

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

since 1946

2017



Jäänmurtaja Tarmo s. 33

Olkapäävammat
heti kuntoon s. 30

Ilmari Haapajoki:
luotsausjärjestelmän
peruspilarit ja luotsien
oikeusturvaohjelma s. 16



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

Navielektro
kokosivu
Luotsiliitto_ilmoitus_NE

Turun satama
kokosivu

PofT_LuotsijaMajakka_210x297_bleedit

Puumies Raahen satama Hooli kokosivu

Puumies_Raahensatama_Hooli

Lots och Fyr
Luotsi ja Majakka
since 1946

Tässä numerossa

Pääkirjoitus	6
Päälähtämismiehen katsaus	10
Ilmari Haapajoki: luotsausjärjestelmän peruspilarit ja luotsien oikeusturvaohjelma	16
Kari Kosonen	22
Sanna Sonninen	27
Merenkulun seminaari	28
Olkapäävammat heti kuntoon	30
Jäänmurtaja Tarmon kunnostus	33
Tarmon muistomerkki	37
Satamien tavaraliikenne	38
Nord Stream 2 -kaasuputket	42
Pohjoismaisten luotsien tapaaminen	44
Valokuvauskilpailu	47
EMPA kokous	48
BPAC Bergenissä	51
Elokuva-arvostelu	55
Tall Ships Race 2017	56
Liittokokous	59
Suruviestejä Saimaalta	60

Ledaren	8
Huvudförtroendemannen har ordet	13
Nordiskt Lotsmöte	52



Ilmari Haapajoki kirjoittaa s. 16



Jäänmurtaja Tarmon kunnostuksen vaiheita
ja muistomerkki Kotkassa s. 37



Kannessa osa Suomen 100-vuotis juhlallisuuksiin
liittyvä valoteos Harmajan majakalla. Kuva Petri
Wäänänen / ViaMaria.fi



Rakennetaan luottamusta

Yrityksen arvot tai toimintatapakuvaus ovat tehokas keino viestiä halutusta toimintatavasta ja sitä kautta varmistaa yhtenäinen toimintatapa. Arvot ovat usein enemmän virallisia lauselmia yrityksen toivetilasta, mutta ne eivät ole toimijoiden selkäytimessä. Tunnettu ja tutkittu tosiasia on kuitenkin se, että mitä yhtenäisemmin organisaation kaikkien tasojen jäsenet tuntevat organisaation arvot, sen yhtenäisemmäksi saadaan yrityskulttuuri. Tällä on todettu oleva vaikutuksia yritysten menestykseen.

Minulla on vahva käsitys siitä, arvoilla voidaan aikaansaada yhteishenkeä ja ryhmittäytymistä saman lipun alle. Arvoissa tulisi puhua oikeista asioista: mitä todella ollaan. Niiden avulla voidaan luoda yhteistä identiteettiä. Arvokeskustelu on mielestäni tärkeä osa henkilöstöpolitiikkaa.

Yksi Finnpiilotin arvoista on **yhdessä tekeminen**. Otsikon alla on useampia arvoja. Nostan esille kohdan; *kehitämme yhdessä toimintaamme*. Lauseessa on kaksi tärkeää asiaa, jotka ovat nousseet keskiöön kuluneen vuoden aikana. Yhdessä tekeminen on muuttunut pelkästä lausumasta oikeaksi ja todelliseksi. Muutos on ollut suuri. Toinen on toimitamme kehittäminen. Luotsiliitto on

yhdessä työnantajan kanssa vahvasti mukana valmistelutyössä digitalisaation hyödyntämisessä merenkulun turvallisuuden, meriympäristönsuojelun ja meriliikenteen sujuvuuden kehitystyössä. Projektia viedään nyt eteenpäin eLuotsaus –nimellä.

Rohkeus ja avoimuus ovat tällä hetkellä nousevia arvoja. Rohkeus on dynaamisuutta ja avoimuudella pyritään eroon tiedon panttaamisesta ja siiloutuneista rakenteista. Ihmiset haluavat olla selvillä, mitä heidän ympärillään tapahtuu. Kun henkilöstöä kannustetaan tuomaan omia näkökantoja esille ja siihen liitetään suoraa palautetta ja avointa keskustelua, ollaan hyvissä asemissa alati muuttuvassa yhteiskunnassa.

Finnpilotin arvokeskustelun ytimeen kuuluu henkilöstön vahva ammattitaito, johon luotsauksen asiakkaat, alusten päälliköt, luottavat poikkeuksellisen vahvasti. Arvoja ajatellen voidaan todeta, että luottamus on superarvo, jota ilman muut arvot eivät voi menestyä. Avoimuus ja rohkeus eivät ole mahdollisia ilman vahvaa luottamusta. Ilman luottamusta rohkeutta vaativa uudistuminen ei onnistu. Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) arviomuistiossa luotsauslain muuttamisesta

16.10.2017 on luottamusta herättävä yksityiskohta. Muistiossa todetaan, että luotsaus on osa valtion riskienhallintaa väyläturvallisuudessa ja valtio määrittelee ehdot, joilla alus saa väylillä kulkea. Tämä ei ole aina ollut kaikille selvää. Lakihankkeen taustalla on selvittää jo aiemmin mainitun eLuotsauksen toteuttamismahdollisuuksia. Finnpilotissa tehdään tätä työtä yhdessä ammattitaidolla ja luotettavasti. Tavoitteena on tuottaa kaikissa oloissa nyt ja tulevaisuudessa luotsauspalvelua, joka varmistaa turvallisuuden sekä lisää ihmisten ja ympäristön hyvinvointia.

Toivotan Luotsiliiton jäsenille ja lehtemme lukijoille hyvää Joulua ja onnellista Uutta Vuotta

Antti Rautava, puheenjohtaja



Att bygga förtroende

Ett företags värden eller verksamhetsbeskrivning är effektiva medel att kommunicera ett eftersträvat verksamhetssätt och på så sätt försäkra sig om, att det är gemensamt. Värdena finns ofta snarare i officiellt betonade fraser om företagets önskestadium, än rotade i personalens ryggmärg. Ett väl känt och undersökt faktum är ändå, att ju enhetligare och mer förenande en organisations medverkare upplever organisationens värden, desto gemensammare är hela företagskulturen. Detta har direkt samband med företagets framgång.

Jag har en stark uppfattning om, att delade värden skapar dubbel vi-anda och samlar medlemmarna under samma fana. I fråga om värden måste vi kalla saker vid deras rätta namn: vad vi faktiskt är. På så sätt skapar vi en gemensam identitet. Värdediskussionen är som jag ser det en viktig del av personalpolitiken.

Ett av Finnpilots värden är **att göra tillsammans**. Under rubriken finns många värden. Ett jag lyfter fram är; *vi utvecklar verksamheten tillsammans*. Satsen innehåller två viktiga saker, som har tagit en central position under det gångna året. Att göra tillsammans har gått från bara någon vacker fras till riktig, verklig handling. Förändringen har varit stor.

En annan förändring är verksamhetens utveckling. Lotsförbundet har tillsammans med arbetsgivaren deltagit aktivt i förberedningsarbetet inom digitaliseringen och dess möjligheter för sjöfartens säkerhet, miljövården på havet och sjötrafikens smidighet. Projektet förs nu vidare under devisen eLuot-saus.

Mod och genomskinlighet är värden med stigande kurs idag. Mod är lika med att vara dynamisk och genomskinlighetens idé är att slippa undanhållande av information och barrikaderade organisationsstrukturer. Folk vill vara medvetna om vad som försiggår omkring dem. Då personalen uppmuntras att föra fram sina egna åsikter, med direkt respons och öppen diskussion som resultat, håller vi en god ställning i vårt ständigt föränderliga samhälle.

I centrum för FinnpiLOTS värdediskussion står personalens gedigna yrkeskunskap, som lotsningens kunder, fartygsbefälen, har exceptionellt stort förtroende för. Man kan konstatera, att värde är ett slags supervärde, vilket förutom inga andra värden kan ha framgång. Öppenhet och mod är omöjliga utan ett starkt förtroende. Utan förtroende kan ingen reform som kräver mod, lyckas. Trafik- och kommunikationsministeriet (LVM) antecknar i sitt

värde-PM om lotslagens ändring 16.10.2017 en förtroendeväckande detalj. I PM:et konstateras, att lotsningen är en del av statens riskkontroll inom farledssäkerheten och staten definierar villkoren för trafik i farleden. Detta har inte alltid varit klart för alla. Parallellt med lagändringen går också arbetet med att utreda möjligheterna att förverkliga den ovan nämnda eLotsningen. Inom FinnpiLOT görs detta arbete tillsammans, professionellt och pålitligt. Syftet är att i alla väder, såväl nu som i framtiden, tillhandahålla en lotsningstjänst som garanterar säkerheten och tillika ökar människornas och miljöns välmåga.

Jag önskar Lotsförbundets medlemmar och våra läsare God jul och Lyckligt Nytt År!

Antti Rautava, ordförande

Pääluottamusmiehen katsaus

Vuosi 2017 on eletty kilpailukyky sopimuksen jälkeistä aikaa. Luotseille tämä kiky-sopimus ei aiheuttanut merkittäviä muutoksia, mutta luotsinvälittäjien työaika todella lisääntyi sopimuksen edellyttämällä tavalla. Toki kaikkia palkansaajia koskevat työntekijän mak-suosuuden lisäykset työeläkemaksuun ja työnteki-jän työttömyysvakuutusmaksuun koskevat myös luotsiliiton jäseniä. Tämä oli suora tulonsiirto työnantajille, joiden maksut alenevat vastaavasti samalla määrällä. Kikyssä myös sovittiin, että työehtosopimustamme jatkettiin vuodella ja se tulee päättymään tammikuun lopussa 2018.

Katsaus kuluneeseen vuoteen 2017

Mennyt vuosi on ollut pääluottamusmiehen ase-masta katsottuna hyvin rutiininomainen ja men-neen sijasta on ehkä mielenkiintoisempaa suunnata katse tulevaan. Kaksi merkittävämpää asiaa voi kuitenkin nostaa esiin kuluneelta vuodelta. Fokan vuosilomamääräyksistä ja työaikajärjestelmästä käytiin neuvottelua viime keväänä. Fokassa oli edelleen käytössä vuosilomalaskennassa ns. kuuden päivän sääntö ja työnantaja halusi muuttaa laskennan viisipäiväiseksi kuten muillakin henki-löstöryhmillä. Lisäksi työnantajan tavoitteena oli muuttaa Fokan työaikalaskennan tasoittumisjaksoa 26 viikosta merkittävästi lyhyemmäksi, joko kahdeksaan tai peräti neljään viikkoon. Neuvotte-lun lopputuloksena lomalaskenta muuttui, mutta työaikamääräykset jäivät ennalleen. Toinen merkit-tävä neuvotteluprosessi oli Saimaan kanavan kiinniolokauden järjestelyistä aiheutunut yhteistoi-mintaneuvottelu. Ensimmäinen epävirallinen

keskustelu aiheesta käytiin jo kesäkuun lopulla 30.6. Tuolloin oli jo varsin selvää, että kanava tulee olemaan korjaustöiden takia kiinni tavanomaista pitempään eikä järkevää korvaavaa työtä ehkä ole kaikille tarvitseville tarjolla. Työnantaja esitti henkilöstön lomauttamista. Yhteistoimintamenet-ely aloitettiin virallisesti 2.10 käydyllä neuvotte-lulla. Tätä kirjoittaessani työnantaja ei ole vielä tehnyt lopullista päätöstä Saimaan kanavan kiin-niolokauden järjestelyistä ja mahdollisista lomau-tuksista, mutta neuvotteluiden lopputuloksena kaikki ne luotsit joilla on ohjauskirjoja rannikolle, menevät sinne töihin tarvittavaksi ajaksi talvella 2018. Niille, joilla ohjauskirjoja rannikolle ei ole, tarjotaan korvaavana työnä projektiluontoisia tehtäviä hallinnossa, työtä Fokassa ja joitakin kiinteistönhuoltoon liittyviä tehtäviä. Saamieni tietojen mukaan lomautus tulisi koskemaan todella pientä joukkoa Saimaa luotseista. Työnantajan päätös tulee ehkä joulukuun aikana.

Tuleva työehtosopimus

Työehtosopimuksemme päättyy 31.1.2018. Neuvot-telu uudesta työehtosopimuksesta alkaa virallisesti 8. joulukuuta. Epävirallisia keskusteluita on jo käyty työnantajan sekä Paltan kanssa. Työmark-kinoilla on vuosikaudet eletty eri nimisten keskitet-tyjen sopimusten kanssa. Tämä on tarkoittanut sitä, että palkat on päätetty keskitetysti eikä sopimusten tekstimuutoksiin ole ollut mahdollisuuksia. Luot-saustoimialalla tämä on aiheuttanut patoutunutta tarvetta päivittää useita sopimusmääräyksiä. Jää nähtäväksi kuinka hyvin tässä neuvotteluteitse onnistutaan. Osa kyseessä olevista tekstin viilauk-

sista on luonteeltaan sellaisia, että niillä ei ole kustannusvaikutuksia ollenkaan, osalla voi olla, mutta niitä on vaikeaa tai mahdotonta laskea ja osa muutoksista aiheuttaa selvästi laskettavissa olevan kustannuksen. Luotseilla ehkä tärkein yksittäinen kysymys tulee olemaan lepoaikamääräysten päivittämien. Tähän vaikuttaisi olevan myös työnantajalla haluja, eikä muutos välttämättä aiheuta mitattavaa kustannusta. Myös Saimaan kanavan mailirahan korjauskerroin tulee neuvotteluun, mutta myös muita pienempiä tekstimuutoksia.

Fokan työaikamääräyksistä ja työvuorojärjestelmästä on neuvoteltu vuosikaudet pääsemättä eteenpäin ollenkaan. Tämä on osin johtunut juuri keskitetyistä sopimuksista, jolloin olemme olleet sidottuina toisten tekemiin ratkaisuihin. Nyt, pitkästä ajasta, on mahdollisuus neuvotella näistä liittokohtaisissa neuvotteluissa. Fokan osalta nämä asiat ovat isoja ja vaikeita kokonaisuuksia, joilla myös voi olla kustannusvaikutuksia. Kirjoitin tästä jo vuonna 2015 katsauksessani: "Fokan työaikajärjestelmä työaikamääräyksineen pitäisi panna täysremonttiin." Käsitykseni tästä ei ole muuttunut. Luulisi olevan molempien, työnantajan ja työntekijöiden, etu, että sopimuksen mukainen työaika vastaisi tehtävien suorittamiseen vaadittavaa aikaa. Nyt näin ei ole ja työntekijöiden tunnit ovat "miinuksella" sopimuksen edellyttämään työaikaan nähden huimia määriä. Tämä on rakenteellista, mutta myös jossain määrin suunnittelusta johtuvaa. Tähän tulisi neuvottelussa löytyä ratkaisu.

Toisin kuin muilla henkilöstöryhmillä, Fokan henkilöstöllä ei ole minkäänlaista ikälisäjärjestelmää. Tämä on mielestäni suorastaan häpeä. Selvää on, että ikälisäjärjestelmän luominen maksaa, mutta se on välttämätöntä jo yhdenvertaisuusvaatimuksen takia. Vaihtoehtoina lienee saman tyyppinen työvuosiin perustuva prosenttikorotus kuin ➤



- luotseilla tai sitten tehtävien jakaminen palkkaryhmiin kuten hallinnossa on tehty.

Yleinen työmarkkinatilanne

Työnantajien yhteinen viesti tuntuu olevan, että teollisuusliittojen työntekijöiden sopimukset muodostaisivat jonkinlaisen yhteisen linjan ja palkkakaton noin 3,2 prosentin tuntumaan kahden vuoden sopimusajalle. Työntekijäjärjestöt ovat asiasta hiukan toista mieltä. Sopii oikeutetusti kysyä, muodostaako noin puolen miljoonan työntekijän sopimukset yhteisen linjan, kun samaan aikaan noin puolitoista miljoonaa palkansaajaa, työntekijöitä, toimihenkilöitä ja virkamiehiä, on vielä sopimusten ulkopuolella? Sopimusteknisesti teollisuussektorin sopimukset eivät sido muita toimialoja, mutta raamittavat neuvotteluja tietysti siten, että työnantajat pyrkivät ankkuroitumaan tähän palkankorotustasoon. On hyvin mielenkiintoista nähdä mihin tulokseen pääsevät esimerkiksi yksityinen palveluala tai toimihenkilöjärjestöt yksityisellä puolella.

Yleinen taloustilanne jatkaa piristymistään. Talouden tilaa ja tulevaisuutta ennustavat tahot ovat toistuvasti korjanneet talouden kasvun prosenttilukuja ylöspäin. Luotsaustoimiala, toiminnan luonteen takia, on siinä asemassa, että se pystyy ensimmäisten joukossa rahastamaan kasvavien kuljetusten myötä talouden kasvun hedelmät. Raaka-aineiden kuljetukset lisääntyvät ennen kuin maailmalle on myyty yhtään valmista tuotetta. Julkinen talous pääsee näistä euroista hyötymään vasta vuoden viiveellä, lisääntyneiden verokertymien kautta. Tässä tilanteessa työnantajamme on vaikeaa vedota uskottavasti palkanmaksukyvyn puutteeseen. Jos ei nyt ole korotusvaraa, niin milloin sitten?

Ne hankkeet, joista vuosi sitten kirjoitin, ovat kaikki edenneet. Vaikka kaasuputkiprojektin tulevaisuus on vielä viimeistä sinettiä vailla, ovat putkikuljetukset silti jo alkaneet. Muutoinkin luotsausten kysyntä on kasvanut eri puolilla Suomea ja jatkaa kasvuaan, kunnes sitten joskus tulevaisuudessa taas sukeltaa. Mukavaa kuitenkin,

kun alalla on vaihteeksi pöhinää! Lamavuosien aikana työnantaja ajoi henkilöstön määrän alas, mutta nyt olisi kiire saattaa se jälleen kysyntää ja vaadittavaa työpanosta vastaavalle tasolle. Kysymys on henkilöstön jaksamisesta.

Järjestötilanne

Yhteistoiminta YTY:n kanssa on sujunut oikein hyvin. Sieltä olemme saaneet ay-toimintaamme kaiken tarvitsemamme asiantuntija-avun nopeasti ja tehokkaasti. Toivon tietysti tämän jatkuvan myös tulevaisuudessa. YTY:n päälakimies Heikki Meskanen on läsnä ja apunamme myös tulevissa työehtosopimusneuvotteluissa. Ylempien toimihenkilöiden neuvottelujärjestö YTN neuvottelee tahollaan Paltan yleisen työehtosopimuksen työehdoista. LTY-sektorin taustaryhmä, johon mekin kuulumme, pidetään näistä neuvotteluista tietoisena.

Toivon työnantajallemme Finnpilot Pilotage Oy:lle menestystä kiihtyvän talouskasvun aikana ja sen myötä menestystä myös meille jokaiselle yhtiön työntekijälle. Erityisesti toivon menestystä kaikille luotsiliiton jäsenille Fokassa ja luotsiasemilla ympäri satavuotiasta Suomea.

Oikein hyvää joulua ja onnellista vuotta 2018 kaikille luotseille, luotsinvälittäjille ja koko Finnpilotin henkilöstölle!

Juha Sihvo
Pääluottamusmies

Huvudförtroendemannens översikt

Aret 2017 förgick i stämningarna efter konkurrenskraftsavtalet. För lotsarnas del medförde avtalet inga avsevärda förändringar, men lotsförmedlarnas arbetstid förlängdes verkligen på det sätt som avtalet förutsatte. Förvisso berör alla tillägg på arbetsgivarens arbetspensionsutgifter och arbetslöshetsförsäkringsavgifter också lotsförbundets medlemmar. Detta betydde en direkt transferering eller inkomstförskjutning till arbetsgivaren, vars utgifter sänks i motsvarande grad. Avtalet stipulerade också, att vårt kollektivavtal fortsätter med ett år och upphör i slutet av januari 2018.

En återblick på året som gick

Det gångna året har med huvudförtroendemannens ögon sett varit ytterst rutinemässigt och i stället för att se tillbaka, är det kanske intressantare att rikta blicken framåt mot det kommande. Två väsentligare saker som skedde kan man ändå lyfta fram. Om Fokkas årssemesterbestämmelser och arbetstids-systemet förhandlades på våren. Hos Fokka gällde fortfarande i fråga om semesterberäkningen den s.k. sexdagarsregeln och arbetsgivaren önskade ändra beräkningen till att gälla fem dagar, som för de övriga personalgrupperna. Dessutom var arbetsgivarens ändamål att ändra Fokkas arbetstidssystems utjämningsperiod från 26 veckor till avsevärt kortare, antingen åtta eller rentav fyra veckor. Förhandlingsresultatet var en förändring av semesterberäkningen, men arbetstidsbestämmelserna förblev oförändrade. En annan betydelsefull förhandlingsprocess gällde samarbetsförhandling- en om arrangemangen omkring perioden då Sai-

men-kanalen är stängd. Den första inofficiella diskussionen om ämnet fördes redan 30.6. i somras. redan då stod det tydligt, att kanalen kommer att vara stängd för reparationer längre än vanligt och att vettigt ersättande arbete kanske inte finns för alla behövande. Arbetsgivaren föreslog permittering av personalen. Samarbetsproceduren började officiellt med en förhandling 2.10. I skrivande stund har arbetsgivaren ännu inte fattat något slutgiltigt beslut om varken arrangemangen kring avbrottet i Saimen-kanalens verksamhet eller eventuella permitteringar, men ett resultat är, att alla lotsar som innehar styrsedel för kusten, söker sig tjänst där för behövlig tid på vintern 2018. De som saknar kuststyrsedel, erbjuds ersättande arbete i projekt inom administrationen, jobb på Fokka samt somliga uppdrag inom fastighetsskötseln. Enligt informationen jag har fått, kommer permitteringen att beröra ett fåtal av Saimens lotsar. Arbetsgivarens beslut kan kanske väntas inom december.

Det kommande kollektivavtalet

Vårt kollektivavtal upphör 31.1.2018. Förhandlingarna om det nya avtalet inleds officiellt den 8 december. Inofficiella diskussioner har redan förts med arbetsgivaren samt Palta (Servicebranschernas arbetsgivare). På arbetsmarknaden har man i åratal levt med diverse centrala löneavtal. Detta betyder, att lönerna har fastslagits centralt och möjligheter att påverka avtalens formuleringar har inte funnits. För lotsbranschens del har detta medfört ett uppdämt behov att uppdatera många avtalsbestämmelser. Hur väl vi lyckas i dessa förhandlingar återstår att se. En del av textens ➤

JÄRKYTTÄVÄ ONNETTOMUUS EMÄSALOSSA

Lehden ollessa jo menossa painoon 8.12. saimme kuulla järkyttävän uutisen Emäsalosta. Luotsia hakemassa ollut nopea luotsivene L242 kaatui ja kääntyi ympäri pohja ylöspäin. Veneessä olleet kasi kutterinkuljettajaa menehtyivät onnettomuudessa.

Luotsi ja Majakka lehti lausuu syvän osanottonsa koko luotsiyhteisön puolesta omaisille ja Emäsalon luotsiaseman henkilöstölle suuren surunne keskellä.

”Hän joka antaa surun, antaa myös lohdutuksen”

Luotsi ja Majakka

► finslipningar är av den arten, att de inte har några som helst kostnadseffekter, somliga andra kan ha, men de är svåra eller omöjliga att beräkna, medan en del av förändringarna medför kostnader som exakt kan beräknas. För lotsarna gäller kanske den viktigaste enskilda frågan uppdateringen av vilotidsbestämmelserna. Här tycks också arbetsgivaren vara på samma linje och förändringen medför nödvändigtvis inga avsevärda omkostnader. Korrektionsfaktorn för Saimen-kanalens lotsningsarvode ska förhandlas, bland andra smärre textrevideringar.

Fokkas arbetstidsbestämmelser och skiftessystem har förhandlats i årtal utan att egentligen komma någon vart. Detta har delvis berott just på de centrala avtalen, då vi har varit bundna vid utomstående lösningar. Nu, efter en lång tid, har vi möjlighet att påverka dessa punkter i de fackliga förhandlingarna. För Fokkas del är dessa stora och komplicerade helheter, som också kan ha omkostnadseffekter. Jag skrev om saken redan i min översikt år 2015: ”Fokkas arbetstidssystem och -bestämmelser behöver en fullständig renovering.” Min uppfattning har inte förändrats. Man kunde tro

att det vore till bägge parter - arbetsgivarens och -tagarens - fördel, att den avtalsstipulerade arbetstiden motsvarar den tid uppdragen kräver. Så är det inte nu och de anställdas timmar går rejält ”på minus” i relation till den avtalsenliga arbetstiden. Problemet sitter i strukturen men i någon mån också i planeringen. En lösning på detta borde förhandlas fram.

Olikt andra personalgrupper, har Fokkas personal inget ålderstilläggssystem. Detta anser jag definitivt som en skam. Det är uppenbart, att ett ålderstilläggssystem är dyrt att bygga upp, men det är å andra sidan nödvändigt enbart p.g.a. jämställdhetskraven. Alternativet torde vara ett liknande procenttillägg som gäller för lotsarna, eller uppdragens fördelning på lönegrupperna så som man har gjort inom förvaltningen.

Det allmänna arbetsmarknadsläget

Arbetsgivarnas allmänna budskap tycks vara, att industrifackens anställdas avtal skulle skapa någon sorts enhetlig linje och ett lönetak omkring 3,2 procent för en två års avtalsperiod. De anställdas organisationer har en annan åsikt om saken. Det är

därför berättigat att fråga, om en ca halv miljon anställdas avtal baserar en enhetlig linje, då samtidigt ca en och en halv miljon löntagare, funktionärer och tjänstemän fortfarande befinner sig utanför avtalet. Avtalstekniskt binder industrisektorns avtal inte några andra sektorer, men inramar givetvis förhandlingarna så till vida, att arbetsgivarparterna strävar efter att hålla ställningarna i lönetilläggsnivån. Det är mycket intressant att se vilket resultat nås t.ex. inom den privata service-sektorn eller de privata funktionärsorganisationerna.

Det allmänna ekonomiska läget fortsätter i uppför-backen. Instanserna som bevakar ekonomin och framtiden, har upprepade gånger justerat den ekonomiska tillväxtens procenttal uppåt. Lotsningsbranschen är p. g. a. verksamhetens natur sådan, att vi kan via det tilltagande antalet frakter vara bland de första att skörda den ekonomiska tillväxtens frukter. Råvarutransportfrakterna blir fler och fler innan slutprodukterna säljs på världsmarknaden. Den allmänna ekonomin kommer åt dessa euron först efter ett år, genom den ökade skatteomsättningen. I detta läge är det inte lätt för vår arbetsgivare att trovärdigt argumentera för bristande lönebetalningsförmåga. Om inte nu finns råd att höja lönerna, så när?

Alla de projekt jag skrev om för ett år sedan, har framskridit. Fastän gasrörets framtid ännu saknar sitt sista sigill, har transporten av rören redan startat. Även annars har efterfrågan av lotsningar ökat på olika håll i Finland och den torde öka ännu, innan den garanterat åter dalar i framtiden. Hur som helst är det trevligt, att det som omväxling surrar i branschen! Under depressionsåren skar arbetsgivaren ned personalmängden, men i dagens läge finns krav på att öka för att motsvara den erforderliga arbetsnivån. Detta är en fråga om personalens ork.

Organisationens läge

Samarbetet med YTY (Privatsektorns Chefer och Specialister) har förlöpt mycket väl. För vår fackliga verksamhet har vi fått all behövlig experthjälp raskt och effektivt. Detta hoppas jag förstås att ska fortsätta också i framtiden. YTY:s chefsjurist Heikki Meskanen finns till förfogande Och assistens även i de kommande kollektivavtalsförhandlingarna. De högre funktionärernas förhandlingsorganisation YTN förhandlar å sin sida om Paltas allmänna

kollektivavtals arbetsvillkor. YTN-sektorns bakgrundsgrupp, som också vi ingår i, informeras om förhandlingarnas gång.

Jag tillönskar vår arbetsgivare Ab Finnpilot Pilotage lycka och framgång i vår tid av högkonjunktur och därmed framgång även åt varje anställd i bolaget. Särskilt önskar jag framgång åt var och en medlem i lotsförbundet, i Fokka och på varje lotsstation i vårt hundraåriga Finland.

En riktigt god jul och ett lyckligt nytt år 2018 tillönskas alla lotsar, lotsförmedlare och hela Finnpilots personal!

Juha Sihvo
huvudförtroendeman





Varatuomari Ilmari Haapajoki yli 30 vuotta Luotsiliiton lainopillisena avustajana

Ilmari Haapajoen antama oikeudellinen apu ja siinä luotu oikeuskäytäntö on parantanut selkeästi luotsin oikeudellista turvaa ja asemaa haveritapauksissa. Tässä Ilmari Haapajoen kirjoitus aiheesta.



Ilmari Haapajoki on
Luotsiliiton
pitkäaikainen
lainopillinen avustaja

Olen aikaisemmissa joulunumeroissa kertonut kokemuksistani ja tapahtumista luotsausoikeuden parissa (Luotsi ja Majakka 2013 ja 2014).

Seuraavassa esitän Suomen luotsausjärjestelmän peruspilarit, kokemuksiini perustavan käsitykseni eräistä käytännössä ilmenneistä epäkohdista sekä myös huomioitani, joilla luotsin asema merionnettomuuksien selvittelyissä voidaan säilyttää ja turvata.

Luotsausjärjestelmän peruspilareista

Suomalaisen luotsausjärjestelmän keskeisiä ja ehkä vaikeimmin ymmärrettäviä elementtejä on luotsausjärjestelmämme kaksitasoisuus ja jota voisi myös luonnehtia monitoimijamalliksi.

Luotsauspalvelujen tuottaminen on ns. valtion monopolina säädetty valtion 100 % omistaman Finnpiilot Pilotage Oy:n tehtäväksi, jonka yhtiön työsuhteisena työntekijänä luotsit toimivat. Luotsauspalvelut ovat laajoja eri toimintoja sisältävä kokonaisuus, jossa keskeisenä elementtinä on luotsin aluksella suorittama luotsaus.

Luotsauslaki määrittelee luotsauksen ja luotsin seuraavasti:

luotsauksella tarkoitetaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa **luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana** sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana ja

luotsilla henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on **ohjauskirjan myöntämällä** hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitulla Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Luotsauksen alkamisesta ja päättymisestä säädetään luotsauslaissa.

Vaikka siis luotsi nykyisin on luotsipalveluja tuottavan yhtiön työntekijä, luotsauslaissa on säädetty edellä tarkoitetun luotsauksen tapahtuvan luotsin omalla vastuulla. Lisäksi luotsille on tässä tehtävässä säädetty rikosoikeudellinen virkavastuu. Tätä vastuuta ei muilla luotsipalveluyhtiön muilla työntekijöillä eikä toimitusjohtajalla taikka hallituksen jäsenillä ole. Voidakseen toimia luotsina, luotsin on suoritettava pätevyyskoe, jonka osoituksena Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) myöntää luotsille ohjauskirjan, joka osoittaa luotsin pätevytyneen ohjauskirjassa yksilöityjen väylien asiantuntijaksi.

Tämä erikseen luotsille säädetty itsenäinen vastuu luotsauksesta muodostaa luotsausjärjestelmän keskeisen eron tavanomaiseen työsuhteeseen verrattuna ja siten, ettei työnantajan normaali direktiovalta tavanomaisella tavalla ulotu luotsin suorittamaan luotsaukseen. Tätä jokseenkin poikkeavaa tilannetta on myös kuvattu termillä "luotsin autonomia", joka työsuhteen sisällön poikkeavuuden lisäksi ilmenee myös suhteessa aluksen päällikköön.

Vastaavasti luotsauspalveluja tuottava yhtiö on vapautettu vastuusta luotsausvahinkojen osalta kuitenkin siten, että vastuu voi syntyä rajoitettuna eräissä kvalifioituissa (poikkeus)tilanteissa. Normaalitylanteissa yhtiö ei siis vastaa luotsausvahingosta.

Kokonaan eri asia on, että yhtiölle voi syntyä muussa toiminnassa normaali vahingonkorvauslakiin perustuva isännänvastuu työntekijän aiheut-

► tamasta vahingosta tai vastuu suoraan oman tuottamuksensa perusteella. Luotsauspalvelun alue vastuineen, kuten totesin, on varsin laaja-alainen eli käsittää kaiken muun yhtiön toiminnasta aiheutuvan vastuun paitsi siis vastuuta luotsausvahingosta.

Luotsi myös johtaa hänelle kuuluvat luotsaukseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet suoraan luotsauslain säännöksistä eikä esim. työsuhteestaan.

Aluksen päällikön ja luotsin suhteesta

Keskeisiä elementtejä luotsausjärjestelmässä on aluksen päällikön ja luotsin välinen suhde. Luotsauslain asiaa koskeva säännös vaikuttaa sinänsä selkeätä:

”Aluksen päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita.”

Rajapinta käytännön tilanteissa ei kuitenkaan ole läheskään selvä. Itse asiassa päällikön ja luotsin suhde edelleen on eräs ongelmallisimpia alueita. Konkreettisenä tämä ongelma tulee esiin merionnettomuustilanteiden selvittelyssä. Asiaan vaikuttaa tietenkin käytännön menettelyt, joissa luotsi voi suorittaa luotsauksen siten, että hän käyttää apunaan aluksen ohjaus- ja navigointilaitteita ja päällikkö seuraa aluksen kulkua mm. monitorimalla luotsin toimintaa. Viime kädessä päällikkö on se, jonka vastuulla on ratkaista, missä muodossa aluksen kulku ja ohjailu järjestetty. Oma käsitykseni on, että luotsin tulisi tarkoin pitää mielessään ”neuvonantajan lähtökohta”, koska muussa tapauksessa ajaututaan helposti tilanteeseen, jossa vastuu aluksen ohjailusta de facto siirtyy luotsille, mikä haveritilanteissa on luotsille negatiivinen seikka. Jos aluksen päällikkö tai miehistö ei osallistu luotsin mielestä asianmukaisesti ja tarpeeksi navigointiin, tulisi luotsin kiinnittää tähän huomiota.

Luotsin autonomista asemaa samoin kuin sitä, että luotsi ja vain luotsi käyttää tarvittaessa aluksella julkista valtaa, kuvaavat seuraavat luotsauslain säännökset:

11 § Luotsin oikeus kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus

Luotsilla on oikeus kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus, jos hän katsoo, että matkan aloittaminen tai jatkaminen vaarantaa luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta. Luotsin on tällöin välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauksesta kieltäytymisestä tai sen keskeyttämisestä alusliikennepalvelulle.

17 § Virka-apu

Luotsilla on oikeus saada tarvittaessa valtion aluksen päälliköltä sekä poliisilta, rajavartiolaitokselta ja tullilaitokselta virka-apua.

Kuten edellä todetusta havaitaan luotsilla, joka luotsaustoimessaan on omalla vastuulla toimiva asiantuntija, on merkittävä asema aluksen turvallisen kulun kannalta. Asia konkretisoituu erityisesti merionnettomuuksien selvittelyissä.

Käytännön ongelmia

Luotsin oikeudellisten etujen valvonnan kannalta kuitenkin esiintyy edelleen huomattaviakin ongelmia.

Ehkä merkittävin ja jopa kaikkien ongelmien taustalla vaikuttava seikka on se, ettei suomalaisen luotsausjärjestelmän rakenteesta olla riittävästi perillä. Tämä puute on vaikuttanut lähes kaikilla tasoilla. Asiaan on tietenkin vaikuttanut mm. haveritapausten suhteellisen vähäinen määrä. Tietämättömyyttä esiintyy esitutkintaviranomaisista alkaen ja jopa niin, että asiaan on törmännyt jopa merioikeuksissakin. Hallinnossakin vastaavaa ilmiötä on ilmennyt.

Erittäin kärjistetysti asia on näkynyt onnettomuustutkintakeskuksen merionnettomuuksia koskevissa tutkimuksissa. Onnettomuustutkintakeskus julkaisi aikanaan luotsausta koskevan esityksen, jossa luotsauslain järjestelmää oli tulkittu poikkeavasti luotsauslain säännöksiin nähden. Esityksessä oli luotsin luotsaus samaistettu pelkästään saaristonavigointiin ja annettu vaikutelma, että aluksen ohjailu ja kulku siirtyisi luotsille ja tapahtuisi luotsin vastuulla. Nämä käsitykset ovat vaikuttaneet jatkuvasti onnettomuustutkinnoissa, jopa siinä määrin, että monet muut tekijät onnettomuustilanteissa, paitsi luotsin osuus, jota näyttää korostetun lähes aina, ovat jääneet liian vähälle huomiolle (vrt. esim. M/V Emsrunner 11.12.2009, luotsipaikan siirto vaaralliseen kohtaan, luotsikuljetuksen myöhästyminen, päällikön varautumattomuus saaristonavigointiin jäivät hyvin vähäiselle huomiolle; myös luotsipaikkaa koskevissa tutkimuksissa on esiintynyt samaa tendenssiä). Luotsin aseman virheellinen arviointi ilmenee mm. siinä, että luotsia näissä tutkimuksissa pidetään ”yksityishenkilönä” eikä näytä ymmärretyn, että juuri luotsi aluksella on julkisen vallan edustaja ja lakiin perustuvan julkisen vallan käyttäjä eikä suinkaan luotsauspalveluja tuottava yhtiö. Väärät laintulkinnat ovat johtaneet esim. kehotukseen yhtiölle antaa luotsausta koskeva ”luotsausohje”. Taustalla näyttää olleen ajatus, että yksityisellä yhtiöllä olisi

sama oikeus kuin aikanaan merenkululaitoksella, jolla oli lakiin perustuva valtuus antaa luotsausta koskevia määräyksiä. Yksityisellä yhtiöllä ei ole oikeutta antaa tällaista lakia täydentävää, selittävää taikka jopa ristiriidassa olevaa määräystä. Kun kaiken lisäksi vastoin alkuperäistä tarkoitusta onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaseostuksista näyttää muodostuneen ikään kuin jonkinlaisen "kenttäoikeuden" ratkaisuja, asian tilaan ei voi tyytyväinen. Vääristymät saatavat korostua mm. siitä syystä, että tutkijat kirjaavat tutkintaselostuksiin aika vapaamuotoisesti kertomuksensa tapahtumista, jolloin esim. tutkijan ennakkواسenteet voivat korostua tai ainakin jättää "jäljen".

"Luotsausohjeesta" käytiin aikanaan keskustelua yhtiön ja luotsien välillä aina liikenneministeriötä myöten. Lähtökohtana oli työnantajan halua käyttää enenevässä määrin työnantajan direktiovaltaa myös itse luotsauksen osalta. Asian taustalla oli annetun "luotsausohjeen" asema. Lopputulemana ministeriö suositti toimintakäsikirjan laatimista "luotsausohjeen" sijaan ja siten, ettei siinä olisi luotsauslain suhteen ristiriitaisia tai sekoittavia määräyksiä. Toimintakäsikirjan laatimiseen ilman yritystä täydentää lain määräyksiä oli tietenkin perusteet olemassa luotsauspalvelutoimintojen moninaisuuden ja laajuuden perusteella.

Nykyinen meriselitysmenettely merioikeudessa on lähes täysin "päällikkövetoinen". On esiintynyt tapauksia, jossa luotsia on estetty päällikön selityksen ja muun todistelun aikana olemasta läsnä istunnossa, koska luotsi oli nimetty "vain" todistajaksi (Suomessa todistaja saa olla läsnä istuntosalissa vain todistamisen ajan). Luotsin kuuleminen todistajana ao luotsia koskevassa haveritilanteessa näyttäisi olevan perus- ja ihmisoikeuksien vastaista. On ollut tilanteita, joissa myös luotsin avustajan kysymykset on haluttu estää meriselityksen muutosäännöksiin vedoten. Käytännössä kuitenkin useimmiten, tosin monien taistelujen jälkeen, tilanne on saatu sellaiseksi, että luotsi on voinut olla meriselityksessä "kuultavana" ja käyttää myös avustajaa; tällainen avaa mahdollisuuden selvittää tapahtumaa laajemmin. Asia palvelee siten myös merioikeutta ja sille kuuluvia tehtäviä ja velvollisuuksia.

Myös se, että onnettomuustilanteissa voi luotsin ja työnantajana olevan luotsauspalveluja tuottavan yhtiön välillä olla etujen ristiriitaa, voi olla ongelma

**"Luotsin itsenäinen
vastuu on keskeinen
ero tavanomaiseen
työsuhteeseen
verrattuna"**

oikeudellisen edunvalvonnan kannalta. Enää tilanne ei ole verrattavissa siihen kun merenkululaitos tai luotsausliikelaitos vastasi luotsauspalvelujen tuottamisesta, jolloin erityisesti valtion omaisuuden vahingoittuessa ristiriita oli välitön. Kuitenkaan tällaiselta ristiriitatilanteelta ei ehkä voida nykyisinkään välttyä. Onnettomuuden syynä voi olla esim. luotsikuljetuksen viivästymiset, luotsien riittämätön määrä, koulutuspuute ja miksei myös väärä ohjeistus, jolla on syy-yhteys onnettomuuden syntyyn. Tällaisessa tilanteessa onnettomuuden selvittelyissä voi syntyä vastakkaistilanne luotsin ja työnantajan etujen kanssa.

Luotsien oikeusturvaohjelma

Luotsien kannalta erityisen hyödyllinen näyttää olleen Luotsiliiton kanssa kehitetty oikeusturvamenettely, jossa luotsi heti välttämättömiensä onnettomuustilanteiden vaatimien toimien jälkeen on ollut yhteydessä liiton nimeämään lakimieheen, jolta on saatu oikeudellisen valvonnan kannalta ensiohjeet. Tämän jälkeen heti ajan ja tehtävien salliessa on luotsin laatinut yksityiskohtaisen kirjallisen selostuksen tapahtumasta, jonka myös avustaja on tarkastanut. Tällainen kertomus on muodostunut luotsien etujen valvonnassa "selkärangaksi", jonka varassa on voitu osallistua kaikkiin onnettomuutta koskeviin menettelyihin (meriselitys, esitutkinta, onnettomuustutkinta, mahdolliset oikeudenkäynnit).

Tärkeää kuitenkin on ollut, että oikeudellisten tietojen lisäksi luotsin avustaja ymmärtää mitä aluksella tapahtuu tai olisi pitänyt tapahtua. Tällä menettelyllä on saatu karsittua turhat ja mahdollisesti väärinymmärryksiin perustuvat prosessit. Käsitykseni on, että tähän myös luotsit ovat olleet tyytyväisiä. Kaikkea tästä menettelystä aiheutuvia kustannuksia on ollut kattamassa oikeusturvavakuutus, jonka sisältö on saatu kattamaan käytännössä lähes kaikki kustannukset oikeusavun alkamisesta alkaen. Myös Luotsiliitto on osallistunut kustannusten korvaamiseen, mikäli jossain tilanteissa tapahtuma on ollut muu kuin vakuutettu toiminta.

Luotsauslain uusimpia muutoksia

Luotsauslakia on uudistettu viimeksi siten, että 1.1.2017 alkaen on mm. säädetty luotsauspalveluja tuottavalle yhtiölle velvollisuus laatia toimintakäsikirja. Luotsauslakiin on lisätty seuraava uusi 4d §:

► 4 d § (21.12.2016/1312)

Toimintakäsikirja

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-viranomaisen kanssa; sekä
- 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Luotsiliitto lakimuutosten valmistelun yhteydessä on kiinnittänyt huomiota samoihin kysymyksiin kuin liikenneministeriö vastauksessaan Finnпилот Pilotage Oy:lle mm., ettei yhtiöllä ole valtuutta antaa luotsausohjetta; myöskään lakia täydentävien ohjeiden antaminen ei ole sallittua. Valtuudesta tällaiseen ei lainsäädännön nykyjärjestelmän johdosta ei edes saisi säätää. Sen sijaan luotsauspalveluja kuvaava toimintakäsikirja muilta osin kuin itse luotsausta koskevana on Luotsiliitonkin kannalta hyödyllinen ja jopa toivottava, mutta siinä olisi pyrittävä välttämään sekavan järjestelmän synnyttämistä. Toimintakäsikirjassa tulisi kuvata luotsauspalvelut yleisellä tasolla ja luotsauspalveluyhtiön vastuulla oleva toimintaosuus yksityiskohtaisesti sekä myös yhteistoiminta VTS-viranomaisen kanssa kuin myös toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Luotsauskäytännöt lienevät lähtökohtaisesti perinteistä tapaoikeutta. Tavat muodostuvat ammattiinsa pätevöityneiden henkilöiden kokemuksiin perustuen. Luotsien keskuudessa tapaoikeuden muodostumispaikkoja ovat olleet mm. luotsien asemakokoukset, joissa tilanteita ja käyttäytymistä on voitu arvioida. Lisäksi rannikkomme eri alueet ovat erilaisia ja poikkeavat toisistaan. Luotsiliitto lakimuutosten valmistelun yhteydessä esitti, että mahdolliset toimintakäsikirjaan tehtävät kirjaukset mm. hyväksi havaituista luotsauskäytännöistä olisi aina tehtävä yhdessä luotsien kanssa ja luotsiasemakohtaisesti.

Edellä esitetty Liiton käsitys näyttää tuleen huomioiduksi lain esitöissä siten, että asiaa koskevaan hallituksen esityksen perusteluihin on kirjattu:

4 d §. Toimintakäsikirja. Lakiin lisättäisiin uusi 4 d §, johon otettaisiin toimintakäsikirjaa koskevat säännökset. Toimintakäsikirjalla varmistettaisiin luotsaustoiminnan lainmukaisuus ja yhdenmukaisuus sekä varauduttaiisiin toimintaan onnettomuus- ja poikkeustilanteissa. Ensimmäinen momentti velvoittaisi luotsausyhtiön laatimaan ja ylläpitämään toimintakäsikirjaa, jonka

sisältöä koskevat vaatimukset olisivat kohdissa 1 - 4. Kohta 1 velvoittaisi kuvaamaan luotsauspalvelujen tarjoamisen, mikä on tarkoitettu tehtäväksi 4 §:n mukaisessa laajuudessa. Kohta 2 koskisi luotsien oikeuksia ja velvollisuuksia. Toimintakäsikirjassa olisi kuvattava menettelyt, joilla varmistetaan, että luotseille säädettyjä oikeuksia ja velvollisuuksia noudatetaan. Kohta 3 velvoittaisi kuvaamaan luotsauksia koskevan tiedonvaihdon ja yhteistoiminnan VTS-viranomaisen kanssa. Kohta 4 koskisi toimintaa onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Luotsien osallistuminen toimintakäsikirjan laatimiseen olisi tärkeää siksi, että luotsi on vastuussa luotsauksesta ja luotsille on laissa säädetty velvollisuuksia ja oikeuksia. Toimintakäsikirjalla voitaisiin tukea luotseja luotsaukseen liittyvien tehtävien hoidossa sekä edistää yhdenmukaisia luotsauskäytäntöjä ja turvallisuuskulttuuria.

Käsitykseni on, ettei luotsauslain lisäyksellä ole muutettu aikaisemminkin voimassa olleen järjestelmän perusteita, vaan ainoastaan säädetty luotsauspalveluyhtiölle nimenomainen velvoite toimintakäsikirjan laatimiseen laissa säädettyistä asioista. Kuten aikaisemminkin yhtiön velvollisuutena on yleisen luotsausinfran puitteissa tukea itse luotsauksen onnistumista.

Eri asia sitten on miten käytännössä esim. yhteistoiminta toimikäsikirjaan liittyen järjestyy luotsien kanssa, toivottavasti ei pelkästään muodollisesti vaan asian oikea luone tunnustaen.

Eräs huomioitava yksityiskohta kuitenkin on mahdollinen rajanylitys eli puuttuminen yhtiön määräyksillä luotsien luotsaustoiminnan sisältöön. Silloin ollaan varmasti alueella, joka merionnettomusselvittelyissä joutuu koeteltavaksi ja niin, että voiko tällainen määräys olla peruste sille, että yhtiö olisikin itse vastuussa mahdollisesta vahingosta rajoitussäännöksestä riippumatta.

Tulevaisuuden tarpeita

Meriselitysmenettely

Käsitykseni on, että meriselitysjärjestelmää olisi kehitettävä nykyisestä päällikkövetoisuudesta merioikeuden tutkintajärjestelmään painottuvaksi. Menettely voitaisiin edelleen käynnistää päällikön velvollisuudella antaa merioikeudelle kirjallinen kertomuksensa tapahtumista sekä muukin aineisto, jota nytkin edellytetään. Mikäli kysymys on onnettomuudesta, jossa on ollut luotsauslain tarkoittama luotsi mukana, myös luotsin kertomus tapahtumista tulisi toimittaa etukäteen kirjallisena merioikeudelle. Lisäksi olisi säädettävä, että merioikeuden kuulustelutilaisuuteen, jossa myös

päällikön ja luotsin toimittamat aineistot otettaisiin pöytäkirjaan, olisi aina kutsuttava luotsi kuultavaksi ja, että luotsilla olisi oikeus kuulemiskäsittelyssä puhe- ja kyselyoikeus. Asiantuntijoiksi olisi otettava aktiivielämässä mukana olevia kokeneita merikapteeneita ja miksei myös mahdollisuuksien mukaan luotsina toimivia tai toimineita merikapteeneita. Meriselityksen luonnetta kirjaamismenetelynä ei liene tarvetta muuttaa, mutta menettelyn painotuksen tulisi ensisijaisesti painottua merioikeuden selvittely- ja tutkintavelvollisuuteen ja näin saatujen selvitysten kirjaamiseen. Mitään oikeudellista ratkaisua ei tietenkään tässä vaiheessa olisi tarvetta tehdä, kuten nykyisinkään.

Onnettomuustutkinta merionnettomuuksissa

Meriselityksen kehittäminen esim. edellä kuvatulla tavalla antaisi onnettomuustutkintajärjestelmälle mahdollisuuden enenevässä määrin tukeutua tapahtumatietojen osalta merioikeuden selvittelyssä esiin tulleisiin tapahtumiin, joita täydennettäisiin mm. tutkinnassa ilmenneillä teknisillä seikoilla.

Onnettomuustutkinnassa päämääränä on aina turvallisuussuositus toisin kuin oikeudellisissa ratkaisuissa, joissa tehdään lopputulemana oikeudellinen arvio (syy, syyllisyys, vastuu) ja joka perustuu aina voimassa olevaan lainsäädäntöön (aineelliset oikeusohjeet, prosessia koskevat oikeusohjeet). Tuomioistuin on aina velvollinen antamaan jutuissaan voimassa olevaan lainsäädäntöön perustuvan ratkaisunsa.

Lähtökohtana myös onnettomuustutkinnoissa on henkilöiden toimia arvioitaessa voimassa olevat oikeusohjeet ja kysymys siitä, onko niitä noudatettu. Sen sijaan onnettomuustutkinnan lopputulema (turvallisuussuositus) voi tarkoittaa tarvetta uuteen lainsäädäntöön. Jos eroa ei riittävästi ymmärretä, tuloksena voi olla voimassa olevan lainsäädännön kanssa ristiriitainen suositus.

Onnettomuustutkinta menettelynä tietenkin on erittäin tärkeää ja merkityksellistä työtä, jota on tuettava mahdollisuuksien mukaan. Syntyneistä lieveilmiöistä kuten em. kenttäoikeusratkaisuvaikeudesta olisi päästävä eroon. Tämä on tietenkin vaikeaa, koska selvitystyö muistuttaa oikeudellisia selvittelyitä kuten esitutkintaa. Päämäärätietoisuus samoin kuin syvälinen perehtyneisyys tutkittavaan toimintaan ja sitä koskevaan lainsäädäntöön varmasti edistää onnettomuustutkinnan päämääriä.

Luotsin oikeusturvaohjelma

Luotsiliiton kanssa kehitetty luotsin oikeusturvajärjestelmä erityisesti haveritilanteissa olisi säilytettävä. Järjestelmä on toiminut myös käsitykseni mukaan kohtalaisen hyvin. Joskus on ollut vaikeuksia, ilmeisesti teknisistä syistä, saada liitettyä kertomusta yhtiössä kehitettyyn poikkeamaraporttiin, johon tällainen selvitys ehkä parhaiten sopisi osana. Myös sellaisissa tilanteissa, joissa yhtiön ja luotsin edut saattavat törmätä, poikkeamaraportti olisi perusteltu paikka selvitykselle. Tämän kirjallisen kertomuksen valmistumiselle olisi myös varattava riittävä aika, jotta voidaan välttää hätiköinnistä aiheutuneet puutteet.

Luotsilla tulisi olla myös aina oma avustajansa, jotta mahdollisesti myöhemmin ilmenevät eturistiriidat eivät yllättäen ole sotkemassa tilannetta.

Espoossa, Mankkaalla 28.11.2017

Ilmari Haapajoki
Varatuomari

Ilmari Haapajoki

- Syntynyt Vaasassa 1943
- Vaasan lyseon kasvatti
- OTK v. 1970
- Erilaisissa lakimies- ja johtotehtävissä liike-elämässä
- Oma lakiasiaintuimisto/myöhemmin asianajotoimisto v. 1980
- Merioikeudellisia kirjoituksia ja opetustehtäviä
- Luotsiliito kunniajäsen v. 2007 ja liiton kultainen ansiomerkki samana vuonna.
- Suomen Valkoisen Ruusun I luokan ritarimerkki v. 2013
- Harrastuksena musiikki: soittaa puhaltimia (saksofoni, klarinetti) mm Advojazz 20 vuotta toiminut yhtye
- Elää ja ajattelee merihenkisesti

Kari Kosonen
"komentosillallaan"
Finnpilotin toimistolla

Tasapuolisten luotsauspalveluiden takuumies

Teksti ja kuva: Pekka Karppinen,
viestintätoimisto Klanga

Finnpilot Pilotage Oy:n toimitusjohtajana huhtikuussa aloittaneella Kari Kososella on selkeä käsitys yhtiön päätehtävästä: tarjota laadultaan ja hinnaltaan yhdenmukaisia luotsauspalveluita koko maahan, Tornioista Haminaan ja aina Saimaalle saakka.

Kari Kosonen saapuu arkisin toimistolle yleensä jo kuuden aikaan aamulla. Työmatka Sipoon maalaismaisemista Helsingin ydinkeskustaan on alkanut kohta viiden jälkeen.

"Tulen aikaisin, koska minulla on päävastuu 8- ja 6-vuotiaiden poikieni hakemisesta koulusta, ja vaimolla viemisestä."

Kosonen kuvaa itseään hyvin perhekeskeiseksi ihmiseksi. Kipparin mieli ei enää pala merille.

"Lähes kymmenen vuotta aluksilla oli minulle aivan riittävä aika. Näin lukuisia laivatyyppejä, ympäri maapalloa tuli seilailtua eri tehtävissä."

Aika on kullannut muistot niin vahvasti, ettei ikäviä kokemuksia tule mieleen hakemallakaan.

"Merilläolon vuodet olivat jonkinlainen itsenäistymisvaihe, mutta vielä tärkeämpi oli samassa veneessä olemisen henki."

Sen yhdessä kokeneista ihmisistä tulee monesti elinikäisiä työtovereita.

"Entisillä merimiehillä on tietty yhteys, ja meidän organisaatiossammehan heitä riittää."

Muutos on normaalitila

Kiinnostus merenkulkua ja sen tarjoamia työmahdollisuuksia kohtaan on jatkunut sammumattomana. Finnpilotin toimitusjohtajaksi Kosonen siirtyi yhtiön luotsausjohtajan paikalta. Ennen tuloaan luotsausyhtiöön vuonna 2010 hän toimi pitkään Merenkululaitoksen palveluksessa, mm. VTS-keskuksen päällikkönä ja apulaisjohtajana. Koulutukseltaan hän on paitsi merikapteeni myös tuotantotalouden diplomi-insinööri.

Johtajana hän kokee olevansa ennen kaikkea muutoksentehtäjä.

"Siitä lähtien kun tulin maihin 21 vuotta sitten, olen elänyt muutoksessa. Tulin Merenkululaitokselle tehtävään, jota ei sitä ennen ollut olemassa."



Kosonen sai olla mukana luomassa valtakunnalliseksi kasvanutta VTS-järjestelmää (vessel traffic service eli alusliikennepalvelu) ja Suomenlahden pakollista ilmoittautumisjärjestelmää (GOFREP) sekä viitoittamassa uutta reittijakoa Ahvenanmerellä ja Suomenlahdella.

Finnpilotissa merkittäviä uudistuksia ovat olleet vaikuttavuusmittauksen kehittäminen ja luotsauspalveluiden digitalisointi.

"Ei minulla ole ollut semmoista hetkeä, että pyörinänpä nyt pyörää, joka on pyörinyt jo pidemmän aikaa. Asioiden muuttaminen, tekeminen toisella tavalla, on kulkenut mukana koko ajan."

Tasapuolisuus tärkein periaate

Johtajan tärkeimpänä ominaisuutena Kari Kosonen pitää tasapuolisuutta.

"Kun saan eteeni esityksen, mietin aina sen tasapuolista toteutusta. Täytyy olla tasapuolinen sekä

henkilöstöä että asiakkaita kohtaan, ettei kukaan saa erilaista kohtelua tai palvelua kuin joku toinen."

Uusi toimitusjohtaja alleviivaa kulukurin tärkeyttä, koska yhtiö ei voi juurikaan vaikuttaa palveluidensa kysyntään; jos Suomessa ei käy laivoja, ei ole luotsattavaakaan.

"Sillä me olemme pärjänneet ja pystyneet pitämään hinnat niin halpoina, että olemme yksi pohjoisen Itämeren halvimmista luotsauspalveluiden tuottajista – halvempi kuin vaikkapa Viro tai Ruotsi. Tämä on sikäli merkittävää, että meillä on verrokkimaita laajempi verkosto ylläpidettävänä, ja keliolosuhteet talvineen ovat Itämeren vaikeimmat."

Luotsaus paikkaa osaamisvajetta

Luotsausprosessin digitalisoinnin arvokkaana sivutuotteena kertyy runsain mitoin uutta informaatiota niin palvelun tuottajalle kuin ostajallekin. Tiedollista lisäarvoa asiakkaalle tuo myös se, että ➤

Finnpilot ilmoitus 1/1 sivua

Finnpilot_A4_

luotsi on ainoa ulkopuolinen henkilö aluksella sen liikkeessa. Normaalisti esimerkiksi kaikki viranomaistarkastukset tehdään laivan ollessa laiturissa.

”Silloin ei nähdä, miten laiva operoi liikkeessä ja miten henkilökunta osaa hommansa. Liikkeessä kerätyt poikkeamahavainnot ovat tietoja, joita asiakkait eivät muuten saa.”

Merenkulun perustaitojen hallinta on Kososen mukaan heikentynyt.

”Osaamisen taso aluksilla on kiistatta laskenut viimeksi kuluneiden kymmenen vuoden aikana. Kyllä tämä niin karua on, että ilmeisesti halvempaa työvoimaa vaan haetaan.”

Asian käänköpuoli on se, että luotsin merkitys korostuu. Luotsit vastaavat alusten käsittelystä paljon aiempaa enemmän.

”Ennen vanhaan laivalla pidettiin kunnia-asiana, että päällikkö ajoi sen laituriin. Nykyään noin puolessa tapauksista aluksen ajaa laituriin tai laiturista pois meidän luotsimme.”

Etäluotsaus ei saa olla tabu

Luotsien oman navigointiohjelmiston käyttöönotto on yksi kuluvan vuoden kehitysharppauksista. Jos alukselle tulee täydellinen black out, sen tutkajärjestelmä menettää toimintakykynsä. Silloin luotsin mukanaan tuoma navigointisovellus voi ylläpitää tilannekuvaa komentosillalla.

Automatisaatio etenee merenkulussakin väijäämättä, ja työvoiman määrä laivoilla vähenee. Muutos haastaa myös perinteisen luotsaustavan. Kososen mielestä etäluotsauksesta on puhuttava siinä missä etäohjauksesta.

”Perinteisen luotsauksen rinnalla voisimme tulevaisuudessa tarjota maista tapahtuvaa etäluotsausta, kunhan asia vaan kunnolla selvitetään ja suunnitellaan.”

Ankarat luonnonolosuhteet tosin hidastanevat automatisoitumisen voittokulkua Suomen aluevesillä. Väylät ovat kapeita ja mutkikkaita, merenpohja kivinen ja jäätyy vaikeasti mallinnettava muuttuja.

”Täällä ympäristö ei anna anteeksi yhtään mitään. Laivasta on heti pohja auki, jos se eksyy väylän ulkopuolelle.”

Ulkomaankaupan palveluksessa

Lainsäätäjän määritelmän mukaan valtion luotsausyhtiön on tuotettava ”kohtuullista” voittoa.

”Emme tavoittele maksimaalista taloudellista tulosta, sen takia emme ole olemassa. Olemme olemassa Suomen ulkomaankauppaa varten. Tehtävämme on tuottaa turvallisuutta ja sujuvuutta mahdollisimman edullisesti ja tasapuolisesti koko Suomeen”, Kosonen paaluttaa.

Tasapuolisuus palveluiden saatavuudessa ja hinnoittelussa on ykkösargumentti, kun häntä pyytää perustelemaan, miksi luotsauspalvelut kannattaa tuottaa valtakunnallisen toimijan toimesta.

”Me takaamme, että asiakas saa samanlaatuista ja -hintaista luotsauspalvelua joka puolella maata, ja liiketoiminnan voi perustaa sille ajatukselle.”

Hintalappu estetyille onnettomuuksille

Merenkulun merkitys 100-vuotiaalle Suomelle on elintärkeä.

”Suomi on logistiikan näkökulmasta todellakin saari”, Kosonen vahvistaa vanhan kliseen.

Tilastot vuodelta 2015 kertovat, että viennin tonnimääristä kulki laivoilla 90 ja tuonnin tonnimääristä 77 prosenttia. Suomen satamien kautta liikkuu tavaraa joka päivä keskimäärin satojen miljoonien eurojen arvosta.

”Aikamoisessa pulassa olisimme, jos merikuljetukset lakkaisivat. Olemme niistä täysin riippuvaisia niin energiahuollon, raaka-aineiden kuin valmiiden tuotteiden vienninkin osalta.”

Luotsauspalveluilla on puolestaan suuri merkitys merenkululle, vaikka luotsauksen osuus satamäkäynnin kustannuksista on keskimäärin alle viisi prosenttia.

”Luotsaus tuottaa merenkulun turvallisuutta ja sujuvuutta. Viime vuonna estimme luotsauksella 29 vakavaa merionnettomuutta”, Kosonen kiteyttää Finnpiilotin yhteiskunnallisen arvon ja yritys vastuun.

Kun lasketaan yhteen suorat ja välilliset kustannukset, joita kaikista estetyistä onnettomuuksista olisi koitunut, saadaan lopputulokseksi, että luotsausmaksut ovat tulleet yhteiskunnalle takaisin noin kaksinkertaisina. ■



Sea Explorer integroitu luotsitakki koekäyttöön Kotkaan

SEASAFE-YHTIÖLTÄ INTEGROITU LUOTSITAKKI KOEKÄYTTÖÖN

Kotkan luotsiasemalla on vuosien ajan kaivattu integroitua luotsitakkia, mutta jostain syystä sellainen takki ei ole saanut hyväksyntää yhtiön työsuojeluorganisaatiossa. Mitään kunnon perusteluja ei koskaan ole asialle saatu. Joskus on valitettu, että siivellä kylmyys voi tehdä liivien laukaisumekanismin toimintahäiriön. Tällä perusteella aina on päädytty erillisten liivien paremmuuteen. SeaSafe-yhtiön luotsitakit on kuitenkin muualla maailmassa todettu ylivoimaisesti suosituimmaksi ratkaisuksi. Suomi on lisäksi pitkä maa, joten voidaan perustellusti kysyä, pitääkö Perämerellä ja Helsingissä olla samanlainen suojavarustus luotsilla. Tuskin Miamin pilotilla ja Alaskan kollegallakaan on samanlainen susiturkki päällä tammikuussa.

SeaSafe-yhtiö tarjoaakin integroitua luotsitakkia Kotkan luotsiasemalle koekäyttöön ensi talveksi. Jos se Kotkan alueella todetaan hyväksi, toivoisimme sellaisen integroidun takin hankkimista alueemme luotsille.

The Sea Explorer CE150 is high tech jacket with integrated life jacket.

The Sea Explorer is 100% waterproof using our two layer barrier system within the lining. This creates a 100% waterproof, breathable and windproof jacket.

- Download the Sea Explorer Coat Sizes
- View the popular new Peli Pilot's torch light
- Made in Britain
- Integrated 150 Newton Lifejacket
- Fully Automatic Inflation (33gram)
- Oral Backup Inflation
- Manual Inflation
- Concealed Whistle
- Taped Seams
- Double Layer Waterproof System consisting of 100% Waterproof / Breathable / Windproof Twin barrier
- Retroflective Tape Armbands
- Two Outside Zipped Pockets
- Concealed Hood in Collar
- Chintz Lining

Oy YXPILA Hinaus Bogsering **Ab**



Tough tugs, for tough jobs

Operating 24 hours, 365 days a year



☎ 010 2190750 (24H) ✉ jani.hannula@yxpilahinaus.fi

Isomastontie 4, 67300 Kokkola, Finland

www.yxpilahinaus.fi





SANNA SONNISESTA KOVAN TASON JOHTAJA YHTIÖÖN

1.4.2017 Finnpiilot oy:n luotsausjohtajaksi nimitetyllä Sanna Sonnisella on vahva johtotehtävien tausta merenkulun eri tehtävissä. Finnpiilot oy:n palvelukseen Sanna tuli liikenteen turvallisuusvirasto Trafin osastopäällikön virasta. Sanna Sonnisella on myös tutkijataustaa Onnettomuustutkintakeskuksen ja VTT:n tutkijana. Luotsauslainsäädännön kehittäminen on myös kuulunut hänen toimintakenttäänsä.

Johtajana Sanna kertoo olevansa asiantuntijoitaan kuunteleva, taustatietoja ja perusteita hakeva ratkaisija. "Minua ei ole palkattu tänne luotsausasiantuntemukseni takia. Sitä varten meillä on 143 kokenutta luotsia, joilla on yhteenlaskettuna 7000 vuotta merenkulun kokemusta! Minun tehtäväni luotsausjohtajana on mahdollistaa henkilöstön onnistuminen työssään, ymmärtää ja hallita kokonaisuuksia ja löytää yhteistyössä henkilöstön kanssa parhaat ratkaisut."

"Tiedolla johtaminen on varmin tie hyviin päätöksiin, mutta tietoa tarvitaan tilastojen ja analyysien lisäksi ihmisiltä, jotka päätettävien asioiden kanssa työskentelevät. Jos tuijottaa vain lukuja, käppyröitä ja trendejä eikä ymmärrä ilmiöitä niiden takana niin aika helposti menee metsään. Tai itse asiassa kiville," korjaa Sanna. "Toinen vaaratekijä nykyään ovat erilaiset hype-asiat ja niiden perässä juokseminen vain sen takia, että oltaisiin "hype-käyrällä". Moni nyt pinnalla oleva asia on vain vanha totuus uusin termein kuvattuna tai pitkäjänteisen kehityksen tulos. Digitalisaatio, laajempi datan hyödyntäminen ja robotisaatio vaikuttavat meihinkin ja kehityksessä on oltava mukana tulevaisuutemme takia. On kuitenkin valittava ne kehityspotut, jotka palvelevat meitä ja asiakkaitamme parhaiten," painottaa ex-tietojohtaja Sonninen.

Luotsi ja Majakka (Sari Turkkilan tekemästä haastattelusta referoitu, otsikko Luotsi ja Majakka)



Olemme jo matkalla...

- Transas Pilot Pro, integraatioineen
- mPilot, digitalisoitu luotsausprosessi
- Pilot Online, tilausprosessin digitalisointi
- Fleet Management, kone- ja paikkatiedon yhdistäminen
- Tilannekuvanäkymät, www.finnpilot.fi ja sisäisessä käytössä



28.10.2017

Olemme matkalla kohti etäluotsausta

Merenkulun seminaari Kotkassa

Merenkäyttö ja merenkävijöitä

Toimitusjohtaja Kari Kosonen pohti luotsausta tulevaisuudessa

Merenkulun seminaari pidettiin merimuseo Vellamon auditoriassa Kotkassa 28.10. ja se toteutettiin yhteistyössä juuri 20-vuotista taivaltaan juhlivan suomen merimuseon tuki ry:n kanssa. Suomen merimuseon johtaja Tiina Mertanen lausui avaus sanat ja toivotti yleisön ja kutsuvieraat tervetulleeksi.

"Ovatko luotsileidarit kohta vain museoesineitä?"

Tarkoituksellisen provokatiivisesti oli toimitusjohtaja Kosonen otsikoinut esitelmänsä aiheen, ja näinhän suuri yleisö asian mieltää, kun nykymedia harvemmin enää mitään kyseenalaistaa. Mieluimmin se tekee suurta yleisöä kosiskelevia otsikoita ja antaa ymmärtää, että jo parin vuoden päästä laivoilla ei enää ole miehistöjä lainkaan, kun ne automatiikalla kulkevat robotteina pitkin valtameriä.

Suomi on edelläkävijänä merenkulun digitalisoinnissa, kiitos vahvan laivanrakennusteollisuuden, jota innovatiivinen liikenneministeri Berner vahvasti tukee. Finnpilot- yhtiö, joka omassa toiminnassaan on digitalisoinut palvelutuotantonsa jo hyvin pitkälle, liittyy mukaan On Sea-ekosysteemiin, jonka tavoitteena on tuoda autonominen meriliikenne itämerelle. Finnpilot tuo toimintaan mukaan alusten käsittely- ja väyläosaisensa, jota millään muulla organisaatiolla ei ole.

Provokatiiviseen otsikkonsa kysymykseen toimitusjohtaja Kosonen vastasi selkeästi, että museoesineitä leidareista ei tule vielä pitkään aikaan, mutta muunlaistakin luotsausta, kuin leidareita pitkin kiipeävän luotsin tuottamaa, tulevaisuudessa tullaan näkemään ja näissä ratkaisuihin Finnpilot yhtiö tulee olemaan vahvasti mukana. Etäluotsausta ollaan kehittämässä ja Finnpilot on siihen kehitystyöhön tuomassa oman erityisosaamisensa.

Toimitusjohtajan linjauksiin on helppo yhtyä. Luotsausyhtiön on omassa toimintaympäristössään syytä mieluummin temmata aloite käsiinsä kuin jäädä takarivin taaviksi heittelemään kapuloita kehitysprosessien rattaisiin.

Luotsi ja Majakka



Luotsileidarit eivät vielä joudu museoon

Oy Blomberg Stevedoring Ab is a part of the Backman-Trummer Group

BLOMBERG STEVEDORING

Efficient and reliable stevedoring services at the Ports of Kalajoki, Vaasa and Kristiinankaupunki.

Oy Blomberg Stevedoring Ab
Rahtitie 1, 65170 Vaasa Tel.: +358 20 777 1211 www.blomberg.fi

Logos: ISO 9001, UKAS MANAGEMENT SYSTEMS 001, GTP certified (Registration n° 428, Backman-Trummer Group), COCERAL, www.gtpcode.eu

HANGÖ STEVEDORING
...www.hangostevedoring.fi

Fysioterapeutti Jani Sihvonen
(Fysio-Eskola, Lappeenranta) ohjaa
harjoittelua ja mittaa vasemman
olkapään ja käden lihasvoiman
palautumista 6 kk leikkauksen
jälkeen

Olkapäävammat on syytä hoitaa nopeasti kuntoon

Ortopedi, kirurgi Vesa Arvelan mielestä olkapään vammoissa magneettikuvaus parhaiten selvittää hoidon laadun, riittääkö konservatiivinen fysioterapia vai tarvitaanko kirurgisia toimenpiteitä. Aikailuun ei kuitenkaan ole varaa



Tässä ei töijata laivaa, vaan ankkureihin kiinnitetään "köysillä" repeytynyt jänne. Hyvännäköinen solmu

Nyt on jälleen se aika vuodesta, kun jäisillä pinnoilla tapahtuu kaatumisista johtuvia raajavammoja. Luotseille ne aiheuttavat yleensä pitkiä sairauslomajaksoja. Itse teloin olkapääni vuosi sitten. Olkapään sijoiltaan meno aiheuttaa iäkkäämmälle henkilölle aina myös olkapään ns. kiertäjäkalvosimen jännerepeämän.

Lappeenrantalainen ortopedi, kirurgi **Vesa Arvela** toteaa, että olkapäävammoissa magneettikuvaus on paras tapa selvittää vamman laatu, jolloin voidaan arvioida edellyttääkö hoito kirurgisia toimenpiteitä, vai selvitäänkö konservatiivisella fysioterapeuttisella kuntoutuksella. Tapaturmaisesti syntynyt kiertäjäkalvosimen laaja repeämä edellyttää aina täyhystysleikkauksella suoritettavaa korjausta. Liian usein vastaanotolle tulee potilaita, joille leikkaushoidosta ei enää ole hyötyä. Olkapään lihaksisto alkaa nopeasti rappeutua, ellei suurta jännerepeämää hoideta ajoissa leikkauksella kuntoon ja olkapää jää liikerajoitteiseksi ja kivuliaksi, toteaa Arvela.

Leikkaushoito

Lappeenrannan Terveystalossa hoidettiin koko hoitoprosessi. Työterveyslääkäri, magneettikuvaus, ortopedin vastaanotto ja leikkaus suoritettiin kaikki samassa talossa ja tehokkaasti. Sieltä sain



lähetteen jatkohoitoon Lappeenrantaan Fysio-Eskolaan saamaan kuntouttavaa fysioterapiaa.

Revennyt jänne kiinnitettiin tähystysleikkauksessa takaisin erikoislangoilla titaanitappeihin olkanivelen pintaan. Kättä jouduin roikottamaan slingassa 6 viikkoa, mutta slingan sai ottaa onneksi suihkuun mennessä pois ja kevyesti lepuuttaa iltaisin.

Fysioterapeuttinen kuntoutus

Kuudennen viikon jälkeen leikkauksesta alkoi kevyt fysioterapia aluksi passiivisilla harjoituksilla. Käsi oli aluksi täysin tönkkö, kun **Jani Sihvonen**, Fysio-Eskolan fysioterapeutti aloitti kevyet alkuharjoitteet. Aika epätoivoiselta tuntui, että tuleeko kädestä enää kalua ollenkaan. Yllättävän nopeasti harjoitteet ja ammattitaitoinen fysioterapia alkoi tuottaa tulosta. Fysioterapeutti Jani Sihvosen verkossa välittämät kotiharjoitteet tietenkin täytyy tehdä, jos aikoo saada entiset liikeradat takaisin aikataulun mukaan. Pari kuukautta fysikaalista hoitoa ilman voimaharjoitteita oli kuitenkin jo palauttanut liikeradat ennalleen.

Toukokuun lopussa 2 kk leikkauksesta ortopedi saattoikin todeta. "Sairauslomaa jatkettu 30.6. saakka. Toipunut hyvin, liikerajoitus korjautunut, ei kipuja, fysioterapia jatkuu ja kontrolli 2 kk kuluttua".

Lihassoiman mittaus- ja harjoittelulaite

Isokineettinen mittaus- ja harjoittelulaite on tehokkain menetelmä leikkausten ja vammojen kuntoutuksessa nykyisin. Helppolukuinen ja tarkoituksenmukainen tulosraportti antaa käyttäjälle kaiken tiedon, jota tarvitaan potilaan lihaskunnan analysointiin. Lihassoima oli palautunut täydellisesti ennalleen, puolirajat huomioiden oikean käden vertailussa – hoidon jälkeen parempi kuin ennen vammaa, voisi jopa todeta.

Korvaukset tuki- ja liikuntaelimiin kohdistuvissa tapaturmissa

Lakisääteisestä tapaturmavakuutuksesta korvattavista tapaturmista ja ammattitauodeista merkittävin osa on tuki- ja liikuntaelimiin kohdistuvia.

Työtapaturmiin liittyvissä korvauspäätöksissä suurin osa on hakijoille myönteisiä, mutta korvauspäätökset ovat usein myös kielteisiä erityisesti olkapään kiertäjäkalvosimen repeämissä ja polven nivelkierukka- ja akillesjännevammoissa. Kiertäjäkalvosimen repeämä voi olla myös kudoksen rappeutumisen aiheuttamaa, koska ikääntymisen tuomiin muutoksiin monesti vedotaan yli 50-vuotiaiden ja erityisesti yli 60 vuotiaiden ikäryhmissä.

► Tapaturman kirjaamisessa on syytä olla tarkkana

Oikeuskäytännössä kiertäjäkalvosimen repeämä on katsottu korvaukseen oikeutetuksi yleensä silloin, kun tapaturmana on yläraajan varaan riippumaan jääminen putoamisen yhteydessä, kaatuminen suoraan olkapään päälle tai voimakkuudeltaan ja mekanismiltaan näitä vastaava vahinkotapahtuma. Lisäksi kiertäjäkalvosimen repeämän, kuten muidenkin vammojen korvaaminen tapaturman aiheuttamana edellyttää yleensä, että vammaan liittyvät oireet alkavat ja hoitoon hakeudutaan välittömästi.

Vapaa-ajan tapaturmat ja liiton jäsenen matkavakuutus

Oma tapaturmani sattui vapaaviikolla ja etäisyydellä, missä liiton matkavakuutus oli voimassa myös kotimaassa (50 km kodista). Luotsiliiton matkavakuutus kaikille jäsenille on YTY:n jäsenkorttiin liittyvä matkavakuutus. Matkavakuutukseen liittyvä korvauskäytäntö on tapaturmiin liittyvänä hyvin kattava. Maksusitoumus leikkauksihoidosta tuli tekstiviestinä if- vakuutusyhtiöstä ennen kuin olin päässyt ulos Lappeenrannan Terveystalon rakennuksesta ortopedin vastaanotolta.

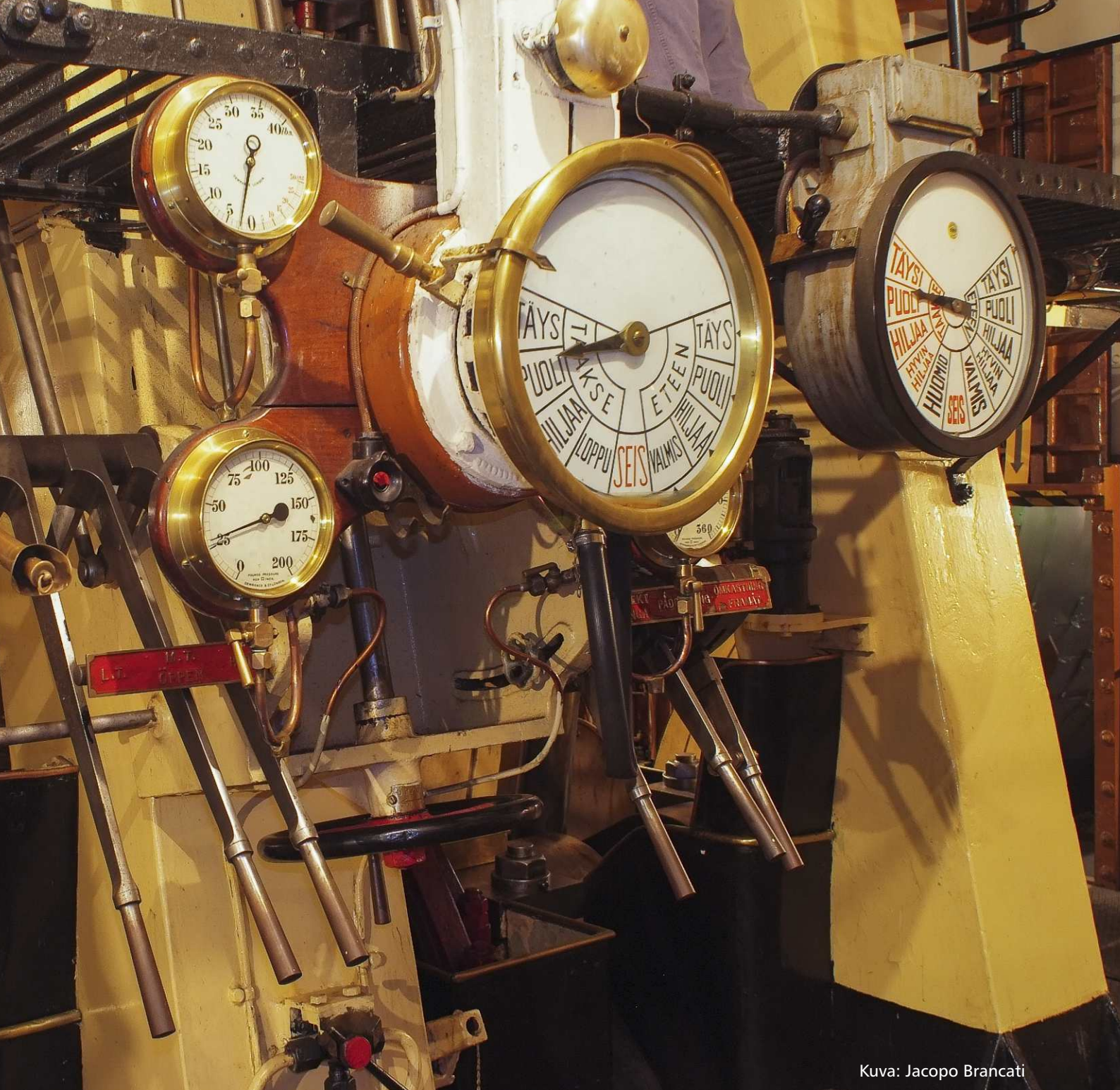
T. Tuomisto

FREEPORT
www.freeport.fi

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



Tarmossa oli kaksi trippelihöyrykonetta. Keulapotkuria pyörittävässä koneessa tehoa oli 1400 ja peräkoneessa 2400 hevosvoimaa. Höyrykattiloita oli viisi, joista kolme tuotti höyryä peräkoneelle. Pituus 67 metriä ja leveys 14 metriä. Syvyyttä Tarmolla oli 6 metriä. Laivassa oli yksi potkuri keulassa ja yksi perässä. Keulapotkuri, jollainen oli myös Sampossa, todettiin erinomaiseksi ratkaisuksi. Vaikeissa jääolosuhteissa Tarmo kulki paremmin perä edellä. Avovesinopeus oli 13 solmua.



Kuva: Jacopo Brancati

Tarmolla monivaiheinen historia itsenäisyyden alkuaajoista lähtien

Jäänmurtaja Tarmo ehostettiin entiseen loistoonsa

Vuonna 1907 valmistui Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan tilaama jäänmurtaja Tarmo Newcastlesta, Englannissa. Se oli pidempi ja voimakkaampi kuin samalla telakalla 15 vuotta

aiemmin valmistunut jäänmurtaja Sampo. Suomessa oli tuolloin kolme jäänmurtajaa; Murtaja, Sampo ja Tarmo, joilla pyrittiin pitämään Hangon ja Turun satamat ympärivuotisessa käytössä ja yritettiin ➤



Jäänmurtaja Tarmo valmiina siirtohinaukseen Kotkaan



Ei uskoisi, että Tarmo siirtyi jo kaksi päivää pommituksen jälkeen omin konein Helsinkiin.

► pidentää muiden satamien liikennettä mahdollisimman pitkään.

Suomalaiset itsenäisyysaktivistit kaappasivat Tarmon venäläisiltä

Ensimmäisen maailmansodan aikana Tarmo palveli Venäjän itämerenlaivastossa, avustaen sotalaivoja ja merikuljetuksia. Sisällissodan sytyessä Suomessa 1918 Tarmo oli edelleen venäläisten hallussa. Itsenäisyysaktivistit astuivat tammikuussa Katajanokalla laivaan venäläisten matruusien ja punakaartilaiden vaatteisiin naamioituneina. Jäänmurtajaan astuivat myös senaatin puheenjohtaja P.E. Svinhufud ja senaattori Jalmar Castren venäläisupseeriksi naamioituneen luutnantin seurassa, joka esitti väärennetyn määräyksen siirtyä avustamaan venäläisiä jäihin juuttuneita laivoja Suomenlahdelle. Merelle päästyään aktivistit riisuivat venäläismatruusit aseista ja telkesivät sotilaat laivan työkaluvarastoon. Svinhufud luki miehistölle Senaatin kaappausvaltakirjan. Venäjän lippu laskettiin alas ja leijonalippu nostettiin ensi kertaa Tarmon salkoon.

Tarmon pommituksessa menehtyi 39 henkilöä

Tammikuun 18.päivänä 1940 jäänmurtaja Tarmo oli juuri palannut partioretkeltä Somerista ja miehistö oli juuri asettunut lounaalle Kotkan kantasatamaan kiinnittyneen Tarmon skanssiin, kun Kaunissaaren suunnasta lähestyi venäläinen pommikone pilviverhon suojissa ja pudotti kolme sadan kilon pommia kohti jäänmurtaja Tarmoa. Kaksi pommeista osui jäänmurtajan keulaan joista toinen lävisti keulakannen räjähtäen välikannella,

tehden täydellistä tuhoa ruokailemaan kokoontuneen miehistön joukossa. 39 miehistön jäsentä ja sotilasta menehtyi välittömästi ja 13 haavoittui.

Pahoin vaurioitunut Tarmo siirrettiin omin konein Helsinkiin korjattavaksi

Keulaosastaan pahoin vaurioitunut jäänmurtaja paikkailtiin väliaikaisesti siirtokuntoon Kotkassa ja kaksi päivää pommituksen jälkeen alusta siirrettiin jo omin konein rantaväylää pitkin Helsinkiin telakalle. Siirto tapahtui pimeään aikaan siten, että hiihtopartio kulki jäärännin reunoilla näyttäen valoa hitaasti kulkevalle Tarmolle. Alusta ohjattiin niin, että "skailletin" kautta annettiin ohjailukomen- toja suoraan ruorikonehuoneeseen. Valoisaa aikaan jäänmurtaja oli naamioitu saareksi ja alus pysyi paikoillaan suojassa viholliskoneilta. Sotatoimiin se ei enää Talvisodan aikana osallistunut, mutta palveli vielä jäänmurtotehtävissä vuoteen 1970 saakka. Alus vihittiin museojäänmurtajaksi v. 1992.

Alfons Håkansin Suomenlinnan telakka hosti "vanhan rouvan" uuteen uskoon

Yli satavuotias jäänmurtaja Tarmo hinattiin Kotkasta viime vuoden marraskuussa Helsinkiin Alfons Håkansin Suomenlinnan telakalle. Yhtiön hinaaja Hector suoritti hinauksen molempiin suuntiin. Jäänmurtaja Tarmo oli ikäänsä nähden yllättävän hyvässä kunnossa. Eniten korjattavaa löytyi aluksen painolastitankeista, joihin oli syöpy- nyt reikiä. Alus siirrettiin kesällä 2017 takaisin Merimuseon laituriin ja yleisölle Tarmo avattiin kesäkuun lopussa. ■



Tarmon salonki henkii entisaikojen loistoa



Orrengrundin eläkkeellä oleva "stuju" Markku Valli esittelee jäänmurtaja Tarmon "byssaa"



Jäänmurtaja Tarmo kunnostettiin Alfons Håkansin Suomenlinnan telakalla.

Rahjan Huolinta ½ sivua

RAHJA LOGISTICS ilmo A5 Luotsi ja majakka PRINT



**Hyvää Joulua
ja menestystä
vuodelle 2018**

**Turvallista matkaa
Kotkan luotseille
tarjoavat:
Kimmo, Wikke
ja Merja**



TAKSI 10
Kimmo Lindqvist
0400 221 256

TAKSI 35
Juha Wikström
050 345 6252



Arctia Oy:n viestintäpäällikkö Eero Hokkanen laski yhtiön seppeleen jäänmurtaja Tarmon sankarivainajien muistokivelle

Muistomerkki kunnostettu

Maamme itsenäisyyden satavuotisjuhlavuoden kunniaksi Kotkan seurakunta on tänä vuonna kunnostanut Kotkan sankarihautausmaan.

Hautausmaalla oleva jäänmurtaja Tarmon muistomerkki on myös kunnostettu. Kunnostamistyön suoritti Suomen merimuseon tuki ry ja kustannuk-

sista vastasi valtion omistama, jäänmurtopalveluja tuottava Arctia Oy.

Muistomerkille järjestettiin 28.10. 2017 kunniakäynti. Muistomerkille laskivat seppeleen Suomen merimuseo, Arctia Oy ja Rannikkoprikaati.



Kuva Jukka Ketonen

Risteilyliikenne Helsingissä nousi ennätyslukemiin kesällä 2017

Satamien tavaraliikenne ollut vahvassa nousussa koko vuoden

Myös luotsausmäärissä nousua vastaavana ajanjaksona

Tullin tilastojen mukaan Tammi – syyskuussa Suomen vienti nousi 15 prosenttia ja tuonti 14 prosenttia verrattuna viime vuoden vastaavaan ajanjaksoon. Satamat arvioivat loppuvuoden kuljetusmäärien jatkavan edelleen vahvaa nousua suurimmissa satamissamme. Liikenneviraston tilastojen mukaan satamissa käyneiden alusten lukumäärä on lisääntynyt syyskuuhun mennessä 2,7% edellisvuoden syyskuuhun verrattuna. Eniten tavaraa on kulkenut kolmentoista suurimman merisataman kautta. Konttiliikenne Suomessa on vahvasti keskittynyt. HaminaKotka, Helsinki ja Rauma nappaavat siitä 90 prosenttia koko volyymista.

Helsingin meriliikenne on jatkanut vahvaa kasvuaan. Rahtia kuljetettiin viime vuoden vastaavaan ajanjaksoon, tammi – syyskuu, 12,7% enemmän. Loppuvuodesta Metsä Groupin Äänekosken tehtaan selluvienti alkaa näkyä lisäkasvuna Helsingin satamien kuljetuksissa. Kantvikin ja Inkoon satamien tavarakuljetukset ovat lisänneet luotsausten määrää Porkkalan luotsiasemalla 104 luotsauksella viime vuoden lokakuuhun verrattuna. Sköldvikin sataman rahtimäärissä on ollut hivenen laskua, mikä näkyy luotsausmäärissä -3,1% laskuna. Myös linjaluotsipätevyyksiä on hankittu jonkin verran lisää Emäsalon luotsausalueelle.

HaminaKotkan sataman
kontti- ja transitoliikenne
ovat taas vahvassa kasvussa

Ennätyksellinen risteilykausi Helsingissä

Vuoden 2017 risteilykauden aikana Helsingissä kävi yhteensä 266 risteilyalusta, jotka toivat kaupunkiin 478 000 kansainvälistä risteilymatkustajaa. Tuoreen tutkimuksen mukaan risteilymatkustajat toivat Helsinkiin yhteensä 32 miljoonaa euroa.

HaminaKotkan satamassa menossa ennätysvilkas vuosi

Tammi – lokakuussa käsiteltiin yhteensä 12 030 814 tonnia vientiä, tuontia ja kauttakulkua, joka on 9,7 % enemmän kuin vuosi sitten. Koko loppuvuoden kasvua kiihdyttää myös kaasuputkien välivarastointiin liittyvät kuljetukset Kotkasta Hangon Koverhariin. Kotkassa vieraili kuluvana kesänä myös 4 risteilylaivaa ja tavoitteena on saada vuosittain vähintään 15 risteilyalusta vierailemaan Kotkassa. Kantasatama luo hienon miljöönsä kansainvälisille risteilyvieraille ja 260 metrisille aluksille löytyy kantasatamasta riittävästi laituritilaa. Kotkan luotsiasemilla alueen satamaliikenteen kasvu on näkynyt vastaavana ajanjaksona 6,0 prosentin luotsausmäärän kasvuna.



Autot ja Yaran lannoitteet Uudenkaupungin sataman valtteina

Uusikaupunki on jatkanut investointejaan satamassa, jotta sen kapasiteetti pystyy vastaamaan auto-

tehtaan kasvaviin tuotantomääriin. Tavoitteena on, että Uudenkaupungin satama pystyisi välittämään eteenpäin kaikki autot, jotka tehtaalta valmistuvat. Yaran Uudenkaupungin tehtaiden päätuotteet ovat lannoitteet ja typpihappo. Lannoitteita tuotetaan noin miljoona tonnia vuodessa sekä kotimaan että viennin tarpeisiin. Uudenkaupungin syksyn luotsaustilastoissa tämä näkyy 157 luotsauksen kasvuna. ➤



Olli Taipale

Yaran laitur,
Uusikaupunki

Lpr satama
½ sivua pysty
port_of_lappeenranta_rollup

**PORT
OULU**

Top of Europe



www.portofkemi.fi



**PORT OF
KALAJOKI**

Kokkola

Kokkola_2017



Saimaan kanavan sulkujen alaporttien remontti pitkittää kanavan liikennetaukoa 2 kuukautta seuraavina kahtena talvena

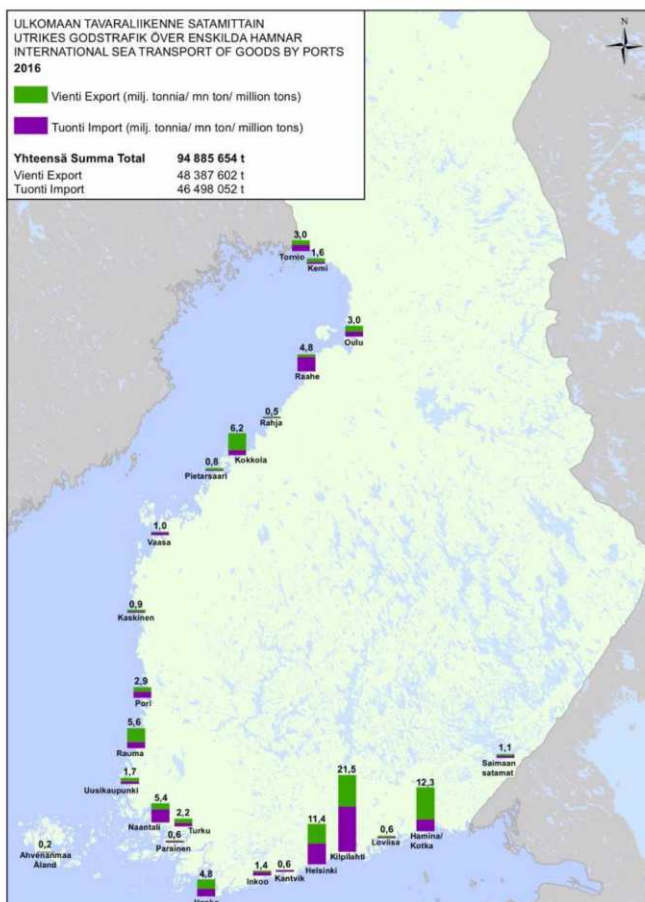
► Saimaan liikenteessä ei suuria muutoksia

Saimaan kanavan Mälkiän sulun alaportin uusiminen ei ole vaikuttanut suuremmin kanavaliikenteen kuljetuksiin, vaikka liikennekausi pääsi alkamaan vasta toukokuun alussa. Tonnimäärä tulee olemaan viime vuoden tasoa, noin 1,5 miljoonaa tonnia. Luotsausmäärissä ollaan Saimaalla 30 luotsausta jäljessä edellisen vuoden syksyyn verrattuna. Ensi talvena suoritetaan neljän sulun alaporttien uusiminen ja talvella 2018 – 2019 kolmen sulun alaportit. Porttien uusiminen aiheuttaa liikennekauden lyhenemisen kahdella kuukaudella seuraavina kahtena talvena. Liikennekatkoksen pituuteen tulee vaikuttamaan tietysti, millainen talvi on tulossa. Leuto talvi helpottaa aina rakennustöitä.

Luotsi ja Majakka

	T2016	T2017		
	Summa	Summa	T17-T16	T16 %
Finnpilot Pilotage Oy				
Kappaleet	19 723	20 133	410	2,1 %
Rannikko	17 273	17 713	440	2,5 %
3100 - Kotka	3 463	3 670	207	6,0 %
3200 - Helsinki	1 705	1 815	110	6,5 %
3203 - Porkkala	387	491	104	26,9 %
3205 - Emäsalo	2 264	2 193	-71	-3,1 %
3300 - Hanko	1 130	953	-177	-15,7 %
3310 - Turku	879	955	76	8,6 %
3320 - Uusikaupunki	563	720	157	27,9 %
3330 - Maarianhamina	91	108	17	18,7 %
3400 - Rauma	1 430	1 506	76	5,3 %
3410 - Pori	775	797	22	2,8 %
3421 - Kaskinen	465	409	-56	-12,0 %
3520 - Vaasa	277	262	-15	-5,4 %
3550 - Kokkola	1 123	1 157	34	3,0 %
3553 - Pietarsaari	235	235	0	0,0 %
3600 - Oulu	726	703	-23	-3,2 %
3601 - Raahе	471	524	53	11,3 %
3603 - Kemi	1 289	1 215	-74	-5,7 %
Saimaa	2 450	2 420	-30	-1,2 %
3700 - Lappeenranta	1 608	1 610	2	0,1 %
3703 - Puumala	256	244	-12	-4,7 %
3720 - Savonlinna	393	390	-3	-0,8 %
3727 - Vuokala	193	176	-17	-8,8 %

Finnpilotin syksyn luotsaustilasto korreloi Suomen talouden elpymistä





Nord Stream 2- kaasuputkia kuljetetaan Kotkasta Hankoon välivarastoon

HaminaKotkan satamassa sijaitseva Wascon tehdas pinnoittaa rautamalmilla vahvistetulla betonilla noin puolet koko Nord Stream 2- kaasuputkihankkeen tarvitsemasta 200 000 putkesta.

Kotkasta alkoi kaasuputkien välivarastointiin liittyvät laivakuljetukset 17.9. kuluvana vuonna kahden laivan operoimana. Laivat siirtävät 44 900 pinnoitettua putkea Koverhariin ja loput jäävät Kotkaan varastoon kuljetettavaksi suoraan putkenlaskualukselle. Laiva ottaa yhdellä kuljetukseen noin 200 putkea, joten ylimääräistä luotsausurakkaa tulee sopivasti Kotkan ja Hangon luotseille.

Nord Stream 2- kaasuputkihanke poliittisessa vastatulessa

Itse kaasuputkihanke on joutunut EU-maissa ja Yhdysvalloissa ankaran poliittisen vastustuksen kohteeksi. Hanketta ajaa edelleen Saksa ja Venäjä, kun taas suuri EU-maista on aloittanut voimakkaan vastakampanjan putken rakentamisesta. Kiistasta huolimatta putkien pinnoitustyö ja kuljetukset jatkuvat Kotkasta. Suomelle kysymys on pelkästään kaupallinen ja ympäristölupa hankkeelle on myönnetty niiltä osin, kun kyse on Suomen talousalueella kulkevasta kaasuputkesta.

SEA SUNDAY PALKINTO MYÖNNETTIIN NORSTREAMIN MIEHISTÖLLE

Norstreamin miehistö palkittiin rohkeasta ja taitavasta operoinnista Englannin kanaalissa tammi-kuussa uponneen Fluvius tamar-laivan seitsemän hengen miehistön pelastamisessa. Norstreamin miehistön toiminta hätätilanteessa osoitti miehistön turvallisuusosaamisen olevan korkealla tasolla. Palkinnon perusteluissa todettiin myös Bore-varustamon suunnitelmallisesti kehittäneen turvallisuusosaamistaan ja -kulttuuriaan, pitäen ne myös korkealla tasolla.

Sea Sunday palkinto on Suomen viranomaisten sekä ammatti- ja vapaa-ajan merenkulun järjestöjen 1997 perustama palkinto. Palkintona luovutetaan Emil Cedercreuzin tekemä pronssiin valettu ruorimies.

Luotsi ja Majakka



Pekka Karppanen

Ministeri Anne Berner luovuttaa turvallisuuspalkinnon Norstreamin päällikölle Patrik Norrgårdille.



Kotkassa pinnoitettujen kaasuputkien laivaukset Koverharin välivarastoon alkoivat 17.9.



MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652



Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen

Pohjoismaisten luotsien tapaaminen pidettiin tänä vuonna Tukholmassa 3.-4.11.2017

Kävimme läpi vuosittaiseen tapaan kuulumiset maittain ja keskustelimme laajasti näistä kahden päivän ajan. Kuulimme myös, että Islanti on mahdollisesti liittymässä EMPA jäseneksi ja nähtäväksi jää osallistuvatko he jatkossa myös näihin kokouksiin Pohjoismaana.

Tanska

Tanskassa kilpailu läpiluotsauksissa jatkuu. Danish Pilot Service ollut ainoa tarjoaja Danpilotin lisäksi. Tänä vuonna DPS saisi suorittaa jo 1000 luotsaus-tehtävää mutta DPS jää noin 300 luotsaukseen varustamojen kanssa tehtyjen sitovien luotsausso-pimusten sekä rekrytointi- ja rahoitusongelmien takia. Kilpailutilanteesta johtuen myös Danpilot on "tehostanut" erinäisin toimenpitein luotsien työtehtävien hoitamista ja tämä on edelleen aiheut-tanut ongelmia kokonaistyöajan ja lepoaikojen kanssa.

Kilpailu Tanskassa ei ole onnistunut lainsäätäjän toiveiden ja ennusteiden mukaan. EMPA seuraa

edelleen Tanskan tilannetta luotsauksen kilpailut-tamisen edistymistä. Nykyisen luotsausasetuksen mukaan tilannetta ja kilpailun avaamisen vaiku-tuksia tullaan arvioimaan uudelleen vuoden kuluttua. Nyt asian tunnustavat jo muutamat aiemmin kilpailun avaamisen puolesta puhuneet.

Tanskassa luotseja on Danpilotissa 160, Danish Pilot Servicessä 14 sekä satamissa 20 henkilöä. Viime vuonna tarkemmin kertomistani Grönlannin luotsauksien määrät ovat hieman kasvaneet matkustajaliikenteen mukana ja niitä jatketaan.

Uudet Virosta hankitut veneet on todettu liian käytännössä liian keveiksi. Veneet eivät toimi hyvin kovissa olosuhteissa mm. Gedserissä. Seuraavat hankittavat veneet tulevat olemaan raskaampia.

Ruotsi

Ilmapiiri Sjöfartsverketin ja luotsien kanssa on parantunut. Ruotsalaiset pääsivät viime vuonna sopuun pienistä työehtomuutoksista ja nyt neuvotellaan parhaillaan mm. palkoista jotka ovat Ruot-



sisä jääneet hieman jälkeen muusta Euroopasta. Palkkakeskustelun osalta pitää kuitenkin muistaa, että Ruotsalainen kollegamme eläköityy 60 vuotiaana.

Suuret ikäryhmät siirtyvät eläkkeelle. Seuraavan kahden vuoden ajan tavoite on kouluttaa 10 luotsioppilasta puolivuositain eli Ruotsissa tarvittaisiin 20 uutta luotsia per vuosi. Koulutusta tullaan jatkamaan tällä tahdilla ainakin seuraavat kaksi vuotta eläköityviä luotseja vastaavasti. Ruotsissa on 17 luotsausaluetta ja yhteensä 250 luotsia. Ruotsalaiset ovat huomanneet uusien luotsien rekrytoinnissa ongelmia pätevyyksien ja soveltuvuuden kanssa. Asiaa tutkitaan ja yhtenä mahdollisena tulevaisuuden vaihtoehtona on järjestää luotsien koulutusta Saksan malliin suoraan merikoulusta pitkällä oppilasajalla ja erilaisiin luotsauskategorioihin jakaa.

Ruotsissa sattui 2016 vuoden lopussa yksi luotsaukseen liittyvä merkittävä onnettomuus kun "Askö" ajoi karille Mälarenilla. Alus oli karille ajaessa hyvin lähellä rikkoo päävesilinjan Tukholmaan, linja kesti ja taipui alas 20cm. Onnettomuuteen syntyy on vaikuttanut mm. luotsin pitkä työrupeama. Luotsilla oli takanaan kolmas yö peräkkäin töissä, viimeinen luotsaus alkoi klo 2230 ja onnettomuus sattui 0450. Tapauksen johdosta on annettu ohjeita ja suosituksia luotsien työ- ja lepoajoista ja keskustelu näistä jatkuu Ruotsissa. Onnettomuustutkintaraportin voi lukea osoitteessa www.havkom.se

Ruotsissa luotsit saavat käyttöönsä iPad tabletit ja näihin Sea-IQ navigointiohjelman Primarin virallisilla ENC kartoilla varustettuna. Ruotsalaiset ovat mukana varustamoiden kanssa EU:n Mona Lisa I ja

II hankkeiden jatkohankkeessa STM managementissä. Göteborgiin on tulossa keskus josta jaetaan laivojen reittisuunnitelmat testilaitteilla noin 300 laivalle. Hanke saa EU budjetista tukea 25M€.

Norja

Norjassa työskentelee 281,5 luotsia ja vuonna 2017 rekrytoidaan 14 uutta luotsia. Linjaluotsauksen määrä on tasoittunut ja tällä hoidetaan noin 2/3 koko Norjan meriliikenteestä eli vuosittain noin 60000 kpl. Norjalaisilla on maailmanennätys myönnettyissä linjaluotsinkirjojen määrässä, -näitä on myönnetty jo 2800 kpl.

Kävimme keskustelun "Yara Birkeland" aluksesta josta on ollut runsaasti puhetta muuallakin. Alus on 75m pitkä, akkukäyttöinen ja tulee operoimaan vain Heroya-Larvik välillä. Alus on täysin kauko-ohjattava ja tämänhetkisen suunnitelman mukaan sitä tullaan kauko-ohjaamaan VTS keskukselta Luotsin toimesta. Ensimmäisen vuoden alus on myös miehitetty normaalisti.

Norjalaisilla luotseilla on myös käytössään iPad mutta karttaohjelmaa ei ole vielä päätetty. Vanhat kannetavat jatkavat yhä rinnalla kunnes iPadit ovat käytössä. Luotsikuljetusten osalta Norjassa toimijana on yksi hinausyritys joka järjestää kuljetukset koko maassa. Luotsinkuljetus tilataan joko tekstiviestillä tai puhelimitse. Ulkopuolisen kuljetusyrityksen palvelut toimivat mutta oman kaluston kanssa totuttuun joustavuuteen on tullut hintalap- pu päälle.

Poliittisesti tilanne on rauhallinen Norjassa. Työehtosopimus sanottu irti ja TES neuvottelut alkavat 16.11. Päällimmäisinä asioina Norjassa näihin liittyen ovat työtuntien kirjaaminen, lepo- ➤



Joakim Lewenhagen, Stein Inge Dahn, Patrik Wikand, Lars Stigvaldt ja Ole Riis

- Työehtosopimus sanottu irti ja TES neuvottelut alkavat 16.11. Päälinjallisina asioina Norjassa näihin liittyen ovat työtuntien kirjaaminen, lepoajat, yötyö, viikoittaiset työajat jne. Huomattavaa on, että Norjassa ylityölainsäädäntö ei koske merenkulkualaa ja luotsausta. Norjalaiset luotsit tekevät huimat 47000h ylitöitä vuodessa joka on jonkinlainen ongelma.

Yhteenvedona voin edelleen todeta, että asiat, ongelmat, ratkaisut ja jopa yksittäiset laitevalinnat ovat luotsauksen ympärillä ovat hyvin samanlaisia

kaikissa Pohjoismaissa. Tässä yksi pääsyy näihin kokouksiin osallistumiseen. Opimme ja saamme arvokasta tietoa muilta jota voidaan hyödyntää. Hyvät neuvot ovat kallisarvoisia ja virheistä kannattaa oppia.

Ensi vuonna kokous pidetään Suomessa.

Kaj Hahtonen,
varapuheenjohtaja





POHJOISMAIDEN VALOKUVAUSKILPAILU 2017

Merenkulkija voi osallistua Pohjoismaiseen kilpailuun kymmenellä digikuvalla. Kuvien tulisi olla korkeintaan muutaman vuoden ikäisiä, ennen julkaisemattomia, ja niiden tulisi liittyä merimieselämään, työhön ja vapaa-aikaan laivalla. Maltillinen kuvankäsittely on sallittu (valotuksen korjaus, kontrasti, rajausta, terävöitys). Kuvia saa lähettää MEPAan 10.1.2018 saakka.

Kuvat osallistuvat samalla Suomen sarjaan, jonka parhaat myös palkitaan. Pohjoismaiset Merimiespalvelujärjestöt voivat käyttää kuvia omissa julkaisuissaan ja muissa voittoa tavoittelemattomien merialan järjestöjen julkaisuissa.

Työt voi lähettää kolmella tavalla

1. Sähköpostilla osoitteeseen opinto@mepa.fi
2. Postilla osoitteeseen: MEPA, PL 170, 00161 Helsinki.
3. Toimittaa MEPAn pääkonttoriin, Linnankatu 3, 00160 Helsinki.

2 ja 3 vaihtoehtojen kuvat tulisivat olla, cd-levyllä, muistikortilla tai ulkoisella kovalevyllä tallennettuja.

2015 pohjoismaiset palkinnot:

- 1) Valokuvaustarvikkeita € 670
- 2) Valokuvaustarvikkeita € 650
- 3) Valokuvaustarvikkeita € 550
- 4) Valokuvaustarvikkeita € 350
- 5) Valokuvaustarvikkeita € 300

Tämän lisäksi palkitaan 3 parasta suomalaiskuvaa lahjakorteilla valokuvausliikkeeseen.

Lisäinfoa:

Sampsa Sihvola
toimitusjohtaja@mepa.fi
 +35810 349 3100

Jukka Lindell
opinto@mepa.fi
 010 349 3105

Pekka Karppanen
vapaavahti@mepa.fi
 0400 879 733



EMPA kokous 2017

Teksti ja kuvat Kaj Hahtonen



Bergen Fisketorget



EMPA 2017 kokous pidettiin Norjan Bergenissä 10.-12.5.2017. Saimme nauttia Bergenille poikkeuksellisista olosuhteista. Kokouksen aikana Euroopan sateisimmassa kaupungissa satoi vain kerran.

Poikkeuksellista viime vuosien asialistaan verrattuna oli myös ettei agendalla ollut mitään suurempia asioita käsiteltävänä satamadirektiivin voimaantumisen jälkeen. Luotsauksen osalta Euroopassa on yleisesti rauhallista. EMPA auttaa edelleen useita eri maita pienempien ongelmien ratkaisemisessa.

Tulevaisuuden haasteisiin ja muutoksiin varautuminen on tärkeää. Kokouksen teeman mukaisesti kuulumme hyvät esitelmät mm. Yaran autonomisista laivoista Birkelandiin. Tämä herätti vilkasta keskustelua. Tämä ja monet muut hankkeet ovat vielä tänä päivänä utopiaa normaalin kauppamerenkulun osalta vaikka yksittäisiä hankkeita voidaankin toteuttaa. Fakta kuitenkin on, että kaikista asioista pitää pystyä keskustelemaan ja ottamaan kantaa. Muuten vaarana on, että leimaudumme "vastarannankiiskiksi" ja jäämme matkustajaksi muutoksen kyytiin. Näihin tulevaisuuden e-

luotsaus jne. asioihin on myös Finntimeron lähtenyt hyvin mukaan ja keskustelu jatkuu.

Päätösasioissa kokous päätti EMPA puheenjohtajan ja hallituksen säilymisestä yhdistyksen päättävänä toimeenpanijoina ja tekijöinä. Kilpaileva esitys kokouksessa oli täysipäiväisen pääsihteerin valinta joka olisi väistämättä tarkoittanut kulujen kasvamista. EMPA tekee arvokasta työtä pienellä budjetilla. Hallituksen aktiivisuudelle sekä omistautumiselle täytyy antaa kiitosta. EMPA toimistoon Brysseliin todennäköisesti palkataan jossain vaiheessa osa-aikainen pääsihteeriksi sekä avustamaan hallitusta ja EMPA:an asioiden valmistelussa. Kokonaisuutena saamme jäsenmaksuillemme erittäin hyvää vastinetta.

Seuraava kokous pidetään ensi keväänä Antwerpenissä 12.-13.4.2018 ja kokouksen teemana on "how we can invite people to work in the blue economy".

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja



Bergen Floyeban



EMPA hallitus ja puheenjohtaja Stein Inge Dahn



EMPA Krysning



BPAC Bergen 2017

BPAC (Baltic Pilotages Athorities Commission) kokous pidettiin Bergenissä 18.05.2017. Toisin viikkoa aiemmin EMPA kokouksen aikana, tämän kokouksen aikana Bergenissä satoi lähes koko ajan.

BPAC on Itämeren ja Pohjanmeren rannikkomaiden luotsausviranomaisten, ammattiliittojen ja luotsaus toimijoiden yhteistyö- ja työfoorumi. BPAC yhteistyön tavoitteena vahvistaa merenkulun turvallisuutta Itämeren alueella. Keskusteltavat asiat ovat olleet pääasiassa Deep Sea Pilotage -asioita mutta kokouksissa keskustellaan myös paljon kansallisesta luotsauksesta ja luotsauksen kehityksestä yleensä.

Lisäinformaatiota ja tietoa löytyy osoitteesta <http://www.balticpilotage.org> Täältä löydätte linkkien alta kaikki kokouksen esitykset. Sieltä kannattaa vilkaista esimerkiksi Saksan esitys; miten Saksa aikoo tulevaisuudessa kouluttaa luotseja suoraan merikoulusta luotsin tehtäviin. Saksalaisilla on jo nyt suuria haasteita löytää päteviä luotseja meripäällystöstä ja merikouluissa aloittavia opiskelijoita on vuosi vuodelta vähemmän.

Kaikki informaatio jota tätäkin kautta saamme ja pystymme jakamaan eteenpäin edistää luotsausasioita nyt ja tulevaisuudessa.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja



Nordiskt lotsmöte 2017

De nordiska ländernas lotsars träff hölls i år i Stockholm 3. - 4.11.2017

I vanlig ordning gick vi igenom årets nyheter från land till land och diskuterade dem vitt och brett under de två dagarna. En verklig nyhet var, att Island överväger att bli medlem i EMPA och det återstår att se om Island i framtiden deltar i dessa årsmöten som ett jämbördigt nordiskt land.

Danmark

Konkurrensen om lotsningen genom Danmark fortsätter. Danish Pilot Service har varit den enda budgivaren utöver Danpilot. I år skulle DPS få utföra redan 1000 lotsningsuppdrag, men antal stannar vid ca 300 lotsningar, p.g.a. bindande kontrakt med rederier samt rekryterings- och finansieringsproblem. Konkurrenssituationen har lett till, att också Danpilot har med diverse åtgärder "effektiverat" skötseln av lotsarnas uppgifter vilket i sin tur har lett till problem med helhetsarbetstiderna och vilotiderna.

Konkurrensen i Danmark har inte fått de resultat beslutsfattarna hoppades och förutspådde. EMPA följer fortfarande med utvecklingen i Danmark och konkurrensens verkningar. Enligt ikraftvarande lotsförordning kommer läget och verkningarna av konkurrensen att revideras på nytt om ett år. De aktuella problemen erkänns redan av somliga tidigare förespråkare för konkurrensen.

Lotsarnas antal i Danmark är 160 vid Danpilot, 14 vid Danish Pilot Service och 20 personer i hamnarna. Lotsningarna på Grönland - som jag i fjol berättade om - har ökat något i antal tack vare passage-rartrafiken och de kommer att fortsätta.

De nya båtarna som skaffades från Estland visades sig i praktiken alltför lätta. Båtarna lämpar sig inte väl för hårda förhållanden t.ex. vid Gedser. Följande båtar som skaffas, kommer att vara tyngre.



Sverige

Atmosfären i samarbetet mellan Sjöfartsverket och lotsarna är bättre. Svenskarna kom i föl överens om smärre förändringar i kollektivavtalet och för närvarande förhandlas bl. a. lönerna som i Sverige sacker något efter resten av Europa. Vad löneförhandlingarna ankommer måste vi minnas, att vår svenske kollega går i pension 60 år gammal.

De stora årskullarna går över pensionslinjen. Under de närmast följande åren är målet att utbilda 10 lotselever per halvt år, eftersom Sverige skulle behöva 20 nya lotsar i året. Utbildningen fortsätter i denna takt åtminstone två år framöver, för att ersätta de pensionerade lotsarna. Sverige har 17 lotsningsdistrikt med sammanlagt 250 lotsar. I rekryteringen av nya lotsar har problem upptäckts rörande lämplighet och kompetens. Saken utreds och ett möjligt framtida scenario är, att ordna lotsutbildningen enligt Tysklands modell; direkt från sjöfartsskolan till lång lärlingstid som fördelas på olika lotsningskategorier.

I Sverige skedde i slutet av 2016 ett allvarligt haveri som rörde lotsningen, då "Askö" körde på grund i Mälaren. Vid grundstötningen var fartyget mycket nära att bryta huvudvattenlinjen till Stockholm. Linjen trycktes nedåt 20 cm men höll. Till olyckan medverkade lotsens överlånga arbetspass. Lotsen arbetade tredje natten i rad, den sista lotsningen startade kl. 22.30 och haveriet inträffade 4.50. Som följd av olyckan har man gett instruktioner och rekommendationer om lotsarnas arbets- och vilotider. Diskussionen går vidare. Haveriutredningsrapporten finns att läsa på www.havkom.se

De svenska kollegerna tar i bruk iPad-tabletter och i dem Sea-IQ-navigeringsprogrammet med Primars

officiella ENC-kartor. Svenskarna deltar tillsammans med rederierna i STM management i fortsättningsskedet till EU:s projekt Mona Lisa I och II. Göteborg ska få en central som förmedlar fartygens ruttplaner med testapparat till omkring 300 fartyg. Projektet beviljades 25 miljoner euro från EU:s budget.

Norge

I Norge tjänstgör 281,5 lotsar och år 2017 rekryterades 14 nya. Linjelotsningarnas antal har utjämnats och detta täcker ungefär 2/3 av Norges havstrafik eller årligen omkring 60 000 uppdrag. Norrmännen innehar världsrekord i godkända linjelotsbrev - tills vidare redan 2800 stycken.

Vi diskuterade fartyget "Yara Birkeland" som har varit synligt på tapeten också i övrigt. Fartyget är 75 m. långt, batteridrivet och kommer endast att segla på rutten Heroya - Larvik. Fartyget är totalt fjärrstyrt och kommer enligt nuvarande planer att opereras från VTS-centralen av en lots. Det första året är fartyget också bemannat i vanlig ordning.

De norska lotsarna har även iPad till förfogande, men kartmjukvaran har ännu inte fattats beslut om. De gamla bärbara datorerna används ännu parallellt, tills iPaden tar över. Vad lotstransporterna ankommer, verkar ett bogseringsföretag som ordnar transporterna i hela landet. Lotstransporten beställs antingen med ett textmeddelande eller ett telefonsamtal. Det utomstående transportföretagets tjänster fungerar, men den bekanta flexibiliteten som egen materiel medger, kommer nu med en prislapp.

Politiskt är vädret vackert i Norge. Kollektivavtalet upphävdes och förhandlingarna startade den 16 ➤

- november. Till de huvudsakliga punkterna på agendan hör arbetstimmarnas bokföring, vilotiderna, övertiden och arbetsveckorna. Noteras bör, att den norska lagstiftningen om övertid inte täcker sjöfarten och lotsningen. De norska kollegerna arbetar hisnande 4 7000 timmar övertid/år, vilket verkligen är något av ett problem.

Sammanfattningsvis kan jag ännu konstatera, att ärendena, problemen och deras lösningar och t.o.m. enskilda val av apparatur och utrustning inom lotsningen är mycket likadana i alla nordiska länder. Detta är en väsentlig orsak att delta i dessa möten. Vi lär oss och delar med oss värdefull kunskap som gagnar allesammans. Goda råd är dyra och det lönar sig att ta lärdom av misstagen.

Nästa år hålls lotsmötet i Finland.

Kaj Hahtonen,
vice ordförande



**Suomen Laivanpäälystöliitto-
Finlands Skeppsbefälsförbund r.y**
Finnish ships officers union

TEN-T CORE PORT ALONG WELL KNOWN NORDIC TRIANGLE AND SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN CORRIDOR

- Centre for Scandinavian ferry traffic in Finland
- The quickest sea route for cargo between Finland and Sweden
- Excellent logistical location
- Excellent storage facilities and value added logistics services provided by port operator
- One of the deepest fairways and quay`s in Finland, up to 15,3 m
- Easy ice condition in winter time



Satamatie 13, FI-21100 Naantali, Finland | tel. +358 44 733 4550 (Port traffic) | www.portofnaantali.fi

Entäpä jos vika onkin sinussa, kysyi Vanhala

Elokuvassa sotatoimiyhtymän esimies- ja alaistaidoissa yhä petraamisen varaa

Aku Louhimiehen ohjaama ja käsikirjoittama uusi Tuntematon sotilas – elokuva marssittaa eteemme jälleen tutun konekiväärikomppanian purnaavan tiimin, missä tuttuihin rooleihin on luotu uutta näkökulmaa ja särmää. Selvästi Louhimies on halunnut tuoda tuon tutun porukan suoraan tälle vuosikymmenelle ja sen nuorimmalle sukupolvelle arvioitavaksi.

Usein näistä jermuista ja heidän esimiehistään on tehty vertauskuvia työelämän johtamiseen ja niissä vänrikki Koskelasta on tehty suomalaisen työntekijän johtamisen esikuva ja vastinparina huonon johtamisen esimerkkinä on aina nähty luutnantti Lammio. Kuitenkin, jos Louhimiehen elokuvaa katsoo nykypäivän työelämän vaatimusten valossa, niin Koskelalla ei olisi mitään saumaa päästä minkään työtiimin esimieheksi. Elokuvassa Koskelan alainen ampuu vangin takaapäin, kun esimies Koskela määrää vangin vietäväksi taakse esikuntaan kuulusteltavaksi ja kun esimies tivaa, miksi Lehto ampuu vangin takaapäin, vaikka eihän se yrittänyt karata, eikä ollut sen laatuinen kaveri. Alaisen vastaus oli, että piruako niitä lajittelemaan. Selkeään laittomuuteen ja tottelemattomuuteen esimies Koskela toteaa elokuvassa, että no niin, jatketaans matkaa! Näennäisen menestyvä tiimin työ johtuu yksilöiden suorituksista ja itsenäisistä ratkaisusta ja Koskela ja Lammio loistavat poissaolollaan operaatioiden johtajina ja jos ovat mukana, niin ainakin Lammion määräyksiä ”dissataan” avoimesti. Työtiimin sloganhan onkin: ”asialliset hommat hoidetaan, mutta muuten ollaan kuin Ellun kanat”. Elokuvassa tätä Kirjan slogania ei kuulla, kun se näkyy muutenkin päälle liimaamatta. Ainoa johtamistaitoa auttavasti osaava näyttää elokuvassa olevan majuri Sarastie, mutta hänkin sortuu hyväksymään alikersantti Rokan täysin omapäisen

toiminnan ja toteaa kuulusteluissa, että no joo, olethan tiimin paras sotilas ja saat anteeksi, mutta älä kerro muulle porukalle. Sarastien ratkaisu ei ehkä ollut nykypäivän parhaiden johtamiskäytäntöjen mukaista.

Erityisesti panin merkille elokuvassa, että Linnan kirjassa ja aiemmissa elokuvaversioissa esiintyvä

sotamies, myöhemmin korpraali Vanhala esiintyi ennen tiimin hauskuttajana ja tyhjännaurajana, mutta nyt Vanhalasta oli tehty aktiivinen tiimin työmyyrä, joka yllättäen kysyy Rokan esimiesarvosteluun ja jupinaan, että ”entäpä jos vika onkin sinussa”. Tällaista Vanhalan kommenttiahan ei kirjasta löydy, mutta Louhimies kertoikin käyttäneensä tekstiä vapaamuotoisesti. Rokka katsoo ihmeissään ja kysyvästi Vanhalaa ja Vanhala toistaa, että niin, jospa vika löytyykin sinusta itsestäsi? Louhimies ilmeisesti haluaakin tarkoituksellisesti kyseenalaistaa, että suomalaisten jalustalle nostama sankarihahmo Rokka ei ole virheetön tiimin jäsen hänkään, ei

ainakaan nykypäivän mittapuiden mukaan.

Elokuva on mielestäni kokonaisuutena ehdottomasti paras aikaisempiin kahteen teokseen verrattuna, eikä se historiaa tunteville tietenkään edusta arviota Suomen armeijan sodanaikaisesta johtamisesta. Väinö Linnan kirja kertoo kuitenkin henkilökohtaisista kokemuksista eversti Autin johtaman (JR 8) eräässä konekiväärikomppaniassa. Jermuilu ja purnaaminen oli kuitenkin koko sotaa arvioiden ehkä tämän menestyksekkään Suomen reserviläisarmeijan voimavara, ei heikkous.

tt

Kuva Hermannin Suppasen suunnittelema elokuvajulistesta, jonka pohjana on Tommi Hynysen valokuva elokuvan kuvauksista





TALL SHIPS RACES OLI MENESTYS KOTKALLE JA TURULLE

Luotsit hoitivat alukset turvallisesti satamaan

Kuvat: Sami Saarinen, Jouni Pyykkö sekä Olli Taipale ja Kurt Micklin

Tall Ships Races järjestettiin tänä vuonna poikkeuksellisesti kahteen suomalaiseen satamakaupunkiin maamme 100-vuotisen itsenäisyyden kunniaksi. Kotkassa alukset vierailivat 13. – 16. Heinäkuuta ja Turussa 20. – 23. Heinäkuuta. Erityisesti Turulle tapahtuma oli menestys. Sen laksettiin tuoneen kaupunkiin yli 20 miljoonaa euroa ja kokonaiskävijämäärän arvioitiin nousseen uuteen ennätykseen, yli 544 000 henkilöä. Luotsit hoitivat tapansa mukaan suurimmat purjealukset turvallisesti satamaan ja pääsivät paraatipaikalta ottamaan kuvia aluksista. Seuraavassa luotsien kuvakavalgadia Kotkasta ja Turusta.



ilm. 1/2 sivua
rauanheimo

ilm. 1/2 sivua
RAHJA LOGISTICS ilmo A5 Luotsi ja majakka PRINT

JENNY – JA ANTTI WIHURIN RAHASTO JAKOI APURAHOJA

Jenny ja Antti Wihurin rahasto jakoi 9.10. Finlandiatalossa apurahoina 12 miljoonaa euroa. Yhteissumma on rahaston historian suurin. Tukea myönnettiin 435 hakijalle. Luotsiliiton hallinnoimalle luotsikirjastolle myönnettiin 10 000 euron avustus merikirjallisuuden julkaisuhankkeisiin ja perinteisen kirjastotoiminnan ylläpitämiseksi. Finlandia talon juhlatilaisuudessa Luotsikirjastoa edusti Tapio Tuomisto.

Jenny ja Antti Wihurin rahaston juhlatilaisuus alkoi Finlandia hymnillä



LIITTOKOKOUS

Luotsiliiton liittokokous pidettiin 30.3.2017 Scandic Marskissa Helsingissä. Kokouksessa käsiteltiin ajankohtaisia kysymyksiä ja kokous evästi liiton toimihenkilöitä tuleviin syksyn TES-neuvotteluihin.

Henkilöstövalinnat

Liiton puheenjohtajaksi valittiin yksimielisesti **Antti Rautava**.

Hallituksen jäsenet

Pohjanlahti: **Kaj Hahtonen**

Selkämeri: **Juha-Pekka Heikkilä**

Saaristomeri: **Kaj Wikberg**

Helsinki: **Teemu Patrakka**

Kotka: **Sami Saarinen**

Saimaa: **Juha Sairio**

Luotsinvälitys: **Ted Jarner**

Luottamusmiehet

Pääluottamusmieheksi liittokokous valitsi yksimielisesti luotsi **Juha Sihvon** Kotkasta ja varapääluottamusmieheksi valittiin **Juha Sairio** Saimaalta.

Paikallisiksi luottamusmiehiksi valittiin seuraavat henkilöt:

Pohjanlahti: **Iiro Isola**

Selkämeri: **Juha-Pekka Heikkilä**

Saaristomeri: **Niclas Eriksson**

Helsinki: **Teemu Patrakka**

Kotka: **Hannu Lukkari**

Saimaa: **Jouni Kokkonen**

Luotsinvälitys: **Ted Jarner**

In Memoriam Suruviestejä Saimaalta



Jaska kesäpaikassaan pohjoisessa mieli-puuhassaan.



Jaakko Kalinainen 1947 – 2017

Jaskalle Saimaa oli elämäntapa. Kesäisin Jaska siirtyi mereltä sisävesilaivojen puikkoihin ja myöhemmin luotsiksi.

Kesän lähestyessä loppuaan kiiri Saimaalle suruviesti, jossa ilmoitettiin Lappeenrannan entisen luotsivanhimman, Jaakko Kalinaisen menehtyneen 16. heinäkuuta yllättäen rakkaalla Lapin kämpällään vain 69-vuotiaana. Jaska-nimellä kotona ja kaveripiireissä tunnettu Kalinainen syntyi Rovaniemen Saarenkylässä 19.09.1947. Hän lähti jo nuorukaisena merille, palveli varusmiesaikansa laivastossa ja kävi merikoulun Kotkassa, jonne myös lopulta asettui. Seilausvuosien jälkeen Jaskan luotsinura alkoi Puumalassa 80-luvun alussa ja hän jäi eläkkeelle Lappeenrannan luotsivanhimpana v. 2010. Iloisen ja huumorin täyttämän luonteenlaadun omaava Jaska oli pidetty, mutta tarvittaessa jämäkkä ja oikeudenmukainen esimies, joka vaati myös työtovereiltaan annettujen ohjeiden ja sääntöjen tarkkaa noudattamista. Jaskan mottona oli ”kaveria pitää aina jelpata”, jolloin esimerkiksi laivoja oli henkilökohtaisten menojen takia mahdollista vaihtaa hänen kanssaan – oli keli mikä tahansa. Jaska jelpasi ja luotti kavereihin, jos jollakulla sattui olemaan vaikkapa ”matti kukkarossa”. Hän loi vuosia sitten luotsiasemalleen erittäin hyvin toimivan ”vippikassan”, jonka jäsenet saivat kohtuullista korkoa vastaan pikavippiä mm. luotsausmatkoista aiheutuneisiin matkustamiskustannuksiin, jotka entisaikaan maksettiin käteisellä omasta pussista ja tilitettiin myöhemmin matkalaskulla. Kahden viikon laina-ajalla korko oli kohtuulli-

nen, mutta - auta armias - mikäli takaisinmaksu unohtui, niin korkokäyrä nousi aivan uusiin sfääreihin hydyttäen velallisen hymyn ainakin hetkeksi. Vippikassan varoja hyödynnettiin virkistytymiseen ja kassa lakkautettiin, kun Lauritsalan luotsiasema muutti kanavaluotsien kanssa samaan rakennukseen Mälkiälle 90luvulla.

Saimaan Luotsit ry:n vuosikokouksissa Jaska oli vakiokävijä ja mielellään hän osallistui myös Luotsiliiton vuotuisiin edustajakokouksiin tarkkailijana. Hän piti tärkeänä, että Saimaan luotsien näkemykset otetaan huomioon Luotsiliiton päätöksenteossa. Vanhat rahat, erityisesti merenkulun teemaan liittyvät oli Jaskalle rakas harrastus ja hän toimi numismaatikkojen Kymen yhdistyksessä puuhamiehenä vuosikaudet. Jaska oli myös urheilumies ja hiihdon lisäksi hän harrasti aktiivisesti lentopalloa loppuun asti. Kaikista tärkein oli kuitenkin oma perhe ja ilon aihetta lisäsi myöhemmin ukkina olemisen veikeä rooli.

Jaska siunattiin viimeiselle matkalleen Kotkan Metsäkulman siunauskappelissa 12. elokuuta 2017, jolloin sateisesta kesästä huolimatta aurinko armeliaasti lohdutti surevaa saattoväkeä. Jaskaa jäivät kaipaamaan Leena-vaimo, lapset Nina, Niko ja viisi lastenlasta, sekä lukuisa joukko omaisia, ystäviä ja työkavereita.

Rauhallista Purjehdusta, Jaska

Harri Heikkilä



Keijo Makkonen kipparina
kesäisellä Saimaalla

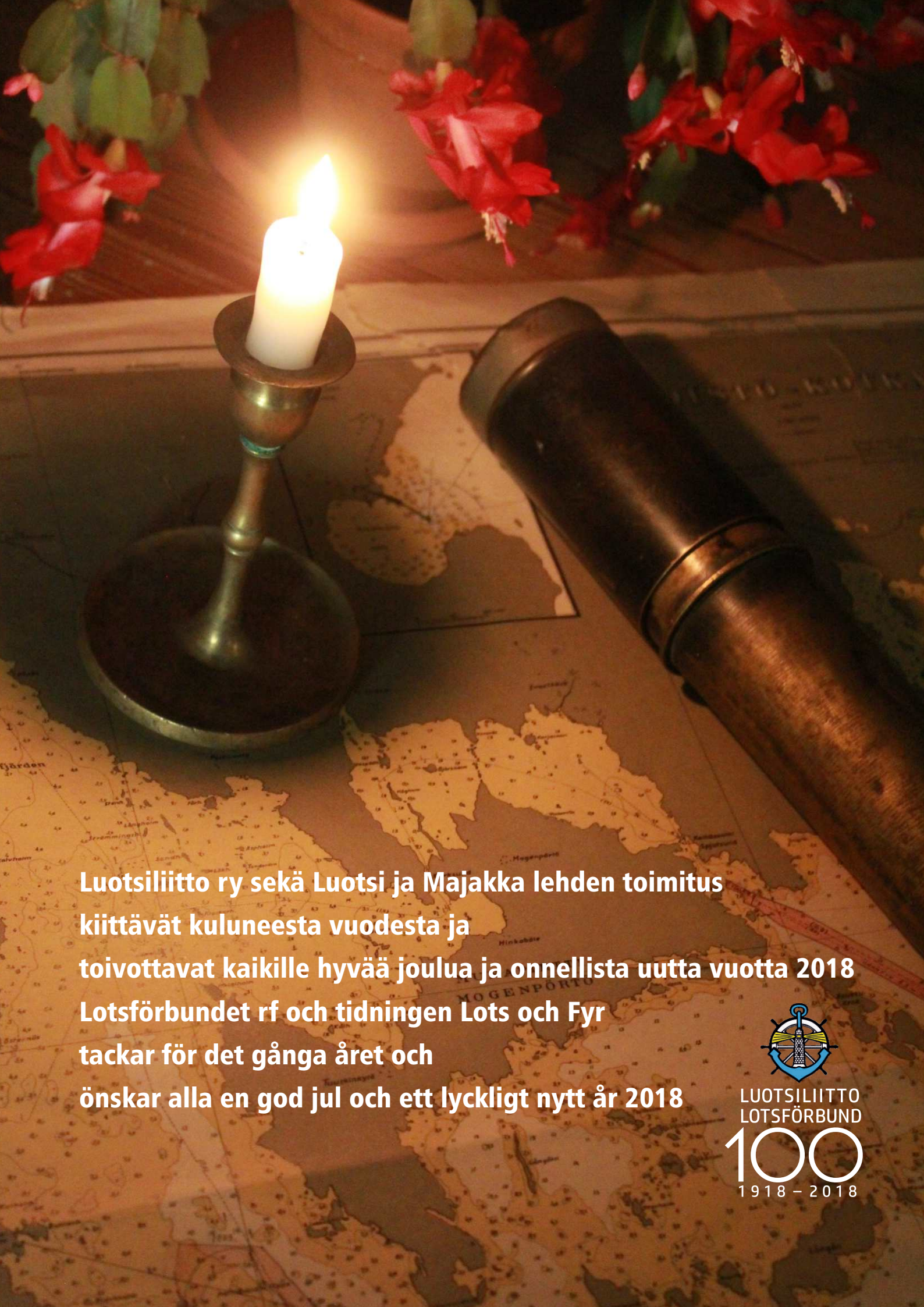
Keijo Makkonen 28.05.1946 – 14.06.2017

Keijo Makkonen aloitti merimiesuransa jo viisitoista vuotiaana, kuten suurten ikäluokkien merimiehillä tuohon aikaan oli tapana. Luotsin ura Keijolla alkoi Puumalan tilapäisenä luotsina syksyllä 1974. Puumalan luotsiasemalla komentoa tuolloin piti legendaarinen järjestysluotsi Arttu Jatakari.

Keijo Makkonen viihtyi hyvin Puumalan luotsiasemalla ja eläkkeelle jäätyään hän kertoi tehneensä yhteensä 2959 luotsausta. Ensimmäinen luotsaus oli Ladoga5 Puumalasta Savonlinnaan ja viimeisen luotsauksen Keijo teki

25.10.2007 ja laivana oli Marietje Benita Puumalasta Mälkiälle. Saimaata hän ei kuitenkaan unohtanut, vaan kesäisin Keijo kipparoi s/s Heinävedellä Savonlinnan ja Punkaharjun väliä ja satunnaisesti s/s Leppävirtaa Lappeenrannassa, kuin myös Wenno laivaa Puumalassa. Wenno laivalla myös järjestettiin Keijo Makkosen muistotilaisuus ja Puumalan salmen virtaan laskettiin myös hänen tuhkinsa, paikkaan joka oli tullut niin tutuksi menneinä vuosikymmeninä.

Luotsi ja Majakka



**Luotsiliitto ry sekä Luotsi ja Majakka lehden toimitus
kiittävät kuluneesta vuodesta ja
toivottavat kaikille hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta 2018
Lotsförbundet rf och tidningen Lots och Fyr
tackar för det gånga året och
önskar alla en god jul och ett lyckligt nytt år 2018**



**LUOTSILIITTO
LOTSFÖRBUND**

100
1918 – 2018

Lots och Fyr
Luotsi ja Majakka
vuosikerta 71. årgång

Luotsi ja Majakka on kerran vuodessa ilmestyvä aikakauslehti, joka jaetaan mm. Luotsiliiton jäsenille ja eläkeläisluotseille, 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 Luotsiliiton sivuilla www.luotsiliitto.fi.

Päätoimittaja / Chefredaktör

Tapio Tuomisto

Ankkurikatu 6

53300 Lappeenranta

040 061 2876

tapio.tuomisto@finnpilot.fi

Toimittajat / Redaktörer

Juha Sihvo, Antti Rautava,

Teemu Leppälä, Kaj Hahtonen

Käännös / Översättning

Saliven Gustavsson

Henriikka Tuomisto

Taitto / Lay-out

Kaisa Elomaa

Kirjapaino / Tryckeri

Lprint / Kirjapaino Seppo Oy

**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

Ted Jarner

Kaj Wikberg

Martti Soinio

Juha-Pekka Heikkilä

Sami Saarinen

Juha Sairio

Pääluottamusmies / Huvudförtruedeman

Juha Sihvo

0400 925634

juha.sihvo@finnpilot.fi

Varapääluottamusmies /

Vicehuvudförtruedeman

Iiro Isola

040 5798533

iiro.isola@finnpilot.fi



**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

Toiminnanjohtaja / Verksamhetsledare

Max Gustafsson

max.gustafsson@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton kotisivu / Lotsförbundets hemsida

www.luotsiliitto.fi

Webmaster Jouni Rätty

Alfons_Håkans_ÅU