

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

2013



Merikapteeni Palola STTK:n johtoon

FINNPILOT-LUOTSAUSTA 10v.



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf



Navielektro

Situational Awareness & Sensor Solutions

Lots och Fyr Luotsi ja Majakka

Tässä numerossa

Pääkirjoitus	4	Ledaren	6
Pääluottamusmiehen katsaus	8	Huvudförtroendemannens översikt	10
Merikapteeni Palola siirtyy STTK:n ruoriin	12	Nordiskt Lotsmöte	50
Simolasta Pardian uusi puheenjohtaja	14	Borgå-Loviisa Lotsar r.f	53
FINNPILOT-LUOTSAUSTA 10 vuotta			
Merenkulkulaitoksen pilkkominen alkoi 10 vuotta sitten	17		
Muutosten vuosikymmen	20		
Pajulan haastattelu	24		
"Muutokseen mukaan"	26		
Lukkari oli rakentamassa luotsausliikelaitosta	28		
30-vuotinen ura merenkulussa	30		
Näkökulma	31		
Kauhia Oolannin sota	32		
Luotsiliiton liittokokous	35		
EMPA-kokous Maltalla	36		
Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen	38		
BPAC-kokous Helsingissä	42		
Luotsikirjaston julkaisuja	44		
Saimaan asema kokous	46		
Suomen Valkoisen Ruusun I luokan ritarimerkki			
Ilmari Haapajoelle	47		
Suomenlahden Luotsit ry lopetti	53		
Luotsihiihdot Ahvenanmaalla	54		
Turun alueen eläkeläiset kokoontuvat	58		



STTK:n uusi
puheenjohtaja
s.12



Timo Sylväne
kirjoitti tarinoita
tramppilaivoilta
s.44



Kirjoitan tätä kirjoitusta 11 kilometrin korkeudessa merenpinnasta Euroopan yllä. Luotsin työhön tilannetta yhdistää lähtökohta meren pinta ja se, että konetta ohjaa pilot. Vaikka ammattinimeke on kansainvälisesti sama lentäjän ja luotsin välillä, niin eroavaisuutta työnkuvassa on varsin paljon. Niin on myös toimintatapojen ja -kulttuurin osalta. Ilmailun turvallisuuskulttuuria pidetään hyvänä. Meillä merenkulkijoilla on varmasti opittavaa, mutta suoraa matkimista pitää välttää. Toimintaympäristö on kokonaan toinen.

Euroopan halki matkustaessa tulee väistämättä mieleen Euroopan luotsijärjestö EMPA, joka Luotsiliiton myötävaikutuksella tekee parhaillaan arvokasta ja välttämätöntä työtä luotsauksen erityispiirteiden ja tunnettavuuden parissa Euroopan Unionissa. Kovin paljon suorastaan virheellistä tietoa liikkuu lobbareiden välityksellä. Työtä riittää sekä kansallisesti että kansainvälisesti.

Korkean turvallisuuskulttuurin tavoittelemisen tulee olla luotsauksessa ensisijainen päämäärä. Yleisesti ottaen asiat ovat varsin hyvin mutta toki parannettavaakin on; sekä meillä luoteilla ja meidän työnantajalla että myös viranomaistaholla. Nostan tässä esiin luotsien vireystilan. Lepoajoista on puhuttu ja otettu yhteen työnantajan kanssa ainakin niin kauan kuin olen ollut Finnpiilotin palveluksessa. Työnantajan velvollisuus olisi

varmistaa, että laivalle menee aina virkeä luotsi. Valitettavasti näin ei ole ollut. Pian käyttöön otettava pilotweb mobiilijärjestelmä näyttää olevan työnantajan tämänhetkinen ratkaisu ongelmaan. Nähtäväksi jää mitä käyttöön otettava mobiilijärjestelmä tuo tullessaan? En usko, että tämä tekninen sovellus ratkaisee luotsien riittävän levon. Peräänkuulutan sekä Suomen että Euroopan Unionin lepoaikamääräysten ohella vahdinpitoasetuksen määräysten käyttöönottoa luotsaustyössä.

Luotsien määrä on vähentynyt reilun kahdenkymmenen vuoden aikana noin 360 luotsista nykyiseen noin 150 luotsiin. Hyvä asia on se, että pääosin luotsaushenkilöstön vähentäminen on toteutunut luonnollisen poistuman kautta. Muutama yksittäinen poikkeus on jättänyt ikävän, jopa ruman muiston menneistä tapahtumista. Luotsien nykyinen määrä ei kestä yhtään vähennystä; päinvastoin lisärekrytointitarpeita on osalla luotsiasemista. Erittäin tärkeää on muistaa koko luotsaustoiminnan perustana olevasta luotsauslaista, että kyse on yhteiskunnan etuja valvovasta ja toteuttavasta turvallisuustoiminnasta. Tämän työn tekee Finnpiilotin muun organisaation tukemana kokenut merikapteeni, joka on kouluttautunut ja harjaantunut paikalliseksi merialueen asiantuntijaksi. Koko toiminnan perustana on paikallinen asiantuntijuus, joka tulisi määrittää nykyistä

täsmällisemmin. Koska viranomaisen linjaus ei ole missään tapauksessa riittävä, olisi luotsausyhtiön määritettävä se omassa laatuja järjestelmässään.

Työnantajamme on kuluneen vuoden aikana nostanut esille ja keskusteluun työssä jaksamisen. Uusin projekti Työterveyslaitoksen kanssa on alkamassa. Tämä projekti on tarkoitus tehdä yhteistyössä henkilöstöjärjestöjen kanssa. Tällaista ajattelua ei voi kuin tervehtiä ilolla. Useissa johtamisen ja työhyvinvoinnin tutkimuksissa on tultu johtopäätöksiin, että hyvinvoivat työntekijät ovat tuottavia ja tuovat organisaatiolle lisäarvoa. Voidaan myös todeta, että työssä jaksamisen perusedellytys on hyvä työhyvinvointi. Toivoo vain sopii, että yhteinen huoli ja toimenpiteet Finnpiilotin työhyvinvoinnin ja sitä kautta työssä jaksamisen parantamisessa toteutuu muutoinkin kun juhlapuheissa ja visioissa.

Kymmenen vuotta täyttävä Finnpiilot Pilotage Oy on valtion erityistehtävää suorittava osakeyhtiö. Omistajaohjauksen tavoitteiden toteutumista valvoo sektoriministeriönä Liikenne- ja viestintäministeriö. Valtion omistajaohjauksen lähtökohtana ja tavoitteena Finnpiilotille on määrätty erityistehtävätavoite ja kaupalliset intressit ovat vasta toissijaisena tavoitteena. Finnpiilotin hallitus edustaa tässä toisenlaista kantaa hyvin kipakasti. Omistajaohjauksen rooli herättää tietenkin myös kysymyksiä.

Erityistehtävästä huolehtiminen ei tarkoita sitä, että taloudelliset realiteetit ja tavoitteet olisivat jotenkin taka-alalla. Oikeastaan vain muutama peruslinjaus ja määritelmä pitäisi hoitaa. Pari esimerkkiä on otettu esille tässä kirjoituksessa. Vaikuttaa siltä, että Finnpiilot operatiivisesta johdosta aina omistajaohjaukseen toteuttaa vastakainasettelua johdon ja luotsien välillä. Minulla on (paha) tapa miettiä mistä mikään johtuu – vastakainasettelu on mahdollisesti syntynyt Luotsiliiton menestyksekkäästä edunvalvonnasta. Luotsiliitto on myös joutunut kritisomaan liian paljon yhtiön toimintatapoja kuluneina vuosina. Vai onko jokin muu syy vallitsevaan ilmastoon?

Onko Merenkululaitoksen alasajo ja tuotannollisen toiminnan eriyttäminen ollut sitten kokonaisuudessaan järkevää? Jos merenkulkusektorilta kysytään, niin vastaus on yleensä ollut ei. Vaikka luotsauksen ympärillä organisaatiot ovat muuttuneet, niin luotsin työ ei ole muuttunut. Luotsiliitto, jäsentensä edunvalvonnassa tulee jatkossakin edellyttämään ja huolehtimaan siitä, että organisaation taloudellista tulosta ei haeta ylipitkillä luotsauksilla ja uupumuksen rajamailla työskentelevällä luotsikunnalla. Erityistehtävän luonne pitää olla kirkkaana mielessä!

Antti Rautava, puheenjohtaja



HYVÄÄ JOULUA JA
ONNELLISTA UUTTA VUOTTA
GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
SEASON'S GREETINGS





Tänä vuonna annamme yrityksemme joulutervehdyksiin varatun summan Uuden Lastensairaalan joulukeräykseen.
I stället för att skicka julkort understöder vi i år julsamlingen till förmån för Nya barnsjukhuset.



Det här skriver jag på 11 kilometers höjd från havsytan ovanför Europa. Situationen anknyter till lotsens arbete närmast genom utgångsläget havsytan samt det, att planet styrs av en *pilot*. Fast den internationella yrkesbenämningen delas av flygaren och lotsen, finns det tämligen stora skillnader mellan arbetsbilderna. Detsamma gäller tillvägagångssätten och yrkeskulturen. Luftfartens säkerhetskultur anses överlag vara god. Vi sjöfarare har säkert en massa att lära av flygarna, men utan att vi hemfaller till direkt efterapande. Vi fungerar i alldeles olika verksamhetsmiljöer.

På resa genom Europa kommer man oundvikligen att tänka på Europas lotsorganisation EMPA, som med benägen hjälp av Lotsförbundet som bäst utför värdefullt och nödvändigt arbete för att göra lotsningen och dess särdrag bekanta i Europeiska unionen. En hel del direkt felaktig information sprids av och via lobbyisterna. Det finns alltså mycket att göra både nationellt och internationellt.

Lotsningen bör ha strävan efter en hög säkerhetskultur som dess primära ändamål. Generellt sett är saker och ting i tämligen god ordning, men visst finns det mycket att förbättra såväl hos oss lotsar som arbetsgivaren, men också hos myndigheterna. Här vill jag lyfta fram lotsarnas vakenhetsnivå. Vilotiderna har diskuterats och man har drabbat samman om detta med arbetsgivaren åtminstone så

länge jag har varit i Finnpilots tjänst. Arbetsgivarens skyldighet borde vara att garantera, att en pigg och vaken lots alltid stiger ombord. Tyvärr har det inte alltid varit så här. Pilotweb-mobilsystemet som snart tas i bruk, tycks vara arbetsgivarens aktuella lösning på problemet. Vad mobilsystemet kommer att föra med sig, återstår att se. Jag tror inte, att den här tekniske applikationen löser lotsarnas behov av tillräcklig vila. Därför vill jag kraftigt framhäva vikten av att vakthållningsförordningen tas i bruk i lotsningsarbetet, bredvid Finlands och Europeiska unionens vilotidsföreskrifter.

Antalet lotsar har under två årtionden minskat från ca 360 till omkring 150 stycken idag. Det positiva i saken är, att huvudparten av minskningen i lotsningspersonalen har skett via det naturliga bortfallet. Något enstaka undantag har lämnat ett otrevligt, rentav fullt minne av förflutna händelser. Det nuvarande antalet lotsar håller inte för ytterligare minskning; tvärtom möter en del lotsstationer behov av nyrekrytering. Lotsningslagen, grunden för hela lotsningsverksamheten, påminner oss om, att det handlar om en säkerhetsverksamhet som bevakar och förverkligar vårt samhälles intressen. Detta arbete utförs av en erfaren sjökapten, utbildad och tränad till expert på sina lokala havsområden, stödd av Finnpilots övriga organisation.

Verksamheten bygger på lokalkännedomen, som borde bestämmas mer exakt än för närvarande. Eftersom myndigheternas linjedragning inte tillnärmelsevis räcker, måste lotsningsbolaget bestämma den i dess eget kvalitetssystem.

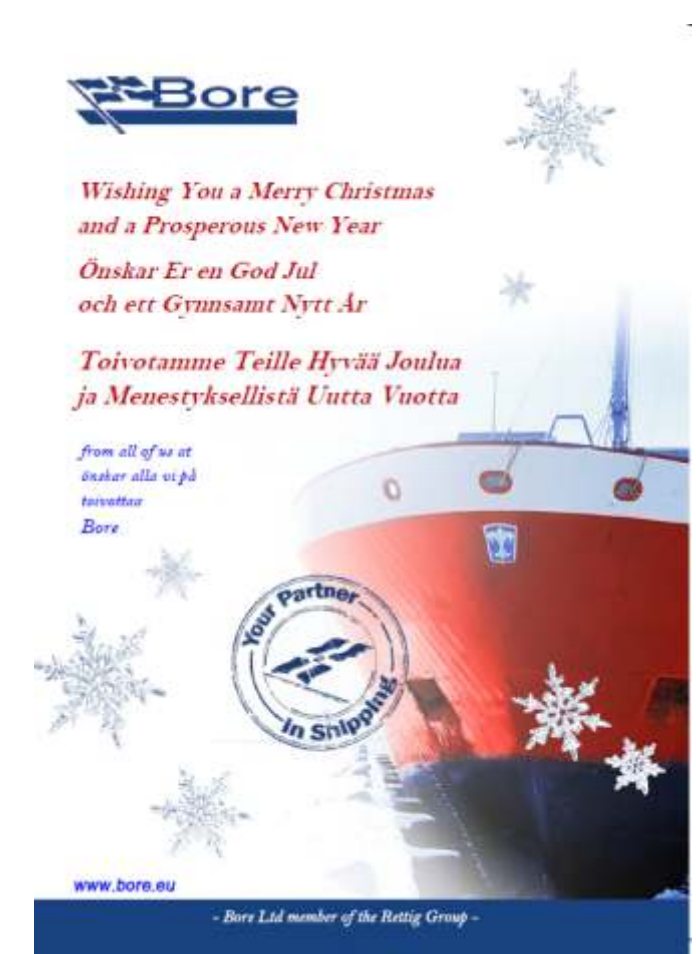
Under det gångna året har vår arbetsgivare lyft fram diskussionen om ork i arbetet. Det nyaste projektet i samråd med Arbetshälsoinstitutet håller på att starta. Meningen är att genomföra projektet i samarbete med personalorganisationerna. Den här sortens tänkande kan bara välkomnas med glädje. I ett flertal undersökningar om ledarskap och arbetsvälmåga har man dragit slutsatsen, att välmående anställda är produktiva och hämtar mervärde till organisationen. Man kan tillika konstatera, att grundförutsättningen för ork i arbetet är god arbetsvälmåga. Nu får vi bara önska, att den gemensamma omsorgen och åtgärder för att förbättra Finnpilots arbetsvälmåga samt ork förverkligas i praktiken, inte bara i festtalens vackra visioner.

I dess nuvarande form 10 år gamla Finnpilot Pilotage Ab är ett aktiebolag som utför en statlig specialuppgift. Uppfyllandet av ägarstyrningens ändamål övervakas av Kommunikationsministeriet som sektorministerium. Som ägarstyrningens utgångspunkt och ändamål har staten utsett för Finnpilot skötandet av en specialuppgift, medan de kommersiella intressena är sekundära. Finnpilots styrelse representerar här mycket ivrigt en annorlunda ståndpunkt. Också ägarstyrningens roll väcker en del frågor.

Att sköta en specialuppgift betyder för all del inte, att de ekonomiska realiteterna och ändamålen på något sätt skulle skjutas i bakgrunden. I själva verket är det bara någon huvudlinjedragning och definiering som borde åtgärdas. Några exempel har plockats fram i den här uppsatsen. Det förefaller som om Finnpilot, allt ifrån den operativa ledningen till ägarstyrningen, förverkligar en motsättning mellan ledningen och lotsarna. Jag har en (otrevlig) vana att grubbla på orsaker och verkningar - motsättningen är eventuellt resultatet av Lotsförbundets framgångsrika intressebevakning. Lotsförbundet har också alltför ofta tvingats kritisera bolagets verksamhetsmetoder under de gångna åren. Eller kan det rådande klimatet ha någon annan orsak?

Har då Sjöfartsverkets nedkörning och differentieringen av produktionsverksamheten sist och slutligen varit förnuftig? Ställs frågan till sjöfartssektorn, är svaret nästan utan undantag nej. Även om organisationerna som omger lotsningen har förändrats, har lotsens egentliga jobb inte förändrats. I dess medlemmars intressebevakning, kommer Lotsförbundet fortfarande att förutsätta och se till, att organisationens ekonomiska resultat inte eftersträvas med överlånga lotsningar eller en lotskår som jobbar på utmattningens rand. Lotsen är och ska vara en lokal expert. Specialuppgiftens karaktär måste lysa som en klar fyrbåk i sinnet!

Antti Rautava, ordförande
(Svensk text: Saliven Gustavsson)



Pääluottamusmiehen katsaus



Vuosi on taas vierähtänyt ja on aika miettiä mitä siitä on kerrottavaa ja mitä oikein on tullut tehtyä. Katselin vanhoja kirjoituksiani tällä palstalla. Vuonna 2011 ei ollut mainittavasti erimielisyyssasioita, mutta seuraavana vuonna sitäkin enemmän. Tänä vuonna ensimmäinen vuosipuolisko meni kokonaan valmistellessa ja neuvotellessa satamaluotsauskorvausten ns. kakkosvaiheesta. Se oli selvästi tämän vuoden vaativin ja pitkäkestoisin neuvotteluprosessi, josta ei puuttunut vauhtia eikä dramatiikkaa. Erikoisimman tilanteen neuvotteluihin toi muutamien luotsien henkilökohtaiset vaatimukset työnantajalle ja tämän johdosta työnantajan vaatima vakuutus kaikilta luotseilta henkilökohtaisesti, että eivät saavutettua neuvottelutulosta riitautta jälkikäteen. Tästäkin selvittiin ja heinäkuussa voitiin allekirjoittaa neuvottelutulos uudesta asemakohtaisesta lisästä luotseille. Sopimus on tietysti kompromissi eikä varmasti täysin tyydytä ketään, vaikka useimmat luotsit saivat sen seurauksena varsin isoja palkankorotuksia. Itse olisin halunnut sellaista ratkaisua, että koko satamaluotsausasia olisi voitu siirtää historiaan eikä siihen olisi tarvinnut palata. Nyt tehdyn sopimuksen myötä näitä korvauksia tarkastellaan aina tietyn jakson jälkeen uudelleen ja se elää tässä sopimuskentässä myös tulevaisuudessa. Tähän täytyy tyytyä, kun parempaan ei voimat ja taito riittänyt. Merkittävä rooli koko sopimuksen aikaansaamisessa oli sekä Pardian, että Paltan ammattineuvottelijoilla. En usko, että sopimukseen olisi päästy pelkästään työnantajan ja luotsiliiton välisin neuvotteluin.

Eräs arjesta poikkeava tapahtuma oli luotsien 20.3. järjestämä työnseisaus vastalauseena Finn-pilot Pilotage Oy:n hallituksen päätökseen jättää luotsien henkilöstöedustaja yhtiön hallituksen ulkopuolelle. Henkilöstöedustajana toimi Luotsiliiton puheenjohtaja, joka sai katalalla tavalla

potkut yhtiön hallituksesta. Yhtiön puolelta temppu oli ruma, mutta kieltämättä ovelasti suunniteltu.

Sen lainmukaisuutta tutkii oikeuskanslerinvirasto ja odotan todella mielenkiinnolla sieltä aikanaan valmistuvaa kannanottoa. Tapahtuma meni niin, että yhtiön yhtiökokous, jossa omistajan ääntä käyttää ilmeisesti joku LVM:n virkamiehistä, päätti vähentää henkilöstön hallituspaikkoja kahdesta yhteen. Vähennys kohdistettiin luotsiliiton puheenjohtajaan. Operaatio oli tietysti omistajan ja yhtiön hallituksen puheenjohtajan keskenään junailema. Maalaisjärjellä ajateltuna sen olisi pitänyt mennä niin, että henkilöstöjärjestöille olisi hyvissä ajoin ilmoitettu tarpeesta hallituspaikkojen vähentämiseen ja kehotettu niitä yhdessä valitsemaan yhden henkilön edustamaan koko henkilöstöä. Nyt valinnan teki yhtiö eikä henkilöstö.

Työnseisaus ei kohdistunut työehtosopimukseen, se oli spontaani ja luonteeltaan mielenilmaisuus. Olenkin hiukan pettynyt, että työnantaja ei lähtenyt selvittämään sen lainmukaisuutta oikeudessa. Nyt sen laillisuusarvio perustuu vain osapuolten mielipiteisiin. Työnantaja määritteli työnseisauksen heti laittomaksi. Sain itse myös, ehkä ansaitusti, kovaa kritiikkiä siitä. Tilanne oli kuitenkin sellainen, että siihen oli jo uskottavuuden nimissä jollain tavalla reagoitava eikä valittavana ollut muita kuin huonoja vaihtoehtoja. Pyrkimyksenä oli valita huonoista paras toimintatapa.

Työehtosopimusneuvotteluiden suhteen tämä vuosi oli toisinto vuodesta 2011, jolloin raamisopimus pakotti neuvottelemaan uuden työehtosopimuksen vanhan ollessa vielä voimassa. Tämä vuonna 2011 raamisopimuksen perusteella neuvoteltu sopimus on voimassa maaliskuun loppuun 2014, mutta jälleen jouduimme työehtosopimusneuvotteluun ennen aikojaan. Nyt siihen oli syynä keskusjärjestöjen syksyllä neuvottelema ja maan

hallituksen kättilöimä ”työllisyyden ja kasvun sopimus”, jossa palkoista ja eräistä muista asioista oli jo sovittu. Kovin vähän jäi enää toimialakohtaisesti neuvoteltavia asioita. Luotsiliitolla ei ollut suurta tarvetta tekstimuutoksille, varsinkin kun niillä ei saanut olla kustannusvaikutusta. Työnantaja esitti joitakin merkittäviä muutoksia mm työaikajärjestelmään. Näihin emme voineet suostua ja työnantajakin veti vaatimuksensa nopeasti pois. Erikseen jäi selvitettäväksi vuosilomalaskentaan liittyvät muutokset. Näistä olisi tarkoitus sopia jotakin ensi kevään aikana. Tämä asia ei ole kovin yksinkertainen ja vaatii huolellista valmistelua ja varmasti siinä tarvitaan apua vuosilomakysymyksiin perehtyneiltä juristeilta. Pardia on jo tarjonnut apuaan tähän työhön.

Työehtosopimuksella sovimme myös, että työnantaja käynnistää yhdessä työterveyslaitoksen kanssa selvityksen koskien epäsäännöllisen työskentelyn ja yötyön kuormittavuutta. Tähän hankkeeseen olemme sitoutuneet ja toivon, että siihen löytyy riittävästi vapaaehtoisia osallistujia. Mitattua tutkimustietoa ei luotsaustoimialalla tästä ole olemassa.

Yhtiön kymmenvuotisen historian aikana on useilla luotsausalueilla vähennetty luotsien määrää noin 30 %. Voisi sanoa, että työnantaja on ulosmittannut nykyisessä työaikamallissa lähes kaiken mahdollisen. Toivon, että tutkimus todella tuo luotseille jotain sellaista missä työhyvinvointi ja työssä jaksaminen oikeasti lisääntyy. Vaarana on myös se, että tutkimuksen seurauksena työ järjestellään toisin ja jonkin ajan kuluessa työnantaja ulosmittaa jälleen pois kaiken saavutetun vähentämällä luotsien määrää edelleen.

Oma luotsiurani on kolme viikkoa pitempi kuin yhtiömme kymmenvuotias historia. Kun muistelen kuluneita vuosia, ei mieleeni tule yhtään työnantajan hanketta tai toimenpidettä joka **konkreettisella** tavalla työpaikalla on lisännyt luotsien työhyvinvointia. Kulttuuri- ja liikuntaselvit ovat jotain sinne päin. Tarkoitin tässä nyt sellaisia hankkeita joiden nimenomainen tarkoitus olisi työhyvinvoinnin lisääminen. On meillä operatiivisista tai hallinnollisista syistä kehitetty järjestelmiä jotka kiistatta ovat helpottaneet arjen rutiineita, mutta syy näihin uudistuksiin ei tietenkään ole ollut hyvinvoinnin lisääminen vaan aivan muut syyt. Työnantajamme kunniaksi on sanottava että merenkululaitoksen ajalta periytyvää työhyvinvointia kiistatta lisäävää ja ylläpitävää hyvää työterveyshuoltoa ei ole lähdeetty heikentämään, vaikka monien muiden

etujen, mm. lehdet, TV-kortit yms. määrärahoja onkin karsittu. Jos olen väärässä ja muistan väärin, otan palautetta vastaan.

Tällä työllisyyden ja kasvun sopimuksella työnantajat ostivat, käytännössä negatiivisilla palkankorotuksilla, työrauhan kolmeksi vuodeksi. Työntekijät möivät mahdollisuuden painostuskeinoin kahdella kympillä. Tämän soisi tuovan vakautta työpaikoille koko sopimuskaudeksi. Tätä samaa haikailin edellisessä lehdessä: ”voisimme mennä tulevaan vuoteen vakaasti väylällä koko ajan hämmentämättä”. Väärässä olin. Siitä huolimatta toivon, että kaikki saisivat tehdä oman tärkeän työnsä rauhassa ja mahdollisimman hyvin.

Luotsinvälityksen henkilöstöltä ei ole kuulunut kuluneen vuoden aikana mitään epäkohtia eikä myöskään muutostoiveita. Olen tulkinnut tämän niin, että heidän työpaikallaan asiat ovat järjestyksessä, työ sujuu ja henkilöstö on tyytyväinen. Liittokokouksessamme oli Fokasta edustajat läsnä, siitä kiitos heille. On tärkeää, että kaikki jäsenemme osallistuvat aktiivisesti yhteisten asioiden hoitamiseen. Vain hyvällä vuorovaikutuksella voimme itsellemme määrittää tavoitteet joihin yhdessä pyrimme.

Olen ollut pääluottamusmiehenä vajaat neljä vuotta. Sinä aikana olen saanut hoidettua mielestäni ne asiat jotka halusinkin hoitaa: Satamaluotsausasia ja joitakin vähäisempiä historiallisia vääristymiä, jotka olivat ennen kaikkea työntekijöiden yhdenvertaisen kohtelun kannalta kestävämmiä ja oli välttämätöntä hoitaa ne kuntoon. Liitolle, luotseille ja koko luottamusmiesjärjestelmälle voisi olla eduksi vaihtaa henkilö tähän tehtävään. Tämä on sellaista ladun aukaisijan työtä ja ymmärrän kyllä, että tungosta näihin hommiin ei ole. Heitän kuitenkin haasteen jäsenistöllemme. Miettikää vaihtoehtoja.

Näillä mietteillä toivotan kaikille Luotsiliiton jäsenille, mutta myös koko Finn-pilot Pilotage Oy: työntekijöille ja johdolle Oikein hyvää ja rauhallista Joulua sekä onnellista Uutta Vuotta 2014

Juha Sihvo

Huvudförtroendemannens översikt



Ett år har åter passerat och det är dags att begrunda vad man kan berätta om det, vad som egentligen hände och gjordes. Jag läste mina gamla skrivelser på den här spalten. År 2011 upplevde vi inga större meningsskiljaktigheter, men året därpå desto fler. Den första halvan av detta år gick helt åt att förbereda och förhandla hamnlotsningsarvodenas s.k. andra skede. Detta var definitivt årets mest krävande och längst utdragna förhandlingsprocess, där varken fart eller dramatik saknades. Den säregnaste situationen under förhandlingarna uppstod, då några lotsar förde fram personliga fordringar till arbetsgivaren, samt som påföljd arbetsgivarens personliga krav till alla lotsar, att på förhandlingarna baserade beslut inte överklagas efteråt. Också detta klarade man sig igenom och i juli undertecknades ett beslut om ett nytt stationärt tillägg för lotsarna. Avtalet är förstås en kompromiss som säkert inte helt tillfredsställer någon, om än det resulterat i kännbara lönetillägg för de flesta lotsarna. Själv skulle jag ha önskat en sådan lösning, att hela hamnlotsningsärendet kunde ha förflyttats till historien och man hade inte behövt återvända till det. Enligt det färskta avtalet ska dessa arvoden granskas och justeras regelbundet, vilket betyder att ärendet står på agendan också i framtiden. "Härefter må vi rätta och packa oss", då krafterna och skickligheten inte dög till mer. Betydande roller i hela avtalsproceduren spelade både Pardias och Paltas yrkesförhandlare. Jag tror inte, att vi hade nått något avtal endast på basen av arbetsgivarens och Lotsförbundets förhandlingar.

Något från vardagen avvikande tilldrog sig 20.3. då lotsarna anordnade en arbetsinställelse i protest mot Finnpiilot Pilotage Ab:s styrelsebeslut att lämna lotsarnas personalrepresentant utanför bolagsstyrelsen. Som personalrepresentant fungerade Lotsförbundets ordförande, som på ett sådant

lömskt sätt fick sparken från styrelsen. Från bolagets sida var knepet styggt, men utan tvivel listigt planerat. Dess lagenlighet undersöks av justitiekanslersämbetet och jag väntar verkligen med spänning på det slutliga ställningstagandet. Händelseförloppet var sådant, att bolagsstämman - där tydligen någon tjänsteman från kommunikationsministeriet talar med husbondens röst - beslöt skära ned personalens styrelseplatser från två till en. Neds kärningen drabbade Lotsförbundets ordförande. Operationen var givetvis en komplott iscensatt av ägaren och bolagsstyrelsen. Enligt sjömansförståendet borde saken ha skötts så, att personalorganisationerna hade getts rimligt varsel om behovet att minska på styrelseplatserna, samt uppmanats att tillsammans utse en person att representera hela personalen. Nu fattades däremot personalens beslut av bolaget.

Arbetsinställelsen riktades inte direkt mot kollektivavtalet, utan var en spontan demonstration. Jag är också en aning besviken på, att arbetsgivaren inte tog sig för att pröva protestens lagenlighet i rätten. Nu baserar sig demonstrationens legitimitet endast på parternas åsikter. Arbetsgivaren förklarade arbetsinställelsen omedelbart olaglig. För detta mottog jag också personligen - måhända välförtjänt - skarp kritik. Situationen var ändå sådan, att man redan för blotta trovärdighetens skull måste reagera på något sätt och det stod bara dåliga alternativ till buds. Syftet var, att välja den minst dåliga metoden.

Vad kollektivavtalsförhandlingarna beträffar, var året en repris från år 2011, då ramavtalet tvingade oss att medla fram ett nytt arbetsavtal medan det gamla ännu gällde. Avtalet som bygger på ramavtalet av år 2011 är i kraft t.o.m. mars 2014, men igen blev vi tvungna att förhandla om nya arbetsvillkor i för tid. Nu var orsaken det av centralorganisationerna och landets regering framfödda

"anställningens och tillväxtens avtal", där lönerna och somliga andra punkter redan hade fattats beslut om. Mycket få branschmässiga ärenden fanns kvar att förhandla. Lotsförbundet såg inget stort behov av att revidera formuleringarna, särskilt då dessa inte fick ha omkostnadsverkningar. Arbetsgivaren föredrog vissa väsentliga förändringar, t.ex. i arbetstidssystemet. Dessa kunde vi inte acceptera och arbetsgivaren drog också raskt tillbaka sina krav. Förändringarna i årssemesterberäkningen bordlades för särskild utredning. Avsikten är att besluta något om dessa under den kommande våren. Ärendet är tämligen komplicerat och kräver noggrann förberedning. Förmodligen måste vi be om hjälp av jurister med insikt i årssemesterlagstiftningen. Pardia har redan erbjudit assistans för det här jobbet.

I kollektivavtalet beslöt vi därtill, att arbetsgivaren i samråd med arbetshälsoinstitutet gör en utredning om belastningen av oregelbundna arbetstider och nattarbete. Vi har förbundet oss vid projektet och jag hoppas, att tillräckligt många frivilliga medverkar. Inget analyserat forskningsmaterial om detta finns från lotsbranschen.

Under bolagets tioåriga historia har lotsarnas antal minskat omkring 30 % på många lotsningsområden. Man kunde således säga, att arbetsgivaren har utmätt så mycket som möjligt enligt den nuvarande arbetstidsmodellen. Jag hoppas, att forskningen faktiskt ger lotsarna något sådant, som verkligen ökar välmågan och orken i arbetslivet. Det föreligger nämligen en risk, att arbetet omorganiseras som resultat av forskningen och efter en tid utmäter arbetsgivaren allt som uppnåtts, genom att minska lotsarnas antal ytterligare.

Min egen lotskarriär är tre veckor längre än vårt bolags tioåriga historia. Då jag minns de gångna åren, kan jag inte dra mig till minnes något av arbetsgivarens projekt eller någon åtgärd som på ett **konkret** sätt skulle ha förhöjt lotsarnas arbetsvälmåga. Visst är kultur- och motionssedlarna något ditåt. Men jag avser här sådana projekt, som enkom strävar efter att förhöja arbetsvälmågan. Visst har vi av operativa eller administrativa skäl utvecklade system som tvivelsutan har underlättat vardagens rutiner, men att förhöja välmågan har givetvis inte varit de här reformernas orsaker, utan något alldeles. Till vår arbetsgivares heder måste man säga, att den för arbetsvälmågan fördelaktiga och utomordentliga företagshälsovården, som härrör sig från sjöfartsverkets dagar, inte har utsatts för neds kärningar, om än många förmåner som t.ex.

tidningar, TV-kort och anslagen för sådant har minskats. Om jag misstar mig och minns fel, tar jag gärna emot kommentarer.

Med det här anställnings- och tillväxtavtalet köpte sig arbetsgivaren - i praktiken med negativa löneförhöjningar - tre år av arbetsro. Arbetstagarna sålde sin påtryckningsmöjlighet för en tjugolapp. Tanken var att säkra arbetsplatsernas stabilitet för hela avtalsperioden. Detsamma drömde jag om i föregående nummer av tidningen: "att navigera in i det nya året längs en trygg och säker farled, utan förvirring." Så fel jag kunde ha. Trots det hoppas jag, att var och en ska få sköta sitt eget viktiga jobb i fred, så väl som möjligt.

Från lotsförmedlingspersonalens håll har inte hörts vare sig missnöje eller reformkrav under hela det gångna året. Detta har jag tolkat så, att saker och ting är i ordning på deras arbetsplats, arbetet löper och personalen är nöjd. Fokka hade sänt delegater till vårt förbunds möte. Tack ska ni ha! Det är viktigt, att alla våra medlemmar deltar aktivt i skötandet av våra gemensamma ärenden. Bara om vår växelverkan fungerar, kan vi bestämma våra gemensamma ändamål som vi tillsammans vill uppnå.

Jag har varit huvudförtroendeman först i knappa fyra år nu. Under den tiden har jag haft förmånen att sköta sådana saker jag också ville sköta; hamnlotsningsproblemet och en del mindre historiska missuppfattningar, som först och främst gjorde en jämbördig behandling av personalen omöjlig och därför krävde drastiska åtgärder. För förbundet, lotsarna och hela förtroendemannaväsendet kunde det vara fördelaktigt, att utse en ny person för den här uppgiften. Det här jobbet påminner en aning om att skida upp ett spår i en djup driva och jag förstår mycket väl, att det inte precis köas för posten. Men jag vill ändå utmana våra medlemmar. Fundera på alternativ.

I dessa tankar önskar jag alla medlemmar i Lotsförbundet samt personalen och ledningen för Finnpiilot Pilotage Ab en Riktigt god och fridfull Jul och ett lyckligt Nytt År 2014!

Juha Sihvo
(Svensk text: Saliven Gustavsson)



Kuka

Antti Palola s. 1.5.1959
Kaarlelassa (Kokkola)
Merikapteeni Åbo
Navigationsinstitut 1985
• Kauppalaivastossa
1977–1996
• Opettajana ja rehtorina
Åbo Navigationsinstitut
1990–1998
• Suomen
laivanpäälystöliitto,
varatoiminnanjohtaja
1998–2005
• Palkansaajajärjestö Pardia,
puheenjohtaja 2005–2013
• Harrastus: liikunta ja
lukeminen

Merikapteeni Antti Palola siirtyy STTK:n ruoriin

Merikapteeni **Antti Palola** (54) valittiin 4.12. STTK:n uudeksi puheenjohtajaksi. Hänen edeltäjänsä, Mikko Mäenpää on koko 2000-luvun ajan antanut kasvot STTK:lle. Millaisen johtajan tämä yli 600 000 jäsenen keskusjärjestö sitten saa Antti Palolasta?

Palola on kuvannut itseään pohjalaiseksi häräksi, joka on yhteistyöhaluinen ja hyvä kuuntelemaan. Millaisia valmiuksia merikapteenin koulutus ja palvelu kauppalaivoilla on antanut järjestöjohtaja Palolalle?

– Merikapteenin koulutus, meripalvelu miehistössä ja päällystössä ja työskentely päällikkönä kansainvälisissä ja monikulttuurisissa työyhteisöissä on ollut minun työelämän korkeakoulu. Yksi taustani mukanaan tuoma ominaisuus on varmasti kyky tehdä päätöksiä vaikeissa tilanteissa ja paineen alla.

Johtamisessaan Palola on tottunut keräämään ympärilleen asiantuntijajoukon, joka tuottaa tarvittavaa tietoa päätösprosesseja varten.

– STTK-laivassa minulla on tukenani miehistö, johon kuuluvat Suomen parhaat työelämän asiantuntijat.

Työllisyys- ja kasvusopimus tuo vakautta ja ennakoitavuutta

Merikapteeni Palolan edeltäjä Mikko Mäenpää oli vahvana vaikuttajana syksyn työllisyys- ja kasvusopimuksessa, vaikka välillä koko keskitetyn ratkaisun ajatusmalli oli julistettukin kuolleeksi teemaksi. Voidaanko myös Palolaa pitää ”tupomiehenä”?

– Kyllä Palola on tupomies. Kannatan laajoja keskitettyjä kokonaisratkaisuja kutsutaanpa niitä sitten tupoksi, raamisopimukseksi tai työllisyys- ja kasvusopimukseksi. Nimi ei ole se tärkein asia vaan sisältö. Syksyllä tehty sopimus on hyvä sopimus, joka tuo talouteen vakautta ja ennakoitavuutta, lisää kilpailukykyä ja tuottavuutta sekä tukee palkansaajan ostovoimaa.

Eläkejärjestelmän uudistus – laaja ja haastava urakka

Eläkejärjestelmän uudistamista Palola pitää haastavana urakkana, joka työllistää ensi vuonna STTK:n ja muiden työmarkkinoiden neuvottelijoita.

– Eläkeneuvottelu on jaettava kahteen erilliseen koriin, joista toisessa keskitytään tarkastelemaan järjestelmän uudistamistarpeita rahoituksen turvaamisen kannalta. Toinen yhtä tärkeä kori on työelämän kehittäminen ja siihen liittyvät uudistamistarpeet. Eläkeiän nostaminen on vain yksi pala tässä työelämän uudistamisen ”palapelissä”, eikä sen pidä nousta pääpuheenaiheeksi missään neuvotteluvaiheessa. Meidän on syytä pitää mielessä, että uudistuksessa on kysymys siitä, että lunastamme tulevalle ikäluokalle annetut eläkelupaukset. Kysymys on ennen kaikkea oikeudenmukaisuudesta.



Kuka

Niko Simola s. 1974
Kotipaikka Helsinki
Oikeustieteen kandidaatti
2002, pääaine työoikeus

- Henkilöstöunionin asiamies ja puheenjohtaja 2003–2005
- Pardia neuvottelupäällikkö 2005–2013
- Harrastukset: jalkapallo, juoksu ja kansantanssit

Niko Simolasta PARDIA:n uusi puheenjohtaja

Pardiassa neuvottelupäällikkönä ja lakimiehenä työskennellyt **Niko Simola** valittiin 23. lokakuuta järjestön uudeksi puheenjohtajaksi ja merikapteeni Antti Palolan seuraajaksi. Niko Simola asuu Helsingissä ja on valmistunut oikeustieteen kandidaatiksi vuonna 2002.

Niko Simola on toiminut Pardia neuvottelupäällikkönä ja lakimiehenä vuodesta 2005 lähtien. Vastaehdokkaana Simolalla oli vaalien toisella kierroksella Mika Nygård Suomen poliisijärjestöjen liitosta.

Vaikea suhdannetilanne jatkaa myllerrystä organisaatioissa

Puheenjohtaja Simolalla on ollut jo pitkä työkokemus Pardiassa ennen valintaansa puheenjohtajaksi. Millaisten haasteiden edessä palkansaajajärjestö on uuden puheenjohtajan toimikauden alkaessa, Niko Simola?

– Pardiassa on useampia haasteita mutta myös mahdollisuuksia tulevalla kaudella. Totta kai kansantalouden suhdannetilanne ja valtiontalouden haasteet aiheuttavat meille kovastikin paineita tulevien vuosien aikana. Organisaatioita edelleen myllerretään ja niin valtiolla kuin meidän yksityis- sektorillamme ja valitettavasti myös henkilöstön vähentämisiä voi olla edessä.

Pardiassa tehokas edunvalvonnan verkko

– Toisaalta meillä on hyviä mahdollisuuksia toimia jäsentemme parhaaksi. Meillä on osaava ja pystyvä toimijoiden verkko niin aktiiveissa, luottamusmiehistä kuin toimistollakin. Yhdessä uusien toimintatapojen, kuten esimerkiksi yhteisöpalveluiden ja videoneuvotteluiden kautta, edunvalvontaan voidaan saada vielä lisää tehokkuutta.

Luontaisten monopolien irrottamisella virastomaailmasta ei ollut perusteita

Niko Simolalla on myös selkeä näkemys valtion toimintojen eriyttämiseen ja yhtiöittämiseen

liittyvissä kysymyksissä, toimiessaan näköalapaikalla ja vaikuttajana viimeisen kymmenen vuoden aikana Pardia neuvottelupäällikkönä ja juristina.

– Valtion toimintoja on todella eriytetty- ja yhtiöitetty viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana valtavasti. Samassa ajassa valtion henkilöstön määrä on suureksi osaksi näiden toimien johdosta vähentynyt alle puoleen 1990-luvun alun noin 220 000 työntekijästä ja virkamiehestä.

Kokonaisuutta arvioidessaan Simola toteaa, että suuri osa ratkaisuksista on ollut perusteltuja, mutta kriittiselle arvioinnillekin puheenjohtaja Simola näkee syitä.

– Silloin, kun tavallaan luontaisia monopoleja on siirretty pois virastomaailmasta liiketaloudellisesti toimiviksi yhtiöiksi, on usein menty jos ei metsään niin ainakin lähelle. Katsastusala on yksi esimerkki tästä ja merenkulun toimijat toinen esimerkki. Paluuta vanhaan tuskin silti on.

Neljännes Pardia jäsenistä työskentelee yksityis sektorilla

Puheenjohtaja Simola on viimeisen, vajaan kymmenen vuoden aikana hoitanut neuvottelupäällikkönä yhä laajemmaksi kasvanutta Pardia yksityis- sektoria, joka on lähinnä muodostunut valtiosta eriytyneiden laitosten henkilöstöjärjestöistä.

– Yksityis sektori on Pardia sisällä kasvanut paitsi sopimusalojen osalta niin myös jäsenmäärältään merkittävästi. Nyt jo neljännes Pardia jäsenistä työskentelee yksityis sektorillamme.

Näen, että meille on suurta hyötyä siitä, että meillä on monia kovinkin erilaisia toimijoita Pardia sisällä. Niistä voimme laajentaa näkökul- maamme edunvalvontakysymyksissämme. Toki kentän moninaisuus asettaa myös omat haasteensa.

Merenkululaitoksen pilkkominen alkoi 10 vuotta sitten

Merenkululaitoksen kuolinkellojen alkusoittona voidaan pitää vuotta 2003 kun luotsaustoiminta eriytettiin laitoksesta ja seuraavana vuonna luotsaustoiminta siirrettiin perustettuun luotsausliikelaitokseen.

Merenkululaitoksen historian voidaan katsoa alkaneen vuonna 1696 annetusta kuninkaallisesta luotsisäännöstä. Merenkululaitos jatkoi luotsilaitoksen perussäännöstä alkanutta kolmen vuosisadan mittaista kunniakasta perinnettä aina vuoteen 2009 saakka, jolloin viimeisen iltasoiton aika Merenkululaitokselle koitti, ilman sen suurempia huomionosoituksia.

Vasta pidemmällä aikajänteellä voidaan arvioida, mitä vuosisadan ajan yhdessä toimineiden yksiköiden erottaminen toisistaan tulee vaikuttamaan maamme merenkulun asemaan kokonaisuudessaan. Mitään kultajyviä ei siitä ainakaan vielä ole yhteiskunnan laariin kertynyt.

Luotsi ja Majakka-lehden toimitus tiedusteli Finnpiilot-luotsauksen historiaa ja toimintaa läheltä seuranneilta henkilöiltä sekä heidän mielipiteitään aiheesta, kuluneen kymmenen vuoden ajalta.

Merenkululaitoksen alasajo on surullinen tarina

STTK:n puheenjohtaja, merikapteeni **Antti Palola** pitää Merenkululaitoksen pilkkomista ja myöhemmin tapahtunutta täydellistä alasajoa surullisena tarinana suomalaisessa merenkulun historiassa.

– Vastustimme aikanamme Luotsausliikelaitoksen perustamista, emmekä uskoneet hankkeen perusteluihin, joita hankkeen puuhamiehet meille

silloin esittelivät. Näitähän olivat muun muassa kilpailun avaaminen, kustannusten läpinäkyvyys ja pienentäminen sekä toiminnan tehostaminen.

Palolan mielestä samaan olisi päästy, jos luotsaustoimintaa olisi kehitetty Merenkululaitoksessa.

VTS ja luotsaustoiminta olisi pitänyt yhdistää

Antti Palola toteaa kuitenkin, että jossittelu on turhaa, päätökset on aikanaan tehty ja pulinat pois.

– Oma näkemykseni kuitenkin on, että myös VTS-toiminta olisi voitu liittää yhteen luotsauksen kanssa ja siitä olisi mielestäni voinut löytyä synergiaetuja.

Luotsien ensimmäistä työehtosopimusta neuvoteltiin pitkään ja Antti Palola oli mukana neuvottelemassa sopimusta ja hän on edelleen tyytyväinen silloin saavutettuun tulokseen, missä palvelussuhteen ehdot pystyttiin säilyttämään siirryttäessä virakehtomaailmasta työntekijöiden työehtosopimuksiin.

Yhtiön pitää muistaa, missä tulos tehdään

Puheenjohtaja Palola ei lähde tarkemmin arvioimaan Finnpiilotin toimintaa kuluneen kymmenen vuoden ajalta.



Niko Simola ja Antti Palola

– Tärkeintä on muistaa, että ilman luotseja ei luotsauksia, ilman luotsauksia ei ole luotsaustuloja ja ilman luotsaustuloja ei yritys tee tulosta. Yhtiön pitää muistaa, missä tulos tehdään. Se tehdään merellä, järvellä saaristossa ja väylillä – ei konttorissa.

Luotsiliiton edunvalvontatyö on onnistunut

Antti Palolan mielestä Luotsiliito on onnistunut edunvalvontatyössään kuluneina vuosina erittäin hyvin.

– Minulla on ollut ilo ja kunnia istua samassa neuvottelupöydässä Luotsiliiton edustajien kanssa jo Merenkululaitoksen aikana ja voin sanoa yhteistyön olleen luottamuksellista, hyvää ja tuloksellista. On aina hyvä muistaa, kun arvioi menneitä ratkaisuja, että ne on tehty aina siinä ajassa ja sen tiedon pohjalta, joka on ollut silloin saatavilla.

Valtion omistajuus on myös työllisyys- ja aluepolitiikkaa

Puheenjohtaja Palola peräänkuuluttaa valtiolta aktiivista omistajapolitiikkaa sekä yhtiön hallituksesta ja johdolta operatiivista vastuuta. Näiden yhteensovittaminen ei aina ole helppoa.

– Mielestäni valtion omistajuuteen kuuluu yhtenä osana työllisyys- ja aluepoliittiset näkökulmat. Kyllä valtion on otettava tämä huomioon. Tämän päivän poliitikot eivät ole tarpeeksi perillä valtion omistajaohjauksesta. Paljon parjatut ja poliittisiksi läänityksiksi haukutut hallintoneuvostot olivat hyvä paikka esimerkiksi kansanedustajille perehtyä valtion omistamiseen ja yrityksiin yleisimminkin.

Niko Simola muistaa luotsaustoimialan poikkeavat erityispiirteet

Niko Simola muistelee ensikokemuksiaan luotsaustoimialaan liittyvistä kysymyksistä, kun joutui suoraan uutena neuvottelupäällikkönä Finnpiilot-luotsauksen kanssa tekemisiin edeltäjänsä Kauko Passin siirtyessä toisiin tehtäviin.

– Muistan hyvin miten oli alkuun päästävä sisälle teidän työtehtäviinne ja myös omaan työaikamalliinne. Sen tuomia erityispiirteitä ei muualle ole. Lisäksi muistan vuonna 2005 käynnistyneen palkkausjärjestelmän uudistamisen, jossa ensimmäisen kerran pyrittiin ja osittain onnistuttiinkin perkaamaan erilaisia lisiä ja saamaan niitä peruspalkan osaksi.

Luotsien palkkaedunvalvonta on onnistunut

Niko Simola on ollut mukana yhtä lukuun ottamatta kaikissa luotsien sopimusratkaisuissa ja voi tyytyväisyydellä tarkastella tehtyjä ratkaisuja ja osaa ammattilaisena arvostaa Luotsiliiton edunvalvontatyötä.

– Jos katsotaan vaikkapa palkkaedunvalvontaa niin enpä usko että juuri millään toimialalla Suomessa työntekijöiden peruspalkat olisivat kehittyneet yhtä hyvin kuin luotseilla vuoden 2005 alun jälkeen. Luotsiliiton jäsenet voivat kyllä suurella tyytyväisyydellä katsoa liittonsa toimintaa.

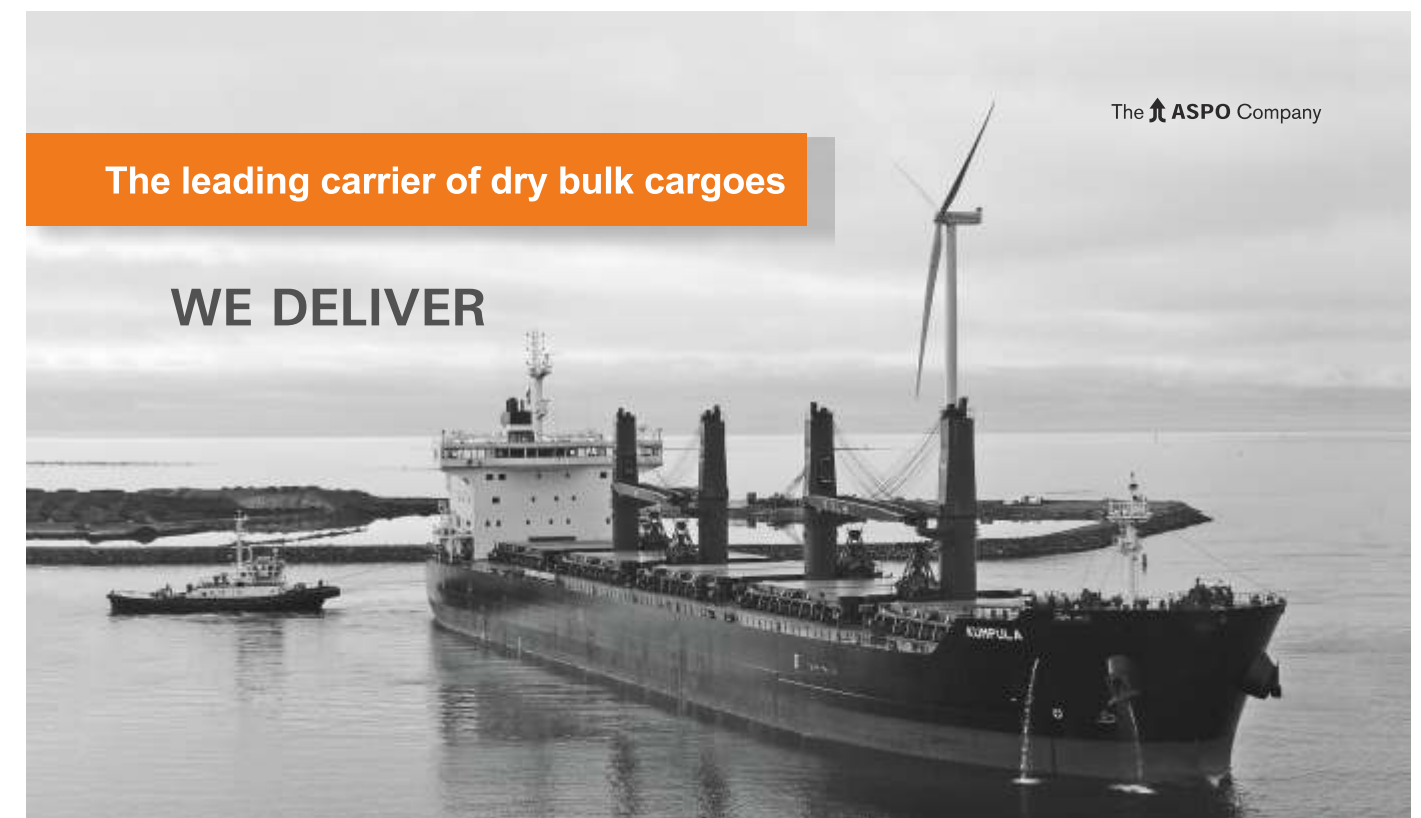
Simola odottaa valtion omistajaohjaukselta esimerkkiä ja yhteiskuntavastuuta

Niko Simolan mielestä usein on näyttänyt siltä, kuin valtio omistajana olisi valinnut itselleen vain äänettömän yhtiömiehen roolin.

– Valtion tulisi kuitenkin olla vastuullinen ja esimerkillinen omistaja suhteessa yhteiskuntavastuuseen ja työllisyyteen. Valtion omistajarooliin ei kuulu pelkästään yksittäisen yhtiön voitontavoittelu vaan mukana täytyy aina olla myös yhteiskunnan kokonaisuus.

Luotsausyhtiössä valtiolla on korostettu omistajavastuu

– Erityistehtäväyhtiöissä yllä mainittu vain korostuu. Finnpiilotin tapauksessa tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että omistajan pitää hyväksyä suhdannevaihteluiden vaikutus tulokseen. Tulos voi hyvinä aikoina olla parempi ja huonoina heikompi, mutta toimintaan sen ei pitäisi antaa liikaa vaikuttaa.



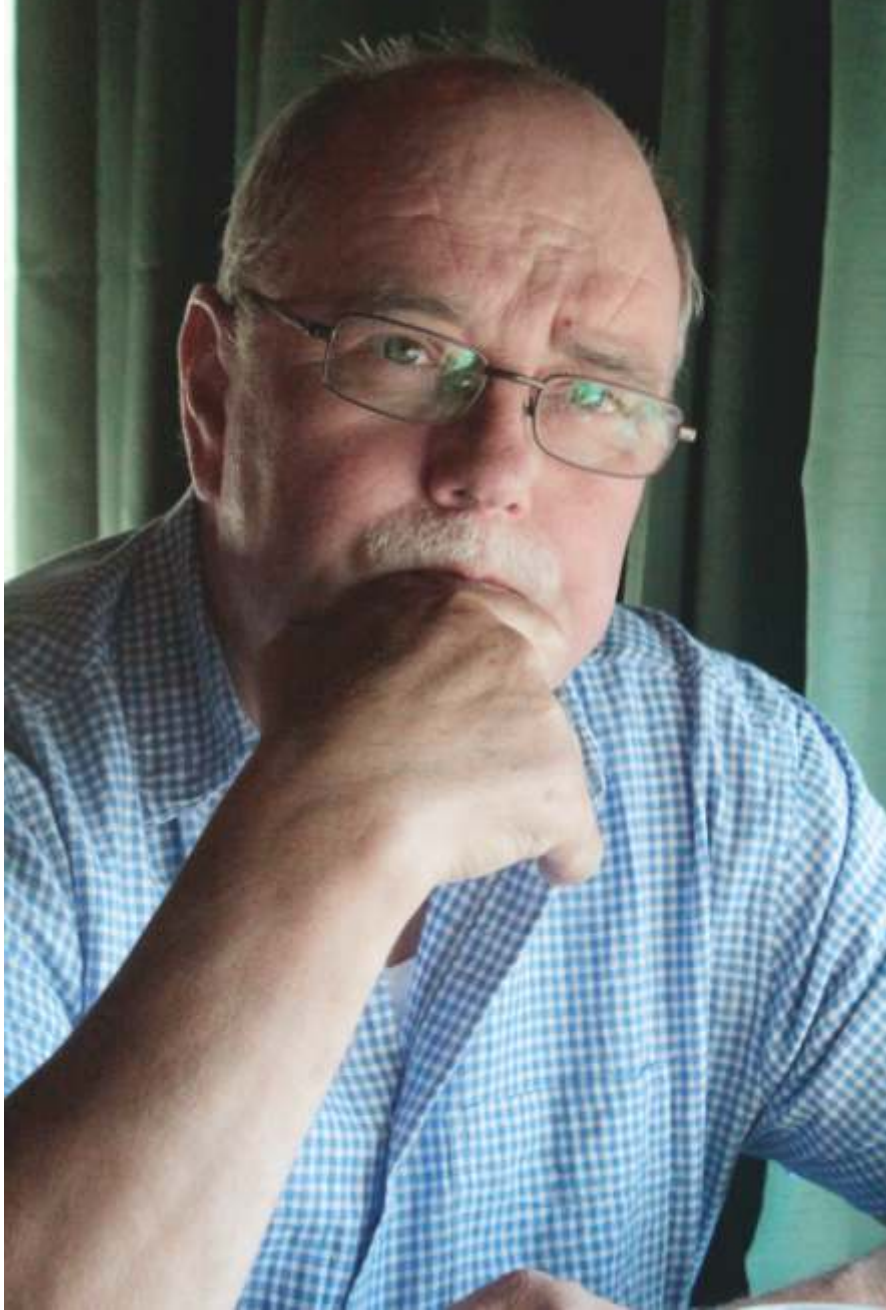
The leading carrier of dry bulk cargoes

WE DELIVER

The  ASPO Company

 ESL Shipping

ESL Shipping Ltd - Lintulahdenkuja 10, P.O. Box 91, FI-00500 Helsinki
Phone: +358 9 5211, fax: +358 9 521 9999, email: chartering@eslshipping.com



Varatuomari Haapajoki kirjoittaa kokemuksistaan ja luotsauksen muutoksen vuosikymmenestä.

Muutosten vuosikymmen

Varatuomari **Ilmari Haapajoella** on lähes 30 vuoden kokemus luotsien oikeudellisena avustajana luotsaukseen liittyvissä haveri- ja merioikeustapauksissa. Hän on myös kiistatta pätevin henkilö Suomessa kommentoimaan niitä muutosprosesseja, joita luotsaustoiminnan eriyttäminen valtion virkamiesluotsauksesta nykyiseen osakeyhtiöluotsaukseen on tuonut ja mahdollisesti tuo tulevaisuudessa.

Jäänmurtaja Urhon tapaus nosti ongelmat esiin

80-luvun alkupuolella Helsingin merioikeudessa puitiin ns. *jm Urhon* asiaa, jossa alus sai pohja- kosketuksen (uuden) väyläalueen (valkoisen sektorin) reunaan/rajalle jääneeseen kiveen. Aluksella oli matkustajana Kanadan korkea viranomainen, joka oli valtiovierailulla Suomessa. Avustin asiassa jäänmurtajalla toiminutta luotsia. Jutussa pelkistyi

aika selväksi ristiriita, joka vallitsi valtion, jota edusti merenkulkulaitos, ja luotsin välinen eturistiriita. Jäänmurtajan vahingot olivat useita miljoonia silloisia markkoja. Ongelma, joka millään mittarilla puhumattakaan oikeudellisesti, ei ollut hyväksyttävä, oli, että luotsi toimi virkamiehenä juuri merenkulkulaitoksessa, jonka tehtävä toisaalta oli järjestää luotsille asianmukainen luotsausinfra ja huolehtia muistakin meriturvallisuuteen liittyvistä seikoista ja toisaalta vaatia häneltä tuhoutuneesta valtion omaisuudesta korvausta. Vastaavan ongelman välttämiseksi tulevaisuudessa tilannetta koetettiin selvittää hyvässä yhteisymmärryksessä ja päädyttiin tekemään ”kolmikantasopimus”, luotsiliiton, merenkulkulaitoksen ja allekirjoittaneen kesken. Sovittiin siitä, että olisi olemassa joku ulkopuolinen, merenkulkuasioihin ja erityisesti luotsauksen kannalta keskeisiin kysymyksiin perehtynyt lakimies, jonka puoleen kuitenkin suhteellisen harvoin ilmenevissä oikeusjutuissa luotsi voisi kääntyä.

Merenkulkulaitos vältti puuttumista luotsaukseen

Merenkulkulaitos, valtion vastuunrajoituksen johdosta, pyrki aktiivisesti olemaan puuttumatta itse luotsaustapahtumaan, joka olikin säädetty luotsin vastuulla tapahtuvaksi. Tapauksissa, joissa kysymys oli luotsilaitoksen muusta toiminnasta ja sen vaikutuksista onnettomuuteen, etujen vastakaisuus oli yleensä selvä. Toisaalta korvausoikeus mm. luotsin osalta oli vielä kehittymässä. Ts. tilausta tällaiselle toiminnalleni oli.

Alkuvuosina toimeksiannot olivat pääasiassa havereihin liittyviä luotsien avustamisia asiaan liittyvissä prosesseissa. Joitakin ongelmallisia luotsin virkasuhteeseen liittyviä eläkeasioita samoin kuin vakuutuskorvauksiin liittyviä korvausasioita myös oli. Liiton asioita ei juurikaan muistini mukaan 80-luvulla ollut; vasta 90-luvulla alkoi esiintyä tarvetta yksittäisiin konsultaatioihin sen lisäksi, että luotsien haveritilanteiden yhteydessä ja myöhemmin muutoinkin kehitettiin luotsien oikeusturvajärjestelmää, joka saatiinkin varsin hyväksi. Oikeastaan vasta tullessa 2000 luvulle alkoi liitolla ilmetä tarvetta ulkopuolisen lakimiesavun käyttöön. Näihin konsultaatioihin

minulla oli ilmeisesti myös valmiuksia aikaisemman toimintani perusteella, olinhan vuosien varrella, itse asiassa koko ajan, toiminut myös työsuhdekysymysten parissa, välillä työnantajan, välillä työntekijän näkökulmasta asioita tarkastellen, riippuen kulloisestakin tilanteesta. Lisäksi minulla oli ollut varsin läheinen kosketus liike- ja sopimusjuridiikkaan.

Merenkulkulaitoksen luotsausyksikkö oli jo toimiva ratkaisu

Liiton tarve ulkopuoliseen lakimiesapuun selvästi ilmeni merenkulkulaitoksen pilkkomisen yhteydessä, jossa mm. luotsausyksiköstä muodostettiin valtion luotsausliikelaitos Finnpiilot. Liitto vastusti muutosta, koska kilpailullisia syitä liikelaitoksen perustamiseen ei ollut. Merenkulkulaitoksen luotsausyksikkö toimi jo siten, että toiminta oli pyritty tekemään läpinäkyväksi ja myös sellaiseksi, että toiminnasta saatavat tulot kattoivat siitä johtuvat kustannukset ja koska luotsauslaitoksen ylläpito sen luonteen vuoksi oli valtiolle kuuluva tehtävä.

Asiantuntijaviraston pilkkomisella voi olla haitallisia seurauksia

Muutosten vastustamisen eräänä keskeisenä perusteena oli myös suomalainen luotsausjärjestelmä. Luotsi (virkamiehenä) oli vastuussa itsenäisesti (autonomia) luotsauksesta. Luotsi kantoi luotsauksesta sekä rikosoikeudellisen että taloudellisen vastuun. Juuri virkamiesasema muodosti perustan luotsin toiminnalle aluksella. Luotsi myös tarvittaessa saattoi tehdä luotsausta koskevia hallintopäätöksiä ja käyttää eräänlaista julkista valtaa. Juuri tämä luotsin itsenäisyys, autonomia luotsauksessa, on se keskeinen elementti, jonka varaan luotsaus sekä luotsin ja päällikön suhde voi oikealla tavalla rakentua. Viimeksi mainittu seikka on merenkulussa ollut aina ja näyttää olevan jatkossakin ”ikuisuus kysymys”. Vaikka lainsäädäntö vastuu-suhteista näyttäisi olevan selvä, käytännön tilanteet on aina ratkaistava in casu eli tapaus tapaukselta. Tämän vuoksi jokainen haveritilanne ja sen arviointi on aina oma juttunsa. Luotsilaitoksen muutoksista huolimatta tämä järjestelmä on säilytetty luotsauslaissa edelleen. Todettakoon

■ ■ ■

myös, että merenkululaitoksen luotsausta koskeva sääntely saattoi tapahtua vain lakia täydentävänä viranomaisena lakiin sisältyvän erityisen valtuutuksen nojalla.

Poliittisilla linjauksilla merenkululaitos, merenkulkualan asiantuntijavirasto, oli päätetty kuitenkin pilkkoa ja mm. siten, että luotsauspalvelut tuotettaisiin erillisenä valtion liikelaitoksena. Pilkkomisen seuraukset ovat jo nyt nähtävissä asiantuntijavoimien hajoamisena usealle taholle, toiminnan valvonnan vaikeutumisena ja muina haittoina, jotka havaitaan ja tunnustetaan yleensä, kun jotain haitallista on jo tapahtunut.”

Yhteiskunnan etu ja voitontavoittelu on ongelmallinen yhdistelmä

Kysymyksessä oli luotsin kannalta erittäin merkittävä muutos. Itse luotsauslaitos pysyi edelleen valtion osana, jota nyt kuitenkin oli tarkoitus hoitaa joustavammin kuin virastoa so. liiketaloudellisin perustein. Puhtaan liiketaloudellisen ajattelun kannalta merkittävä ongelma on, että luotsauslaitoksessa kysymys on yhteiskunnan tuki- ja turvajärjestelmästä, joka tukee muuta elinkeinotoimintaa muiden tehtäviensä ohella, ja tällaisella toiminnalla rajoittamattomien voittojen tavoittelu voi olla yhteiskunnan yleisten etujen kannalta jopa haitallista. Itse osallistuin liiton avustajana liikelaitosta ja uutta luotsauslakia koskeviin neuvotteluihin, tosin vasta varsin myöhäisessä vaiheessa. Virkaehto- ja työehtosopimusasiat liitto hoiti Pardian avustamana.

Luotsin kannalta keskeinen muutos oli virkasuhteen muuttuminen sittemmin työsuhteeksi, joka puolestaan toi mukanaan aivan uusia ongelmia ja jotka vaikuttavat yhä edelleen. Aivan uusia ja vielä ratkaisemattomia oikeudellisia ongelmia on tuonut siirtyminen liikelaitoksesta yksityisoikeudelliseen osakeyhtiömuotoon.

Liikelaitoksen perustamisen jälkeen alkoi enenevässä määrin ilmetä tarvetta palvelujeni käyttöön. Tämä näytti olevan selvässä yhteydessä luotsilaitoksen ”alasajoon”, joka liikelaitoksen toiminnan myötä selvästi käynnistyi. Jollain tavalla vaikutti myös, että uuden liikelaitoksen hallintopuoli halusi ottaa aikaisemmasta selvästi

poikkeavan asenteen luotsien toimintaa kohtaan. Leimallista aikaisempaan nähden oli, että johdon ja luotsien välille varsin usein näytti syntyvän ristiriitatilanteita, jotka johtivat ”työsuhteen sisäisiin selvittelymenettelyihin” ja johdon jakelemiin sanktioihin (joihin ei työsuhdejärjestelmän tultua voimaan ole käytettävissä mitään varsinaisia oikaisukeinoja). Aikaisemmin tällaista oli esiintynyt hyvin harvoin ja silloin virkamiehellä oli käytettävissä oikeussuojakeinot. Mahdollisesti taustalla vaikutti rajojen koettelu uudessa järjestelmässä.”

Luotsauskiista vuonna 2007 oli vain ajan kysymys

V. 2007 alkoi nk. Luotsaussota. Ensimmäisiä merkkejä edessä olevasta myllerryksestä oli havaittavissa jo v. 2006. Mutta myrsky puhkesi vasta seuraavana kesänä. Lainsäädäntöä tulkiten eräs yksityinen yritys aloitti luotsaustoiminnan Rauman edustalla. Merenkululaitos viranomaisena näytti hyväksyvän toiminnan tai ainakin pysytteli passiivisena, vastaavia mielipiteitä ilmeni Liikenneministeriössä hyvinkin korkealla virkamiestasolla. Ministeriö kuitenkin virallisesti katsoi, ettei yksityinen toiminta olisi lainmukaista. Finnpiilot jäi ilmeisesti puristuksiin tässä hallinnollisessa kiistassa eikä ilmeisesti saanut ”lupaa” ryhtyä mihinkään toimiin asiassa. Liiton oli tässä tilanteessa otettava aktiivinen rooli ja pyrittävä selvittämään tilanne, joka mitä suurimmassa määrin oli vaikuttamassa luotsin tilanteeseen. Liiton kantelun vuoksi oikeuskansleri viimein vihelsi pelin poikki ja asetti merenkululaitoksen ja myös ministeriön selkeän laintulkinnan johdosta ”ruotuun”. Oikeuskanslerin ratkaisulla ja välillisesti liiton toiminnalla oli vaikutusta tulevan lainsäädännön sisältöön. Avustin liittoa tässä prosessissa.

Oikeusavulle lähes jatkuva tarve

Tämän ”sodan” jälkeen olen joutunut toimimaan jatkuvasti myös liiton oikeudellisissa kysymyksissä lainopillisena neuvoantajana. Oikeastaan muutos toimeksiannoissa voidaan ajoittaa Luotsausliikelaitoksen syntyyn, mutta vasta v:sta 2007 alkaen yhteistoiminta näin jälkikäteen tarkastellen näyttää olleen jatkuvaa. Toimeksiannot ovat liittyneet viime vuosien lainsäädäntömuutoksiin ja

luotsien edunvalvontaan. Ehkä merkittävimpiä ja laajasti vaikuttavia lainsäädännön valmistelutoimien lisäksi, joihin liitto on osallistunut aktiivisesti, on ollut pitkäaikaisen satamaluotsauskorvauskysymyksen hoitaminen, ensin työtuomioistuimessa ajettuna kanteena, jossa ratkaistiin osa näistä kysymyksistä ja nyt viime vuoden lopulla aloitettu ja kevään aikana liiton edustajien sopimusratkaisulla aikaansaatu ratkaisu, jossa menettelyssä toimin neuvonantajana. Ellei sopimusta olisi saatu aikaan, asia olisi joutunut jälleen työtuomioistui-meen käsiteltäväksi.

Eräs merkittävä tapahtuma on ollut liikelaitoksen muuttaminen osakeyhtiöksi. Kysymys on valtion 100 % omistamasta erityistehtävää hoitavasta yhtiöstä. Asiaa koskevien lainmuutosten valmistelun yhteydessä liitto kiinnitti huomiota luotsilaitoksen yhteiskunnallisiin velvollisuuksiin ja myös siihen, että toimintaan kohdistuva yhteiskunnan valvontamahdollisuudet heikkenisivät oleellisesti. Toisaalta osakeyhtiömuotoon siirtyminen ei olisi ollut välttämätöntä, koska kilpailua alalla ei sallittu.

Jo liikelaitoksen kaudella oli havaittavissa tällaisille organisaatioille tyypillinen piirre; organisaatio alkaa korostaa itse itseään ja tämä monesti näkyy ulospäin mm. hallinto-osuuden paisumisena. Tämä piirre näyttää vain voimistuneen osakeyhtiömuotoisen toiminnan myötä. Hyvällä syyllä voi kysyä, mitä etuja luotsausjärjestelmässä saavutetaan ylisuurella hallintoorganisaatiolla (ainakin itse luotsien määrään nähden) varsinkaan kun toiminnalla ei ole sellaisia markkinoita, joihin voitaisiin juurikaan vaikuttaa. Toiminta on täysin sidoksissa muualta kuin yhtiöstä lähtöisiin seikkoihin. Lisäksi on alkanut enenevässä määrin esiintyä merkkejä siitä, että yhtiön keskushallinto puuttuu luotsauslain mukaan luotsille lain mukaan kuuluviin tehtäviin. Hyvin erikoinen tilanne on pelkästään siinä suhteessa, ettei näillä keskushallinnon henkilöillä ole pätevyyttä itse luotsaukseen. Nämä toimet tullevat

olemaan erityisen tarkastelun kohteena tulevissa onnettomuustilanteissa.

Luotsausyhtiön asema haveritapauksissa nousee vielä esiin

Onko luotsilaitoksen toimintamuodon kehitys saavuttanut nyt lakipisteensä. Todennäköisesti ei. Luotsaustoiminnan vapauttamista kilpailulle koskevia ajatuksia tuskin on haudattu. Toisaalta nykyinen järjestelmä näyttää olevan viritetty ainakin luotsihenkilökunnan kannalta aivan äärirajoille, jossa vähäisetkin tekijät voivat olla vaikuttamassa uusiin onnettomuustilanteisiin. Viime vuosina on ollut jo useitakin onnettomuustilanteita, joissa on jouduttu miettimään, mikä osuus on ollut yleiseen luotsausinfraan sisältyvillä seikoilla. Varmuudella nämä nousevat tulevaisuudessakin tarkastelun kohteeksi. Toisaalta viimeisten vuosien jäätalvet ovat osoittaneet, että on kyseenalaista kuinka hyvin valtion luotsilaitos nykyisessä muodossaan kykenee täyttämään sille säädetyn poikkeusoloissa toimimisen

velvollisuuden. Eräänä tulevaisuuden vaihtoehtona toimivalle ja yleisen edun tarpeet turvaavalle luotsausjärjestelmäksi voisi olla useassa Euroopan maissa oleva veljeskuntatyypinen järjestelmä. Liitto on pyrkinyt saamaan myös tällaisen vaihtoehdon keskustelun kohteeksi. Tähän asti tällainen aloite on jostain syystä haluttu tukahduttaa.

Tuleva vuosikymmen voi olla kovasti mielenkiintoinen sekä luotsin, liiton ja miksei myös oikeudellisen neuvonantajan kannalta.

Ilmari Haapajoki
väliotsikointi toimituksen



Merikapteeni Matti Pajula on ollut toimitusjohtajana koko Finnpiilotin historian ajan

Merikapteeni **Matti Pajula** on ollut toimitusjohtajana koko Finnpiilotin historian ajan ja sitä ennen vuonna 2003 hän toimi eriytetyn luotsausyksikön johtajana, ennen liikelaitostamista vuonna 2004. Merikapteeni Pajula tuli luotsioppilaaksi Harmajalle vuonna 1994 ja vuodesta 2001 lukien Pajula toimi liikennetoimialan päällikkönä Suomenlahden merenkulkupiirissä.

Luotsauksen eriyttämistoimet alkoivat vuonna 2002

– Varsinainen valmistelutyö tuotannollisen toiminnan eriyttämiseksi viranomaistoiminnasta alkoi 2002. Tätä edeltävien keskustelujen tms. vaiheista minulla ei ole tarkempaa tietoa, toinen vaihe oli liikelaitoksien käynnistämiseen tähdänneet projektit.

Sitä aikaisemmista suunnitelmista Merenkululaitoksen toimintojen eriyttämisestä tai keskusteluista koko laitoksen mahdollisesta liikelaitostamisesta Pajulalla ei ole muistikuvaa.

– Valmistelutyöt aloitettiin niin, että merenkulkupiirit otettiin heti alussa mukaan valmisteluihin ja nimettiin henkilöt projekteihin ja työ siirrettiin projektiryhmille ja koko MKL:n valmistelukoneistolle.

Luotsausyksiköltä edellytettiin nopeaa itsenäistymistä

– Luotsausyksiköksi nimetyille MKL:n muusta toiminnasta eriytettylle organisaatiovaiheelle oli tyypillistä nopea itsenäistyminen ja omista asioista vastaaminen. Tämä oli myös selvä MKL:n tahto. Tehtävää oli paljon. Piti mm. hioa liiketoimin-

tasuunnitelmaa, kilpailuttaa rahoitusta, selvittää verotuskäytäntöjä, valmistella omaisuuden lopullista jakoa ja merkittävänä osana valmistella henkilöstön siirtymistä virkamiehestä työsopimussuhteiseksi.

Finnpilot-nimen esikuvana oli Danpilot

Vuoden 2003 hän muistaa kuitenkin erittäin työntäyteisenä kun toimintavalmius liikelaitokselle piti olla valmiina vuoden 2004 alusta. Matti Pajula ei muista kuka keksi nimen Finnpiilot, mutta syntyhistorialle löytyy esikuva.

– En muista tarkkaan kuka keksi Finnpiilot-nimen. Se nousi kuitenkin suosikiksi nimivaihtoehtoja pyöritellessä. Muistaakseni tanskalaisten Danpilot oli esimerkkinä.

Luotsaustoimialan ensimmäistä sopimusta hiottiin pitkään

Matti Pajulan näkemyksen mukaan tes-neuvottelut teettivät tuolloin eniten töitä.

– Jos työtä arvioidaan kokousten määrällä, oli tämä suuritöisin kokonaisuus. Työstä teki haastavaa vastaavien esimerkkitapauksien puute. Työaikalakia ja sen soveltamismahdollisuuksia käytiin läpi perusteellisesti. Lopulta siitä löytyi säännökset, joita soveltamalla luotsaustoiminnalle saatiin rakennettua soveltuva malli, joka sopi kaikille osapuolille.

Luotsauskiista johti toimialan perinpohjaiseen selvitykseen

Vuodet 2004 – 2007 olivat luotsausliikelaitoksessa toiminnallisesti ja taloudellisesti vakainta aikaa. Luotsauskiista syntyi elokuussa 2007 yksityisen toimijan tullessa yllättäen markkinoille, mistä seurasi paljon julkisuutta herättänyt laintulkintakiista. Tästä alkoi laaja luotsaustoiminnan selvitystyö. Tämä laaja selvitysvaihe johti myöhemmin nykyiseen järjestelmään. Pajulalla on oma näkemyksensä tästä selvitysvaiheesta.

– Asiaa oli selvittämässä useita virkamiestyöryhmiä. Alussa he eivät olleet kovin kiinnostuneita Finnpiilotin tekemistä selvityksistä, mutta todettuaan ne paikkansa pitäviksi, alkoivat he pyytää

meiltä lisää erilaisia selvityksiä. Eduskunnan valiokunnat kutsuivat myös useita kertoja kuultavaksi asian käsittelyn yhteydessä. Luotsauksen toteutusmallit muissa merenkulkumaissa vaikuttivat nähdäkseni yksinoikeuden säilymiseen.

Liikelaitoksella ei ollut keinoja reagoida finanssikriisiin

– Finanssikriisi tuli huonoon vaiheeseen Finnpiilotin näkökulmasta. Emme voineet vielä vaikuttaa hinnoitteluun useista yrityksistä huolimatta ja toiminta oli jo hiottu, joten taantuman aiheuttamaa tulojen romahdusta oli mahdoton korvata pelkästään tehostamisella. Tämän seurauksena Finnpiilotin toiminta vajosi tappiolliseksi kahdeksi vuodeksi.

Linjaluotsaus ja rikkidirektiivi Finnpiilotin haasteita

Hinnoittelua koskevaa lakiuudistusta toimitusjohtaja Pajula pitää oikeana ratkaisuna.

– Linjaluotsauksen salliminen englannin kielellä on taas ollut negatiivinen muutos, johon sopeutuminen jatkuu edelleen. Onneksi viranomaismääräykset ja oppilaitosten verkkainen varautumien muutokseen ovat hidastaneet kirjojen suorittamista. Nähtäväksi jää, miten rikkidirektiivi ja muut aluksia koskevat muutokset vaikuttavat linjaluotsauksen yleisyyteen jatkossa.

Luotsausta ja Finnpiilottia tarvitaan vielä pitkään

Matti Pajula pitää Suomen vesialueita poikkeuksellisen haastavina merenkulkijoille.

– Entistä huonommin meidän olosuhteitamme tuntevia merenkulkijoita liikkuu vesillämme. Siksi uskon, että luotsausta ja Finnpiilottia tarvitaan vielä pitkään.

"Muutokseen mukaan"

Anne Jänisvaara pitää luotsaushenkilöstön ikääntymistä haasteena, johon työnantaja tulee suhtautumaan vakavasti.

Anne Jänisvaaralla on pitkäaikainen työkokemus jo Merenkululaitoksen palveluksessa. Hän oli tullut "taloön" vuonna 1997 ja kertoo tehneensä kaikenlaista hallintotoimialan työtä kirjanpitoa lukuun ottamatta. Vuoden 2003 Anne muistaa erittäin työntäyteisenä vuotena, missä oli paljon töitä ja pitkiä työpäiviä.

– Mutta kuitenkin positiivista stressiä uusista töistä ja vahva motivaatio uuden organisaation

rakentamisesta valtakunnallisesti. Saimme tosi hyvän porukan kasaan vanhasta MKL:n organisaatiosta hallintoon, vaikka toimimme silloin kolmella paikkakunnalla. Tietysti muutoksessa oli myös epävarmuutta, mutta vahvempi tahto oli päästä rakentamaan uutta ja antaa itsenä niin sanotusti muutokseen mukaan ja tätä päätöstä en ole katunut. Oli kova yhdessä tekemisen meininki, jossa oli paljon tehtävää.

Merenkululaitoksessa oli raskas organisaatio

Anne Jänisvaara näkee omalla toimialallaan suurimpana muutoksena ison, raskaan merenkulupiirin organisaation muuttumisen "kevyempään" kulttuuriin.

– Asioiden käsittely on nopeutunut ja monet kehitykset tietojärjestelmien puolella ovat olleet sitä auttamassa mm. pilotweb ja M2. Papereista emme kuitenkaan vielä ole etenkään henkilöstöpuolella päässeet eroon kokonaan, ehkä sitten joskus. Kehitys on voitu tehdä nopeammin pienemmässä ja kevyemmässä hallinnossa.

– Kun vertaan vuorovaikutusta eri yksiköiden ja toimialojen välillä, niin se on lisääntynyt huomattavasti ja yhteishenki on hyvä. Ja tosiaasia on myös se että nykyisin on enemmän tekemisissä kenttävien kanssa kuin ennen ja se on hyvä asia.

Ikääntyvä luotsaushenkilöstö suuri huoli työnantajalle

Anne on ollut tuttu ja piristävä kontaktihenkilö luotsikunnalle, joka joutuu työterveydellisten ongelmien vuoksi yhteydenpitoon henkilöstöhallinnon kanssa. Nopeimmin näihin asioihin saa vastaukset ja avun ongelmiinsa kun soittaa hänelle. Anne Jänisvaara pitää luotsaushenkilöstön ikääntymistä haasteena, johon työnantaja tulee suhtautumaan vakavasti.

Työterveyshuollossa pitää panostaa ennaltaehkäisyyn

– Itse näen että työterveyshuoltopuolella tulee panostaa edelleen enemmän ennaltaehkäisevään puoleen ja miettiä sen kehittämistä ja sehän juuri on työterveyshuoltopuolen pää- ja perustehtäväkin. Kun ollaan sairaanhoidon puolella, ollaan jo mieles-



täni väärällä puolella, vaikka sekin on tärkeä osa-alue, jonka tulee olla kunnossa. Sairastumisiltakaan ei voi välttyä.

Anne Jänisvaaran mielestä yksittäisen työntekijän ja työterveyshuollon yhteistyö tulisi saada saumattomaksi ja kynnys matalaksi käydä säännöllisissä terveystarkastuksissa ja niissä toimintakykytesteissäkin, ne ovat työntekijän terveyden seurantaa ja ohjausta varten ja niitä kannattaa hyödyntää.

Anne korostaa, että piakkoin alkava työaikatutkimus on juuri oikea ja tärkeä projekti, kun selvitetään luotsaushenkilöstön työssä jaksamista. Ikääntyminen ei ainakaan helpota vuorotyössä jaksamista.



MERITURVA



PYSY PINNALLA!

Meriturvan ainutlaatuiset puitteet ja osaavat kouluttajat mahdollistavat turvallisen ja elämyksellisen harjoittelun ympäri vuoden.

Tutustu kotisivuihimme ja ota yhteyttä!

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus
puh. 019 - 2876 600 • www.meriturva.fi

Hannu Lukkari oli rakentamassa luotsausliikelaitosta

Kotkan luotsiasemalla luotsivanhimpana nykyään työskentelevä **Hannu Lukkari** on ollut monessa mukana luotsaustoiminnan eriyttämiskuvioissa ja toiminut ammattikuntansa luottomiehenä koko luotsina työskentely aikansa. Hannu tuli Merenkululaitokseen ensin jäänmurtaja Kontioon ja sieltä luotsiksi Varkauden luotsiasemalle.

Monipuolinen ura liiton luottotehtävissä

– Melko pian Varkaudessa aloitettuani minut valittiin Saimaan luotsien luottamusmieheksi ja Luotsiliiton hallituksen varajäseneksi. Myöhemmin olen ollut Helsingin osaston puheenjohtajana, Luotsiliiton hallituksen jäsen ja varapuheenjohtaja, Suomenlahden luotsien puheenjohtaja sekä Luotsiliiton neuvottelupäällikkö.

Lisäksi Hannu Lukkari on toiminut Merenkululaitoksen yt-toimikunnan jäsenenä sekä MKL:n johtokunnan jäsenenä.

Vuosituhatien alussa alkoi keskustelu Merenkululaitoksen tuotannollisen toiminnan eriyttämiseksi. Tarkoitusta varten perustettiin laaja työryhmä, minne Hannu Lukkari valittiin edustamaan henkilöstöä. Työryhmän tavoitekin tuli Hannulle nopeasti selväksi.

– Varsin pian kaikille tuossa pöydässä istuneille tuli selväksi, että MKL pilkotaan tavalla tai toisella. Luotsaukselle esitettiin vaihtoehtona mm. täysin vapaata kilpailua jo heti tuossa vaiheessa. Se mihin lopulta päädyttiin, oli mielestäni kaikista esitetyistä vaihtoehtoista luotsille ja luotsaukselle paras ratkaisu.

Luotsiasemilla olisi voinut olla itsenäisempi rooli ja päätösvalta

Hannu Lukkari oli vaikeuksia saada henkilöstön näkökulmaa esiin työryhmässä.

– Ihmiset olivat vain lukuja paperilla. Kilpailun avaamista ja liikelaitoksen perustamista Luotsiliitto vastusti loppuun saakka ja kun liikelaitosvaihtoehto alkoi varmistua, rakensimme siihen omaa vaihtoehtoa. Minun versiossani asemilla oli suurempi itsenäinen rooli ja päätösvalta ja huomattavan kevyt hallinto. Tällä organisaatiomallilla olisi tuettu luotsauslain luotsille määräämää autonomista asemaa luotsin työssä.

Luotsille saatiin hyvä työehtosopimus

Vuosi 2003 oli kiivaan neuvottelun vuosi. Alkuasetelmat olivat varsin ongelmalliset, kun luotsit olivat virkasuhteisia ja kaiken lisäksi työaikalain ulkopuolella. Toisaalta luotsien viesti neuvottelijoille oli selvä. Viikko-viikko-järjestelmästä ei luovuta. Hannu Lukkari muistelee neuvotteluasetelmaa.

– Kävin hakemassa neuvoa silloiselta Pardian neuvottelupäälliköltä Kauko Passilta ja hänen kanssaan saimme STM:stä selvitettyä, että ns viikko-viikko järjestelmä voidaan sopimusosapuolten tekemällä työehtosopimuksella ottaa käyttöön myös työsopimussuhteessa.

Lisät niputettiin peruspalkkoihin

– Tuolloin tehty sopimus oli mielestäni hyvä. Siihen ei olisi päästy ilman kaikkien liittojen sauma-

tonta yhteistyötä. Erityisesti on jäänyt mieleen SLPL:n Palolan Antti, jonka kanssa peli sujui erittäin mallikkaasti. Myöhemmin vuosina sopimusta vielä viilattiin. MKL-perintönä luotsien työehdoissa oli muistaakseni yli 60 eri nimikkeistä lisää. Lisät on nykyään niputettuna peruspalkkoihin.

Viikko – viikko työaikamalli on erittäin toimiva

Hannu Lukkari on työskennellyt luotsina melkein 20 vuotta ja hieman ihmettelee virinnyttä keskustelua selkeän ja työssä jaksamista kannustavan työaikamallimme muuttamisesta.

– Viikko-viikko-töyöaikamalli on mielestäni erittäin toimiva. Siinä vapaajakso on riittävän pitkä työviikosta elpymiseen. Olen huomannut ainakin itselläni ja työkavereillani, että mitä enemmän tulee ikää, sen kauemmin elpyminen kestää.

”Puheet jostakin 3,5-3,5 systeemistä jättäisin omaan arvoonsa”

– Vahtini luotsien keski-ikä on 54 vuotta ja hyvin on hommat hoidettu nykyisellä mallilla. Puheet jostakin 3,5-3,5-systeemistä jättäisin omaan arvoonsa. Siinä on mielestäni vaara polttaa miehet nopeasti loppuun. Tietysti, jos henkilöstöä lisätään, voisi jonkinlainen jaksotyömalli toimia, sidotaan työaika kelloon eikä kalenteriin.

Menneiden vuosien riidat olisi voitu välttää paremmalla valmistelulla

Kokonaisarviona Hannu Lukkari pitää nykyistä tilannetta hyvänä.



Kuva Matti Elomaa

– Menneinä vuosina on käyty paljon varsin kiivaitakin riitoja, joista moni olisi voitu välttää asioiden paremmalla valmistelulla. Hyviäkin neuvotteluita ja varsin hyvin tuloksin on myös käyty mm. palkkauksen eriarvoisuuden korjaaminen. Siinä ”pojat” tekivät hienon työn. On hyvä huomata, että asiat ovat hyvissä käsissä, eikä itse ole korvaamaton tuskin edes tarpeellinen.



30-vuotinen ura merenkulussa

Toiminnan luonne on muuttunut monilta osin

Henrik Bakalimin uran aikana

Henrik Bakalim vietti tänä vuonna 30-vuotista uraansa Merenkululaitoksessa ja 2003 lähtien luotsausyksikössä ja Finnpilotin organisaatiossa, missä hän laivainsinöörinä on vastannut kaluston hankintaan ja huoltoon liittyvistä toimista. Toiminnan luonne on muuttunut monilta osin, verrattuna vuoteen 1983 Bakalimin aloittaessa työuraansa Merenkulkuhallituksessa jolloin kalustohankinnoista päätettiin Kauppa- ja teollisuusministeriössä keskitetysti valtion budjettitalouden pienä osana.

Turvallinen ja laadukas luotsaus lähtee turvallisesta venekalustosta

Laivainsinööri Henrik Bakalim muistaa vielä ajan, jolloin kalustohankinnat tehtiin keskusjohtoisesti ministeriölle laaditun budjettisuunnitelman mukaisesti ja kalustoa saatiin jos saatiin ministeriön

hyvántahtoisella päätöksellä. Henrik Bakalim on tyytyväinen kun on päästy eroon MKL:n aikaisesta jatkuvasta kädenväännöstä, miten laitoksen rahat jaetaan toimialojen kesken.

Finnpilotin venekalusto on huippuluokkaa

Henrik Bakalimin mielestä Finnpilot on hoitanut luotsaustoiminnan erittäin hyvin kymmenen viime vuoden aikana.

– Merenkululaitoksesta saimme perinnöksi suuren määrän vanhaa venekalustoa. Vanhimmat luotsikutterit olivat vuodelta 1965 ja vanhimmat nopeat veneet vuodelta 1983.

– Finnpilotin toiminta-aikana olemme pystyneet luomaan pitkántähtäimen hankinta- ja investointiohjelman, millä luotsaustoiminnan laadukas ja turvallinen perusta venekalustolla on voitu luoda.

Näkökulma



Tulin itse pääluottamusmiehenä muutoskuvioihin mukaan kun päätökset liikelaitoksesta oli tehty vuonna 2003. Luotsikunnalla oli tavoitteena rakentaa omannäköinen työyhteisö, aivan samanlainen into ja pioneerihenki, mistä Anne Jänisvaara puhuu tämän lehden teemasivuilla. Valitettavasti meillä luotseilla into ja uudistushenki lopahti lyhyeen, kun ajauduimme heti kättelyssä työnantajan kanssa vastakkainasettelun tielle. Kun kaivaudutaan taistelupoteroihin, häipyy uudistusinto ja työyhteisön rakentaminen jää taustalle kun toimintaa ohjataan barrikaadeilta. Annen toimialasektorilla työyhteisön onneksi into kehittämiseen on edelleen ollut tallella. Myös luotsausinfran teknisten tukipalvelujen kehittämisestä Finnpilot ansaitsee erityiskiitoksen.

Korkeisiin johtoasemiin järjestöurallaan edenneet Antti Palola ja Niko Simola istuivat Finnpilot luotsauksen syntyvaiheessa yhdessä Luotsiliiton edustajien kanssa samassa neuvottelupöydässä, missä lähes kaikki tavoitteemme 10 vuoden aikana on saatu läpi. Merikapteeni Antti Palola lausuu teemasivullamme myös merenkulun asiantuntijana painavan sanansa siitä, millaisena hän näkee suomalaisen merenkulun asiantuntijaorganisaation täydellisen alasajon. Samoin luotsauksen ja merioikeuden kysymyksiin perehtyneen asiantuntijan Ilmari Haapajoen näkemykset kuluneesta kaudesta on syytä erityisesti painaa mieleen.

Merenkululaitoksen alasajo oli virhe. Osaaminen katosi toimintojen sirpaloittamisen myötä. Valtionhallinnon tehostamisen nimissä toimeenpantu laaja rakennemuutos on vähentänyt huomattavan määrän osaavaa valtion henkilöstöä. Onko näin saatu säästö ollut yhteiskunnan kokonaisuutena onkin jo toinen kysymys. Osana tätä kehitystä on syntynyt kyseenalaisia rakenteita ja epäilemättä merenkulkusektorin ammattitaidon katoamisen myötä huonoa hallintoa.

Luotsiliitto jäsentensä edunvalvonnan lisäksi joutuu huolehtimaan myös sitä, että luotsi luotsaus-tehtävää suorittaessaan voi toimia luotsauslain edellyttämällä tavalla. Viime aikoina tämä luotsin oikeudellinen asema suhteessa työnantajan direktiovaltaan on yhä useammin kyseenalaistettu Finnpilotin taholta. Jos tällaiseen suuntaan halutaan mennä, asia pitää nostaa lainsäädännön muutoksen kautta esille selkeyttämään vastuita.

Luotsaustoiminnan kehittämiseen liittyvistä eturistiriidoista ja erimielisyyksistä huolimatta Luotsi ja Majakka lehti haluaa toivottaa 10 vuotiaalle Finnpilot Oy:lle hyvää Joulua ja menestystä tuleville vuosille.

Tapio Tuomisto
päätoimittaja

Kauhia Oolannin sota

Krimin sota Suomessa 1854–1855

John Nurmisen Säätiön toinen merisotahistoriateos on tietokirjailija **Raoul Johnssonin** ja toimittaja **Ilkka Malmbergin** mukkea Kauhia Oolannin sota. Krimin sota Suomessa 1854–1855.



Tanskalaisen Wilhelm (tai tanskalaisittain Vilhelm) Melbyen maalaus Brittilaivasto lähdössä Spitheadista kohti Itämerä 15.3.1854. Varasamiraali Charles Napierin lippulaivan HMS Duke of Wellingtonin vasemmalla puolella on lähtöä seuraamaan saapuneen kuningatar Viktorian höyryjahti HMS Fairy. Science Museum/Science & Society Picture Library.

Malmberg käsittelee yleisesti sotaa, jonka osapuolina olivat Venäjä sekä Turkin, Ison-Britannian, Ranskan ja Sardinian muodostama liittouma. Sota ajoittui aikaan, jolloin kehitystä tapahtui monilla alueilla. Höyrylaivat alkoivat syrjäyttää purjealuksia, ja sitä pidetään myös ensimmäisenä mediasotana, jossa töitään tekivät myös sotavalokuvaajat. Kirjassa onkin julkaistu useita Krimin sotatoimialueelta otettuja valokuvia, jotka yhtä lukuun ottamatta ovat brittiläisen **Roger Fentonin** ottamia. Fentonin ehkäpä kuuluisinta ja ilmeisesti lavastettua kuvaa tykinkuulien peittämästä tiestä ei kirjasta tosin löydy. Krimillä otettiin tärkeitä askeleita myös sotilaslääketieteessä. Malmberg ei kuitenkaan kerro insinööri Isambard Kingdom Brunelin suunnittelema Renkioin sairaalasta, joka on varhainen ja merkittävä esimerkki valmisrakennuksesta. Sairaala rakennettiin Britanniaassa ja laivattiin osissa sotatoimialueelle.

Sota ylsi Suomen rannikolle maaliskuussa 1854, jolloin sekä Iso-Britannia että Ranska julistivat sodan Venäjälle. Liittoutuneet pyrkivät estämään Venäjää lähettämästä sotilaita Krimille ja laivoja Kronstadtista Mustallemerelle. Kahden kesän aikana englantilais-ranskalainen laivasto hävitti Suomen satamia ja ulkomaankaupan varastoja sekä kaappasi, pakkomöi ja tuhosi Suomen kauppalaivoja.

Bomarsundin tuhoamisen ja Viaporin tulituksen lisäksi Raoul Johnsson on kuvaillut ansiokkaasti vähemmän tunnettuja tapahtumia kaikilla Suomen rannikkopaikkakunnilla, jonne vihollinen iski. Kirjassa on valotettu yksityiskohtaisesti tapahtumia kummankin osapuolen omakohtaisten kokemusten kautta käyttämällä paljon mm. lainauksia kirjeistä. Kirjassa on kerrottu myös suomalaisten sotavankien kokemuksista Englannissa. Molem-

Immanuel Nobelin suunnittelema merimiina eli Russian Infernal Machine vuodelta 1855. National Maritime Museum Greenwich.



pien kirjoittajien teksti on helppolukuista, värikästä ja aika ajoin lennokastakin, joten kirjaa on nautinnollista lukea. Tai sitä voi vain selailla ja tutustua mielenkiintoiseen kuvamateriaaliin (öljymaalauksia, grafiikkaa, sanomalehtileikkeitä), jota on hankittu arkistoista, museoista ja kirjastoista Suomesta ja ulkomailta. Muutamat muusta tekstistä visuaalisin keinoin erotetut sivut antavat lisätietoa vaikkapa optisesta lennättimestä.

Mutta kuka on skotlantilainen insinööri Robert, joka ”toimi tiiviissä yhteistyössä Venäjän laivaston kanssa, kun sitä modernisoitiin höyryvoimalla liikkuvaksi”? Muutamassa kohdassa olisi selvyiden vuoksi kannattanut puhua tunnusmajakoista tai pookeista erotuksena valomajakoista. Toisinaan taas samasta asiasta saatetaan antaa ristiriitaista tietoa, mutta onneksi sentään merimiinojen kehittäjäksi paljastuu lopulta Immanuel Nobel eikä hänen poikansa Alfred, vaikka tuolloin 20-vuotias Alfred yhdessä veljiensä kanssa työskentelikin isänsä tehtaassa Pietarissa.

Porvoolaisena mielenkiintoni kohdistui porvoolaiseen kuunari Almaan, joka ensimmäisenä koki brittien merisaarron. Tosin englantilaiset vain tekivät alukselle valvontakäynnin. Tässä – kuten paikoin muuallakin – on ongelmana kerronnan liiallinen yksinkertaistaminen, ja unohdetaan, että lukijalla ei ehkä ole tarvittavaa taustatietoa.



Minulle tapahtumien kulku tarkentui vasta löydettyäni alkuperäisen uutisen Helsingfors Tidningarista. Jäinkin kaipaamaan lähdeviitteitä, vaikka ei niitä voi vaatia, koska kyseessä ei ole tieteellinen teos. Toki suorien lainausten yhteydestä ne löytyvät. Lainauksissa on käytetty kursiivia, mutta hieman epäloogisesti. Olisinkin kaivannut yhtä oikolukukertaa lisää, jolloin mahdolliset virheet ja puutteet olisivat tulleet korjatuiksi. Muuten upea kirja olisi sen ansainnut.

© Katriina Etholén

Raoul Johnsson ja Ilkka Malmberg:
Kauhia Oolannin sota – Krimin sota Suomessa
1854–1855

John Nurmisen Säätiö, Helsinki 2013

ISBN 978-952-9745-36-4

Hinta: 69,90 € (sis. alv 10%)



Oswald Walters
Brierlyn The
Illustrated London
Newsiin lähettä-
män piirroksen
mukaan tehdyssä
litografiassa
merentutki-
musalus HMS
Lightning johdat-
taa kontra-
amiraali Henry
Ducie Chadsin
komentamaa
eskaaderia läpi
kapean Ängön
väylän kohti
Bomarsundia
heinäkuussa 1854.
Fortumin taideko-
elma.

Luotsiliiton liittokokous 13.–14.4.2013

Luotsiliiton liittokokous pidettiin jo perinteisesti Turussa Sea Port hotellissa ja jatkokokousta käytiin risteilyn merkeissä.

Kokouksen puheenjohtajan toimi Sami Saarinen. Liittokokous valitsi Luotsiliiton puheenjohtajaksi edelleen Antti Rautavan ja varapuheenjohtajaksi Kaj Hahtosen. Luotsiliiton hallitukseen valittiin Martti Soinio, Kurt Micklin, Iiro Isola, Keijo Lempiäinen, Sami Saarinen ja Juha-Pekka Heikkilä. Pääluottamusmiehenä jatkaa Juha Sihvo ja varapääluottamusmiehenä Iiro Isola. Luotsiliiton kultainen ansiomerkki myönnettiin Antti Rautavalle ja hopeisen ansiomerkin saivat Iiro Isola ja Kaj Hahtonen.



Antti Rautava saa ansiomerkin ja kuvassa alla kokousvieraita





EMPA

kokous Maltalla

EMPA kokoukset järjestetään joka toinen vuosi Antwerpenissä jossa EMPA päämaja sijaitsee, joka toinen vuosi kokouksen pitopaikka on kiertävä ja tänä vuonna 47:n kokouksen pitopaikkana oli ensimmäistä kertaa Valletta Maltalta. Kokous pidettiin kesäkuussa.

EMPA kokouksissa edustettuna on 25 Euroopan maata ja näiden jäsenjärjestöjen kautta yhteensä noin 5000 luotsia. EMPA:n tarkoituksena on toimia Eurooppalaisten luotsien kattojärjestönä ja edustaa sekä edistää yleistä tietoisuutta luotsauksesta ja sen tärkeyttä Euroopan satamille.

Tämän vuoden kokouksen tärkeimmiksi aiheiksi nousivat EU:n suunnittelema ja jo kaksi kertaa hylkäämä Port Package jolla mm. tavoitellaan kaikkien satamatoimintojen liberalisointia. Satamadirektiivissä on koko ajan ollut mukana myös osaltaan luotsauksen liberalisoiminen jota EMPA jyrkästi vastustaa. Kokous nosti seuraavat asiat lehdistötiedotteeseensa ja näistä käytiin myös suurimmat keskustelut kolmen päivän aikana.

- Innovatiivisten merenkulkulaitteiden ja -tekniikoiden merkitys ja kehittyminen navigoinnin apuvälineenä on luotsien tiedossa. Tekniikka on kuitenkin vain apuväline päätöksenteolle komentosillalla eikä voi korvata navigoijaa tai luotsia aluksella.

- Luotsien ja VTS operaattoreiden läheinen yhteistyö on olennaista jotta alukset voivat turvallisesti liikkua Euroopan satamissa ja vesialueilla.

- Korkeasti koulutettujen ja kokeneiden luotsien rekrytoiminen tulee olemaan haasteellista tulevaisuudessa.

- Linjaluotseja (PEC) tai erivapauden saaneita ei voi verrata Luotsiin.

- Luotsit ovat tietoisia suurista taloudellisista paineista joiden kanssa merenkulkuala ja satamat painivat. Taloudelliset paineiden ei kuitenkaan tule antaa vaikuttaa turvalliseen luotsaukseen.

Romanian erikoinen vuoromonopoli

Edellä mainittuihin steitmentteihin on helppo yhtyä. EMPA tekee tärkeää työtä ja lobbaa koko ajan meidän puolestamme EU:ssa. Rahavaramme ovat rajalliset ja niitä pyritään käyttämään vain tärkeisiin asioihin ja siellä missä vaikutus on suurin. Osa sijoittamistamme rahoista menee myös jäsenmaiden ongelmissa auttamiseen. Kokouksessa kuultiin Romanian tilanteesta, jossa luotsaus on annettu kolmen erillisen "luotsaustoimijan" hoidettavaksi niin, että kukin hoitaa luotsausta yksinoikeudella perättäisinä viikkoina kukin omalla kalustollaan ja luotseillaan, ei kuulosta kovin houkuttelevalta tai turvalliselta. EMPA:n edustus kävikin kokouksen jälkeen Romaniassa vierailulla ja tapaamassa päättäjiä asian tiimoilta. Muistutettakoon myös, että myös me saimme EMPA:lta tukea kun Suomessa aloitettiin kilpailevaa toimintaa muutamia vuosia sitten.

Pohjoismaisina voimme tänä vuonna olla myös ylpeitä siitä, että Norjalainen Stein Inge Dahn valittiin EMPA:n puheenjohtajaksi seuraavaksi



EMPA Board



Ex EMPA President Jacques Sauban

neljäksi vuodeksi. Stein Ingen näkemykset asioista ovat hyvin yhteneväiset meidän näkemyksiemme kanssa. Syksyn Pohjoismaisessa kokouksessa kuulumme jo häneltä, että satamadirektiivin luonnoksesta on onnistuttu muokkaamaan lausuntoja ja tulkintoja luotsauksen liberalisointia koskien. Työ on kuitenkin jatkuvaa tällä saralla eikä tämän merkitystä tule väheksyä.

Lisätietoa ja uudistuneet EMPA:n nettisivut löytyvät osoitteesta www.empa-pilots.eu

Kaj Hahtonen



Recognitions



Wellcome cocktail

Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen 2013



Vinga Lotstation

Vuoden 2013 Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen pidettiin 23.-24.8.2013 Göteborgissa. Perinteisesti isäntämaasta edustajia oli kolme, ja muista jäsenmaista kustakin kaksi.

Osallistujat:

Ruotsi: Patrik Vikand (pj), Bjorn Danielsson sekä Lars-Erik Bellander

Suomi: Antti Rautava (pj) ja Kaj Hahtonen (vpj)

Tanska: Ib Henriksen (pj) ja Stig D Thomsen

Norja: Stein Inge Dahn (EMPA pj) ja Inge Lars Lockert

Kokous pidettiin vakiintuneen kaavan mukaisesti. Kävimme vuoden kuulumiset maittain läpi, ajankohtaisista ja tärkeistä asioista vaihdettiin tietoja sekä mielipiteitä.

Tanska: Luotsien eläkeikä 67 vuotta

Tanskalaiset luotsit työskentelevät yhä vuoden 2007 TES:n mukaisesti, sopimusta tuskin tullaan muuttamaan lähiaikoina. Tanskassa ollaan uudistamassa luotsauslakia ja Tanskassa liitto yrittää vaikuttaa politiikkoihin, jotta kilpailu ja yksityistämiskierre saadaan katkaistua. Tanskassa myös yksityisen konsulttiyritys COWI on tehnyt tutkimusta luotsauksesta ja päätenyt lopputulokseen, että tehokkain tapa järjestää luotsaus tapahtuu ilman kilpailua. Samaan aikaan yksityiset luotsausyritykset ovat taloudellisissa vaikeuksissa ja heidän palkanmaksukyky ja taso eivät houkuttele.

Danpilot tulee todennäköisesti aloittamaan luotsaustarjonnan piakkoin myös Grönlannin vesillä kunhan lainsäädäntö ja asetukset tästä valmistuvat. Tähän mennessä Grönlannissa ei ole ollut tarjolla luotsauspalvelua. Tanskalaisten vanhempien luotsien osalta mainittakoon vielä, että yli 60 vuotiaat käyvät merimieslääkärin tarkastuksessa vuosittain. Kolmen vuoden välein heidän on läpäistävä tarkempi fyysinen kontrolli, johon sisältyy mm. uintitesti varusteissa ja minkä päätteeksi vielä pelastuslauttaan kiipeäminen. Tämä on viranomaisen edellytys luotsin ammatissa toimimiselle. Eläkeikä Tanskassa on 67 vuotta, mutta lainsäädäntö ei estä jatkamasta ammatissa pidempään jos ko. testit läpäisee.

Norja: Tutkimus suosittaa luotsien kuljetuspalvelun yksityistämistä

Norwegian Public Survey luotsauksesta on valmis. Tutkimuksen suosituksina on mm. seuraavaa:

- ♦ Luotsiveneet ja kuljettajat yksityistettävä.
- ♦ VTS keskusten määrää vähennettävä.
- ♦ Luotsauksen vaikutusta turvallisuuteen ei kyseenalaisteta, merkitys on suuri.

Laivanvarustajien yhdistys Norjassa ei vastusta tutkimuksen tuloksia. Luotsit haluaisivat jatkaa valtion virkamiehinä. Aiemmista onnettomuuksista johtuen myös ympäristöjärjestöt tukevat luotsausta. Tutkimuksen vaikutus jää

nähtäväksi, sillä Norjassa pidettiin juuri vaalit ja poliittinen keskustelu asiasta on alkamassa. Samaan aikaan Norjalaiset luotsit ovat jääneet Norjan muusta palkkahityksestä jälkeen esim. laivapäällystään verrattuna. Luotsausten määrä on hyvin pienessä laskussa.

Norjassa on suunnitteilla asetus, joka mahdollistaisi pienempien laivojen varustamoiden myöntävän päällyköille luotsausvapautuksen tiettyjen kriteerien mukaan. Luotsien eläkeikä Norjassa on 65 vuotta mutta kaikki yli 55-vuotiaat joutuvat käymään vuosittain merimieslääkärin tarkastuksessa.




TAKSI 10

KOTKA
Kimmo Lindqvist
0400 221 256

FREEPORT

www.freeport.fi



www.unifeeder.com



OULUN SATAMA



Delivering your strategy.



PORT OF KOKKOLA
THE FIRST ALL WEATHER TERMINAL IN FINLAND
Satamakatu 53, 67900 KOKKOLA
Puh. 06-8242 400, fax 06-8242 444
satama@kokkola.fi www.portofkokkola.fi

In Port of Pietarsaari
Tug / SIMSON
24h tel. +358 40 557 5692




MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652

Ruotsi: Luotsausmaksuissa nousupaineita

Luotsausmäärät ovat laskussa ja aluskoko kasvaa. Pienentyneet tulot vaikuttavat Sjöfartsverketin toimintaan mm. niin ettei uusia luotseja rekrytoida enää tarpeeksi eläköityvien tilalle. Seuraavien 4-vuoden aikana Ruotsissa eläköityy 45 luotsia. Ruotsissa luotsien eläkeikä on yhä 60 vuotta, minkä jälkeen luotsina ei voi toimia.

Ruotsissa on myös paineita nostaa luotsaustaksoja kattamaan luotsauksesta johtuvat kulut. Samassa yhteydessä on huomattava, että Sjöfartsverketin suurimpia menoeriä ovat pelastushelikopterit ja jäänmurto. Lotsförbundetin näkökulmasta nämä pitäisi kattaa valtion toimesta ja nämä eivät saisi vaikuttaa epäsuorasti luot-

sausmaksuihin. Ruotsissa myös suunnitellaan VTS:n ja luotsintilaukskeskusten yhdistämistä saman katon alle, tällä hetkellä nämä on järjestetty erikseen ja henkilömäärät ovat hyvin suuria esim. Finnpiilottiin fokkaan verrattuna.

Sjöfartsverket on myös alkanut tarjoamaan uusille ja vanhoille luotseille mahdollisuutta työskennellä talvisin jäänmurtajilla ja kesäisin luotseina, jotta voisivat paremmin vastata luotsauskysynnän vaihteluihin esim. Tukholmassa ja taas toisaalta saada osaavaa henkilökuntaa murtajille.

Suomi: Lepoaikamääräyksemme herättää ihmetystä

Antin kanssa kävimme läpi viimeisen vuoden tapahtumat myös Suomessa. Onnettomuustutkinta-keskuksen luotsauksissa tapahtuneisiin onnettomuuksiin liittyen tutkinta on edelleen kesken yhdessä tapauksessa. Uusia ei ole tapahtunut. Lepoaikoihimme ei ole tullut muutosta ja tästä käytiin keskustelua, sillä lepoaikamme ovat EU direktiivin vastaiset ja pienemmät kuin muissa pohjoismaissa. Kokouksen aikoihin meillä oli auki myös keskus-

telu osa-aikaisista ja määräaikaisista luotseista, joten tästä käytiin luonnollisesti keskustelua. Vastaavasti taas eläkeikämme ja palkkaukseen liittyvät erimielisyydet on saatu sovittua ja näiden osalta tilanne on hyvä. Liikennemäärämme on samanlaisessa laskussa kuin esim. Ruotsissa ja sama tendenssi aluskoon kasvamisesta on huomattavissa myös meillä.



Stein Inge Dahn & Antti Rautava

Pohjoismainen yhteistyö tärkeää

Kokonaisuutena totean, että pohjoismaisella yhteistyöllä saadaan ennen kaikkea tietoa luotsauksesta muualla, ja pystymme samalla jakamaan toisillemme hyviä neuvoja. Pohjoismaiden osalta lainsäädännöt, turvallisuus ja toimintakulttuuri ovat hyvin lähellä toisiaan. Voimme helposti todeta, että pohjoismaissa asiat ovat pääsääntöisesti hyvin ja luotsauksella osaltaan ylläpidetään pohjoismaisia hyvinvointivaltioita. Vastavuoroisuusperiaatteella kokous pidetään ensi vuonna Suomessa, ja tällöin meiltä on kokouksessa läsnä kolme edustajaa.

Kaj Hahtonen



Pernilla
Bergstedt

BPAC kokous Helsingissä

BPAC = Baltic Pilotage Authorities Commission.

BPAC on itämeren rannikkomaiden ja Norjan valtiollisten luotsausviranomaisten ja tahojen yhteistyö- ja työfoorumi. BPAC yhteistyön tavoitteena vahvistaa merenkulun turvallisuutta Itämeren alueella. Foorumissa jaetaan mielipiteitä eri maiden viranomaisten ja luotsaustahojen välillä ja pyritään tekemään yhteistyötä sekä suosituksia lähinnä Itämeren ja Pohjanmeren luotsauksia koskien. Täsmennyksenä, että suositukset lähinnä koskevat meidän Itämeren luotsauksia engl. Deep Sea Pilotagea. Lisäinformaatiota ja tietoa sovituista asioista löytyy osoitteesta <http://www.balticpilotage.org> Suosittelen käymään tutustumassa mm. vanhoihin sovittuihin käytäntöihin täällä Rules & Recommendations alla. Ilman BPAC foorumia monet käytännöt eivät olisi niin selviä kuin nyt.

Tämänvuotinen BPAC kokous pidettiin Helsingissä 30-31.05.2013 TRAFI:n isännöimänä. Luotsiliittoa kokouksessa edustivat Antti Rautava ja Kaj Hahtonen. Kokouksessa oli myös läsnä Finnpilotista Kari Kosonen sekä isäntinä Trafista Johan Skjäl, Sanna Sonninen ja Sirpa Kannos. Aloitan kertomalla hieman yleistietoa BPAC:sta sillä minua on pyydetty kertomaan lehdessä mitä BPAC yhteistyö oikeastaan tarkoittaa.

Eräänä asiana tämänkertaisessa kokouksessa käsiteltiin mm. "Ice competence: Yes/No" tekstin poistamista "Red Card":sta sillä käytännössä tälle ei ole standardia ja se asettaa sekä Ruotsalaiset ja Suomalaiset aliarvoiseen asemaan jääkokemusta ja sen laajutta mitattaessa. Yhteenvetona kokouksen jälkeen on julkaistu uusi MoU (Memorandum of Understanding). Muistio ei ole sitova mutta käytännössä sen kaikki maat ja noin 300 Itämerenluotsia noudattavat näitä ohjeita. Muistioon voi myös tutustua em. Internet-osoitteessa, joten suosittelen, että jokainen luotsi kävisi tutustumassa BPAC sääntöihin edes pintapuolisesti Itämerenluotsauksen osalta jos asia joskus tulee eteen tai joku siitä kysyy.

Kaj Hahtonen



BPAC Harmajalla



Trafi Kumpulantie

Luotsikirjaston julkaisuja



Rauman Merimuseo tarjosi juhlallisen ympäristön julkaisutilaisuudelle 12.11.2013, kun **Timo Sylvänteen** seilauskokemuksiin perustuva, Allright taas mennään- tarinoita tramppilaivoilta- kirja julkaistiin. Merimuseossa tarjotun raumalaisen

perinneruoan jälkeen Timo Sylvänne esitteli kirjan syntyhistoriaa. Tarinat ovat osittain tuttuja kaikille Vapaavahti-lehden lukijoille, mutta tarinat on uudelleen kirjoitettu, ilman lehden asettamia tilarajoituksia. Osa tarinoista on myös ennen julkaisemattomia.

Erityiskiitoksen Timo Sylvänne antoi Luotsikirjastolle, jonka Jenny ja Antti Wihurin rahastolta saaman kohdistetun avustuksen turvin tällainen kirjallinen kulttuuriteko on tullut mahdolliseksi.

Kirjassa on 176 sivua, noin 50 eri tarinaa ja parisataa ennen julkaisematonta valokuvaa ja kirjaa voi tilata www.aanimeri.fi sivustolta.

Seilasin itse Timon kanssa ja ohessa eräs kirjan tarinoista, "Aprillia", missä itsekin jouduin Timon höynäyttämäksi ja juoksin kohti kreikkalaista laivaa iso peltikannu mukana nauttimaan "Kreikan kansallispäivän kunniaksi tarjottavaa utzoa."

Tapio Tuomisto

Aprillia

Laiva oli lähes kolmesataa metriä pitkä. Täydessä raakaöljylastissa laivan runko kynti merta kahdenkymmenen metrin syvyydeltä ja lähes viidenkymmenen metrin leveydeltä.

Vuosia ennen laivan valmistumista oli maailmalla tehty rahtaus sopimus, jota oli kaupiteltu rahtaalta toiselle milloin kalliimmalla, milloin halvemmalla konjektuurien mukaan. Kun laiva valmistuttuaan aloitti työnsä, se tuotti jokaisella matkallaan tappiota. Merimiesjuttu kertoi, että ensimmäiselle rahtaaajalle maksettiin viisi dollaria kuljetetusta öljytonnista, mutta laivan omistaja sai tonnista enää yhden dollarin. Omistajat olivat ilmeisestikin optimistisia tulevaisuuden suhteen. Joskus saattoi jo yksi matka tuottaa laivan hinnan ja enemmänkin.

Ajoimme kuin raitiovaunu Libyasta Karibialle tai Meksikonlahdelle. Lasti purettiin ulkosivulle töijättyihin pienempiin laivoihin. Joskus nousimme pitkälle ylös Mississippijokea, ja öljy pumpattiin johonkin keskellä rämettä olevaan öljyputkeen. Förstillä oli tarkka laskeminen lastin määrän suhteen. Laiva piti saada mahdollisimman täyteen, mutta se ei saanut tarttua joen pohjaan eivätkä mastot tai korsteeni saaneet katkeilla siltoihin. Lähetinantennin jouduin jokimatkoilla veivaamaan nurin.

Rahtaus sopimus määritteli, että laivan omistaja maksoi polttoaineen. Niinpä Atlanttia ylitettiin useimmiten kaasupohjassa. Noin isoksi alukseksi vauhti oli rivakka, 17 solmua. Siiffi kertoi bunkkeria kuluvan 93 tonnia vuorokaudessa. Vuorokausikulutus 12 solmun vauhdilla olisi ollut 30 tonnin nurkilla. Vaikka Atlantin yli oli rynnähty täydellä vauhdilla, jouduttiin joskus odottelemaan viikkotolkulla purkauksen alkamista. Ilmeisesti lastin omistaja odotteli öljyn hinnan nousua.

Laivassa oli videolaitteet ja elokuvakone muiden ajanvievälineiden lisäksi, mutta silti tahtoi aika käydä pitkäksi ja yksitoikkoiseksi, kun ei kuukausiin päästy maihin. Tosin seitsemän päivän työviikko ylitöinen kävi kuntoilusta, mutta sen lisäksi ei jonkinmoinen vaihtelu olisi ollut haitaksi.

Rahtaus sopimuksen monilla jälleenmyyjillä oli omat intressinsä ja vaatimuksensa. Joku oli kieltänyt pysähtymisen Gibraltarissa, joku toinen Bahamalla ja joku kolmas Floridassa. Niinpä oli melkoista palapeliä hoidella laivaan bunkkeri, proviantti ja porukan vaihdot. Joskus lomallelähtijät odottelivat laivassa matkalaukut pakattuina muutaman Atlantin ylityksen ennen kuin jossakin pysähtyttiin, ja vaihtomiehistö pääsi laivaan.

Olimme tulleet täydessä lastissa Caymansaarten vesille Karibialle. Ensimmäinen "shuttle vessel" eli kevennysalus oli töijätty styyrpuurin puolelle välissä mahtavat fendarit. Miidsippilaiva, kreikku. Ikää oli kertynyt niin paljon, että sanoivat sitä Nooan arkiksi. Kyläilin siellä kipinän luona. Kannel-la kulkiessa pelotti, että jalka menee läpi ruostetta lohkeilevien ploatujen. Jo menossa tyhjänä makavaan kreikkuun oli riskinsä. Piti kiivetä huteria alumiinileidareita puolenkymmentä metriä ylöspäin takille päästäkseen.

Kympin kahvilla huomasimme siiffin kanssa, että oli huhtikuun ensimmäinen päivä. Aprillipäivä. Muistelimme tietämiämme aprillipiloja. Kun kiireitä ei ollut, alkoi kehkeytyä oman aprillipilan suunnittelu, jotta pääsisimme toisille nauramaan.

Koska oli kahviaika, porukat olivat kokoontuneet omiin messeihinsä. Kipaisin leidarit ylös brygän takana olevaan radiohyttiin ja kuulutin juhlallisesti keskusradioon:

"Tänään huhtikuun ensimmäisenä päivänä on Kreikan kansallispäivä. Kreikkalaisen laivan päällikkö on merkkipäivää juhlistaakseen pyytännyt välittämään kutsun koko laivamme henkilöstölle tulla nauttimaan lasillinen uzoa ulos komentosillalle. Jokaisen toivotaan ottavan mukaan oman lasinsa."

Siiffin kanssa liimasimme meidän brygällemme vievien leidareiden yläpäähän ison lapun, jossa luki APRILLIA. Ja siirryimme vähän syrjään valmiina nauramaan janoisille kansallispäivän viettäjäille.

Aikamme odottelimme, muttei ketään tullutkaan. Pettyneinä tuumimme, että olivat varmaan hoksanneet aprillipäivän. Menimme nojailemaan brygän siivelle ja silloin valkeni, että kuulutuksestani oli ymmärretty, että kansallispäivää vietetään kreikkulaivan komentosillalla eikä meidän brygällä. Manifoldien luona kreikkuun vievien leidareiden juurella oli väentungos kuin Kuopion tammi-markkinoiden rukkaskauppiaan kojulla. Kaiken keskellä näkyivät perämies ja pumppumies puhuvan suuna päänä huutoen käsillään ahteriin päin. Ja suuret mukit kourassa leidareille jonottava muu väki pyrki selvästikin kiipeämään juhlapaikan kannelle.

Vähitellen jonkinlainen konsensus syntyi ja juhla väki alkoi palaila mukeineen ahteriin päin. Joillakin näytti olevan lasina tyhjä vesikannu. Otimme siiffin kanssa aprillilapun irti ja veimme vähin äänin roskakoriin.

Mutta milloinkaan ei minun nenäni alla niin moni ole puinut nyrkkiään niin iloisin ilmein.

Timo Sylvänne,

Allright taas mennään – tarinoita tramppilaivoilta



Kati Virtanen esittelee toimintasuunnitelmaa

Pohjois-Saimaa tehostamistoimien kohteeksi Ylipitkillä luotsauksilla ei ongelmia voida ratkaista

Lappeenrannan Rauhan kokouksessa kuultiin alueen henkilöstön näkemyksiä mahdollisista tehostamistoimista. Kädyssä keskustelussa henkilöstö ei hyväksynyt näkemystä, että sopeuttamistoimissa ongelmat koskisivat vain Pohjois-Saimaata ja sen henkilöstöä. Tehostamistoimissa pitää tarkastella koko yhtiön toimintaa.

Huolta herättivät resurssien riittävyys ja henkilöstön työssäjaksaminen. Henkilöstön näkemyksen mukaan nykyiset luotsinvaihtopaikat tulisi säilyttää. Pitkien luotsausten ei nähty tuottavan yritykselle todellista hyötyä.

Kokouksessa olivat paikalla myös toimitusjohtaja Matti Pajula ja operatiivinen johtaja Kari Kosonen sekä hallintojohtaja Kati Virtanen. Yhtiön edustajat painottivat joustavuuden lisäämistä koko yhtiön luotsaustoiminnassa. Henkilöstön käsitys yhtiön tarkoittamasta joustavuudesta tarkoittaa ilmeisesti

ylipitkiä luotsausmatkoja ja pidempiä työaikoja. Työnantaja taas painottaa, että työturvallisuudesta ja työssäjaksamisesta pitää huolehtia.

Erityistehtäväyhtiö Finnpiilotin pitäisi kuitenkin kirkkaana johtajatuksena ensisijaisesti huolehtia, että luotsaava luotsi ei tee yli pitkiä luotsauksia ja luotsi on hyvin levännyt suorittaessaan luotsaustehtäväänsä. Juuri sen vuoksi Finnpiilot on erityistehtäväyhtiö, että erityisen haavoittuvalla Saimaan vesistöalueella on puikoissa pätevä, hyvin harjoitellut ja levännyt, väyläalueensa tunteva luotsi. Jos me tästä johtajatuksesta lipeämme, ei Suomessa tarvita myöskään erityistehtäväyhtiötä luotsauksessa, ala-arvoista luotsauspalvelua pystyy tuottamaan kuka tahansa.

toimitus

Suomen Valkoisen Ruusun I luokan ritarimerkki Ilmari Haapajoelle

Tasavalan presidentti on myöntänyt itsenäisyyspäivänä 2013 Suomen Valkoisen Ruusun I luokan ritarimerkin varatuomari Ilmari Haapajoelle. Suomen Valkoisen Ruusun ritarikunta on perustettu 16.5.1919 ja itsenäisyyspäivänä kyseinen kunniamerkki myönnettiin 95 ansioituneelle kansalaiselle.

Varatuomari Haapajoen erityisiin ansioihin lukeutuu luotsin asemaan ja suomalaisen merioikeuskäytännön sekä lainsäädäntöön vaikuttaminen. Tähän kehitykseen liittyy myös erityinen luotsien oikeusapu- ja selvittelyjärjestelmä, joka on parantanut valtion luotsien oikeusturvaa. Samalla valtion vastuu on myös selkiintynyt rajoiltaan. On arvioitava, että Haapajoen luomasta käytännöstä ovat hyötäneet lähes kaikki asianosaiset, myös Suomen valtio, tarpeettomien prosessien estymisenä. Oikeuskäytäntö on jatkunut luotsauksen rakennemuutosten jälkeen. Järjestelmä on herättänyt myös kansainvälistä kiinnostusta.



Varatuomari Ilmari Haapajoki jatkaa edelleen työtään luotsaukseen liittyvissä lainopillisissa asioissa. Hän on myös ollut jatkuvasti käytettävissä pohdittaessa uusia vaihtoehtoja yhteiskunnan edut turvaavien järjestelmien kehittämiseksi. Erityisesti luotsaukseen liittyvien oikeudellisten kysymysten tuntijana Ilmari Haapajokea voidaan pitää maamme parhaana asiantuntijana.

TT



Saimaan kokouksessa oli runsas osanotto



Mustola Multimodal
Logistics Center

Ideal location.
Excellent reachability.



Central logistics location 215 km from Helsinki & St. Petersburg

- junction of highways 6 and 13
- 10 km from border crossing

Access point to Russian logistics:

- Nuijamaa – road
- Vainikkala – rail
- Saimaa Canal – vessel
- Lappeenranta International Airport – air

Käyttömukavuutta Hokka-takilla myös ammattilaisille, turvallisudesta tinkimättä!



Takin
lisävarusteet:
Turvavy
Turvalukko
-lenkki
Hei astimet



HOKKA OY
LUUSUANTIE 8, 98100 KEMIJÄRVI
016-882 033, 0400 237 728
www.hokka.info, myynti@hokka.info



Nordiskt Lotsmöte 2013



Barken Viking, Göteborg

Nordiskt Lotsmöte år 2013 hölls 23 - 24.8.2013 i Göteborg. Enligt traditionen representerades världsländet av tre delegater och de övriga medlemsländerna av två per land.

Delegater:

Sverige: Patrik Wikand (ordf.), Björn Danielsson och Lars-Erik Bellander

Finland: Antti Rautava (ordf.) och Kaj Hahtonen (vice ordf.)

Danmark: Ib Henriksen (ordf.) och Stig D Thomsen

Norge: Stein Inge Dahn (EMPA ordf.) och Inge Lars Lockert

Mötet följde beprövade former. Vi gick igenom det gångna årets händelser i varje land, samt utbytte information och åsikter om aktuella och väsentliga ärenden.

Danmark: Lotsarnas pensionsålder 67 år

De danska lotsarna arbetar ännu enligt årets 2007 TES och kontraktet kommer knappast att ändras inom den närmaste framtiden. I Danmark ämnar man revidera lotsningslagen och facket försöker påverka politikerna så, att man skulle få stopp på konkurrensen och privatiseringsivern. I Danmark har också det privata konsultbolaget COWI gjort utredningar om lotsningen och dragit slutsatsen, att lotsningen ordnas effektivast utan konkurrens. Tillika befinner sig de privata lotsningsföretagen i ekonomiska trångmål då deras avlöningsförmåga samt nivå inte attraherar.

Danpilot kommer antagligen att komma med lotsningsoffert även på Grönlands vatten, så snart lagstiftningen och förordningarna träder i kraft. Tills vidare har lotsningstjänster för Grönland inte stått till buds. Angående de äldre danska lotsarna kan ännu nämnas, att över 60 år gamla lotsar erhåller årlig granskning av sjömansläkare. Vart tredje år bör de genomgå en noggrannare fysisk granskning, som omfattar bl.a. simprov i utrustning och därefter bör man klättra ombord på en räddningsflotte. Detta är myndigheternas förutsättning för praktiserande av lotsämbetet. Pensionsåldern i Danmark är 67 år, men lagstiftningen hindrar inte att man fortsätter jobba längre, om man godkänns i ifrågavarande prov.

Norge: Utredning rekommenderar förartjänsternas privatisering

Norwegian Public Surveys lotsningsutredning är klar. Utredningen rekommenderar bl.a. följande:

- ♦ Lotsbåtarna och förarna bör privatiseras.
- ♦ VTS-centralernas antal bör minskas.
- ♦ Lotsningens betydelse för säkerheten ifrågasätts inte. Betydelsen är stor.

Norges redarförbund protesterar inte mot utredningsresultatet. Lotsarna vill helst fortsätta som statliga tjänstemän. På grund av tidigare olyckor, stöder också miljöorganisationerna lotsningen. Vart utredningen leder

återstår att se, eftersom man nyligen höll val i Norge och diskussionen på politisk nivå har kommit alldeles nyss. Samtidigt har de norska lotsarna hamnat på efterkälken i landets övriga löneutveckling, t.ex. i jämförelse med fartygsbefälspersonalen. Man skönjer en liten nedgång i lotsningarnas antal.

Norge planerar en förordning, som skulle möjliggöra att rederier med mindre fartyg kunde bevilja befälhavarna lotsningsbefrielse enligt vissa kriterier. De norska lotsarnas pensionsålder är 65 år, men alla över 55 år måste gå på sjömansläkarundersökning varje år.

Sverige: Förhöjningstryck på lotsningsavgifterna

Antalet lotsningar minskar medan fartygsstorleken ökar. De sjunkande inkomsterna påverkar Sjöfartsverkets verksamhet bl.a. så, att tillräckligt många nya lotsar inte rekryteras i stället för dem som pensioneras. Under de följande fyra åren pensioneras 45 svenska lotsar. De svenska lotsarnas pensionsålder är fortfarande 60 år, varefter man inte får verka i ämbetet.

Sverige upplever också tryck att förhöja lotsningstaxorna för att kunna täcka lotsningens utgifter. Samtidigt bör man beakta, att Sjöfartsverkets största utgiftsposter är räddningshelikoptrarna och isbrytningen. Lotsförbundets ställning är, att dessa borde täckas med

statliga medel och inte skulle få påverka lotsningsavgifterna indirekt. I Sverige planeras också en sammanslagning av VTS- och lotsbeställningscentralerna, som för närvarande är organiserade var för sig och omfattar mycket stor personal, t.ex. i jämförelse med FinnpiLOTS Fokka.

Sjöfartsverket har tillika börjat erbjuda nya och gamla lotsar möjlighet att vintertid tjänstgöra ombord på isbrytarna och sommartid som lotsar, för att bättre kunna motsvara växlingarna i efterfrågan på lotsning - t.ex. i Stockholm - och å andra sidan förse isbrytarna med kunnigt yrkesfolk.

Finland: Våra vilopausbestämmelser förbryllar

Tillsammans med Antti redogjorde vi för det gångna årets händelser i Finland. Vad olyckorna som inträffat under lotsningar beträffar, är Olycksfallsutredningscentralens utredning ännu på hälft i ett fall. Inga nya olyckor har inträffat. Ingen ändring har skett angående våra vilopauser. Detta väckte diskussion, eftersom våra vilopausbestämmelser strider mot EU:s direktiv och är kortare än i de andra nordiska länderna. Vid tiden för

mötet dryftades i Finland frågan om deltids- och tillfälligt anställda lotsar, vilket naturligtvis också väckte diskussion här. Samtidigt har tvisterna om vår pensionsålder och lönefrågorna lösts på ett tillfredsställande sätt. Vår trafikandel följer samma nedgång som t.ex. i Sverige och samma tilltagande tendens i fartygsstorleken är märkbar också hos oss.

Vikten av nordiskt samarbete

Sammanfattningsvis konstaterar jag, att det nordiska samarbetets främsta behållning är informationsutbytet om lotsningen i grannländerna och därför kan vi ge varandra goda råd. I de olika nordiska länderna är lagstiftningen, säkerheten och verksamhetskulturen mycket nära varandra. Vi kan tryggt konstatera, att i våra länder står det huvudsakligen gott till och lotsningen bidrar för sin del till det nordiska välfärdssamhället.

Enligt ömsesidighetsprincipen hålls de nordiska lotsarnas möte nästa år i Finland, då vi representeras av tre delegater.

Kaj Hahtonen

Svensk text: Saliven Gustavsson



Patrik Vikand & Stein Inge Dahn

Suomenlahden Luotsit ry lopetti toimintansa

Suomenlahden Luotsit ry:n viimeinen vuosikokous pidettiin 18.10. 2013 Kotkan Seurahuoneella. Kokouksen asialistalla oli vain yksi asia. Yhdistyksen lakkauttaminen. Yhdistys oli jo vuosisata sitten perustettu ja eri yhdistymisten kautta muuttanut useamman kerran nimeään. Lähtökohtana paikallisyhdistyksen toiminnalle oli ollut jäsenten ammatillisten-, sosiaalisten- ja taloudellisten etujen parantaminen ja koska kokouksessa todettiin, että kaikki yhdistyksen asettamat tavoitteet oli saavutettu, se voitiin tarpeettomana lakkauttaa.

Kokouksen puheenjohtajana toimi yhdistyksen viimeiseksi jäänyt puheenjohtaja, pääluottamusmies Juha Sihvo.

Varat luovutettiin lastensairaalan tukiyhdistykselle

Yhdistyksen jäljellejääneet varat päätettiin luovuttaa lastensairaalan tukiyhdistykselle.

Paikallisjärjestön pitkäaikaisin, entinen puheenjohtaja, Emäsalon luotsivanhin Rainer Vainio kertoo yhdistyksen viime vuosikymmenten historiasta.

Borgå-Loviisa Lotsar r.f

År 1972 16/6 grundades en ny avdelning som anslöt sig till Finlands Lots- och Fymannaförbundet r.f. Avdelningen fick namnet Borgå-Loviisa Lotsar r.f. Då var problematiken som i alla tider, inkomst, säkerhet i arbetet och arbetstiderna. Utan att gå in i detaljer, så i första årsmötesprotokollet kan läsas att det hotades med strejk om inte kraven av påhöjning till grundlönerna går igenom, då kaven var A 23 åt lotsarna och A 17 åt kutterförare. (statens löneklasser) Kutterförarna tillhörde då samma förbund.

1995 blåste det nya vindar då Kotka och Fredrikshamnns avdelningar avslutades och lotsarna däri-



från anslöt sig till Borgå Lovisa L. Samtidigt ändrades namnet till Finska Vikens Lotsar r.f. Hangölotsarna anslöt sig till Finska V.L. år 1999. I år har avdelningen avslutat sin verksamhet som en förening och kvarstående medel doneras till Barnsjukhuset 2017-projektet. Möjligheten att vara med i fackföreningen som mer och mindre aktiv har varit givande på många sätt, men kanske det bästa har varit att få träffa kolleger från hela landet under olika möten e.t.c.

I jobbet var det alltid litet speciellt under s.k. vintertrafik för då blev man bekant med grannstationernas kolleger. Alltid när det kommer nya kolleger undras hurudan han är och eleveverna blir ju allagång kolleger efter en tid. En som började som elev på Gråhara avskilde sig en aning från det vanliga, för han förde sig bra och var stadig med glansiga skor. VD för FinnpiLOT idag.

m.v.h. Rainer Vainio



Luotsihiihdot Maarianhaminassa



Tämän vuotiset luotsihiihdot pidettiin 23. helmikuuta Maarianhaminassa. Jo vuosikymmeniä lähes samat luotsihiihdon veteraanit kokoontuvat sinnikkäästi luonnonvoimia ja ilmaston lämpenemistä vastaan kamppailen, mutta kisoja ei jätetä väliin. Poikkeuksellisesti kisat pystyttiin järjestämään Ahvenanmaalla, missä lumiolosuhteet eivät aina ole itsestään selvät. Viestikisaa dominoi perinteiseen tapaan Saimaan joukkue, mutta voitto ei ole näiden kisojen päätarkoitus, vaan luotsihiihtoon vihkiytyneiden vuosittainen jälleentapaaminen.

Kuluvan vuoden luotsihiihdot pyritään järjestämään Vierumäellä 8.3. (säävaraus). Edellisenä päivänä Finnpilot järjestää henkilöstölleen talvitaapahtuman "Pasin hiihdot" 7.3. Hiihdon ystävien kannattaa ottaa asiaan liittyen yhteyttä Finnpilotin konttoriin ja tiedustella tapahtuman tarkempia tietoja.

Toimitus



Oy YXPILA Hinaus-Bogsering Ab

M/V "ARIES"	M/V "ORION"	M/V "CETUS"
BP 41 T 3200 BHP	BP 36 T 3600 BHP	BP 30 T 3000 BHP

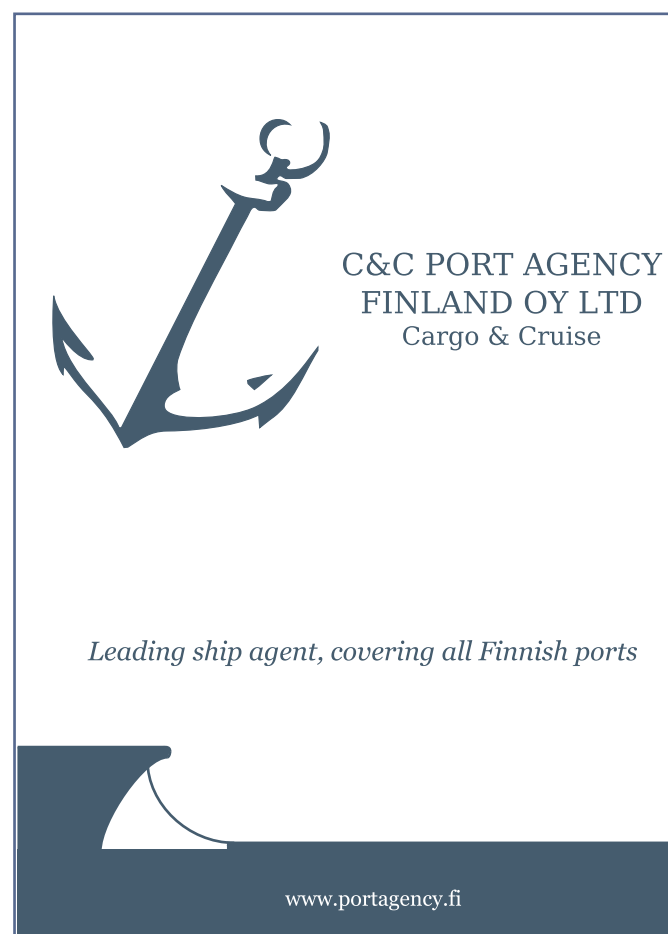
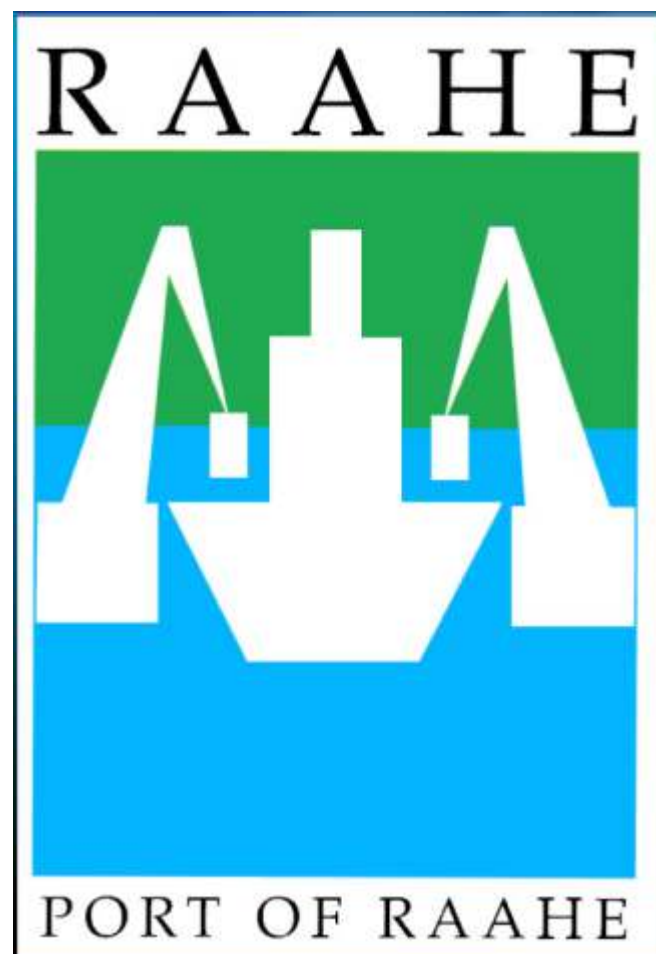
Address: Isomastontie 4, 67300 Kokkola, Finland
 Telephone: 010 2190750 (24H)
 Email: yxpilahinaus@anvianet.fi

NAANTALIN SATAMA PALVELEE

- Erinomaiset maa- ja meriyhteydet
- Monipuoliset satamapalvelut
- Syvä väylä
- Merkittävä suuryksikkö-, kuiva- ja nestebulk-satama

NAANTALIN SATAMA
PORT OF NAANTALI

Satamatie 13, 21100 Naantali | puh. 044 733 4550 (liikennepäivystys) | www.portofnaantali.fi



For GoodStories

RAUANHEIMO

Logistics





Merenkulun ja elinkeinoelämän palveluyritys

Serviceföretaget för både sjöfarten och näringslivet




- ahtaus-jahuolintapalvelut
- varustamopalvelut
- kansainvälisetmaa-jamerikuljetukset
- stuveri-ochspeditionsservice
- rederiservice
- internationellaland-ochsjötransporter

OyM.RauanheimoAb,PL254,67101Kokkola|Puh.(06)8265300
www.rauanheimo.com

for

goodStories




Up-To-Date Port Operator in Rahja, port of Kalajoki

RAHJAN HUOLINTA OY

green gold lines



Satamaoperointi, logistiikka-, varustamo-, laivanselvitys-, kuljetus- ja hinaajapalvelut

agency@rahjanhuolinta.fi

shipping@rahjanhuolinta.fi

Satamatie 395, 85180 RAHJA Finland

Phone 0207 769 360

Fax 0207 769 361

Duty phone 24 h 0207 769 363

Turun alueen eläkeläiset kokoontuvat säännöllisesti



Heikki "Heguli" Laaksonen lähetti lehtemme lukijoille terveisiä kuvien kera ja kertoi, että Turun alueen emeritusluotsit tapaavat säännöllisesti Paraisilla Pargas-hotellin kabinetissa eläkeläislounaan merkeissä. Koollekutsujana toimii Hangon luotsiaseman evp-luotsi Svante Rosin. Tilaisuus järjestetään kahdesti vuodessa. Kuvista päätellen reipashenkistä porukkaa 31.10.2013 järjestetyllä lounaalla.

TT



Luotsiliitto ry sekä Luotsi ja majakka lehden toimitus kiittävät kuluneesta vuodesta ja toivottavat kaikille hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta

Lotsförbundet rf och tidningen Lots och Fyr tackar för det gångna året och önskar alla en god jul och ett lyckligt nytt år



Lots och Fyr Luotsi ja Majakka

vuosikerta 67. årgång

Luotsi ja majakka on kerran vuodessa ilmestyvä aikakauslehti, joka jaetaan mm. Luotsiliiton jäsenille ja eläkeläisluotsseille, merenkulun eri toimijoille, merenkulkujärjestöille, pohjoismaisille luotsiliitoille ja muille sidosryhmille. Painos on noin 600 kpl.

Vuodesta 2007 lähtien lehti on julkaistu myös verkossa. Se on luettavissa ilmaiseksi osoitteessa <http://www.luotsiliitto.fi/tiedotus.html>.

Päätoimittaja / Chefredaktör
Tapio Tuomisto
Ankkurikatu 6
53300 Lappeenranta
040 061 2876
tapio.tuomisto@finnpilot.fi

Toimittajat / Redaktörer
Juhani Merilahti, Antti Rautava,
Teemu Leppälä, Kaj Hahtonen,
Pentti Auranaho, Kauko Parviainen

Käännös / Översättning
Saliven Gustavsson

Taitto / Lay-out
Kaisa Elomaa

Kirjapaino / Tryckeri
Painotalo tt-Urex Oy Ab



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

PL 102 Perämiehenkatu 7 A1 /
Styrmansgatan 7 A1
00151 Helsinki / Helsingfors
(90) 260 0292
040 739 9939
faksi 09-684 43720
office@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton hallitus / Lotsförbundets styrelse

Puheenjohtaja / Ordförande
Antti Rautava
Lappvikinkartanontie 127
10820 LAPPOHJA
antti.rautava@luotsiliitto.fi

Varapuheenjohtaja / Viceordförande
Kaj Hahtonen
Pääskytie 15 A 4
90650 OULU
040 3526017
kaj.hahtonen@luotsiliitto.fi

Iiro Isola Juha-Pekka Heikkilä
040 5798533 040 7416683

Kurt Micklin Sami Saarinen
0400 744115

Martti Soinio Keijo Lempiäinen
040 5540476

Pääluottamusmies / Huvudförtruedeman
Juha Sihvo
0400 925634
juha.sihvo@finnpilot.fi

Varapääluottamusmies /
Vicehuvudförtruedeman
Iiro Isola
040 5798533
iiro.isola@finnpilot.fi

Toiminnanjohtaja / Verksamhetsledare
Max Gustafsson
max.gustaffson@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton kotisivu / Lotsförbundets
hemsida
www.luotsiliitto.fi
Webmaster Jouni Rätty



ALFONS HÅKANS

www.alfonshakans.fi



Helsinki, Suomenlinna

phone +358 400 521682

tero.hanninen@alfonshakans.fi

Suomenlinna Dry Dock

Lenght 120 m
Width 20 m
Depth 7,3 m

The shipyard offers services from turnkey projects to customer-tailored dockings. The repairs can also be carried out by the ship's crew and the client's sub-contractors if necessary.



Turku, Ruissalo

phone +358 50 63305

repairyard.turku@alfonshakans.fi

Ruissalo RepairYard

Slipway 150 t / 3.1 m
Slipway 25 t / 2.5 m
Engine workshop
Steel workshop
Winter storage facilities

The Ruissalo RepairYard offers repair and storage facilities for small coastal vessels, workboats and pleasure crafts.

