

21/4/33 526/39

Tasavallan Herra Presidentti J.K.Paasikivi.

Allekirjoittaneet merenkulkujärjestöt kääntyvät puolenne, kannoitettava Herra Presidentti, merenkulkijain erittäin kallista oikeutta koskevassa asiassa, koska olemme tottuneet näkemään Teissä puolue- ja ryhmäkiistojen yläpuolella olevan, oikeudentuntoisen kansalaisen ja valtakunnan päämiehen. Asiamme on seuraava:

Viime viikolla on maan hallitus päättänyt antaa eduskunnalle esityksen uudeksi merityöaikalaki. Esitys on muotoiltu siten, että vain asiantuntija pystyy näkemään miten mallistava muutosta lakiesitys voimaan saatettuna merkitsee. Kun meillä jo kuusi vuotta on raanikko- ja sisävesiliikenteessä ollut voimassaa 8 tuntia varsinainen työaika, on nyt kysymyksessä olevassa hallituksen esituksessa (1 §:n toinen momentti) määräys, jonka perusteella kaikki nettovoittoisuudeltaan vähemmän kuin 19 rekisteritonin alukset olisivat ulkopuolella työaikarajoitusten ja niissä voitaisiin uudelleen ruveta teottämään 12-16 tuntisia työpäiviä ilman ylityökorvausta, kuten ennen vuotta 1945. Melakuun loppupuolella saimme sosiaaliministeriöstä painetun vedoksen hallituksen

esityksen mukaisesti määritettyä aikalaiksi. Sen perusteluissa ensimmäisen sivun toisen palstan alaosassa sanottiin: "Sillä soikalla, että nämä määräykset, joita jo seitsemän vuoden ajan on noudatettu, otetaan lakiin, ei voine suurtakaan vaikutusta rannikko- ja sisävesiliikenteen kannattavuuteen". Tässä esityksessä oli työaika määritetty, kuten nyt voimassa olevissa säännöksissä 6 tunniksi vuorokaudessa. Tämän esityksen johdosta sosiaaliministeriön virkamies, hallitussihteeri O. Ojala neuvotteli eräitten merenkulkijajärjestöjen edustajain kanssa, jotka esittivät siihen eräitä parantavia muutoksia. Myöhemmin on hallitussihteeri Ojala tehnyt esitykseen hyviä oleellisia muutoksia ja poistanut perusteluista m.m. edellä lainatun kohdan ja pannut sen tilalle seuraavaa: "Ottaen huomioon sisävesiliikenteen i-koiset olosuhteet, ehdotetaan kuitenkin eräitä lievennyksiä työaikaa rajoittaviin säännöksiin". Nämä lievennykset siirtävät edellä mainitun suuruusluokan alukset ulkopuolelle kaikkien rajoitusten. Kaallikko pittää 19 rekisteritonnia nettovoittoisuusmäärityksestä sellaiseen käsitykseen, että lysesymyksessä olisivat erittäin pienet alukset ja että niiden merkitys sosiaaliselta kannalta ei voi olla suuri. Tosiasia kuitenkin on, että valtaosa kaikista hinaaja aluksista joutuisi työaikarajoitusten ulkopuolelleskka niissä voimakas koneisto kattiloineen ja polttoainetiloineen vie vetoisuudesta suurimman osan. Hinaajain nettovoittoisuus onkin yleensä vain noin 1/4 bruttovetoisuudesta. Tällaisten alusten omistajat ovat pääasiassa suurteollisuusyhtiöitä eikä mukana ulkomainen kilpailu uhkaa tällaisten alusten toimintaa. Tämän esityksen 85:ssä määritellään rannikko- ja sisävesiliikenteen taloushenkilökunnan työaika nykyisen 8 tunnin asemesta 9 ja 10 tunniksi. Lakiesityksen 238:ssä on merkittävä määräys, joka tekee mahdolliseksi vuonna 1924 annetun meriliikenteen työaikaa koskevan lain säännösten voimaansaattamiseen 6 kuukaudeksi myös ulkoliikenteen aluksissa, joitten bruttovetoisuus on 500 - 1,800 rekisteritonnia. Lakiesityksen 239:ssä on mahdolliseksi ylityön korvaaminen muusekin muodossa kuin rahassa, joten mielivaltaa voitaisiin harjoittaa tässäkin suhteessa.

Olemme tässä maininneet eräistä erittäin suurista huononnuksista merimiesten nykyisten työaikaehtoisiin, jotka hallituksen lakiesitys voimaan saatettuna totouttaisi.

Ehdollisten väärinkäsitysten välttämiseksi on todettava, että useimmat huononnuksot koskevat rannikko- ja sisävesili-

konnetta, jota ulkomainen kilpailu ei uhkaa millään tavalla. Sisä-
vesiliikenteessä on päällikön korkein palkka 33,050.-markkaa kuu-
kaudessa, niistä palkoista on maksettava vielä ruokakustannukset.
Täysin kokeneen lämmittäjän ja kansimiehen kunkansipalkka on 18,750.-
markkaa. Konemestarin korkein palkka kuukaudessa on 31,650.- markkaa.
Kun perheelliset joutuvat ylläpitämään kotinsa erkiseen ja hoita-
maan sen lisäksi vielä oman ruokituksensa, ei perheelle veronpidä-
tysten jälkeen jäisi paljoakaan, ellei tehtäisi melkoisessa määräs-
sä ylitystä. Kun nyt poistettaisiin työaikarajoitukset osin, hinaa-
jain valtasalta, lakkaisivat tietenkin ylityskorvaukset ja eräis-
sä tapauksissa saattaisivat suurperheet joutua turvautumaan kun-
nankassaan apuun, kuten joskus ennenkin aikoina.

Jokaisen pitäisi käsittää, ettei näin radikaalinen sosiaa-
listen olojen huonontaminen voi tulla kysymykseen eikä ketään me-
nneen kulkijaa voitaisi pakottaa alistamaan sellaiseen. Kun Suomi on
jo hyväksynyt Atlantien kerityskonferenssissa 1946 val-
mistettua kansainvälistä sopimusta merimiehen työstä, niin vaik-
kakaan sitä ratifiointien vähäisyyden takia ei vielä ole saatettu
voimaan, sitoo se normaalisti myös Suomea. Tämän sopimuksen ensim-
mäinen artiklaluuku: "Tämän sopimuksen voimaansaastamiseen
katsottako vaikuttavan lähinnä lakiin, lain nojalla annettuun
sopimukseen, vakiintuneeseen tapaan tai laivanvarustajain ja meren-
kulkijain väliseen, palkkoja, työaikaa aluksessa tai miehitystä kos-
kevaan sopimukseen, joka takaa merenkulkijoille edullisimmat ehdot
kuin mitä tässä sopimuksessa määrätään." Lakiesityksen peruste-
luisissa selitetään tätä sopimusta jo eräin poikkeuksin sovellettavan
kauppalaivastossamme ja koko merityökalainsäädäntämme uudistami-
nen on perustunut siihen, pitäisi olla selvää, että Suomessa vas-
toin k.o. kansainvälisen sopimuksen säännöistä ryhdyttäisi huonon-
tamaan merenkulkijain työehtoja. Jos hallituksen esitys nykyessä
suodossa saatettaisiin voimaan, saatettaisiin harmaan Suomen hyvin
kivalliseen asemaan kansainvälisellä forumilla, kansainvälisessä
työjärjestyksen (ILO), jonka konferenssiin Suomi on säännöllises-
(.v.r. 1946) (v. r. 1946)

Emme tahtoisi uskoa, että näin hallitus, vaikka se onkin vii-
me aikoina osoittanut narsimielisyyttä merenkulkijoita kohtaan,
määrätoisesti pyrkisi huonontamaan merenkulkijain työehtoja. Kun
(.v.r. 1946) (v. r. 1946) hallituksen jäsenet ole
kulkijoita koskevassa lainsäädäntäalalla, niin luulisimme lakiesi-
tyksen ovelan muotoilun johtaneen hallituksen harhaan. Hallitussih-
teeri Ojala on selittänyt, että ne muutokset
hallituksen esitykseen

Herra Presidentti, Merenkulkijain käsitys Teidän oikeudenmukaisuudesta on perustun aluperin pääministerikauteenne, jolloin tammiukuussa, 1946 vapautitte alkovaliikenteen merimiehet palkkasuostelusta siten teitte mahdolliseksi palkkojen sellaisen korottamisen, että merimiehenne nyt ovat melkein skandinaavisella tasolla. Tämän ratkaisun jälkeen on merimiestenne asema muutoinkin parannettu niin, etteivät he enää ole sosiaalisesti tasoon nähden jälellä muiden maiden merenkulkijoista, vaan joka osaltaan on saavuttanut arvonantoa nauttivien ja kunnioitettavien meren miehen asema suuressa veljespiirissä. Kokemuksenne Teidän kunnioitettavasta arvonnastanne merenkulkijoille on rohkaisseut meitä nytkin käsitellä työssä puolesta toisemiksi, että eduskunnalle ei annettaisi esitystä merenkulkijain työtajan pidentämisestä ja että merityökalin lakiesitys saisi oikeudenmukaisen muodon. Olemme tahtoneet käsitellä kääntä jouti Teidän puolesta Herrä Presidentti, Koska haluaisimme saada työtalojen huonokumukset torjuksiksi niin, että se ei johtaisi mieliä ärsyttävään julkiseen keskusteluun ja välttääksii iärviltä rettelöiltä.

N. Wälläni Yngve Tyhrqvist
(S. Merimies-Unioni r.y.) (S. Laivanpäällystöliitto r.y.)

1. The first step in the process of the investigation is to identify the problem. This is done by gathering information about the situation and the people involved. The next step is to analyze the data and determine the cause of the problem. Once the cause is identified, the next step is to develop a plan to solve the problem. The final step is to implement the plan and evaluate the results.