja merimiehiä lain säännösten ulkopuolelle.

Lakiesityksen 28 §:n 2., 3. ja 4. momentti on poistettava, koska ne antavat mahdollisuuden tarpeettoman lukuisille poikkeuksille lain soveltamisesta. Kun sota-aikana laivoissa yleensä on ollut melko suuriakin määriä ilmatorjuntaväkeä, on ollut mahdollisuus järjestää heille asunnot. Täten järjestettyjä asuntoja voidaan käyttää tai yhtä hyvin järjestää sellaisia tiloja myös sitä lisämiehistöä varten, jota uudet säännökset kenties edellyttävät.

Helsingissä, marraskuun 17 päivänä 1944.

Niilo Wälläri

Suomen Merimies-Unionin r.y. puheenjohtaja.