MERIMIES
SJÖMANNEN

1/2015

Palkka-taulukot 2015

Kunnalliset satamat ovat nyt osakeyhtiöitä 4

Kaikki Ahvenanmaan saaristolinjat kilpailutettu 2

Kreikassa satamat ja saaristolautat **halutaan valtio-omisteisiksi** 8

Hyvillä mielin eläkkeelle M/s Silja Serenadelta! 24

SISÄLTÖ:

2 Kaikki Ahvenanmaan saaristolinjat kilpailutettu

4 Kunnalliset satamat ovat nyt osakeyhtiöitä

8 Kreikassa satamat ja saaristolautat halutaan valtio-omisteisiksi

10 Uusi merimieseläkelaki 2016 ja vuoden 2017 eläkesopimus

12 Väiski Salonen & 52 vuotta meritöitä

14 Arjen juridiikkaa – Jäsenetu!

15 Vuokramökit 2015

18 Palkkataulukot 2015

22 Etelä-Suomen osaston (009) puheenjohtaja Rauno Mutka: Katsaus vuoteen 2014

24 Uudistunut M/s Silja Serenade – Makunautintoja, hemmottelevia tuoksuja ja kuohuvaa!

32 Merimies kysyy, lakimies vastaa

33 Aimo Myräkkä

34 Mercy Ships: Työharjoittelussa sairaalalaivalla

36 Hyvinvointilomat 2015

Kannen kuvassa: Pulmu Pyrrö / M/s Silja Serenade

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES SJÖMANNEN

1 | 2015

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Simo Zitting | TOIMITTAJA • REDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Miina Markkanen, Rohkea Ruusu | TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin ranta 6, 2. kerros, 00530 Helsinki, p. (09) 615 2020 • John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Lönnberg Painot, ISSN 0355-872X | KANNEN KUVA: Saana Lamminsivu

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE / POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergin ranta 6, 2. kerros, 00530 Helsinki / John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI / E-ADRESS
etunimi.sukunimi@smu.fi / förnamn.tillnamn@smu.fi

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020
Lehti ilmestyy kuusi kertaa vuodessa. / Tidningen utkommer sex gånger om året.

TILAUSHINNAT (2014)
1/1 vuosi 25 e
1/2 vuosi 15 e

ILMOITUSHINNAT / ANNONSPRIS:
www.smu.fi > viestintä > merimies > mediakortti / www.smu.fi > på svenska > kommunikation > Sjömannen > mediakort

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2015 • TIDTABELLEN 2015

nro	aineisto toimituksessa *material i redaktion*	ilmestyminen *utges*
2	4.5.	29.5.
3	31.8.	25.9.
4	19.10.	6.11.
5	30.11.	18.12.

Mitä Ahvenanmaan saariston lauttaliikenteen yksityistämisestä seuraa?

Euroopassa perusinfraa halutaan palauttaa takaisin valtion hoitoon

Valtion perusinfran yksityistäminen ei aina kannata. Näin on käynyt muun muassa Iso-Britanniassa, josta yksityistämisbuumi sai aikanaan alkunsa. Sanan *yksityistäminen* keksi vuonna 1979 rautarouvaksi tituleerattu Margaret Thatcher, jota paremmin kuvaava nimitys saattaisi olla ”kapitalistimin äiti”. Thatcherin johdolla briteissä yksityistettiin 1980-luvulla muun muassa *British Gas, British Airways* ja *British Telecom* sekä kymmeniä pienempiä valtion instituutioita.

Suurin yksityistämishanke oli valtion rautateiden yksityistäminen 1990-luvulla, jonka myötä rautatiet pilkottiin useiksi yrityksiksi. Aluksi radatkin yksityistettiin, mutta ne jouduttiin kansallistamaan uudelleen, kun yksityinen omistaja laiminlöi niiden ylläpidon, Lontoossa asuva toimittaja **Anna Mård** kritisoi Taloussanomien kolumnissa vuonna 2012. Junat kulkevat Lontoossa tänäkin päivänä miten kulkevat – jos kulkevat. Kaluston kuntoa ei voi kehua, eivätkä liput ole halpoja. Mårdin laskelmien mukaan niiden hinta on kaksinkertaistunut vajaassa kymmenessä vuodessa. Yksityistäminen ei ole tuottanut toivottua tulosta, vaan on ajanut saarivaltion junaliikenteen lähes kiskoiltaan. ”Hinnat nousevat, eikä palvelu parane, mutta lakituvat työllistyvät”, Mård toteaa.

Samat vaarat ovat tällä hetkellä vahvasti nähtävissä Ahvenanmaalla tapahtuvassa saaristoliikenteen yksityistämisessä. Ahvenanmaan maakuntahallitus on kilpailuttanut nyt kaikki yhteysalusreitit, joista viimeisimpänä eteläisen- ja pohjoisen linjat. Eteläisen linjan kilpailutuksen voitti eestiläinen *Nordic Jetline Oü*. Pohjoisen linjan työt menivät saman konsernin suomalaiselle yhtiölle *Nordic Jetline Finlandille*. Kilpailutuksista on valitettu työmarkkinatuomioistuimeen. Raastupareissusta näyttää muodostuneen lähes käytäntö kilpailutusten myötä. Niitä on parhaillaankin käynnissä myös sisämaassa tehdyissä kilpailutuksissa. Olisi mielenkiintoista tietää, kuinka paljon oikeudenkäyntikulut yrityksille ja yhteiskunnalle lopulta maksavat. Ne viivyttävät myös varsinaisten töiden alkamista, ja aiheuttavat siten lisäkustannuksia.

Kilpailuttaminen on kaikkinensa haastavaa, koska kriteerit ovat ympäripyöreät. Laatupisteitä lasketaan, mutta eniten huomiota kiinnitetään viivan alla olevaa hintaan. ”Halvin hinta ei saa ratkaista kilpailutuksen voittajaa”, EU:n hankintadirektiivissä linjattiin vuonna 2014. Hankintalainsäädäntöön ollaan tekemässä parhaillaan kokonaisuudistusta. Keskeinen tavoite on, että työllisyyteen, terveyteen ja sosiaalisiin näkökohtiin liittyvät tekijät otetaan hankinnoista paremmin huomioon.

Ahvenanmaalla tehdyt kilpailutukset ovat luonteeltaan erikoisia: maakuntahallitus omistaa edelleen saaristolautat, joita se kilpailuttaa. Maakuntahallitus vastaa myös niiden polttoainekuluista. Kilpailutukset voittanut yrittäjä saa lautat hallintaansa, mutta ei siis omista niitä. Saaristolautoilla tehtävien kilpailutusten motiivina ovat siis käytännössä muut kustannukset, joista suurimmat ovat miehistökustannukset. Infrastruktuuriministeri **Veronica Thörnroos** on ajanut miehityskulujen karsimista kuin käärmettä pyssyyn jo vuosien ajan. Nyt kaikki Ahvenanmaan linjat on kilpailutettu ja yksityistetty. Eräiden linjojen miehityksiä tulee hoitamaan siis nyt virolainen yritys. Ministeriä ei voi kiittää kotiseuturakkaudesta, minkä ovat havainneet myös saaristolaiset, jotka lautoilla liikkuvat. Heitä huolettaa lauttojen toimivuus ja kunto pidemmän päälle. Osa entisistä lautoilla työskennelleistä on menettänyt työpaikkansa ja lähtenyt töiden perässä Norjaan, ja kuka minnekin. Saariston kunnat ovat menettäneet verotuloja, jatkuvuuden sekä osaamista.

> Suomen Merimies-Unioni on esittänyt jo pitkään valtiovarustamon perustamista, johon kuuluisivat muun muassa lautat ja yhteysalukset, jäänmurtajat sekä tankkerit, eli niin sanottu huoltovarmuuslaivasto.

Tehdyissä kilpailutuksissa on myös monia vaaroja koskien sopimusten pituutta: miten hyvää huolta uusi yrittäjä pitää kalustosta ja kiinnostaako se häntä ylipäätään. Mitkä ovat kaluston uusimismahdollisuudet? Mikäli sopimukset ovat lyhyitä, yrittäjillä on aikaa vain muutamia vuosia kehittää omaa toimintaansa, kun investoinneissa on katsottava aina pidempiä ajanjaksoja. Ylipitkissäkin sopimuksissa taas riskinä voisi olla, että yrittäjä laiminlöisi tehtävänsä ja laittaisi rahat omaan liiviinsä eikä viis’veisaisi siitä, missä kunnossa kalusto on vuosien päästä.

Iso-Britannia ja Ahvenanmaa eivät ole ainoita paikkoja, joissa yksityistämisen hyötyjä on alettu epäillä kansan keskuudessa. Herätty on myös Kreikassa, jossa saariston yhteysalusliikenne halutaan takaisin valtion hoitoon. Myös satamien yksityistäminen halutaan pysäyttää ja pitää ne jatkossa valtion omistuksessa.

TEKSTI **SAANA LAMMINSIVU** KUVA **SUOMEN SATAMALIITTO**

Kunnallisista **satamista** tuli osakeyhtöitä vuodenvaihteessa

Satamat toimivat nyt kilpailuilla markkinoilla: edessä on rakennemuutoksia, mutta myös mahdollisuuksia

Kunnallisista satamista tuli osakeyhtöitä tämän vuoden alussa. Muutoksella ei ole suuria vaikutuksia sataman arkiseen työhön, mutta pidemmän päälle satamilla voi olla edessään rakennemuutoksia. Edessä voi olla yhteistyön tiivistämistä tai pahimmillaan pudotuspeliä. Satamien on kehitettävä uusia palveluita. Tulevaisuuden satamat saattavat olla esimerkiksi yrityspuistoja.

SATAMALIITON TOIVEITA TULEVAAN HALLITUSOHJELMAAN

Ensi keväänä käydään eduskuntavaalit ja muodostetaan uusi hallitus. Suomen Satamaliitto toivoo, että hallitusohjelmassa huomioidaan ja linjataan selkeästi alla olevia asioita:

– Satamissa on paljon hallinnollista byrokratiaa, jota on syytä selkeyttää osakeyhtiöihin siirtymisen jälkeen. Ylimääräisestä raportoinnista olisi hyvä päästä eroon. Olisi hyvä, että hallintoviranomaiset hyväksyisivät sen, että asioita voisi yhdistää ja laittaa samaan dokumenttiin usean laadittavan raportin sijaan. Tällainen on esimerkiksi turvallisuusjohtamisen asiakirja.

– Meriliikennestrategia on Suomelle tärkeä asiakirja, jonka jatko on turvattava myös seuraavalla vaalikaudella.

– Jäänmurtopalveluiden turvaaminen on Suomen satamille ehdoton edellytys. Jäänmurtopalveluiden tulee olla laadukkaita ja palvelutason on säilyttävä. Myös uuteen kalustoon tulee investoida: talvi tulee Suomeen aina.

Kuntien markkinatoimintaa koskeva yhtiöittämisvelvoite tuli voimaan vuoden 2015 alusta. Entiset kunnalliset satamat ovat nyt osakeyhtiöitä. Vanha liikelaitosmalli tuli tiensä päähän, koska kunnalliset satamat eivät täyttäneet muun muassa EU:n kilpailulainsäädännön vaatimuksia. Kunnallisten satamien siirtymien osakeyhtiömuotoon tekee niiden taloudesta läpinäkyvää ja haastaa kehittämään uusia keinoja investointien rahoittamiseen.

”Olemme mielenkiintoisessa saumakohdassa: satamat toimivat jatkossa kilpailuilla markkinoilla. Aiemmin kunnalliset satamat saivat etua siitä, että niitä ei koskenut konkurssiuhka eikä niitä rasittanut verotus. Nyt kaikki satamat ovat osakeyhtiöittämisen myötä saman sääntelyn piirissä”, Suomen Satamaliiton toimitusjohtaja **Anneleena Mäkilä** toteaa.

Satamalainsäädännön muutoksella ei ole suoranaisia vaikutuksia sataman arkiseen toimintaan. Hallinnollisella puolella sataman toiminnasta vastaa sen sijaan jatkossa toimitusjohtaja ja hallitus, kun aiemmin toimittiin liikelaitoksen ja kunnanvaltuuston alaisuudessa. Osakeyhtiöittämisen myötä satamien talouteen tulee itsenäisyyttä ja läpinäkyvyyttä.

”Sataman toimintaan ei voi jakaa varoja jatkossa suoraan kunnan budjetista, vaan sataman talouden on toimittava terveellä pohjalla. Satamien asiakasmaksut ovat tulevaisuudessa se selkänoja, joilla investoinnit tehdään”, Mäkilä painottaa.

Satamien investoinnit ovat mittaluokaltaan pääsääntöisesti suuria: joko pidennetään laitureita, syvennetään väyliä tai tehdään isoja varastokenttiä tai konttiterminaaleja. Investoinnit nielevät paljon rahaa.

”Satamille on nyt hyvin tärkeää, millaisen taseen ne itselleen saavat. Onko niillä voimavaroja joko yksin tai partnerin kanssa käynnistää investointeja satamassa. Tässä on monilta osin kyse satamayhtiön maaomaisuudesta tai vesialueista, jotka vahvistaisivat tasetta”, Mäkilä toteaa.

Ne satamat, joissa on eletty päivä kerrallaan eikä tulevaisuutta ole suunniteltu kovin pitkälle kohdataan varmasti iso muutos, kun satamayhtiö ryhtyy aktiivisesti pohtimaan asiakasstrategiaansa.

”Pelkään pahoin, että satamissa, joissa ollaan nojattu ”kaikille kaikkea” -ajatteluun eikä ole voitu esimerkiksi erikoistua, voi olla ongelmia voimavarojen kanssa eikä ole varaa tehdä uusia investointeja. Satamissa tulisi katsoa nyt ehdottomasti kauemmas tulevaisuuteen. Toivon, ettei satamille syntyisi huonoa talouskierrettä näinä haasteellisina aikoina, vaan saataisiin hyvä ja positiivinen vire päälle.”

Satamissa käynnissä iso teollinen rakennemuutos

Satamien osakeyhtiöittäminen tuli voimaan yhtä aikaa rikkidirektiivin kanssa, mikä lisää satamien asiakkaisiin kohdistuvia kustannuspaineita. Metsäteollisuus on esimerkiksi ilmoittanut, että se tulee keskittämään logistisia järjestelmiä rikkidirektiivin tuomien lisäkustannusten vuoksi. Samaan aikaan Suomen kansantalous on edelleen supistumassa jo neljättä vuotta peräkkäin. Myös Venäjän tilanne heijastuu osaan maamme satamista. Lähivuodet näyttävät, millaiseksi omistajien käsissä oleva satamaverkosto Suomeen lopulta muodostuu. Satamaliiton toimitusjohtaja Annaleena Mäkilän mielestä tulevaisuus ei ole haasteista huolimatta synkkä, vaan kasvamassa on jo uusia versoja.

”Suomessa on käynnissä iso teollinen rakennemuutos. Metsäteollisuus on Suomen satamille suuri asiakas ja se on aloittanut sopeutumisen rakennemuutokseen jo vuosia sitten. Isot, globaalit metsäyhtiöt ovat profiloituneet erilaisiksi ja niistä alkaa kuulua uusia investointipäätöksiä, mikä on hieno asia. Henkilökohtaisesti uskonkin, että metsäteollisuus on Suomen kivijalka, oli kyseessä sitten biotalous tai jokin muu. Myös vahva teknologiateollisuus, johon liittyy terästeollisuus ja metallijalostus, ovat meille tärkeitä.”

Satamissa muutoksiin voidaan varautua palvelukonsepteilla, joten muutos tuo niille myös mahdollisuuksia. Tiedon hyödyntäminen on viety Suomen satamissa jo nyt paljon pidemmälle kuin monissa muissa Euroopan satamavaltioissa, siinä on vielä paljon lisää potentiaalia.

”Satamat ovat paljon enemmän kuin pelkkä infra: satamat näkevät itsensä laajemmin kumppaneina, jotka voivat kehittää

>>

Annaleena Mäkilä on toiminut Suomen Satamaliiton toimitusjohtajana vuodesta 2012. Mäkilä on koulutukseltaan varatuomari ja työskenteli aiemmin strategiasta ja aluetoiminnasta vastaavana johtajana Elinkeinoelämän Keskusliitto EK:ssa.

palveluita asiakkailleen", Mäkilä kertoo Suomen Satamaliiton tehneen viime vuonna strategiatyötä yhdessä satamajohtajien kanssa.

"Näkee selvästi, että on sellaisia satamia, jotka ovat valinneet strategiakseen rakentaa itsestään teollisuuskeskuksia tai -puistoja. Ne tarjoavat yrityksille lisäarvoa tulla harjoittamaan alueelleen liiketoimintaa tai ylläpitämään teollisia rakenteitaan – ei yksinomaan sataman itsensä vuoksi, vaan siksi että alueella on jo muita toimijoita. Satama voi tarjota yrityksille myös teollista infraa."

Mäkilä kertookin uskovansa satamien eriytymiseen. Satamaa ei arvioida enää pelkän kuljetusmuodon mukaan: onko se esimerkiksi bulkki- tai konttiliikennesatama, vaan sen palvelutarjonnan mukaan.

"Satamille syntyy erilaisia rooleja. Esimerkiksi pohjoisessa näkyy tuulivoiman merkitys, jossa satama voi tarjota huolto- ja korjauspalveluja lähiympäristön tuulipuistoille. Näistä on esimerkkejä maailmalta", Mäkilä arvioi.

Keskiössä satamien turvallisuusjohtamisen kehittäminen

Satamissa työtä tehdään ihmisten välillä ja kentällä liikkuvat isot koneet. Lastit ovat painavia ja arvokkaita. Oman elementtinsä tuovat satamassa asioivat. Turvallisuudesta puhutaan paljon Euroopan satamien tasolla, ja keskiössä on tuolloin inhimillinen vuorovaikutus , Mäkilä kertoo. Suomen Satamaliitto panostaa turvallisuuskulttuuriin ja on käynnistänyt hankkeen koskien satamien turvallisuusjohtamisen kehittämistä.

"Turvallisuuskysymykset niin merillä kuin maissa ovat äärimmäisen tärkeitä tässä logistisessa kokonaisuudessa. Tuemme satamia turvallisuusasioiden konkretisoimiseksi ja eteenpäin viemiseksi."

Näiden lisäksi satamyhtiöiden tulevaisuutta on tehdä panostuksia tutkimus- ja kehitystoimintaan.

"Toivon tutkimus- ja kehittämistoiminnan sekä innovaatioiden nousevan logistiikassa entistä enemmän esille. Nykyisellään siihen liittyvät LNG-investoinnit jakeluinfran kehittymisen näkökulmasta sekä meriliikenteen vaihtoehtoisena polttoaineena ja myös pakokaasujen puhdistusteknologiaan liittyvät kehittämisprojektit. Niitä on kehittävä ja vietävä eteenpäin."

EU:N SATAMALAKIUUDISTUS

Brysselissä työstetään parhaillaan Euroopan Unionin yhteistä satamalainsäädäntöä, eli "Euroopan satamalakia". Työ on jo varsin pitkällä. Mäkilän mukaan Suomen satamien siirtyminen osakeyhtiömuotoon tämän vuoden alusta täyttää jo läpinäkyvyyden kriteerit, joita Euroopan satamalainsäädännön muutoksella ollaan tavoittelemassa. Näin ollen Suomi on edelläkävijä Euroopan satamalain tullessa aikanaan voimaan.

"Euroopan satamalain valmistelu on kehittynyt mielestäni koko ajan parempaan suuntaan ja turhat nippelit ovat jäämässä pois. On tärkeää, ettei tarvitse säädellä kaikkea tekemistä, vaan annetaan puitteet kuinka toimia", terveen maalaisjärjen käyttö paistaa esiin useissa Mäkilän ajatuksissa.

"Euroopan satamalaista tulee soveltamisalaltaan todennäköisesti melko kapea, koska siinä on esiintynyt useita herkkyyskohtia takavuosina. Ja lähtökohtaisesti se koskee vain TEN-T –verkkoon kuuluvia satamia, joita Suomessa on nykyisellään 16 kappaletta. Nyt on päädytty viisaasti siihen, että markkinoita avataan vain tietyn rajallisen määrän palveluiden kohdalta, jotka ovat melko perinteisiä satamapalveluita. Toinen osa lakia koskee taloudellista läpinäkyvyyttä, joka tuli Suomessa automaattisesti voimaan osakeyhtiöittämisen myötä."

EU:n valtiotukisääntely vielä auki

Annaleena Mäkilä valittiin vuoden 2013 lopussa Euroopan merisatamien liiton (*European Sea Ports Organisation ESPO*) varapuheenjohtajaksi. ESPO edustaa Euroopan merisatamia kaikessa satamia koskevassa EU:n päätöksenteossa.

"Tietysti on Suomelle hienoa, että pääsee näin pienestä markkinasta edustamaan koko Euroopan näkökulmaa", Mäkilä on valintaansa tyytyväinen.

Heti alkuvuodesta Mäkilä kävi tapaamassa uutta komissaaria **Violeta Bulc'ia** heidän pyynnöstään. Tapaamisessa keskusteltiin muun muassa Euroopan satamalaista ja satamaorganisaatioiden talouden läpinäkyvyydestä. Mäkilä edustaa ESPO:n varapuheenjohtajana koko Euroopan merisatamia, mutta pitää esillä myös Suomen ja muiden Pohjoismaiden omia erityiskysymyksiä. Tällä hetkellä mielenkiintoa herättää satamien valtiotukisääntely.

"Satamien valtiotukisääntelystä ei ole tehty vielä linjauksia. Toivomme kovasti – ja olisi Suomen satamillekin etu – että komission tulevissa linjauksissa olisi tehty sellainen rajaus, että sataman tietty perusinfra voitaisiin katsoa kriittiseksi infraksi, eikä sitä koskisi valtiotukisääntely. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että sataman perusinfra luokiteltaisiin yhteiskunnan niin sanotuksi kriittiseksi infraksi ja siihen voitaisiin käyttää yhteiskunnan varoja."

Päätöksentekoprosessi komissiossa on asian suhteen vielä kuitenkin kesken, eikä tulevaa sisältöä ja esityksen aikataulua vielä tiedetä. Kun komission esitys aikanaan saapuu, käynnistyy siitä pitkä keskustelu, sillä EU-tason päätökset eivät ole koskaan nopeita. ⚓

HELSINKI 17.2.2014 // TIEDOTE

Miehistön pätevyyskirjojen **uusiminen pähkinänkuoressa**

Miehitys- ja pätevyysasioita koskevan lainsäädännön ns. Manilan muutosten siirtymäaika loppuu 31.12.2016. Merenkulun ammattilaisten kannattaakin uusia pätevyyskirjansa hyvissä ajoin, sillä loppuvuodelle 2016 on odottavissa ruuhkaa, muistuttaa Trafi.

Toimi näin, jos pätevyyskirjasi on myönnetty ennen 1.3.2013

Miehistön pätevyyskirja tulee päivittää uuteen siirtymäsääntöjen mukaisesti. Päivittämisvaatimukset määräytyvät tehtävien mukaan:

Matruusi, pursimies, konemies, korjausmies, laivasähkömies:
osoita, että olet suorittanut meripalvelua miehistötehtävissä pätevyyskirjan mukaisessa toimessa ja osastossa vähintään 12 kuukautta viitenä, lainsäädännön voimaan tuloa (1.3.2013) edeltävänä vuotena

Vahtimies:
osoita, että olet suorittanut meripalvelua sekä kansi- että koneosastosta yhteensä vähintään 4 kuukautta

”Käytännössä tämä tarkoittaa muille paitsi vahtimiehille sitä, että pätevyyskirjan vaihtamiseen tarvittava 12 kuukauden meripalvelu tulee olla suoritettu 1.3.2008–1.3.2013 välisenä aikana”, kertoo yksikönpäällikkö **Stella Wallenius**.

Toimi näin, jos pätevyyskirjasi on myönnetty 1.3.2013 jälkeen, mutta sen voimassaoloa on rajoitettu

Uusi pätevyyskirjasi asetuksen 166/2013* mukaisella koulutuksella ja meripalvelulla.

Toimi näin, jos olet hakemassa ensimmäistä pätevyyskirjaasi, mutta koulutus suoritettu ennen Manilan muutoksia

Vanhan asetuksen mukaisesti koulutuksensa saaneet merenkulun ammattilaiset voivat saada suoraan uudenmallisen pätevyyskirjan, jos merenkulkualan perustutkinto on suoritettu joko vuoden 2004 tai 2010 vaatimuksilla ja vaatimus meripalvelusta täyttyy asetuksen 166/2013 mukaan.

Uusien ja vanhojen koulutusten vastaavuudet ovat seuraavat:

Pursimies STCW II/5 (entinen Pursimies II/4)
Matruusi STCW II/5 (entinen Matruusi II/4)
Korjausmies STCW III/5 (entinen Korjausmies III/4)
Konemies STCW III/5 (entinen Konemies III/4)

Ilman Basic Safety Training –todistusta uusi pätevyyskirja kelpaa vain kotimaanliikenteessä

Muista, että uusilla, 1.3.2013 jälkeen myönnetyillä miehistön pätevyyskirjoilla ei voi toimia ulkomaanliikenteessä, ellei ole hakenut erillistä Basic Safety Training -lisäpätevyystodistusta. Kotimaanliikenteessä pätevyyskirja kelpaa normaalisti myös siirtymäajan päättymisen jälkeen.

Lisää ohjeita pätevyyskirjojen vaihtamisesta Trafin nettisivuilla: http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys_ja_patevyydet/patevyyskirjojen_ja_lisapatevyystodistusten_vaihtaminen/miehiston_patevyyskirjat

Tietoa yhdistetystä lisäpätevyystodistuksesta:
http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys_ja_patevyydet/lisapatevyystodistukset/yhdistetty_lisapatevyystodistus

** Aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä säätävä valtioneuvoston asetus 166/2013 sisältää tietoa mm. pätevyys- ja koulutusvaatimuksista ja pätevyyskirjojen saamisen edellytyksistä.*

Lisätietoja
Merenkulun pätevyyskirjat, p. 029 534 5133, arkisin klo 9–11 ja 13–15, merimiesyksikko(at)trafi.fi.
yksikönpäällikkö Stella Wallenius, p. 029 5346 472, stella.wallenius(at)trafi.fi, twitterissä @StellaWallenius

Kreikkalainen vasemmistopuolue

Syriza haluaa enemmän veroja

kreikkalaisvarustajilta ja maailman suurimmalta kauppalaivastolta

Kreikalla on maailman suurin tonnisto. Sen osuus tonniston Euroopan tonnistosta on 43 prosenttia. Kreikkalaiset varustajat maksavat lähes mitätöntä tonnistoveroa kotimaahansa, samaan aikaan kun maan talous on lähes romahduksen partaalla.

Kreikalla on maailman suurin kauppalaivasto, johon kuului vuoden 2014 huhtikuussa yhteensä 4 894 alusta. Kreikka pitää maailman kärkisijaa tankkereissa, joita sillä oli yhteensä 1 217 kappaletta. Maalla on myös maailman toiseksi suurin kuivarahtilaivasto, yhteensä 1 878 alusta.

Kreikkalaiset ovat vanhaa merenkulkukansaa ja seilanneet maailman meriä jo antiikin ajoista lähtien. Poseidonin tuulet ovat olleet suotuisat tonniston kasvuun, sillä tänä päivänä joka viides rakenteilla oleva alus on kreikkalaissomisteinen ja joka kolmas myyty alus siirtyy Kreikan lipun alle. 40 kreikkalaista varustajaa kontrolloi noin 10,5 prosenttia maailman tonnistokapasiteetista. Kreikka on maailman johtavin merenkulkuvaltio tonniston suuruudessa vanavedessään Kiina ja Japani.

Verovapaa tonnisto – maa vararikon partaalla

Suotuisat edellytykset kreikkalaisen tonniston kasvattamiselle on tarjonnut maan verotus, joka on kohdellut varustajia silkkihansikkain. Samaan aikaan kun Kreikan valtio on lähes vararikon partaalla, maan harvalukuinen varustajaeliitti on saanut nauttia lähestulkoon verovapaudesta. Kreikassa tammikuussa valtaan noussut vasemmistopuolue *Syriza* ilmoitti ensi töikseen haluavansa kreikkalaisilta laivanvarustajilta enemmän veroja valtion kirstuun. Onkin ihme, miksi varustajat ovat saaneet seilata tähän saakka lähes verovapaasti eikä niiden verotukseen ole puututtu kovalla kädellä jo aiemmin. Kreikkalaisilta laivanvarustajilta saamat verotulot voisivat auttaa maan taloutta nousemaan ylös ahdingosta.

Kreikan lipun alla seilaavan maailman suurimman tonniston vähäinen verotus kostautuu myös Euroopan Unionin muille jäsenvaltioille, joiden alukset maksavat omiin kotivaltioihinsa enemmän tonnistoveroja. Voi myös nähdä niin, että Kreikan ”verovapaa liihottelu” vääristää kilpailua Euroopan alueella. Kreikan lisäksi EU:ssa olisi syytä kiinnittää huomiota myös muihin alueisiin, kuten Färsaariin, joihin veroja paetaan; Maltaa, Kyprosta ja muita mukavuuslippuja unohtamatta.

Syrizan ehdotukset verojen nostamisesta ovat nostaneet kreikkalaiset varustamot takajaloilleen. Kreikkalaisten laivanvarustajien unioni (UGS) solmi vast’ikään edellisen hallituksen kanssa sopimuksen, jossa varustamot lupautuivat vapaaehtoisesti tuplaamaan maksamansa tonnistoveron määrän. Tämä vapaaehtoisuus ei kuitenkaan riitä Syrizalle, vaan se haluaa alkaa nyt tosissaan varustamoilta veroja. Eräät tahot kyseenalaistivat heti julkisesti, että varusta-

moiden verotus voisi olla vaikeaa niiden monimutkaisten yritysjärjestelyiden vuoksi. Syriza-puolueen merenkulkuasioiden vastaava **Thodoris Dritsas** totesi kuitenkin *TradeWinds*-lehdelle, että tekniset seikat eivät ole ongelma, vaan veroja tullaan keräämään tavalla tai toisella.

Kreikkalaiset varustamot ovat olleet Syrizan ehdotuksista toistaiseksi hiljaisia, mutta kuten arvata saattaa ilmaan on väläytelty perinteistä ulosliputuskorttia. Kreikkalaisen *TopShips*-varustamon edustaja **Evangelos Pistiolisin** mukaan maan tonniston tulevaisuus riippuu siitä, mikä tonnistoveron suuruus tulisi olemaan. Eräiden varustamoiden edustajat ovat haukkuneet puolestaan Syrizan ehdotuksen tonnistoveron kasvattamisesta naurettavaksi ajatukseksi ja toteavat sen johtavan tonniston romahtamiseen Kreikan lipun alla.

Kreikkalaisten merimiesten määrä vähentynyt dramaattisesti

Kreikan pankin (Bank of Greece) tilastojen mukaan merenkulun osuus maan ulkomaankaupasta oli vuonna 2013 yhteensä 12 miljardia euroa. Merenkulun tulojen osuus maan tuloista on suuresta luvusta huolimatta laskenut huomattavasti ja lähentelee nyt vuoden 2004 lukuja. Syrizan mielestä tulojen vähentyminen on suoraan seurasta kreikkalaisten merenkulkijoiden määrän vähentymisestä, palkkojen pienentämisestä sekä muista leikkauksista. Näitä on siivittänyt maailmanlaajuinen talousnotkahdus.

Kreikkalaisten merenkulkijoiden määrä on vähentynyt dramaattisesti, vaikka valtiolla on maailman suurin tonnisto. Vielä vuonna 1980 Kreikalla oli 3 942 alusta lippunsa alla, jotka työllistivät noin 60 000 kreikkalaista merenkulkijaa. Vuoden 2012 tilasto on sitä vastoin karua luettavaa: kreikkalaisten merimiesten määrä oli vähentynyt reiluun 13 000 merenkulkijaan, joista suurin osa seilasi kotimaanliikenteessä. Miehistöjen vähentymisestä voidaan tehdä johtopäätelmät, että kreikkalaisilla aluksilla enemmistönä työskentelevät muiden valtioiden kansalaiset kuin kreikkalaiset. ⚓

Jutun lähteet: TradeWinds-lehti ja internet

Syrizan muita suunnitelmia

Satamat ja saariston **matkustajalautat kansallistettava**

Kreikalla on suuri saaristo, jossa kulkee paljon matkustajalauttoja. Syriza haluaa lauttaliikenteen valtion omistukseen. Suomessa vastaavien ongelmien kanssa painitaan Ahvenanmaalla, jossa maakuntahallitus kilpailutti ja yksityisti saaristotiensä viimeiset linjat, eli eteläisen ja pohjoisen linjan. Eteläisen linjan kilpailutuksen voitti eestiläinen *Nordic Jetline Oü*. Pohjoisen linjan työt menivät saman konsernin suomalaiselle yhtiölle *Nordic Jetline Finlandille*. Kilpailutukset ovat herättäneet kritiikkiä ja niistä on valitettu markkinatuomioistuimeen.

Ahvenanmaan maakuntalauttojen kilpailuttaminen on kaikkinensa suorastaan irvokas operaatio, koska maakuntahallitus omistaa edelleen lautat joita se kilpailuttaa. Ne ovat saariston perusinfraa, jota ilman alueella pystyy liikkumaan tuskin minnekään. Mistä yksityistämisintoilussa on sitten kysymys Ahvenanmaan osalta? Koska maakuntahallitus omistaa lautat joita se kilpailuttaa, kyseessä on vain ja ainoastaan muihin kustannuksiin, ja varsinkin miehistökustannuksiin, kohdistuva kilpailutus. Vastaavat näytelmät on nähty myös Kreikassa, joille vasemmistopuolue Syriza haluaa tehdä nyt lopun. Kreikkalaiset kokevat saaristolauttojen olevan valtion perusinfraa ja haluavat ne takaisin yksityisiltä valtion hoitoon. Tästä tulisi ottaa nopeasti mallia myös Suomessa.

Demokratia, eli ajatus kansanvallasta, syntyi aikoinaan Kreikassa. Demokratian perusajatus on, että hallintovalta nousee kansasta ja toteuttaa kansan tahtoa. Nyt kreikkalaiset kokoontuvat jälleen agoralle – joka sekin on helleenien keksintö – kuten jo tuhansia vuosia aiemmin. Kansanvalta ja Syriza puhuvat. On nähtävissä, että myös Ahvenanmaalla saaristolaiset heräävät ottamaan kantaa yksityistämisintoiluun ja liikehdintää onkin ollut jo nähtävissä. Saaristolaisten työpaikat ja verotulot katoavat, mikä pistää alueen väestöä vihaksi. Voi olla, että virolaismiehittäjän saapumista perinteiselle merenkulkuseudulle, Ahvenanmaalle, ei katsoa ihmisten silmissä hyvällä. Hyvällä ei katsota myöskään Kreikassa valtaa pitävän harvalukuisen eliitin elämää ja veropakoilua – joten kansa kokoontuu jälleen agoralle peräänkuuluttamaan demokratiaa.

Syriza haluaa myös Kreikan satamat valtion omistukseen. Valtion omaisuuden yksityistämisen keskeyttäminen oli yksi ensimmäisistä toimista, johon Kreikan uusi vasemmistohallitus ryhtyi. Helmikuun alussa Syriza keskeytti Pireuksen sataman yksityistämisen ja ostoaikeissa ollut Kiina joutui vetäytymään. Ateenan lähellä olevassa Pireuksen satamassa suurin toimija on juuri kiinalainen satamayhtiö Cosco. Mikäli kauppasuunnitelma kiinalaisten kanssa olisi toteutunut, aasialaiset olisivat saaneet haltuunsa Pireuksen sataman määräysvallan, mikä ei kreikkalaisille sopinut.

TEKSTI **MERIMIESELÄKEKASSA** KUVA **SHUTTERSTOCK**

Uusi merimies-eläkelaki 2016

ja vuoden 2017 eläkesopimus

Eduskunta hyväksyi merimieseläkelain muutokset 30.1.2015 ja uusi merimieseläkelaki astuu voimaan 1.1.2016. Seuraavaksi merimies-eläkelakiin tehdään työmarkkinajärjestöjen sopimat muutokset vuoden 2017 alussa.

Mikä muuttuu 1.1.2016?

Nykyinen merimieseläkejärjestelmä muuttuu ensi vuoden alusta lähtien merkittävästi. Merenkulkijoiden alemmasta eläkeiästä luovutaan asteittain pitkällä siirtymäajalla. Siirtymäaika on vuoden 2024 loppuun. Tämä tarkoittaa sitä, että ikääntyneempien ja pitkään merellä työtä tehneiden vanhuuseläkeiät eivät nouse nykyisestä lainkaan tai nousevat vain vähän.

Merimieseläkkeiden karttumiseen tulee myös muutoksia siten, että ne vastaavat muiden eläkelakien mukaisia karttumia. Merenkulkijoiden maksama MEL-eläkemaksu alentuu maissa työtä tekevien eläkemaksujen tasolle. Merityötulovähennykseen tehdään kuitenkin muutoksia siten, että kokonaisuudessaan aktiivimerenkulkijan käteen jäävä tulo kasvaa useimmissa tapauksissa 1–2 prosenttia. Hautausavustus poistuu vuoden 2021 alusta lähtien. Siihen asti hautausavustuksen myöntämisperusteet pysyvät ennallaan.

Varustamotyönantajille uusi merimieseläkelaki tarkoittaa työeläkemaksuosuuden nousua. Samalla tarkistetaan kuitenkin merenkulun tukisäännöksiä siten, että uudistus on varustamojen kannalta kustannusneutraali. Suurimpien varustamojen maksuun tulee vaikuttamaan työkyvyttömyystapausten määrä.

Mikä muuttunee 1.1.2017?

Työmarkkinaosapuolten lokakuussa 2014 solmiman **eläkesopimuksen** merkittävimmät muutokset koskevat eläkeikiä ja eläkkeiden karttumista. **Muutosten on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2017 alusta**.

Alin eläkeikä nousee kolmella kuukaudella 1955 syntyneillä ja sen jälkeen aina kolmella kuukaudella kutakin myöhempää syntymävuotta kohti. Eläkeiän korotus koskee vastaavalla tavalla myös kaikkia niitä merenkulkijoita, jotka eivät ole vuoden 2024 loppuun mennessä ehtineet ansaita merimieseläkelain mukaista alempaa eläkeikää.

Yleinen eläkekarttuma on vuodesta 2017 alkaen 1,5 prosenttia. Ikävälillä 53–62 eläkekarttuma on kuitenkin 1,7 prosenttia 31.12.2025 saakka, jona aikana tämän ikäiset työntekijät maksavat myös 1,5 prosenttia korkeampaa eläkevakuutusmaksua.

Eläkesopimuksen mukaisesti myös merenkulkijoille tulee uusi eläkemuoto eli **työuraeläke**. Siihen olisi oikeutettu 63 vuotta täyttänyt työntekijä, jolla on vähintään 38 vuoden työura rasittuneisuutta ja kuluneisuutta aiheuttavassa työssä. Työuraeläkkeen saamisedellytysten yksityiskohdat ovat vielä osin auki.

Eläkesopimuksen mukaan myös **osa-aikaeläke** lakkaa ja tilalle tulee **osittainen varhennettu vanhuuseläke**, johon työntekijällä olisi aluksi oikeus 61 ikävuoden täytyttyä. Ikäraja nousisi vuoden 2025 alusta 62 ikävuoteen.

Muutoksia tietojärjestelmiin ja palveluihin

Merimieseläkekassassa on lainkirjoituksen rinnalla, loppusyksystä 2014 lähtien, valmisteltu muutoksia tietojärjestelmiin. Osana tietojärjestelmämuutoksia Merimieseläkekassan internet-sivusto **www.merimieselakekassa.fi** uusiutuu kokonaan. Avaamme myös tällöin uusia verkkopalveluja sekä merenkulkijoille että varustamotyönantajille. Uudistetuissa merenkulkijoiden verkkopalveluissa on tarjolla mm. uusi eläkelaskuri, suojattu sähköpostiyhteys vuoropuheluun, liitetietojen lähetysmahdollisuus sekä näkymä omaan eläkekäsittelyyn. Merenkulkija voi silloin saada vastauksia useimpiin esittämiinsä kysymyksiin ajasta ja paikasta riippumatta.

Merimieseläkekassa **lähettää loppuvuodesta 2015** jokaiselle merimieseläkelain mukaan vakuutetulle merenkulkijalle **MEL-eläkeotteen**. MEL-eläkeotteelta selviää silloin uuden merimieseläkelain vaikutukset kunkin merenkulkijan eläkkeeseen ja eläkeikään.

Yksilöllinen eläkeneuvontamme pystyy palvelemaan merenkulkijoita uuden lain vaikutuksista vasta vuoden 2016 puolella. Merimieseläkekassa toivoo tässä vaiheessa malttia tiedusteluihin.

2016

- merimieseläkelain uudistus voimaan
- alennetun eläkeiän muutokset – alennettua eläkeikää voi edelleen kartuttaa
- eläkevakuutusmaksun jakosuhde työntekijän ja työnantajan välillä muuttuu
- MEL-eläkkeen karttumisprosentit muuttuvat
- merityötyötulovähennys muuttuu

2017

- työntekijän eläkelaki (TyEL) voimaan
- merimieseläkelakiin TyEL muutokset
- uusia eläkemuotoja (työuraeläke, osittainen varhennettu vanhuuseläke)
- yleisen eläkeiän muuttuminen yksilölliseksi syntymävuosittain
- yleisen vanhuuseläkkeen karttumisprosentit muuttuvat

2021

- merimieseläkelain muutos
- hautausavustus lakkaa

2025

- merimieseläkelain muutos
- alennetun eläkeiän siirtymäkausi päättynyt – alennettua eläkeikää ei voi enää kartuttaa

Väiski Salonen
52 vuotta meritöitä

Hyvä terveys ja tosiasioiden tunnustaminen, päälle ripaus avointa mieltä ja A-liikkeen tuotteita lääkärin määräämissä rajoissa. Siinä yli 50 vuotta seilanneen Väiski (Väinö) Salosen mietteet, miten hän on jaksanut tehdä töitä aina 68-vuotiaaksi saakka. Tänä keväänä hän aikoo pudottaa hanskat kannelle – ja on jo aikakin, Väiski itsekin tuumii.

TEKSTI **SAANA LAMMINSIVU**

Nykypäivänä 50 vuoden työura tarkoittaa töiden aloittamista 18-vuotiaana ja niiden jatkamista aina 68-vuotiaaksi asti, mikä on lakisääteisen työeläkkeen yläraja. Merimies Väiski Saloselle tulee tänä vuonna täyteen 52 vuotta meripalvelua, mikä hipoo työurien pituusennätyksiä niin maissa kuin merillä. Kuinka hän on jaksanut olla työelämässä näin pitkään?

”No jaa, on vaan tullut tehtyä”, Väiski ei osaa oikein muuta sanoa.

”Olen ollut terve ja tykännyt tehdä töitä. Sitä on nykypäivänä varmasti monen nuoren vaikea ymmärtää, sillä työhön kuuluvat myös niin sanotut paskaduunit, joita laivalla on vielä jonkun pakko tehdä”, suorapuheinen skönäri toteaa.

Pojankoltiaisena maailmalle

Väiski on työskennellyt lähes koko työuransa kansitöissä: ensin 16-vuotiaana merille lähdettyään hän toimi kahdeksan kuukautta messikallena, josta hän siirtyi täkille. Koulutus tehtäviin saatiin kantapään kautta. Sen aikaisella Lundqvistin vanhalla höyrylaivalla nimeltään *Rhuys* opetus ja kurinpito muistuttivat Väiskin mielestä lähinnä armeijaa, mutta oppi meni myös perille.

”Opetus saatiin pidempään seilanneilta työkavereilta, eikä se ollut aina kovin diplomaattista. Joskus saattoi tulla kovaakin kieltä. Se oli aika paljon itsestä kiinni, halusiko oppia asioita ja olla aktiivinen”, Väiski muistelee ensimmäistä törniään.

Se kesti muuten kaksi vuotta. Väiski hyppäsi laivaan Rauman satamasta 16-vuotiaana. Jobeja jaettiin merimiesten työnvälityksessä; myllyssä. Jotkut taisivat lähteä merille jo 15-vuotiaana väärennetyillä papereilla. Väiskin merillelähtö ei aiheuttanut kotijoukoissa sen kummempia aatoksia, vaikka hän oli suvun ainoa merenkulkija.”

”Kukaan ei paheksunut, eikä ihmetellytkään lähtöäni. Meitä oli laivalla useita samanikäisiä pojankoltiaisia. Matruusit, puosu ja timppa olivat vanhempia, noin 30 – 40 vuotiaita, joukossa joku viisikymppinenkin, mutta ei näin vanhoja miehiä kuin nykyään.”

Nuoruusvuodet laivan kyydissä

”Lunkun” laivat ajoivat ympäri maapallon. Talvet oltiin Välimerellä, koska laiva ei ollut jäissäkulkukelpoinen. Eri maita tuli ja meni. Tulipa piipahdettua myös haussissa ja halifaksissakin.

”Tuohon aikaan ei ollut pankkitilejä. Rahaa sai, kun oli töitä sisässä ja laiva tuli satamaan. Tehtiin lista siitä, mitä kaikkea tarvitaan.”

Hummaillakin ehätti. Syntyikö nuorelle merimiehelle romansseja?

”Kyllä kai niitä oli vaikka kuinka, mutta joskaan mistään romansseista ei voi puhua. Maissa tuli kuitenkin käytyä”, Väiski heittää merimiehen sarkasmilla.

Nykypäivänä nousisi haloo, jos nuori lähtisi yksin maailmalle yksin seikkailemaan. Miten Väiski itse kokee oman merillä vietetyn nuoruutensa vaikuttaneen persoonallisuuteensa?

”Ei se pahasti ole vaikuttanut. Olen selvinnyt vähillä vaurioilla. Ei ole mitään sellaista, mitä joutuisi kovasti murehtimaan”, hän miettii elämäänsä taaksepäin.

Millä konstein merityössä sitten pärjää?

”Aika paljon tasapainoa siinä vaaditaan. Sanotaan, että olemassa olevat tosiasiat tulee pitää mielessä. Ei sellainen haihattelu oikein sovi merille. Tulee ankaria pettymyksiä, jos siihen lähtee”, hän tuumii ja lisää:

”Joskus tätä vastustaa, joskus menee paremmin, mutta jalat pitää olla maassa.”

Väiski lähettää ihan kaikille vanhoille kamuille terveisiä!

Merimiesammattitaidon katoaminen surettaa

Suurin muutos viidenkymmenen vuoden aikana on tapahtunut työnkuvassa.

”Jos olen ihan rehellinen, niin minua surettaa mihin merimiesammattitaito on hävinnyt. Kaikki on niin rutiininomaista. Ennen vanhaan tehtiin niin sanottuja merimiestöitä, eli kaikki tehtiin käsin. Nykyisin esimerkiksi isot korjauspalvelut ostetaan maista. Laivan oma porukka on lähinnä vain kuljetusporukkaa.”

Merimiestaidot ovat kadoksissa etenkin nuoremmalla sukupolvella.

”Välillä näkee matruuseista, että ne eivät osaa alkeellisempiakaan merimiestöitä tai -solmuja. Silloin meinaa välillä itku päästä, kun sivusta seuraa.”

Ihmetystä herättää haluttomuus oppimiseen, sitä ei tunnu löytyvän.

”On se tyyli, että laivalla pärjää muutenkin, vaikkei ne halslaakit ja polsteekit oikein onnistuisikaan.”

Uralla edetään tänä päivänä nopeasti ja monet opiskelevat suoraan päällystötehtäviin. Toista oli ennen: aloitettiin alhaalta ja edettiin ylöspäin sitä mukaa kun asiat hallitsi. Löytyi myös kunnianhimoa.

”Siihen aikaan kun olin jungmanni ja puolimatruusi, asiat oli päntättävä päähän ja töissä oli onnistuttava. Matruusin vakanssia ei uskaltanut ottaa ennen kuin siihen oli praktiikka valmiina, koska ei ollut varma siitä osaako varmasti kaikki mitä tarvitaan. Jos olisi ilmaantunut tilanne, ettei osaakaan jotain työtä, olisi se ollut kauhean noloa ja hävettävää. Melkein olisi ollut laivanvaihto edessä...”

Väiskin mielestä merkittävin tekijä asioiden oppimisessa on oma halu.

”Se on vain harvat, kenellä on halua opetella nykyään joku asia. Ei ole kiinnostusta. Pääasia on, että kännykässä riittää kenttää ja Facebookki toimii ja sellasta.”

Työtä laivalla on aina

Väiskin oma suhtautuminen työhön on tänä päivänä kaksipiippuinen: toisaalta hän tykkää työstään ja toisaalta hän ei tykkää enää yhtään, hän sanoo suoraan.

”Olen aina pitänyt mielessä sen että laivan kunto kertoo kaiken porukan, varsinkin puosun, ammattitaidosta. Puosu oli aikoinaan laivalla sellainen, joka ohjasi muita, mutta itse en ole vierastanut koskaan tarttua ruostekoneeseen.”

Laivalta eivät lopu työt koskaan: tekemistä löytyy aina.

”Meillä oli nuoruudessa yksi försti – vai oliko peräti kippari, joka totesi että ennemmin koiralta kusi loppuu kuin laivalta työt.”

Miehistö oli Väiskin mukaan menneinä vuosina muutenkin värikästä sakkia.

”Ei ollut mitenkää ykstotista ja tasasta väkeä; sattui ja tapahtui vaikka mitä.”

Jos laiva saatiin satamassa viikossa purettua, se oli jo nopea toimitus. Toista on tänä päivänä, kun kaikki on tarkkaan aikataulutettua. Työstä on tullut sen suhteen harmaata. Merenkulku on mennyt epävarmuudesta johtuen täysin päälaelleen 50 vuoden aikana. Enää ei voi marssia suoraan myllyyn ja hankkia itselleen jobia, kuten ennen muinoin.

Epävarmuus heijastuu miehistön mielialaan

Viimeiset työvuotensa Väiski on toiminut **Langh Ship**-varustamon palveluksessa *M/s Marjatta* -laivalla. Laiva ajaa terästä Torniosta Hollantiin.

”Kyllä me täällä laivallakin ollaan puhuttu merenkulun tilanteesta. Kukaan ei tiedä tällä hetkellä mistään mitään ja huhut tuppaavat lähtemään liikkeelle”, Väiski kuvailee tunnelmia.

Epävarmuus heijastuu ihmisten töissäjaksamiseen .

”Tämmöistä kai se sitten on”, Väiskin ei auta kuin todeta.

Pitkän meriuransa aikana Väiski on nähnyt nousuja ja laskuja. Jotenkin on vain selvittävä eteenpäin.

”Kai se on paljon elämänasenteesta kiinni, että osaa nauraa myös itselleen eikä ota kaikkea aivan kauhian vakavasti. Tupakkia olen polttanut aina ja viinaakin on mennyt sen verran kun lääkäri määrää. Siinä ne tärkeimmät tulikin!”, hän nauraa.

”Pitäis olla sellainen avoin ja valoisa mieli, niin se paljon auttaa eteenpäin!” ⚓

ARJEN JURIDIIKKAA

Merimies–Unionin jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada **Asianajotoimisto JB Eversheds Oy**:sta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen. **www.jbeversheds.com**

Olisikohan avioehtosopimus tarpeen?

Puolisoiden välisellä avioehtosopimuksella voidaan ennalta torjua sattumanvaraisia seikkoja ja kohtuuttomia lopputuloksia, joita muutoin syntyisi omaisuuden jaossa avioeron tai puolison kuoleman jälkeen. Avioehtosopimuksella voidaan sopia, että kummallakaan puolisolla ei ole avio-oikeutta toisen puolison omistamaan omaisuuteen tai tiettyyn omaisuuserään.

Aviopuolisoilla on lain nojalla avio-oikeus toistensa omaisuuteen. Tämä tarkoittaa sitä, että avioeron (tai puolison kuoleman) jälkeen toimitettavassa omaisuuden jakamisessa, eli osituksessa, kummankin puolison varat ja velat lasketaan ensin yhteen. Yhteenlasketun omaisuuden arvosta kummankin puolison osuus on puolet. Enemmän omistava puoliso joutuu avio-oikeuden perusteella maksamaan toiselle puolisolle ns. tasinkoa siten, että kumpikin puoliso saa omaisuuden jaossa yhtä paljon.

Avioehtosopimuksen merkitystä voidaan havainnollistaa seuraavalla esimerkillä. Pirjo ja Pekka erosivat 18 vuoden avioliiton jälkeen. Pirjon vanhemmat olivat kuolleet syksyllä ja Pirjo oli saanut perinnöksi metsätilan, jonka arvo oli 300.000 euroa. Pekan vanhemmat olivat vielä huippukunnossa myytyään omistamansa ohjelmistoalan yrityksen. Pekka perisi jonain päivänä vanhempiensa miljoonaomaisuuden.

Pirjo ja Pekka omistivat yhteisesti asunto-osakkeen ja henkilöauton. Muuta omaisuutta tai velkaa heillä ei ollut. Asunto ja auto myytiin eron yhteydessä 260.000 eurolla.

Koska puolisoilla ei ollut avioehtosopimusta, puolisoiden varat oli osituksessa laskettava ensin yhteen. Leenan omaisuuden arvo oli siis 430.000 euroa (perintö 300.000 ja osuus yhteisestä omaisuudesta 130.000 euroa) ja Markun omaisuuden arvo 130.000 euroa. Jaettava omaisuus oli siten arvoltaan yhteensä 560.000 euroa

Tässä tapauksessa Pirjo joutui maksamaan Pekalle tasinkoa 150.000 euroa. Tällöin molempien puolisoiden osuudeksi tuli 280.000 euroa. Maksaakseen tasingon Pirjo joutui myymään perinnöksi saamansa metsätilan. Pekka rikastui jaossa ja rikastuu edelleen miljoonilla vanhempiensa kuoltua. Kaikki meni lain mukaan, mutta toteutuiko oikeus ja kohtuus.

Määrääkö sattuma omaisuuden jaon?

Esimerkissä puolisoiden vanhempien kuolinjärjestys ratkaisi maksettavan tasingon määrän. Jos Pirjon vanhemmat olisivat olleet avioeron vireille tullessa elossa tai jos Pekan vanhemmat olisivat kuolleet ennen avioeroa, jaon lopputulos olisi ollut täysin erilainen. Jos molempien puolisoiden vanhemmat olisivat olleet elossa avioeron vireille tullessa, puolisoiden omistama yhteinen omaisuus olisi jaettu tasan eikä kumpikaan puoliso olisi maksanut tasinkoa. Myöhemmin puolisot olisivat perineet omat vanhempansa.

Jos Pirjo ja Pekka olisivat tehneet avioehtosopimuksen siitä, ettei kummallakaan ole avio-oikeutta toistensa omaisuuteen, Pirjon perintönä saama omaisuus olisi jätetty omaisuuden osituksen ja jaon ulkopuolelle. Tällöin vain puolisoiden yhteinen omaisuus, asunto ja auto, olisi jaettu tasan puolisoiden kesken eikä tasinkoa olisi tullut maksaa.

Tärkeä asia avioehdon laatimisen tai laatimatta jättämisen osalta on, että puolisoilla on tieto siitä, miten omaisuus avioliiton päättyessä jaetaan. Jos puolisoiden tarkoituksena on, että omaisuus jaetaan esimerkissä kuvatulla tavalla, avioehtosopimus ei ole tarpeen. Pirjo ei luultavasti kuitenkaan pitänyt osituksen lopputulosta oikeudenmukaisena.

Myös Pirjon vanhemmilla olisi ollut mahdollisuus testamentilla määrätä, että Pirjon puolisolla ei ole avio-oikeutta heiltä perintönä tulleeseen omaisuuteen.

Avioehtosopimus voidaan tehdä ennen avioliittoa tai sen aikana. Avioehtosopimus on tehtävä kirjallisesti ja molempien puolisoiden on allekirjoitettava se. Sopimus on päivättävä ja kahden esteettömän henkilön on todistettava se oikeaksi allekirjoituksillaan. Tämän jälkeen avioehtosopimus on jätettävä rekisteröitäväksi maistraattiin. Avioehtosopimusta voidaan muuttaa tekemällä uusi sopimus ja rekisteröimällä se maistraattiin. Avioliiton aikana tehty sopimus tulee voimaan siitä hetkestä alkaen kun sopimus rekisteröidään maistraatissa. Ennen avioliittoa tehty ja rekisteröity avioehtosopimus tulee voimaan avioliiton solmimisesta lähtien.

Eniten mielipahaa aiheutuu, jos osituksen lopputuloksena on, että koko elämänkaaren varallisuudella laskien tosiasiassa köyhempi puoliso joutuu maksamaan rikkaammalle. Tämän vuoksi on usein tarkoituksenmukaista keskustella avioehdosta ja sen laatimiseen liittyvistä asioista lakimiehen kanssa hyvissä ajoin.

Sanna Poranen
Asianajaja
Asianajotoimisto JB Eversheds Oy
sanna.poranen@jbeversheds.com

Lounais-Suomen osaston (006)

Narvijärven Meripesä-mökin kesäajan vuokraus pian ajankohtainen!

NARVIJÄRVEN MERIPESÄ

Mökki sijaitsee Rauman Lapissa, noin 100 km Turusta. 92 neliön hirsimökissä on 3 makuuhuonetta, yhteensä 6 makuupaikkaa ja pinnasänky sekä olohuoneessa vuodesohva kahdelle. Keittiö ruokailutiloineen.Sauna takkatuvalla (38 m²), jossa kaksi makuupaikkaa ja keittonurkkaus.

MÖKKIVARUSTELUUN kuuluu mm. jenkkikaappi, mikroaaltouuni, astianpesukone, tv, videot, puhelin. Käyttöastiat ja pesuaineet löytyvät mökistä. Tarvitset vain omat liinavaatteet, henkilökohtaiset peseytymisvälineet ja wc-paperia. Tiili- ja pallogrilli (hiilet hankittava itse). Hiekkalaatikko, keinut, vene ja kanootti. Lapsiturvallinen ranta, hyvät kalastus- ja uintimahdollisuudet.

VUOKRAHINNAT: **280 € viikko**, **110 € viikonloppu** ja **38 € vuorokausi**

LISÄTIETOJA:
Turun toimistolta, p. **(02) 233 7416** ja
www.smu.fi > ammattiosastot > Lounais-Suomen ammattiosasto (006), (kuvia mökistä ja pihapiiristä)

Haku-kaavakkeet myös netissä!

KESÄKAUDEN 2015 VIIKKOJA 23–36 (3.6.–2.9.)
HAETAAN KIRJALLISESTI
HUHTIKUUN LOPPUUN MENNESSÄ.

Vastaukset toimitetaan vuokraajille toukokuun puolessa välissä. Vaihtopäivä mökillä on keskiviikko. Vuokrahinta on 280,-/vko. Hakemuksissa huomioidaan ensisijaisesti uudet vuokraajat.

Lisätietoja ja kaavakkeita saa myös Turun toimistolta:
Maariankatu 6 b, 20100 TURKU,
p. (02) 233 7416 (avoinna ma–to, klo 10–14)

Muuna aikana kuin kesäkautena vuokraus tapahtuu entiseen tapaan, eli vuokrata voi kuluvaa ja seuraavaa kuukautta!

Hakemus kesäkaudelle 2015

1. Vaihtoehto:
keskiviikko pvä ...../kk..... – keskiviikko päivä ...../kk.....

2 .Vaihtoehto:
keskiviikko pvä ...../kk ..... – keskiviikko päivä ...../kk.....

Nimi: .....

Katuosoite:.....

Postiosoite: .....

Puh. .....

Työpaikka: .....

Oletko aikaisemmin ollut Meripesä-mökillä kesäaikana?
Laita raksi ruutuun:

☐ En ☐ Kyllä, milloin? .....

.....
Allekirjoitus

Huom!

- Tällä kaavakkeella haetaan **vain kesäajaksi** kesä-, heinä- ja elokuu, viikot 23–36 (3.6.–2.9.)
- Vain **huhtikuun viimeiseen päivään mennessä** palautetut hakemukset huomioidaan.
- Vastaukset toimitetaan hakijoille 15.5. mennessä.

Hakemusten palautusosoite:
SMU LOUNAIS-SUOMEN OSASTO
Maariankatu 6 b
20100 TURKU

Mökkien hakuajat lähestyvät

Nyt on aika tehdä Unionin mökkien kesävaraukset!

KERIMÄEN MÖKIT

SIJAITSEVAT LÄHELLÄ SAVONLINNAA, SUURIJÄRVEN RANNALLA.

Iso mökki: pinta-ala 120 m², 3 makuuhuonetta, 8 vuodepaikkaa. Tupa, keittiö, sauna, pesuhuone, kuisti. TV, radio, jääkaappi, mikro, sähköhella, takka, vene. Piha on tasainen ja ranta loiva, hiekkapohjainen, lapsille sopiva.

Pikkumökki: pinta-ala n. 20 m², tuvassa levitettävä sänky kahdelle. Sauna, sähköhella, jääkaappi, mikro, TV ja radio, vene. Huom! Kantovesi kaivosta ja ulkovessa. Piha on tasainen ja ranta loiva, hiekkapohjainen.

Mökit 1,2 ja 3: pinta-ala n. 80 m², 6 vuodepaikkaa. Alakerrassa makuuhuone, tupakeittiö, sauna, pesuhuone (mökki 2:ssa erillinen sauna). Yläkerrassa on avoin parvitila, jossa 4 vuodepaikkaa. TV, radio, jääkaappi, mikro, takka, vene, grillikatos.

Piha ja ranta:
- **mökki 1:n** piha on kallioinen, ranta äkkijyrkkä, uimaan laiturilta.
- **mökki 2:n** piha on tasainen, ranta hiekkapohjainen, loiva, lapsille sopiva, osittain kaislikkoinen.
- **mökki 3:n** matalaan rantaan on tehty hiekkapohja suodatinkankaan päälle.

Leikkaa talteen!

Mökkiesittelyt vain tässä lehdessä!

MERILUOTO

SIJAITSEE 45 KM VAASASTA, RAIPPALUODOSSA MEREN RANNALLA.

Pinta-ala 114 m², 4 vuodepaikkaa, lisävuodemahdollisuus 8:lle. 2 makuuhuonetta, olohuone, keittiö. TV, video, DVD, jääkaappipakastin, mikro, sähköhella, takka. 2 venettä. Rantasauna, jossa keitto- ja yöpymismahdollisuus. Piha on osittain hiekkainen / nurmikkoinen, loivasti laskeva ja ranta on mutapohjainen, äkkisyvä, laiturilta uimaan.

VILLA VARPUNEN

HIRSIMÖKKI SIJAITSEE MEREN RANNALLA SILTAKYLÄSSÄ PYHTÄÄLLÄ, N. 125 KM HELSINGISTÄ.

Pinta-ala on 88 m², 8 vuodepaikkaa, alakerrassa kaksi makuuhuonetta, olohuone sekä takka. Keittiöstä löytyy jenkkijääkaappi sekä sähköhella. Yläkerrassa makuuhuone (parivuode) ja oleskelutila, jossa on sohva ja TV. Lisäksi on erillinen 25 m² saunamökki, jossa on vuodesohva, pöytä ja keittiö, sauna, suihku/wc. Piha on tasainen ja ranta sorainen. (Huom! rannasta saattaa löytyä rakennusmateriaalia ja nauloja). Lisäksi rannassa grilli/huvimaja sekä vene.

VELSKOLA

SIJAITSEE ESPOOSSA, VELSKOLAN PITKÄJÄRVEN RANNALLA, N. 30 KM HELSINGIN KESKUSTASTA.

Maastossa jyrkkiä rinteitä, järven rantaan 40 m, ranta nopeasti syvenevä.
Hirsitalo, jonka pinta-ala on n. 120 m². Iso tupa, avokeittiö, makuuhuone, sauna. Yöpymispaikat kuudelle: makuuhuoneessa kerrossänky, tuvan sohvasta vuoteet kolmelle ja saunan pukuhuoneessa yhdelle.
Ei lemmikkieläimiä.
Varustus: vene, takka, TV, astianpesukone, sähköhella, mikro, jääkaappi ja pieni pakastin.

KUSTAVI

SIJAITSEE TURUN SAARISTOSSA, KUSTAVIN POHJOISKÄRJESSÄ KIPARLUODOSSA, MEREN RANNALLA.

Parimökki (mökit 1,2), joissa kussakin n. 60 m², 4 vuodepaikkaa / 2 makuuhuonetta, olohuone (lisävuodemahdollisuus), keittiö. Yhteinen rantasauna, 2 venettä. TV, jääkaappi, sähköhella, mikro, astianpesukone, kahvinkeitin. Piha on kallioinen, loivasti viettävä ja ranta äkkijyrkkä, laiturilta uimaan.
Mökki 2 on allergiamökki eikä sinne saa viedä lemmikkieläimiä.

KUVA: PENTTI HOLAPPA

MERILEVI. Merimies-Unionilla on mökki myös Levillä, jota jäsenistö voi vuokrata käyttöönsä ympäri vuoden. Merilevin kevätsesonki on helmi-huhtikuussa, johon on oma erillinen hakuaika syksyllä.

Merimies-Unionilla on omia lomamökkejä viidellä paikkakunnalla ympäri Suomea.

Kesäsesonkina varaukset tehdään viikkoperiaatteella kirjallisten hakemusten perusteella.

vieressä Hakulomake TAI TÄYTÄ HAKEMUS NETISSÄ. Viikot, joille hakemuksia on useita, arvotaan.

Mökkejä vuokrataan vain Unionin jäsenille. vuokra-aika on yksi viikko.

Mökkien kuvaukset:
Kaikki mökit ovat perustarvikkein varustettuja. Vuokraajan tulee viedä mukanaan lakanat, tyynyliinat ja pyyhkeet sekä muut henkilökohtaiset tarvikkeet.

Hinnat kesäkaudella:
viikot 23–36 (1.6.-2.9.2015)

Kerimäen pikku mökki:
110 e / vko

muut mökit:
280 e / vko

LISÄTIETOJA:
mökkivaraamo
p. (09) 6152 0260
klo 10.00–14.00

[KESÄ 2015]

SMU:n mökin vuokrahakemus (1 vko)

www.smu.fi > jäsenyys > jäsenedut > unionin mökit

Haku-kaavakkeet myös netissä!

(1.6.–31.8.2015)

Vaihtopäivä maanantai, haettavat mökit:

KUSTAVI: mökki 1
KERIMÄKI: mökit 1 – 2, pikku mökki, iso mökki
PYHTÄÄ: Villa Varpunen
MERILUOTO: (Vaasa)
VELSKOLA: (Espoo) – ei lemmikkieläimiä

1. Vaihtoehto:

mökin nimi: .....

maanantai pvä ..... / kk ..... – **maanantai** pvä ..... / kk 2015

2. Vaihtoehto:

mökin nimi: .....

maanantai pvä ..... / kk ..... – **maanantai** pvä ..... / kk 2015

(3.6.–2.9.2015)

Vaihtopäivä keskiviikko, haettavat mökit:

Huomioimme vain neljä vaihtoehtoa.

KUSTAVI: mökki 2 (ei lemmikkieläimiä)
KERIMÄKI: mökki nro 3

1. Vaihtoehto:

mökin nimi: .....

keskiviikko pvä ..... / kk ..... – **keskiviikko** pvä ..... / kk 2015

2. Vaihtoehto:

mökin nimi: .....

keskiviikko pvä ..... / kk ..... – **keskiviikko** pvä ..... / kk 2015

Nimi: .....

Katuosoite: .....

Postinumero: .....

Puhelin: .....

Henkilötunnus: .....

allekirjoitus .....

Huom!
Tällä kaavakkeella haetaan **kesäajan** (viikot 23–36, 1.6.-2.9.2015) vuokrauksia. Vain viimeistään **24.4.2015** mennessä palautetut hakemukset huomioidaan. Vastaukset ja laskut toimitetaan hakijoille 15.5.2015 mennessä. **Varauksen voit varmistaa maksamalla vuokran 31.5.2015 mennessä**.

hakemuksen postitusosoite:

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU ry
Mökkivaraamo
John Stenbergin ranta 6
00530 Helsinki

Palkkataulukot 2015

Matkustaja-alusten takuupalkat 1.3.2015

PALKKARYHMÄ 1	**1 908,50**
Keittiö- ja kylmäkönapulainen	
Myymälä- ja varastoapulainen	
Nisse ja annostelija	
Talousapulainen ja siivooja	
Lastenhoitaja	
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas	
PALKKARYHMÄ 2	**2 051,46**
Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat	
Hyttisiivoojat / -emännät	
Saunaemäntä, ylisiivooja, SPA-työntekijä	
Konferenssisiht. ja ATK-harj.	
PALKKARYHMÄ 3	**2 110,33**
Kokit ja kylmäköt	
PALKKARYHMÄ 4	**2 143,96**
Muonavarastonhoitaja	
Pääsiivoja/emäntä, sairaanhoitaja	
Ohjelmaemäntä / -isäntä	
Vastaava tarjoilija	
Viinikassa, croupier, muusikko	
Purserinapulainen / ATK-hoitaja	
PALKKARYHMÄ 5	**2 245,10**
Hovi- ja baarimestari	
Cafeterianesimies	
Pääkokki ja pääkylmäkkö, myymälän-/varastonhoitaja	
Konferenssiemäntä / -isäntä	
Risteilyemäntä / -isäntä	
PALKKARYHMÄ 6	**2 418,16**
Siivous- ja hotellipäällikkö	
Myymäläpäällikkö	
Ravintolapäällikkö ja purseri	
Keittiöpäällikkö	
Pääbaari- ja päähovimestari	
PALKKARYHMÄ 7	**2 593,61**
Intendentti	
KANSI- JA KONEOSASTO	
Puolimatruusi ja konevahtimies	**1 984.18**
Matruusi ja moottorimies	**2 059,87**
Järjestyksenvalvoja	**2 127,14**
Korjausmies ja pursimies	**2 179,28**
Sähkömies	**2 286,15**

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin 15,21 €/kk.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2015

Päiväpalkka työsuhteen aikana	1/30 takuupalkasta
Ylityökorvaus	1/100 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / tunti	1/260 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / vuorokausi (kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)	3,97 €
Lastinkäsittelykorvaus / tunti	1/164 takuupalkasta
Tarjoilukorvaus	0,55 € / per ruokavieras / päivä
Palvelurahan vähimmäismäärä [1]	211,66 € / kuukausi
Luontoisetukorvaus [2]	
- vuosiloman aikana	22,16 € / päivä
(- ravintokorvausosuus)	14,83 € / päivä
(- asuntokorvaus)	7,33 € / päivä
- työ- ja vapaajakson aikana	11,08 € / päivä
- sairauden aikana	22,16 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa [2]	
- ravintokorvaus	
- Suomessa	30,22 € / päivä
- ulkomailla	56,89 € / päivä
- asuntokorvaus	laskun mukaan
Likaisen työn korvaus	14,26 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	3,97 € / päivä
Taksikulut	42,64 € enintään
Muusikon pukuraha	19,49 € / kuukausi

[1] 1/30 osa siitä / pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta

[2] Luontoisetukorvaukset tulivat voimaan 1.1.2015.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen palkkataulukot 1.3.2015 alkaen

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 761,64	1 937,80
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1 734,73	1 908,20
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 673,68	1 841,05
Puolimatruusi/konevahtimies [1]	1 606,40	1 767,04
Puolimatruusi/konevahtimies	1 580,67	1 738,74
Trimmari	1 576,30	
Laivapoika, oppilas	1 554,43	

Sähkömies			YT-lisällä
aluksen generaattoriteho	alle 999	1 789,73	1 968,70
	1000–1499	1 818,32	2 000,15
	1500–4199	1 838,33	2 022,16
	yli 4200	1 859,36	2 045,30

[1] Puolimatruusi/konevahtimies, jolla on matruusin/konemiehen pätevyys

Taloushenkilökunta		Talousosaston esimies	Kokki-stuertti [1]	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	1 805,71	1 758,28	1 703,45
	4500-12999	1 836,65	1 777,45	1 714,56
	13000-29999	1 855,99	1 789,73	1 720,60
	30000-79999	1 890,47	1 815,29	1 734,90
	80000-159999	1 954,07	1 857,84	1 744,49
	yli 160000	2 031,03	1 905,81	1 754,07
II Kokki		1 631,97		
II Kokki [2]		1 643,74		
Talousapulainen [x]		1 631,97		

[1] Huom! Kohta 21.6

[2] Palkka maksetaan ainoastaan yli 6000 dwt-tonnin aluksissa, jotka säännöllisesti kuljettavat matkustajia ja joissa on tilaa vähintään 6 matkustajalle.

[x] Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2015

Ylityökorvaus
- arkipäivänä — 1/102 kk-palkasta / ylityötunti
- pyhäpäivänä — 1/63 kk-palkasta / ylityötunti

Vastikekorvaus
- työsuhteen aikana — 1/164 kk-palkasta / vastiketunti

Valtamerilisä
- talousosaston esimies — 66,04 € / kk
- matruusi tai sitä korkeammassa palkkaluokassa oleva — 47,02 € / kk
- muut — 32,56 € / kk

Kokkistuertin pätevyyslisä — 60,76 € / kk — Peruspalkkaa korottava

Pukuraha — 19,49 € / kk — Stuertti, Muusikko

Varallaolokorvaus
kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus
- arkipäivinä — 1/320 kk-palkasta / tunti
- pyhäpäivinä — 1/160 kk-palkasta / tunti

Lastinkäsittelykorvaus — 1/164 kk-palkasta / tunti

Likaisen työn korvaus — 14,26 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta — 3,97 € / vrk

1. Rahtialukset

Tarjoilukorvaus
Tilapäiset matkustajat
- perusmaksu — 1,98 € / matkustaja
- lisäkorvaus — 0,68 € / matkustaja / päivä

Tilapäiset ruokavieraat — 0,53 € / henkilö / päivä

Yötyökorvaus — 6,90 € / vahtivuoro
rahtialuksen vuorotyöntekijälle

Rahtialuksessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuorotyöntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00–04

Korvaus työntekijälle, [*]
ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa
- **ravintokorvaus**
- Suomessa — 30,22 € / päivä
- ulkomailla — 56,89 € / päivä
- **asuntokorvaus** — laskun mukaan

Luontoisetukorvaus [*]
- **vuosiloman aikana** — 22,16 € / päivä
- (- ravintokorvausosuus) — 14,83 € / päivä
- (- asuntokorvaus) — 7,33 € / päivä
- **vastikeaikana** — 22,16 € / päivä
- **sairauden aikana** — 22,16 € / päivä
- (- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)

Taksikulut
Matkakorvaus — 42,64 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat — 42,64 € / matka (enintään)

[*] Luontoisetukorvaukset tulivat voimaan 1.1.2015.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuupalkat pientonniston aluksissa 1.3.2015 alkaen

25.1.1
Takuupalkka 1:1

Pursimies YT	2 073,27
Matruusi YT	1 979,42
Vahtimies	1 858,16
Kokkistuertti	2 074,95

Takuupalkka 2:1
Vuorottelussa 2:1 maksettava takuupalkka saadaan kertomalla taulukon 25.1.1 kohdan takuupalkka luvulla 1,23.

Euromääräiset lisät

Kokkistuertin tarjoilukorvaus	2,95 € / matkustaja
Tilapäiset ruokavieraat	0,57 € / vieras
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	3,97 € / päivä
Vuokra-autokulut (enintään)	42,64 € / kerta
Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana *)	22,16 € / päivä
Luontoisetukorvaus sairauden aika *) (kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	22,16 € / päivä

*) Luontoisetukorvaukset tulivat voimaan 1.1.2015.

Luontoisetukorvausten **tarkistaminen**

Suomen Merimies-Unioni SMU ry sopi Suomen Varustamot ry:n kanssa, että luontoisetukorvauksia tarkistetaan vuoden alusta aiemman käytännön mukaisesti. Tilastokeskuksen laskelman mukaan kuluttajahintaindeksi nousi joulukuussa 0,5 prosenttia, jota seuraten luontoisetukorvaukset nousivat 0,5 prosenttia 1.1.2015 alkaen.

Ohje puhelinasiointiin

Muista jättää yhteystietosi vastaajaan

Mikäli soitat Merimies-Unionin asiantuntijalle, etkä tavoita häntä heti, muista jättää oma nimesi ja puhelinnumerosi puhelinvastaajaan viestiä jättäessäsi, jotta sinulle voidaan soittaa takaisin. (Soittajan numero ei jää näkyviin myöskään vaihteen kautta yhdistettäessä tai jos hän soittaa asiantuntijan lankapuhelimeen.)

Luottamusmieskoulutus **vuonna 2015**

14.4–15.4.2015 Luottamusmiesten täydennyskurssi, Helsinki

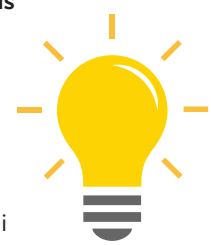
Suomen Merimies-Unioni järjestää luottamusmiehiksi valituille omaa luottamusmieskoulutusta. Kurssit on tarkoitettu kaikille luottamustehtävissä oleville.

Kursseille hakeminen

Kursseille haetaan ammattiyhdistysliikkeen kurssihakemuslomakkeella, jonka saat luottamusmiehiltä, Merimies-Unionin toimistoista ja Unionin kotisivuilta:
www.smu.fi > koulutus > luottamusmieskoulutus

Kurssit

9.3.–13.3. Luottamusmiesten peruskurssi
14.4.–15.4. Luottamusmiesten täydennyskurssi
25.5.–29.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1
14.9.–18.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2
13.10.–14.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi



Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta:
Liittosihteeri Kenneth Bondas puh. (09) 6152 0254, 040 456 0245, s-posti: kenneth.bondas@smu.fi

Ääniä mereltä
– merenkulkijat muistelevat

Kirjassa on runsas kuvitus. Tarinat ja kuvat kirjaksi on toimittanut Timo Sylvänne. Sivuja 190.

Ääniä mereltä – merenkulkijat muistelevat -kirjaan on talletettu suomalaisten merenkulkijoiden elämää.

Joulukuun alussa julkaistun kirjan on toimittanut **Äänimeri.fi**-sivuston ylläpitäjä **Timo Sylvänne** sekä kahdeksan muuta merenkulkijaa.

"Alussa lähdemme ensimmäisellä Suomi – Japani-linjan laivayhteydellä välirauhan aikaan Petsamosta Japaniin. Vaikka laiva upposi kesken matkan, jatkaa tämä kirja seuraaville vuosikymmenille lähes vuosituhannen loppuun", Ääniä mereltä -kirjassa muistellaan. "Onnekkaasti olemme saaneet päiväkirjoja ja matkakertomuksia laivatyöntekijöiden kaikilta neljältä osastolta: kansi-, keittiö-, kipinä- ja koneosastoilta. Merimiespappi muistelee, mitä kirkon työssä saattoi tapahtua.

Naisia suomalaisissa laivoissa oli jopa kolmasosa, tämän kirjan kirjoittajista noin neljäsosa. Ensimmäinen suomalainen nainen laivanpäällikkönä verestää tuntojaan uranuurtajana."

Lue lisää/osta kirja:
Äänimeri.fi > Ääniä mereltä – merenkulkijat muistelevat

Suomen Merimies-Unioni
OSM Ship Management (Ex Neste Oil Shipping):

On aika valita aluksillenne **pää- ja varapääluottamusmies**

Ehdokasasettelu 9.2.–17.4.2015

Ehdokkaiksi asettuvien on lähetettävä allekirjoitettu kirjallinen suostumus ehdokkuudestaan Carita Ojalalle **17.4.2015** mennessä osoitteeseen:

Suomen Merimies-Unioni
Carita Ojala
John Stenbergin ranta 6
00530 HELSINKI

Voit lähettää suostumuksen myös sähköpostitse, mutta se on lähetettävä henkilökohtaisesta sähköpostiosoitteesta (ei työnantajan osoitteesta).

Lisätietoja luottamusmiesvaaleista saat Merimies-Unionin asiantuntija Carita Ojalalta, p. (09) 6152 0231 tai s-postitse **carita.ojala@smu.fi.**

Mikäli ehdokkaita on enemmän kuin yksi, suoritetaan vaalit. Vaalimateriaali toimitetaan myöhemmin.

Yhteistyössä on voimaa!

Yt-laivasähkömies
J/m Sampo, Kemi

Kemin Satama Oy hakee matkailujäänmurtaja Sampolle määräaikaiseen toimeen yt-laivasähkömiestä kaudelle 2015–2016.

Hakijalata edellytetään Trafin myöntämät pätevyyskirjat ja merimieslääkärin todistus kotimaanliikenteeseen sekä myönteistä asennetta työskennellä vanhan, mutta hyväkuntoisen tekniikan parissa.

Perusluonteeltasi olet iloinen ja tulet hyvin toimeen tiiviissä työyhteisössä sekä omaat asennetta pärjätä matkustaja-alus ympäristössä.

Matkailujäänmurtaja Sampo on palvellut Kemin talvimatkailua jo vuodesta 1988 ja sen paikka erikoislaatuisena matkailkohteena on vakiintunut maailmalla. Risteilykausi on joulu-huhtikuun välillä ja kaudessa tehdään noin 100 neljän tunnin risteilyä Kemin edustalla.

Työhakemukset pyydetään lähettämään **15.5.2015 mennessä** sähköisesti osoitteeseeseen: **hanna.romppainen@keminsatama.fi.**

Lisätietoja antaa konepäällikkö **Mikko Mustonen**, p. 045 2069 271.

Etelä-Suomen osaston (009) puheenjohtaja Rauno Mutka:

Katsaus vuoteen 2014

Merenkulku on viimevuosina ollut aika tuuletuksessa, niinpä osastojenkin pitäisi pohtia kokouksissaan miten merenkulku säilyisi Suomessa vähintään nykyisessä laajuudessa.

Merenkulusta poistuu työpaikkoja tulevaisuudessa koko ajan. Se vaikuttaa osastojen ja liiton jäsenmäärään, joten osastojenkin kannattaa pohtia yhdistymisiä.

Suomi on saari. Suomessa tarvitaan kattavaa omaa tonnistoa, jotta huoltovarmuus säilyisi. Varustamot ovat tänä päivänä vähän niskan päällä ainakin tilanteissa, joissa ne hakevat säästöjä. Taloustilannetta yritetään parantaa joko sekamiehityksellä tai sitten keksimällä jokin muu keino varustamon taloustilanteen parantamiseksi.

Syksyn aikana tilanne kriisiytyi entisestään, mikä on valitettavaa. Tämän tästä jokin varustamo on käynyt koputtamassa liiton ovella, että miehistökustannuksista pitäisi saada nyt pikaisesti säästöjä aikaan. Varustamot ovat ilmoittaneet melkeinpä törkeästi suoraan, että jos ette suostu vaatimuksiimme, niin laivat liputetaan ulos. Vaikeista tilanteista huolimatta on vain säilytettävä maltti ja oltava mukana haastavissa neuvotteluissa. Työntekijä- ja työnantajapuolen on mietittävä yhdessä miten tästä selvitään yli vaikeiden aikojen pienimmillä kivuilla.

Mielestäni Merimies-Unioni on tehnyt kaikkensa Suomen merenkulun eteen, vaikka se joutui antamaan periksi viimeisenä valtiona maailmassa sekamiehitykselle. Nämä päätökset ovat olleet vaikeita poliittiselle johdolle, hallitukselle kuin myös pääluottamusmiehille. Näillä päätöksillä on kuitenkin säilytetty kymmenien ellei satojen merenkulkijoiden työpaikat.

Jäin eläkkeelle 1.1.2015 yli 40 vuotta kestäneen työurani jälkeen. Haluankin kiittää Merimies-Unionin koko henkilökuntaa näistä vuosista ja siitä avusta mitä sain hoitaessani pääluottamustehtäviä Finstashipin ja Arctian aikana.

Kiitän myös osastoja yhteistyöstä ja toivotan kaikille merenkulkijoille myönteisiä tuulia tuleville vuosille!

Rauno Mutka

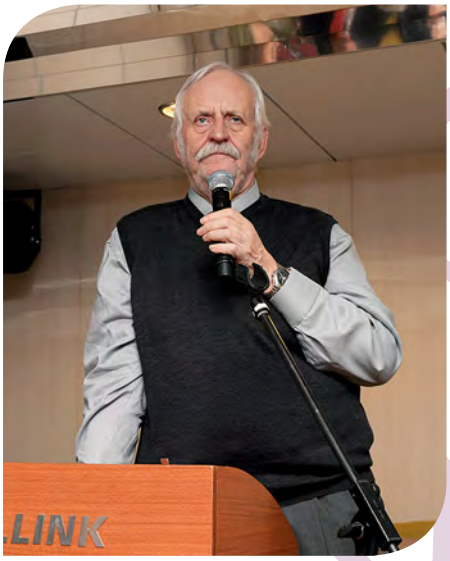
Rauno Mutkan läksiäiset jäänmurtaja Urholla

Iloa pintaan! Ansioitunut ay-aktiivi ja Etelä-Suomen osaston jäsen Matti Rasa (oik.) onnittelee Rauno Mutkaa J/m Urholla ja saattaa hänet eläkkeelle viisaiden elämänohjeiden kera!

- Etelä-Suomen osaston puheenjohtaja **Rauno Mutka** jäi eläkkeelle 1.1.2015 alkaen. Mutkan läksiäisiä vietettiin 16. joulukuuta jäänmurtaja Urholla.
- Mutkalla on takanaan yli 40 vuoden työura, joka alkoi nuorena poikana sisävesiltä. Ehtipä Mutka työskennellä jopa majakkalaiva Relandersgrundilla, joka sijaitsee nykyisin ravintolalaivana Kruununhaan edustalla Helsingissä.
- Pisimmän työrupeamansa Mutka teki jäänmurtajilla, jossa työskenteli ensin Merenkulkulaitoksen, sitten Finstashipin ja lopulta Arctia Shippingin palveluksessa. Viimeiset työvuodet hän toimi varustamon pääluottamusmiehenä.
- Merimies-Unionissa Mutka istui Merimies-Unionin hallituksessa ja toimi Etelä-Suomen osaston puheenjohtajana.

Pikkujoulut 2014

Etelä-Suomen osasto vietti tänä vuonna pikkujouluja yhdessä muiden ammattiosastojen kanssa yhteisristeilyllä, johon osallistui noin 80 henkeä.



M/s Silja Serenadelle

uusia ravintoloita & myymälöitä

Makunautinnot, hemmottelevat tuoksut ja kuohuvaa!

M/s Silja Serenaden uudistuneet myymälät ja ravintolat ovat saaneet matkustajilta erinomaisen vastaanoton. Uusi Tax Free Superstore on kaksi kertaa edeltäjäänsä laajempi. Raikkaan Grande Buffetin ruokatorit tarjoavat valinnanvaraa, millä herkutella!

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

M/s Silja Serenade oli viime vuoden alussa telakalla, jossa aluksen myymälät ja buffét uudistettiin kokonaan. Kuudennelle kannelle rakennettiin täysin uusi italialainen ravintola *Tavolàta*. Samassa kerroksessa sijaitsee täysremontin kokenut Tax Free Superstore, joka on kaksi kertaa edeltäjäänsä suurempi. Avarat käytävät ja runsas valo luovat tilaan lentokenttätunnelmaa. Asiakkaat ovat antaneet uudistuksesta paljon kehuja.

”Tax Free on nyt yhtä suurta, avointa tilaa. Remontin myötä saimme tuotteille enemmän myyntitilaa. Superstoressa yhdistettiin perinteiseen Tax Free -myymälään suuri parfymeria. Kun myymälä on auki, sen kautta on myös läpikulkua ja yleensäkin lentokenttämäinen fiilis tehdä ostoksia”, shop manager **Päivi Seppä** esittelee ylpeänä tiloja.

Parfymeriasta trendituotteita

M/s Silja Serenadella on laaja kosmetiikka- ja parfyymivalikoima. Aluksella on myynnissä myös merkkejä, joita ei ole saatavilla maista. Yksi niistä on *Victoria's Secret*, jonka brändiin kuuluvat alusvaatteiden lisäksi parfyymituotteet. Suomessa tuotemerkkiä on ollut saatavilla tähän mennessä vain *M/s Viking Gracelta* ja M/s Silja Serenadelta.

”Varsinkin nuoret ovat hurahtaneet Victoria's Secret -tuotteisiin. Lähtiessämme helmikuussa ensimmäiselle risteilylle telakan jälkeen, parfyymihyllyn ympärillä kävi suorastaan kuhina!”, Päivi muistelee merkin lanseerausta.

Trenditietoinen asiakas voi ostaa tuotteita Serenadelta etuajassa.

”*Escadan* uusi kesätuoksu tuli meille myyntiin nyt jo tammikuussa. Tuoksua ei ole tarjolla vielä muissa varustamoissa tai maissa”, parfymerian myyjä **Irmeli Sokka** esittelee raikasta kesäistä parfyymia.

Ihmiset panostavat hyvinvointiin, terveyteen ja kauneudenhoitoon, jossa arvostetaan tänä päivänä luonnonmukaisuutta.

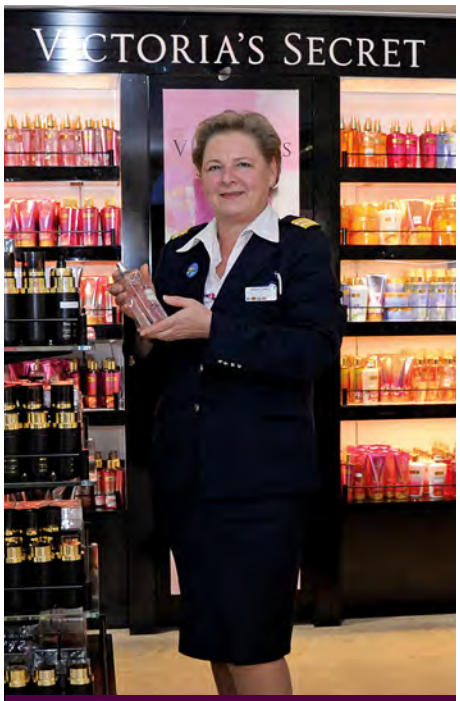
”Ihonhoitotuotteissa erilaiset seerumit ja öljyt; etenkin arganöljy, ovat suosittuja. Syväpuhdistavia naamioita myydään läpi vuoden. Hiustuotteissa panostetaan laadukkaisiin shampoisiin ja hoitoaineisiin.”

Parfymerian myyjät seuraavat uusia tuotteita ja trendejä tarkkaan.

”Meillä on jokaisesta myytävästä sarjasta koulutuksia pari – kolme kertaa vuodessa. Tavarantoimittajat pitävät tuotteistaan lisäksi säännöllisesti koulutuksia. Ammattiin liittyy vahvasti omaehtoinen kiinnostus ja asioita tulee luettua lehdestä ja netistä.”

Viskinurkka otettu suosiolla vastaan

Erityisen onnistunut uudistus uudessa Superstoressa on niin sanottu ’viskinurkka’, joka on sijoitettu Tax Free:ssa aivan käytävän viereen. Moni kävelee kulmauksen ohitse ja haluaa istahtaa hetkeksi alas tuoliin huilaamaan.



Tallink Silja järjestää kerran vuodessa Tallinnassa kaksipäiväiset Tallink Duty Free –messut, joissa tutustutaan tulevan valikoiman tuotteisiin ja järjestetään koulutuksia, **Päivi Seppä** kertoo esittelessään suosititttuja Victoria´s Secret tuotteita.

>>

Viskinurkassa voit istuskella, lukea alan kirjoja ja jutella ihmisten kanssa.

Canard-Duchêne:ssa on hyvin hienostunut cuvée ja se on mineraalinen, kukkea sekä tyylikäs samppanja! Tästä magnum-pullosta tulee 12 lasillista. Siinä samppanja on myös laadullisesti parhaimmillaan", viiniosaston vastaava **Tiina Salminen** kehuu.

"Viskinurkassa voit istuskella, lukea alan kirjoja ja jutella ihmisten kanssa", viiniosaston vastaava **Tiina Salminen** esittelee kodikkuutta henkivää tilaa.

"Asiakkaat ovat antaneet tästä todella paljon positiivista palautetta. Parfymerian ja viiniosaston yhdistäminen onnistui loistavasti, sillä välin kun naiset katselevat tuotteita parfymerian puolella, miehet voivat jäädä istuskelemaan tänne."

Tiina keskustelee asiakkaiden kanssa kaikesta maan ja taivaan väliltä. Myyjän työ sisältää psykologiaakin: rupatteluista voi syntyä pitkiä ja syvällisiä. Eniten puhutaan tietysti viskeistä.

"Viskit ovat kyllä aivan mieletön trendi tällä hetkellä. Etenkin nuoret miehet ja naiset ovat kiinnostuneita niistä. Jotkut kertovat, että heillä on jopa isoja tasting-rinkejä, joissa he vertailevat ja maistelevat eri merkkien eroja", Tiina kertoo Suomesta löytyvän paljon alaan vihkiytyneitä.

Viskitietous vaatii myyjältäkin omatoimisuutta.

"Pitää olla itse aktiivinen ja seurata asioita. Minulla on se onni, että mieheni on harrastanut viskejä jo yli 30 vuotta ja olen sitä kautta päässyt uimaan tähän maailmaan."

Hyviä "sisäänheittotuotteita" risteilyille ovat tuotekampanjat ja -tarjoukset.

"Jos mainostamme netissä, että meille on tullut myyntiin Suomen savuisin viski, niin tänne syntyy heti jonoa. Tallink Siljalla on loistava sisäänostaja, joka todellakin tuntee ja tietää trendit tarkkaan", Tiina kehuu yhteistyökumppaniaan.

Laivan oma samppanja

M/s Silja Serenadella myydään yksinoikeudella laivan omaa samppanjaa ja viiniä. Viinit valitaan aina kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Tulevana vappuna ne vaihtuvat. Uusien viinien valintaprosessi on moniportainen.

"Meitä on eri laivoilta ja maaorganisaatiosta noin 15–18 henkeä, jotka maistelemme sokkona valitut viinit läpi ja pisteytämme ne. Viinejä on ehdolla aina noin 20–40 kappaletta per laji. Lopulta jäljelle jää viisi parasta viiniä, joista rankataan vielä parhaat", Tiina selostaa.

"Tämän jälkeen näitä Top 5-viinejä sovitetaan vielä yhteen eri ruokalajien kanssa. Erityishuomiota kiinnitetään viinin hinta-laatusuhteeseen sekä logistiikkaan. Yhtiöllä on myös vaateena, että samppanjaa pitää pystyä toimittamaan magnum-kokoisena pullona, normaalikokoisena pullona ja pikkolo-pullona."

Lopulta yksi viini nousee ylitse muiden. Tiinalla on sylissään laivan oma samppanja Canard-Duchêne.

"Tämä merkki otettiin vastaan oikein hyvin siitä huolimatta, että se oli suomalaisille entuudestaan tuntematon merkki. Väittäisin kuitenkin, että se on tullut kahden vuoden aikana tutuksi tuhansille ihmisille."

Promenaden erikoismyymälät

Uudet erikoismyymälät sijaitsevat M/s Silja Serenaden Promenadella.

"Telakan yhteydessä aluksen myymälä-konseptia haluttiin selkeyttää ja kertoa matkustajille selkeästi jo myymälän nimestä mitä mistäkin voi ostaa", shop manager **Päivi Seppä** esittelee Promenaden uudistuneita myymälöitä.

"*Fashion* myy naisten ja miesten vaatteita ja *Kids & Toys* on keskittynyt puolestaan lasten vaatteisiin ja -leluihin. Lapsiperheet ovat merkittävä matkustajaryhmä ruotsinlaivoilla, joten halusimme lapsille oman myymälän."

Ja mitäpä olisi elämä ilman elektroniikkaa.

"Promenadella on auki koko päivän ja myös satamaan tullessa *Gifts & Electronics*, jossa myydään toisella puolella lahjatavaraa ja toisella elektroniikkaa."

M/s Silja Serenaden henkilökunta panostaa asiantuntevaan ja laadukkaaseen palveluun.

Tax Free Superstoren käytävät ovat avarat.

Luxury shopin myyjä **Petra Ojaranta** esittelee kaunista ja tyylikästä *Versacen* laukkua.

”Ruotsinlaivat” kansainvälistyvät, mikä pitää ottaa huomioon laivan palveluissa.

”Kansainvälisiä matkustajia liikkuu läpi vuoden, mutta huhti-toukokuussa alkaa oikein rytinä. Osa ulkomaalaisista matkustajista käy pelkällä risteilyllä, mutta osa jatkaa eteenpäin, jotkut aina jopa Norjaan saakka ja lentävät sieltä takaisin kotimaahansa”, Päivi kertoo vieraista.

”Kesäaikaan meillä on matkustajissa jopa 40–50 eri kansallisuutta. Heitä saapuu paljon Euroopasta, mutta joukossa on myös eteläamerikkalaisia ja amerikkalaisia. Venäläiset ja aasialaiset ovat risteilleet meillä jo useita vuosia. Aasian suunnalta eniten väkeä saapuu tänä päivänä Etelä-Koreasta, Kiinasta ja Japanista.”

”Onhan tämä seutu turisteille aika kiehtovaa: Itämerellä on huikeat maisemat ja varsinkin Tukholman saaristo on erittäin kaunista!”, Päivi ihastelee.

Luxury

Kansainvälisiä ja merkkitietoisia asiakkaita varten M/s Silja Serenadeen rakennettiin oma luxus-tuotteisiin keskittynyt myymälä *Luxury*, jossa koruja parhaillaan esille asettelevat myyjät **Minna Qvik** ja **Petra Ojaranta**.

”Asiakaskunta on kansainvälistä. Varsinkin aasialaiset sekä tietysti perinteisesti venäläiset ovat kiinnostuneita merkkituotteista.”

Luxuryssä myydään korkealuokkaisia laukkuja, koruja, aurinkolaseja, huiveja ja kravatteja. Myymälästä löytyviä merkkejä ovat esimerkiksi *Tag Heuer*, *Raymond Weil*, *Versace* ja *Gucci*. Hyllystä löytyy myös suomalaisen *Lumi*-merkin laukkuja.

”Kyllä täällä myös suomalaiset asioivat. Meillä on myynnissä kalliita ja keskihintaisia tuotteita, eli valikoima on kattava ja aina kannattaa tulla tutustumaan.”

Laivalta ostetaan erityisesti kelloja merkkipäivälahjaksi.

”Ihmiset eivät osta kalliimpia tuotteita hetken mielijohteesta, vaan ostosta harkitaan. Laivashoppailussa on hyvä puoli se, että risteilyn aikana ehtii tutustua tuotteisiin ajan kanssa.”

Työergonomia kuntoon ja lisää myymälähenkilökuntaa

On tärkeää ottaa huomioon henkilökunta, että he voivat hyvin. M/s Silja Serenaden myymäläuudistuksissa huomiota kiinnitettiin myös työpisteisiin.

”Pääsimme vaikuttamaan uusien myymälöiden suunnittelussa muun muassa kassapöytiin, että ne tulevat ergonomisesta oikein”, Päivi Seppä kertoo.

Telakoinnin jälkeen varastoon lisättiin hieman hyllyjä, koska uudessa Tax free:ssä ei ole yhtä paljon säilytystilaa kuin aiemmin.

”Logistiikan ja varastotilan miettiminen on laivalla tärkeää. Joulun pyhinä jälleen

>>

huomasi, kuinka rajalliset tilat meillä on, kun laivalle piti ottaa paljon tavaraa yhdellä kertaa. Jouduimme sijoittamaan autokannelle kontin, minne tavaraa voitiin välivarastoida, kun tilat eivät riittäneet", Päivi naurahtaa.

Myymälöissä työskenteli aiemmin 20–25 henkeä, mutta uudistusten jälkeen työntekijöitä tarvitaan 25–31. Muutamia henkilöitä myös vakinaistettiin telakan jälkeen. Etusijalla vakinaistamisissa olivat omat tuuraajat. Heidän tilalleen otettiin *M/s Silja Symphonylla* työskennelleitä, Suomen päässä asuvia tuuraajia.

"Ruotsin puolella tuli viime vuoden alkupuolella muutos, että he eivät saa ottaa enää tuuraajia, jotka asuvat Suomen puolella. Sympin tuuraajia on siirtynyt sen jälkeen Serelle", Päivi Seppä kertoo muutoksesta.

Buffetravintola Grande Buffet

M/s Silja Serenaden buffet on valoisa ja raikas. Laivan käytävällä kulkiessa katse kääntyy huomaamatta kohti buffetin houkuttelevia herkkuja – veden kielelle ostaa etenkin kaunis ja runsas jälkiruokapöytä.

"Buffet uusiutui kokonaan lattiasta kattoon. Uusiksi menivät kaikki materiaalit sekä ruokapöydät, pentterit ja buukkaustiski, buffen ykköstarjoilija **Satu Hakala** ihastelee lopputulosta.

Ruokailutavat ovat muuttuneet ja yhä useammat ruokailijat haluavat valita itse oman lautasensa sisällön. Buffetin ruokauudistus toteutettiin vuonna 2012: vanhat ruokalinjastot poistettiin ja tilalle rakennettiin niin sanottuja ruokatoreja. Uudistus sai paljon kehuja, joten ne haluttiin säilyttää nyt jatkossa.

"Ruokatorit koostuvat noutopöydistä, joissa on tarjolla antipastoja, vihanneksia, aasialaista ruokaa, erillinen salaattipöytä ja kalapöytä. Myös lämpimät ruoat ovat omassa pöydässään. Ruokatorin tarjoiluissa on säännöllisesti myös uutuuksia ja sesonkituotteita: tänään avattiin juustopöytä."

Hovimestari **Sonja Klaus**, salinisse **Janari Priisalu** ja ykköstarjoilija **Satu Hakala**: Grande Buffetin jälkiruokapöytä on valmis ja ensimmäiset ruokailijat tervetulleita!

Vaasalainen **Sari Koskela** on toiminut M/s Silja Serenaden henkilökunnan kokkina lokakuusta. Hän kertoo valmistavansa yksin lounaan ja päivällisen. Sarin mielestä töissä mielekästä on itsenäisyys, hän pitää siitä että langat ovat omissa käsissä. Ja jos tulee kiire, "pojat auttavat", hän naurahtaa kollegalleen **Kari Nurmirinnalle**. Seuraavan viikon ruokalista suunnitellaan porukalla. Suosituimpia ruokia ovat kaikki perinteiset ruoat kuten nakkikastike ja tietysti pihvi. Kasvikset ovat automaattinen osa ruokalautasta. Sari aloitti työt M/s Silja Serenadella vuonna 2001. Henkilökunnan kokin työssä hän pitää siitä, että töitä voi tehdä koko päivän putkeen ja ottaa illan vapaaksi. Silloin hän kiertelee esimerkiksi myymälöissä, ja vähän on tullut shoppailtuakin, eli raha palaa varustamoon, Sari hymähtää rehvakasti.

Ihmiset voivat poimia ruokia pöydistä haluamassaan järjestyksessä, jolloin ei synny jonoja", Hakala kertoo ruokailusta tulleen entistä miellyttävämpää.

"Buffetiin mahtuu 630 ruokailijaa. Ensimmäinen kattaus on loppuunmyyty, kuten melkein aina. Monet tulevat meille syömään myös toisena iltana, koska täällä on tarjolla niin montaa erilaista sortimenttia. Ruokailun hintaan sisältyvät myös oluet, viinit, limsat ja kahvi sekä tee."

Buffetissa on huomioitu myös ryhmät. Ravintolasalin takaa löytyy erillinen ruokailutila omine menuineen isommille ryhmille.

"Ryhmien koot vaihtelevat huomattavasti. Tänään meillä ruokailee 62 hengen ryhmä ja toisinaan jopa pari sataa henkeä."

>>

Buffetissa on laaja valikoima eri makuja, joista valita. Salinisse **Niko Partanen** asettelee ruokapöytää parhaillaan valmiiksi.

Pulmu Pyrröllä on hymy herkässä, sillä jäljellä on enää kolme törniä – sitten koittaa eläke. Aurinkoisesta Pulmusta ei näe, että hän millään lailla vitkuttelisi viimeisiä työvuorojaan, vaan lohivoileipiä syntyy sukkelaan Pulmun hyppysissä. ”Täällä on niin hyvä työilmapiiri, että töissä on viihtynyt”, hän hymyilee. Pulmua halaamaan syöksyynkin työkaveri, joka suorastaan hypähtää työkaverinsa kaulaan: ”Pitkästä aikaa!”, nainen huudahtaa. Serenadelle töihin palataan pidemmän vapaan jälkeen ilolla, mikä on paras osoitus hyväntuulisesta työilmapiiristä. Kuulumiset vaihdettuaan Pulmu ehtii miettiä hetken eläkettään, että mitä sitä voisi oikein puuhailla. ”Mies on jo eläkkeellä, joten ehkä sitä voisi lennähtää vaikka Espanjaan tai jonnekin aurinkoon muutamaksi kuukaudeksi”, lämpö siintää Pulmun silmissä. Aurinkoa ja lämpöä Pulmu ansaitseekin tehtyään 45-vuotisen työuran.

”Tämähän on kaupunki!”, hämmästeli rouva M/s Silja Serenaden koneiston laajuutta

Matkustajalaivan koneistossa riittää potkua! Neljän apukoneen 11 megawatin teho vastaa pienen kaupungin sähkön tarvetta. Pääkoneissa on tehoa puolestaan noin 38,5 megawattia. Aluksessa on paljon erilaisia järjestelmiä, joita huolletaan säännöllisesti. Suomen lipun alla olevilla matkustajalaivoilla, kuten M/s Silja Serenadella, panostetaan vahvasti turvallisuuteen ja harjoituksia järjestetään joka viikko.

Vuonna 1990 valmistuneesta M/s Silja Serenadesta on pidetty hyvää huolta: alus ei ole jäänyt kertaakaan teknisen vian vuoksi rantaan liikennöintinsä aikana. Matkustajalaivalla eniten töitä teettävät peruslaitteet.

”Meillä on neljä pääkonetta, ja jos merellä tulisi hätätilanne niin yhdelläkin päästäisiin rantaan. Sen sijaan aluksen arkisten toimintojen, kuten ilmastointilaitteiden, tiskikoneiden ja matkustajien hyttien vessojen toimivuus on meille paljon suurempi haaste. ”Grande katastrof” olisi, jos buffetin iso tiskikone menisi rikki, eivätkä ihmiset saa aamupalalle puhtaita lautasia”, aluksen konepäällikkö **Jari Simpura** kertoo.

Näkymättömät miehet

Kun astuu laivaan, ei sitä äkkiseltään tulekaan ajatelleeksi saapuvansa kaupunkiin: sellainen matkustajalaiva nimittäin on. Laivan kaikki toiminnot komentosillalta yökerhoon ja ruokaravintolaan sekä matkustajien hytteihin ovat ”alakerrasta” riippuvaisia.

”Kaikki lähtee koneesta, jossa ovat miehet vahdissa vuorokauden ympäri”, M/s Silja Serenaden konehuoneen ”näkymättömät” miehet, konepäällikkö **Jari Simpura** ja 2. konemestari **Mika Jarkia**, tietävät arvonsa. Näinhän se on. Silloin kun on hätä kyseessä, eli hytin vessa tukkeutuu tai tiskikone alkaa restailla, apuun hälytetään konehuoneen pojat. Matkustajalaivassa myös ilmastoinnin on toimittava.

”Vahdissa oleva konemestari ja yksi moottorimies kiertävät konehuonetta koko ajan. Kaikki vikailmoitukset tulevat tänne alhaalle”, Simpura ja Jarkia nakuttavat sormella konepöytään kytkettyä puhelinluuria.

Se ei ole punainen, kuten Bond-elokuvissa, mutta harmaa väri ei vähennä sen merkitystä.

”Kun kaikki vikailmoitukset tulevat yhteen luuriin, siinä on yöllä aina miettimistä hälyttääkö paikalle päivystäjä vai ei. Meillä on kerroksissa sähkömies, kansikorjausmies ja saniteettimies aina saatavilla.”

Saapunut puhelu pitää puntaroida niiden tietojen varassa mitä on tarjolla: tukkeutunut vessa on korjattava heti, mutta pieniä vikoja ehtii korjata aamun valjettua. Tärkeää tilannearvioinnissa on yhteistyö ja vuorovaikutus eri osastojen välillä. Asiakas ilmoittaa ongelmasta usein ensin infoon ja info ottaa yhteyttä konehuoneeseen.

”Infossa oleva työntekijä on ratkaisevassa roolissa yrittäessä selvittää ongelman laatua ja kiireellisyyttä”, konehuoneen miehet kiittelevät hyvin sujunutta yhteistyötä.

Ärripurri ei pärjää merillä

M/s Silja Serenaden koneessa työskentelee 16–18 henkeä. Sen lisäksi aluksella on harjoittelijoita.

”Vaihtuvuus on ollut meillä hyvin minimaalista: kaverit ovat tulleet töihin ja lähtevät täältä eläkkeelle”, miehistö viihtyy varustamossa.

Viime vuosina remmiin on tullut uusia, nuoria kasvoja, kuten Rauman merikoulusta valmistuneet konekorjausmiehet **Antti Laakso** ja **Juuso Tynkkynen**.

Jari Simpura tuli Siljalle ensimmäisen kerran vuonna 2000 ja aloitti vakituisena 2012 alkaen, eli on työskennellyt Siljalla yli 13 vuotta. Merille hän lähti 1990, eli merimiehen elämää takana 25 vuotta. **Mika Jarkia**, on seilannut Serellä jo 17,5 vuotta. Sitä ennen hän toimi Wärtsilässä reilu 10 vuotta huoltoinsinöörinä, jossa hän hoisi pääkoneita. Siitä tie toi laivalle tuttuun porukkaan, jossa hän pitää edelleen huolta Wärtsilän koneista.

”Olen ottanut porukkaa töihin siten, että ensin ollaan harjoittelussa ja sitten kesälomahommissa ja siitä eteenpäin, kun näyttää kyntensä”, konepäällikkö Simpura toteaa.

Konemieheltä vaaditaan matkustajalaivatyössä sosiaalisuutta.

”Määrätyistä ihmisistä ei tule ikinä merimiestä: ärripurri ei täällä pärjää. Laiva on toinen kotimme ja kaikkien pitää olla sosiaalisia – ei vaan keskenään – vaan myös muiden osastojen henkilökunnan ja asiakkaiden kanssa. Aluksen miehistö on noin 250 henkeä, siihen päälle matkustajat, voita voi olla aluksella maksimissaan 2852 henkeä. Toimimme asiakaspalveluammatissa, jossa pitää olla joustava, eikä aina ole kivoja töitä”, Simpura sanoo suoraan.

Laakso ja Tynkkynen ovat Serellä töissä nyt kolmatta vuotta.

”Olemme viihtyneet täällä, eikä tee mieli pois. Työ on hyvin vaihtelevaa ja kaikki päivät erilaisia”, he kertovat hitsaustyönsä lomassa.

”Laitamme tähän portin, etteivät matkustajat pääse tänne tupakille ja savu leijaile ilmastointikanavista hytteihin sisään.”

Ensin hieman rätisee, eikä ota kontaktiakaan, kun Laakso painaa hitsipillin rautaan. Mutta sitten alkavat kipinät sinkoilla! Laakso hoitaa hitsauksen ja Tynkkynen pitää porttia paikallaan. Sen on oltava vaaterissa, ettei jää repsottamaan. Hitsata ja monia muita metallitöitä voi tehdä ainoastaan satamassa. Sen vuoksi pojat rientävät jo toiseen työkohteeseen saatuaan portin sijoilleen.

”Saa olla tyytyväinen, että on töitä ja oman alan hommia. Koulukavereista harva on jäänyt laivoille, johtuen ehkä huonosta työtilanteesta. Tai sitten on vaan menty alun alkaen johonkin kouluun, eikä merimiehen ura ole kiinnostanut ja on siirrytty maihin.”

Laakso ja Tynkkynen vaikuttavat puolestaan aidosti tyytyväisiltä uravalintaansa.

”Pitkät vapaat ja kohtalainen palkka sekä vaihteleva työ, kyllähän merillä on hyvä olla.”

Ihmisen muistiin ei voi luottaa, mutta huolto-ohjelmaan ja hälytysjärjestelmään voi

Laivan koneisto on varsinainen valtakunta. M/s Silja Serenadessa konehuone koostuu useista eri saleista, joissa on kuhunkin tehtävään tarvittavat laitteistot: on pääkonesali, separaattorihuoneet, jäähdytyslaitteistot, konepaja metallitöitä varten, ynnä muuta. Koneiston mittakaavaa voi kuvailla siten, että pelkästään erilaisia ilmastointihuoneita aluksessa on yli 30 kappaletta.

”Konehuoneessa käy vierailijaryhmiä. Erään kerran joukossa oli eräs vanhempi rouva, joka tokaisi aluksen koneistoon tutustuttuaan, että ”tämähän on kuin kaupunki!”, Simpura ja Jarkia nauravat.

Tuhansista osista ja komponenteista koostuvan kelluvan kaupungin huoltamisesta pidetään kirjaa huolto-ohjelman avulla.

”Huolto-ohjelma perustuu käyntitunteihin ja aikaan. Pelkästään alakerran konehuoneessa on noin 4 500 huoltopistettä, johon kuuluvat pumput, putkistot, suodattimet, ilmastointi ja niin edelleen.”

Huolto-ohjelma ilmoittaa, milloin aluksen osia on kunnostettava. Niitä huolletaan myös ennakkoon. Esimerkiksi hihnat ja suodattimet käydään läpi säännöllisin väliajoin. Huolto-ohjelman lisäksi Serenadella on käytössä Selma-hälytysjärjestelmä, joka ilmoittaa mahdollisista muutoksissa koneistossa.

”Laivassa on vajaat 5 000 hälytyspistettä, joiden komponenteista saapuu tietoa hälytysjärjestelmään sekuntipelillä: jos raja-arvot ylittyvät, saapuu hälytys ja laitetta lähdetään tarkistamaan.”

Normaalit korjaustoimet tehdään oman väen voimin.

”Vaikka Serenade on yli 20 vuotta vanha laiva, se on sopivan yksinkertainen huoltaa eikä ole menty liian hienoon tekniikkaan. Aluksen pystyy huoltamaan siis itse.” ⚓

Laissa lukee yhtä, sopimuksessa toista – mitä pitää noudattaa?

MERIMIES KYSYY, LAKIMIES VASTAA

TEKSTI **SANNALEENA KALLIO**

MERIMIES: Minulla on työnantajan kanssa erimielisyyttä työehtosopimuksen tulkinnasta. Asiaan tarkemmin perehdyttyäni koko kyseinen työehtosopimuksen kohta on mielestäni vastoin lakia tai ainakin eroaa siitä melkoisesti. Mitä sääntöä tapauksessani on sovellettava?

LAKIMIES: Suurin osa työoikeudellisesta lainsäädännöstä on pakottavaa. Tämä tarkoittaa, että lain säännöistä ei voida poiketa tai sopia toisin eikä jättää täysin huomiotta, eli niitä on sovellettava kaikissa tapauksissa. Tämä periaate on kirjattu esimerkiksi merityösopimuslain 13 luvun 8 §:ään.

Toki työlainsäädännössä on myös nk. tahdonvaltaisia sääntöjä eli sellaisia sääntöjä, joita sovelletaan, ellei muuta ole sovittu. Tällöin laki siis yhtäältä antaa luvan järjestää oikeussuhteen oikeuksia ja velvollisuuksia laista poikkeavalla tavalla niistä nimenomaisesti sopimalla ja toisaalta täydentää tarvittaessa sopimuksesta mahdollisesti löytyvää ”aukkoa”. Tällaisesta säännöstä hyvä esimerkki on merityösopimuslain 7 luvun 4 §, jossa luetellaan yleiset irtisanomisajat, joita on noudatettava, jollei muusta sovita.

Näiden kahden ääripään välimuoto on nk. *semidispositiivinen sääntö*. Semidispositiivisuus perustuu aina valtuuttavaan sääntöön. Esimerkiksi merityösopimuslain 13 luvun 9 §:ssä on lueteltu tyhjentävästi kaikki ne merityösopimuslain pykälät, joista työmarkkinayhdistykset voivat keskenään sopia toisin (edellä mainitusta MTSL 13:8 huolimatta). Näillä yhdistyksillä on siis oikeus sopia luetelluista asioista sisällöllisesti muuta, eli sopia työntekijän näkökulmasta joko heikommin tai paremmin kuin mitä lain säännökset määräävät. Sopimisen sisällölle on kuitenkin laissa asetetut rajat. Työehtosopimuksen määräys, jolla heikennetään Suomea sitovissa kansainvälisissä sopimuksissa määriteltyjä tai Euroopan unionin säädösten mukaisia työntekijöiden etuja vastaavia etuja, on mitätön. Semidispositiivisuuden määritteleviä sääntöjä on myös muun muassa työaikalaeissa ja vuosilomalaeissa.

Jos ja kun nyt erimielisyyden kohteena oleva lain pykälä löytyy ko. laissa mainittujen semidispositiivisten asioiden listalta, on työehtosopimuksen tehneillä ollut oikeus sopia eriävästi siitä, mitä laissa määrätään. Tällöin työehtosopimuksen ehto sitoo ja sitä on noudatettava.

Mikäli kyse on (jostain kumman syystä työehtosopimukseen päätyneestä) pakottavan lain eli muun kuin tahdonvaltaisen tai semidispositiivisen lain säännön vastaisesta tai sen kanssa ristiriitaisesta tes-ehdosta, on tuo mainittu ehto mitätön merityösopimuslain 13 luvun 8 §.n mukaisesti.

MERIMIES: Työsopimukseeni on kirjattu erityinen lisäehto, joka poikkeaa sisällöllisesti työehtosopimuksen vastaavasta ehdosta. Kumpaa ehtoa työsuhteessani on sovellettava?

LAKIMIES: Suomalaisessa työoikeudessa tunnetaan kirjoittamaton periaate, jota kutsutaan *edullisemmuussäännöksi*. Sen mukaan aina ja minkälaisella sopimuksella tahansa voidaan sopia työsuhteessa sovellettavista ehdoista työntekijän kannalta paremmin kuin mitä laissa tai työehtosopimuksessa määrätään. ”Kilpailevien” ehtojen vertailtavuus ja näin ollen jommankumman sisällöllinen edullisemmuus voi olla joissakin tapauksissa vaikeasti määriteltävissä. Pääsääntönä on kuitenkin se, että sitä ehtoa on sovellettava, joka objektiivisesti arvioituna johtaa työntekijän kannalta edullisempaan lopputulokseen.

Mikäli työsopimukseen kirjattu ehto on siis sinulle työntekijänä parempi, on sitä sovellettava. Jos taas lisäehto heikentää sinulle työnantajaa sitovan työehtosopimuksen perusteella kuuluvia oikeuksia ja etuja, ei työsopimuksen lisäehtoa ristiriitaisilta osin saa soveltaa.

Lähetä ehdotuksesi merimiehen kysymykseksi: sannaleena.kallio@smu.fi.

Pahaa *merenkulkua*

Aimo Myräkän ajatuksia vuodenvaihteen onnettomuuksista

Ihmisten salakuljetus Afrikasta Eurooppaan on 2000-luvun orjakauppaa. Vuodenvaihteessa tapahtuneet alusonnettomuudet osoittavat vakavat turvallisuuspuutteet. Upotettiinko Skotlannin edustalle uponnut sementtilaiva tahallaan?

Hii-o-hoi! Aimo toivottaa hyvää tätä vuotta hieman myöhästyneenä. Juuri kun Aimo toivoi jotain hyvää merenkululle tälle vuodelle, on ehtinyt tapahtua vaikka kuinka paljon outoja sekä pahoja tapahtumia. Aimo on sen verran yksinkertainen persoona, että on uskonut, että orjuus sekä ihmiskauppa ovat taakse jäänyttä historiaa. Vaan eipä ole.

Aloitetaanpa vaikka näistä hiuksia nostattavista rahdeista, joita kuljetetaan pitkin Välimerta.

Pienimmät purtilot ovat lahoavia moottorialuksia, jotka ovat lastatut ääriään myöten täyteen pakolaisia esimerkiksi Pohjois-Afrikasta matkalla vaikkapa Espanjaan. On pelkkä ihme, etteivät ne uppoa tyynellä – tai näin saattaa olla tapahtunut useitakin kertoja, vaikka sitä ei ole julkisuuteen tullut. Kun sitten laitetaan hiukan aallokkoa, ovat nämä alukset takuulla merihädässä, eikä paateissa ole varmasti yhtäkään taitavaa merenkävijää – sellainen ei yksinkertaisesti moiseen jollaan nousisi. Hukkumiskuolema on jotakuinkin varma ennen määränpäätä.

Entäs nämä isommat rahtialukset, joita viime aikoina on Välimerta purjehtinut? Ikäloppuja ruostekasoja ovat kaikki. Ne on ostettu todennäköisesti joltain romuttamolta viimeistä matkaansa varten tosi halvalla.

Satoja ihmisiä ahdettu aivan samaan tapaan noihin laivoihin, kuten orjia rahdattiin yli Atlantin kuin halkoja pinossa pitkin ruumaa parisataa vuotta sitten. Silloin saattoi purjealus päästä jopa perille ja orjat myytiin. Tosin matkalla menehtyneet oli kipattu haitten ruuaksi keskellä merta. Mutta eipä nykyinen meininki ole paljoakaan muuttunut muutamassa sadassa vuodessa. Valtava määrä epätoivoisia ihmisiä, joilta on aivan varmasti nyhdetty uskomattomia summia ja viimeisiä säästöjä uskotellen noille ihmispoloisille, että tästä mennään kohti parempaa tulevaisuutta. Uskomatonta meininkiä, eikä tässä ole mukana ainoastaan aluksen myynyt taho, vaan ne, jotka hankkivat ”matkustajat”, rahastajat sekä jonkinlaisia merimiehiä, jotka saavat aluksen jotenkin liikkeelle. Todella ihmisarvoa alentavaa ja aivan varmasti kyseessä on kaiken inhimillisyyden poissulkeva ahneus, joka ei piittaa siitä, miten näiden matkalaisten käy. Käsittämätöntä on se, että joku itseään merimieheksi kutsuva ihminen (ihmiset) laittaa päälle automaattiohjauksen, häipyy laivasta kuin rotta, jättäen ”rahdin” meren armoille. Tulee oikein paha maku suuhun, sanoo Aimo. Pthyi!

Paha oli myös Norman Atlantic tapaus. Tulipalo alkoi autokannella, mutta kuten luettiin ja kuultiin uutisissa, ei miehistö saanut mitään aikaiseksi, Uskomatonta leväperäisyyttä tämäkin. Aimo tietää vanhana merenkävijänä, että mikään varotoimenpide ei ole turhaa. Kaikki pitää varmistaa ja moneen kertaan ja kaikkea pitää harjoitella mitä turvallisuuteen tulee. Myräkän mieleen tulee tapaus menneiltä vuosilta, jolloin Tallink-alus raapi pahasti kylkeään Kuninkaan portin salmessa. Onneksi ei pahemmin käynyt, mutta pelastusveneitä ei tahdottu saa laskettua. Olivat taavetit niin ruostuneet kiinni, ettei lekallakaan hakkaamalla saatu niitä toimimaan. Ei ollut harjoiteltu turvallisuutta puhumattakaan olisiko kokeiltu, laskeutuvatko pelastusveneet kunnolla. Aimo ei tahdo mainita varustamon nimeä, mutta on ollut mukana harjoituksessa, jossa marssittiin venekannelle vain kuullaksemme, kun försti sanoi, että tarpeen vaatiessa nämä lasketaan veteen. Ei niitä koskaan kuitenkaan laskettu. Toisaalta Aimo vietti monta vuotta laivassa, jossa joka viikko tehtiin jotain ja harjoiteltiin usein kaikenlaista. Jälkimmäinen on parempi vaihtoehto.

Talvella upposi parikin alusta. Mitä tapahtui, sen yksin Herra tietää. Sementtilaiva upposi ja myrsky oli kova, mutta oliko alus kunnossa? On tullut nähtyä melkoisia viritelmiä vuosien mittaa, ja on tullut joskus mieleen, että mahtaako varustamolla olla puhtaita jauhoja pussissaan? Vakuutusrahat saa tilille melko helposti, kun todistuskappale (laiva) on merenpohjan syvyyksissä. Libyalaiset ovat alkaneet jotenkin säikkyä, sillä menivät ampumaan tankkeria, joka oli tulossa satamaan. Ihan onnistunut tapa välttää ruuhkia satamassa.

Vaan ettei kaikkia olisi pelkkää onnettomuutta, on jotain hyvääkin tapahtunut. Vihdoin on saatu rantaa rumentanut Costa Concordia romuttamolle. Tosin pelastusoperaatiosta tuli Aimolle mieleen vanha Aku Ankka -lehti, jossa Aku oli ryhtynyt hylkyjen nostajaksi. Kekseliäänä ankkana hän pumppasi pingispalloja laivan uumeniin ja näin sai aluksen pintaan kellumaan. Eikös tässä Costan purkissa tehty hieman samaan tyyliin? Olisivatko nostajat joskus nuoruudessaan lukeneet Aku Ankkaa!

Hii-O-Hoi!

Yhtä kaikki-toivotaan, että ihmiset tulisivat järkiinsä ja tämän laatuinen toiminta loppuisi. Toisaalta Aimo tietää, että ahneus ja välinpitämättömyys ovat uusiutuva luonnonvara, joten Aimo toive ei ehkä toteudu. Mutta toivoa saa aina.

Sanoo Aimo Myräkkä

Aimo Myräkkä

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU
KUVAT AKANGBE OLUWASEU & MUU MIEHISTÖ MERCY SHIPS

Akangbe Oluwaseu

Mercy Ships:

Työharjoittelussa *sairaalalaivalla*

Ammattikorkeakoulu Novia ja Mercy Ships solmivat yhteistyösopimuksen

Turkulainen ammattikorkeakoulu Novia solmi sairaalalaivoihin erikoistuneen Mercy Ships-varustamon kanssa yhteistyösopimuksen opiskelijoille suunnatuista harjoittelupaikoista. Ympäri maailman seilaavat sairaalalaivat tarjoavat opiskelijoille avartavan ja kansainvälisen työoppimisympäristön. Työharjoittelupaikkoja on tarjolla niin miehistön kuin päällystön opiskelijoille.

Ammattikorkeakoulu Noviassa merikapteeniksi opiskeliva **Akangbe Oluwaseun** katseli yhtenä päivänä dokumenttia **Mercy Ships**-varustamosta, joka haki vapaaehtoisia aluksilleen töihin. Ohjelmassa esiteltiin *Afrikan Mercy Ship*-alusta, joka on maailman suurin sairaalalaiva. Akangbe innostui asiasta ja päätti hakea varustamoon harjoitteluun. Hakemuksen hän lähetti netin kautta. Varustamo otti Akangbeen yhteyttä ja toimitti hänelle tietoa pätevyyksistä, kielitiedosta ja aluksella tehtävästä työstä sekä muista käytännön asioista. Akangbe laittoi paperit sisään ja jäi odottamaan työharjoittelun alkamista.

Sairaalalaivoihin erikoistunut varustamo

Mercy Ships-varustamo on erikoistunut sairaalalaivoihin, jotka liikkuvat ympäri maailmaa, pääasiassa kehitysmaissa. Varustamon aluksilla työskentelee sairaalahenkilökuntaa, joka auttaa paikallista väestöä terveydenhoidossa ja kirurgisissa toimenpiteissä. Tyypillisiä toimenpiteitä ovat silmävaurioiden ja hampaiden korjaukset sekä naisille synnytyksissä tulleiden vaivojen parantamiset, joita esiintyy paljon kehitysmaaolosuhteissa. Myös huulihalkioiden korjaus on yleinen toimenpide sairaalalaivoilla. Leikkausten lisäksi alusten miehistö tekee paikallisen väestön kanssa kehitysmaaprojekti-hankkeita, kuten opet-

taa maanviljelystä, rakentamista sekä tarjoaa tietoa vesi- ja saniteettiasioista.

Afrikan Mercy Ship–alus

Afrikan Mercy Ship-alus, jolle Akangbe Samuel meni työharjoitteluun, seilaa Afrikan seudulla. Laiva käy bunkraamassa kesällä Euroopassa ja on Afrikassa 8–10 kuukautta. Alus on varustamon suurin alus ja sen henkilökunnan määrä on yli 400. Akangbe opiskelee Turussa **Åboa Maressa** merikapteeniksi ja tutkintoon tarvitaan kaiken kaikkiaan 360 päivää työharjoittelua merellä. Mercy Ships-aluksella hän teki 90 päivän harjoittelun ja sen myötä hän sai perämiehen pätevyyskirjat. Kansainvälisessä työympäristössä oli miehistöä yhteensä 34 eri maasta.

Afrikan Mercy Ship-aluksen oli tällä kertaa määrä lähteä Kongoon, mutta Länsi-Afrikan ebola-epidemian tähden alus joutui vetäytymään takaisin ylemmäksi lähelle Kanariansaaria ja Eurooppaa. Ebola-epidemian tähden varustamo on joutunut siirtämään Länsi-Afrikkaan suunnattuja matkojaan. Esimerkiksi Sierra Leoneen suunniteltu matka peruttiin ja alus lähti tällä kertaa Madagaskariin.

Ammattikorkeakoulu Novia ja Mercy Ships solmivat yhteistyösopimuksen

Oppilas Akangbe Oluwaseun työharjoittelu Mercy Ships-varustamossa poiki ammattikorkeakoulu Novialle uuden yhteistyön.

”Solmimme varustamon kanssa yhteistyösopimuksen, että siellä on jatkossa ainakin yksi oppilas harjoittelemassa. Hän voi olla joko miehistö- tai päällystöpuolen opiskelija”, merikapteenin koulutuksesta vastaava **Tony Karlsson** kertoo.

Ammattikorkeakoulu Novian englanninkielisellä linjalla opiskelee noin 60–70 opiskelijaa eri vuosikursseilla. Ohjelman opiskelijoista noin 30 prosenttia on ulkomaalaisia. Nykyisten opiskelijioden kotimaita ovat muun muassa Kanada, Venäjä, Nepali, USA, Saksa, Nigeria, Kypros. Valtaosa, noin 70 prosenttia, merikapteenilinjan opiskelijoista on suomalaisia. Englanninkielinen koulutus aloitettiin Noviassa vuonna 2010 ja nyt on käynnissä neljäs vuosi.

”Alussa oli ongelmia esimerkiksi opiskelijoiden viisumihakemusten osalta, samoin kuin työharjoittelupaikkojen löytämisen kanssa, mikä on parantunut nyt jo huomattavasti.”

Opiskelijat tekevät pääsääntöisesti harjoitteluita Suomen lipun alla.

”Käytämme opiskelijoiden myllyä, jossa kaikki varustamot ovat mukana.”

Kotimaan lisäksi opiskelijat suuntaavat harjoitteluun maailman merille, jos paikkoja on tarjolla.

”Työharjoittelu on iso osa koulutusta. Olemme hakeneet ja yritämme etsiä harjoittelupaikkoja ympäri maailman”, Karlsson kertoo.

Mercy Ships -varustamon kanssa solmittu yhteistyösopimus on uusi askel kansainvälistymisessä. Englanti on käyttökieli myös monissa Suomen lipun alla seilaavissa aluksissa, joten kansainvälinen työharjoittelu lisää kielen käytännönoppimista.

”Kansainvälisiä työharjoittelupaikkoja on tarjolla myös miehistöpuolen opiskelijoille. Yritämme saada ulkomaille enemmän näkyvyyttä, että on myös olemassa suomalaisia merimiehiä. Haluamme tarjota opiskelijoillemme ennen kaikkea kansainvälistä kokemusta ja osaamista”, Tony Karlsson toteaa.

ABOA MARE

tarjoaa toisen asteen koulutusta ammatti-instituutti **Axxellissa** ja kolmannen asteen koulutusta ammattikorkeakoulu **Noviassa**. Aboa Maressa voit opiskella merikapteeniksi, vahtiperämieheksi tai vahtikonemestareita. Nämä koulutukset järjestetään ruotsiksi, mutta niiden lisäksi Aboa Mare tarjoaa merikapteenitutkintoon johtavaa koulutusta englanniksi Maritime Management -opintolinjalla.

MERCY SHIPSIN

perustivat vuonna 1978 **Don** ja **Deyon Stephens**, jotka haaveilivat hyväntekeväisyysjärjestöstä ja aluksesta, joka käy auttamassa ihmisiä maailman köyhissä maissa. Ensimmäinen alus oli nimeltään *Victoria*, jonka myötä varustamon toiminta on vuosikymmenten aikana laajentunut. Tähän päivään mennessä varustamon alukset ovat vierailleet yli 50 kehitysmaassa Afrikan, Keski-Amerikan, Karibian ja Aasian ja Tyynenmeren alueilla. Viime aikoina järjestö on keskittynyt massivisesti erityisesti Länsi-Afrikan valtioiden auttamiseen. ⚓

www.mercyships.com

Hyvinvointilomat 2015

Hyvinvointilomat ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry järjestävät yhteistyössä ohjattuja lomaviikkoja RAY:n tuella. Lomat järjestetään **lomakeskus Huhmarissa**, Polvijärvellä noin 30 km:n etäisyydellä Joensuusta. **www.lomakeskushuhmari.com**

JÄSEN ETU

Lomaviikot sisältävät ohjattua liikunnallista ja virkistyspainotteista ohjelmaa sekä luentoja kuhunkin lomaan liittyvistä aiheista.

Loman hintaan sisältyy viikon ohjelma ja täysihoito, jonka majoitus on viihtyisissä loma-asunnoissa: loma-asunto / perhe tai pariskunta. Yksin tulevat majoitetaan kahden hengen loma-asuntoihin. Matkat lomalaiset maksavat itse.

Lisätietoja ja hakemuslomakkeita voi tiedustella: Arja Merikallio/ SMU ry, puh. 09 615 20259 **arja.merikallio@smu.fi** tai www.hyvinvointilomat.fi

Hakemukset osoitteeseen:
Suomen Merimies-Unioni SMU ry /
Arja Merikallio, John Stenbergin ranta 6,
00530 HELSINKI

Nyt myös Urheiluopisto Kisakeskus, Fiskars
www.kisakeskus.fi

Eläkeläiset

(eläkkeelle jääneille liiton jäsenille ja heidän puolisoilleen)

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Oloneuvokset lomalla	14.–19.9.2015	100 euroa	15.6.2015

Lapsiperheet

(liiton jäsenille ja heidän puolisoille sekä lapsille)
Aikuisten kustannus lomapaketista 100€ / alle 16-vuotiaat ilmaiseksi

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Vekaraviikko	20.7.–25.7.2015	100 euroa	20.4.2015

Työikäiset

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Hyvinvointiloma työikäisille	17.8.–22.8.2015	100 euroa	18.5.2015

Urheiluopisto kisakeskus, Fiskars (lapsiperheet)

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Vekaraviikko	27.7.–1.8.2015	100 euroa	20.4.2015

Vad blir följden av privatiseringen av färjtrafiken i Ålands skärgård?

I Europa vill man återföra basinfrastrukturen i statlig regi

Det lönar sig inte alltid att privatisera statens basinfrastruktur. Det är fallet i bland annat Storbritannien, där privatiseringsboomen en gång fick sin början. Ordet *privatisering* uppfanns 1979 av Margaret Thatcher, som kallades järnladyn men som bättre skulle kunna beskrivas som ”kapitalismens moder”. Under Thatchers ledning privatiserades bland annat *British Gas, British Airways* och *British Telecom* samt ett tiotal mindre statliga institutioner i Storbritannien på 1980-talet.

Det största privatiseringsprojektet var privatiseringen av statens järnvägar på 1990-talet, då järnvägarna delades upp i flera företag. Till en början privatiserade man även spåren, men fick nationalisera dem på nytt när den privata ägaren misskötte underhållet av dem, berättar den Londonbaserade journalisten **Anna Mård** kritiskt i en spalt i Taloussanomat 2012. Även idag går tågen lite hipp som happ i London – om de går alls. Deras skick är inget att skryta om och biljetterna är inte billiga. Enligt Mårds beräkningar har priset på biljetter fördubblats på knappt tio år. Privatiseringen har inte gett önskat resultat, utan har lett till att önationens tågtrafik näst intill spårat ur. ”Priserna stiger och servicen blir inte bättre, men domstolarna sysselsätts”, konstaterar Mård.

Samma risker syns idag tydligt i privatiseringen av skärgårdstrafiken på Åland. Ålands landskapsregering har nu konkurrensutsatt alla förbindelsefartyg, varav de senaste var södra och norra linjerna. Konkurrensutsättningen av södra linjen vanns av det estniska *Nordic Jetline Oü*. Arbetet med norra linjen gick till det finska bolaget *Nordic Jetline Finland* i samma koncern. Konkurrensutsättningarna har överklagats till arbetsmarknadsdomstolen. Resorna till rådstugan tycks närmast bli praxis i takt med konkurrensutsättningarna. De pågår som bäst även i konkurrensutsättningarna i inlandet. Det vore intressant att veta hur stora rättegångskostnaderna slutligen blir för företagen och samhället. De skjuter även upp starten på själva arbetet och orsakar därmed ytterligare kostnader.

Konkurrensutsättning är utmanande på alla sätt eftersom kriterierna är intetsägande. Man räknar kvalitetspoäng, men ägnar störst uppmärksamhet åt priset under strecket. ”Det lägsta priset får inte avgöra vem som vinner en konkurrensutsättning” säger riktlinjerna i EU:s upphandlingsdirektiv från 2014. Upphandlingslagstiftningen genomgår som bäst en totalreform. Det centrala målet är att större uppmärksamhet ska ägnas faktorer i anknytning till sysselsättning, hälsa och sociala aspekter i upphandlingarna.

Konkurrensutsättningarna på Åland är av ett lite annorlunda slag: landskapsregeringen äger fortfarande skärgårdsfärjorna som den konkurrensutsätter. Landskapsregeringen ansvarar också för deras bränslekostnader. Företaget som vann konkurrensutsättningarna får kontroll över färjorna, men äger dem alltså inte. Motivet till konkurrensutsättningen av arbetsuppgifterna på skärgårdsfärjorna är i praktiken alltså övriga kostnader, varav de största är besättningskostnaderna. Infrastrukturminister **Veronica Thörnroos** har med stor möda och stort besvär drivit nedskärningen av besättningskostnader i flera års tid. Nu har alla linjer på Åland konkurrensutsatts och privatiserats. Besättningen på en del linjer kommer nu alltså att skötas av ett estniskt företag. Man kan knappast beskylla ministern för att känna någon kärlek till hembygden, vilket även skärgårdsborna som tar sig fram med färjorna har märkt. De är oroliga för färjornas funktion och skick på lång sikt. Några som tidigare arbetade på färjorna har mist sina arbeten och åkt till Norge och lite varstans i jakten på arbete. Skärgårdskommunerna har blivit av med skatteintäkter, kontinuitet och kunskap.

De genomförda konkurrensutsättningarna har också många risker när det gäller avtalens längd: hur väl sköter det nya företaget om utrustningen och är man ens intresserad? Hur ser möjligheterna att förnya utrustningen ut? Om avtalen är korta har företaget bara några år på sig att utveckla sin verksamhet, medan man vid investeringar alltid måste blicka längre fram. Vid för långa avtal kan risken i sin tur vara att företaget försummar sin uppgift och lägger pengarna i egen ficka och struntar fullständigt i vilket skick utrustningen är i om några år.

Storbritannien och Åland är inte de enda ställena där folk har börjat tvivla på fördelarna med privatisering. Man har även vaknat upp i Grekland, där man vill att förbindelsefartygstrafiken i skärgården ska återgå i statlig regi. Man vill även sätta stopp för privatiseringen av hamnar och i fortsättningen ha dem i statlig ägo.

innehåll:

38 Kommunala hamnar blev aktiebolag vid årsskiftet

41 Vardagsjuridik – Medlemsförmån!

42 Syriza vill ha mer skatt från grekiska rederare

44 Ny sjömanspensionslag 2016 och 2017 års pensionsavtal

46 Mercy Ships: Praktik på ett sjukhusfartyg

48 Semesterstugor 2015

50 Lönetabeller 2015

54 M/s Silja Serenade förnyas

60 Sjömannen frågar, juristen svarar

61 Aimo Myräkkä

TEXT **SAANA LAMMINSIVU** BILD **FINLANDS HAMNFÖRBUND**

Kommunala **hamnar** blev aktiebolag vid årsskiftet

Hamnarna verkar nu på den konkurrerande marknaden: framför sig har de omstruktureringar, men även möjligheter

De kommunala hamnarna blev aktiebolag i början av det här året. Ändringen har inga stora effekter på hamnarnas dagliga arbete, men på längre sikt kan de ställas inför omstruktureringar. De kan få ett tätare samarbete eller i värsta fall ett hamna i ett spel där förloraren försvinner. Hamnarna måste utveckla nya tjänster. Framtidens hamnar kan vara till exempel företagsparker.

HAMNFÖRBUNDETS ÖNSKEMÅL FÖR DET KOMMANDE REGERINGSPROGRAMMET

Nästa år är det dags för riksdagsval och för en ny regering. Finlands Hamnförbund hoppas att regeringsprogrammet uppmärksammar och drar upp tydliga riktlinjer för följande:

– Det finns mycket administrativ byråkrati i hamnarna, vilket bör förtydligas efter att man övergått till aktiebolag. Det vore bra att slippa onödig rapportering. Det vore bra om förvaltningsmyndigheterna godkände att saker och ting kan kombineras och läggas in i samma dokument istället för att man ska skapa flera rapporter. Säkerhetsledningsdokumentet är ett exempel på det.

– Sjötrafikstrategin är ett viktigt dokument för Finland och dess förlängning måste tryggas även under nästa valperiod.

– Tryggandet av isbrytningstjänster är en absolut förutsättning för Finlands hamnar. Isbrytningstjänsterna ska hålla hög kvalitet och deras servicenivå ska bevaras. Man ska också investera i ny utrustning: vintern kommer alltid till Finland.

Bolagiseringsskyldigheten rörande kommunernas marknadsverksamhet trädde i kraft i början av 2015. De tidigare kommunala hamnarna är nu aktiebolag. Den gamla affärsverksmodellen nådde vägs ände eftersom de kommunala hamnarna inte uppfyllde kraven i bl.a. EU:s konkurrenslagstiftning. Genom att göra om de kommunala hamnarna till aktiebolag blir deras ekonomi transparent och de utmanas att hitta nya sätt att finansiera investeringar.

”Vi befinner oss i ett intressant läge: hamnarna kommer att verka på den konkurrerande marknaden i fortsättningen. Tidigare gynnades kommunala hamnar av att de inte berördes av konkurshot eller belastades av beskattning. I och med aktiebolagiseringen omfattas alla hamnar nu av samma regler”, konstaterar **Annaleena Mäkilä**, verkställande direktör för Finlands Hamnförbund.

Den ändrade hamnlagstiftningen har inga direkta effekter på hamnarnas dagliga arbete. På den administrativa sidan ansvarar däremot verkställande direktören och styrelsen för hamnens verksamhet i fortsättningen, medan hamnen tidigare lydde under affärsverket och kommunfullmäktige. I och med aktiebolagiseringen blir hamnarnas ekonomi nu självständig och transparent.

”I fortsättningen kan man inte dela ut medel till hamnens verksamhet direkt från den kommunala budgeten, utan hamnen måste ha en sund ekonomi. Hamnarnas kundavgifter är i framtiden det ryggstöd som investeringar vilar mot”, betonar Mäkilä.

Hamnarnas investeringar är i regel av den stora klassen: kajerna ska förlängas, farlederna fördjupas eller stora lagerfält eller containerterminaler byggas. Investeringarna sväljer mycket pengar.

”Nu är det mycket viktigt för hamnarna att se vilken ekonomi de får. Har de resurser att investera i hamnen på egen hand eller med en partner? Här handlar det till stor del om hamnbolagets jordegendom eller vattenområden som skulle stärka ekonomin”, konstaterar Mäkilä.

I de hamnar där man levt en dag i taget och inte planerat särskilt långt in i framtiden kommer man säkert att drabbas av en stor förändring när hamnbolaget aktivt börjar tänka igenom sin kundstrategi.

”Jag är väldigt rädd för att man i de hamnar där man lutat sig mot principen ”allt till alla” och inte har kunnat t.ex. specialisera sig kan få problem med resurser och inte ha råd att göra nya investeringar. Man bör absolut se längre in i framtiden nu. Jag hoppas att hamnarna inte hamnar i en negativ ekonomisk spiral under dessa utmanande tider, utan att de får en bra och positiv start.”

Stor industriell omstrukturering på gång i hamnarna

Aktiebolagiseringen av hamnar trädde i kraft samtidigt som svaveldirektivet, vilket ökar kostnadstrycket på hamnarnas kunder. Skogsindustrin har till exempel meddelat att de kommer att koncentrera sina logistiska system på grund av extrakostnaderna som svaveldirektivet medför. Samtidigt fortsätter den finska nationalekonomin att falla för fjärde året i rad. Läget i Ryssland reflekteras också på några av hamnarna i vårt land. De närmaste åren kommer att visa hur ett hamnnätverk som är i ägarnas händer slutligen formas i Finland. Hamnförbundets verkställande direktör Annaleena Mäkilä tycker inte att framtiden är dyster trots utmaningarna, utan att det redan skjutit upp nya skott.

”Det pågår en stor industriell omstrukturering i Finland. Skogsindustrin är de finska hamnarnas största kund och påbörjade en omstrukturering för att anpassa sig redan för flera år sedan. Stora globala skogsbolag har profilerat sig som speciella och börjar tala om nya investeringsbeslut, vilket är bra. Personligen tror jag att skogindustrin utgör Finlands fundament, oavsett om man talar om bioekonomi eller något annat. Den starka teknologiindustrin, som innefattar stålindustrin och metallförädlingen, är också viktig för oss.”

I hamnarna kan man bereda sig på ändringarna genom tjänstekoncept, så att ändringen även erbjuder möjligheter. I hamnarna i Finland har man utnyttjat informationen i mycket större utsträckning än i många andra europeiska hamnstater, vilket ger stor ytterligare potential.

”Hamnarna är mycket mer än bara infrastruktur: de ser sig snarare som samarbetspartners som kan utveckla tjänster åt

>>

Annaleena Mäkilä har varit verkställande direktör för Finlands Hamnförbund sedan 2012. Mäkilä är utbildad vicehäradshövding och arbetade tidigare som ansvarig chef för strategi och regional verksamhet på Finlands Näringsliv EK.

sina kunder", berättar Mäkilä om strategiarbetet som Finlands Hamnförbund gjorde med hamncheferna förra året.

"Man ser tydligt att det finns hamnar där man har gjort det till sin strategi att omvandla sig till industricentra eller -parker. De erbjuder företag mervärde genom möjligheten att bedriva verksamhet i området eller underhålla sina industriella strukturer – inte bara för hamnens skull, utan för att det redan finns andra aktörer i området. Hamnen kan också erbjuda företag industriell infrastruktur."

Mäkilä berättar att hon tror på en differentiering av hamnarna. Man bedömer inte längre en hamn enbart utifrån dess transportform, om den till exempel är en bulk- eller containertrafikhamn, utan utifrån dess tjänsteutbud.

"Hamnarna får olika roller. I norr syns till exempel vindkraftens betydelse, där hamnen kan erbjuda de närliggande vindparkerna underhålls- och reparationstjänster. Det finns exempel på dem i världen", säger Mäkilä.

Utvecklingen av hamnarnas säkerhetsledning i centrum

I hamnarna arbetar människor med varandra och på fältet rör sig stora maskiner. Lasterna är tunga och värdefulla. Gästerna i hamnen är ett element i sig. Det talas mycket om säkerhet i europeiska hamnar, och då ligger mänsklig interaktion i centrum, berättar Mäkilä. Finlands Hamnförbund satsar på säkerhetskulturen och har startat ett projekt för att utveckla hamnarnas säkerhetsledning.

"Säkerhetsfrågorna både till havs och i land är extremt viktiga i denna logistiska helhet. Vi hjälper hamnarna konkretisera säkerhetsfrågor och ta dem vidare."

Förutom detta handlar hamnbolagens framtid om att satsa på forsknings- och utvecklingsverksamheten.

"Jag hoppas att forsknings- och utvecklingsverksamheten och innovationer kommer fram ännu mer i logistiken. Som det är nu inkluderar det LNG-investeringar när det gäller att utveckla distributionsinfrastrukturen och som alternativt bränsle för sjötrafiken samt utvecklingsprojekt för avgasrengöringsteknologi. De måste utvecklas och tas vidare."

REFORM AV EU:S HAMNLAGSTIFTNING

I Bryssel bearbetar man som bäst en gemensam hamnlagstiftning för EU, en "europeisk hamnlag". Arbetet har redan kommit ganska långt. Enligt Mäkilä uppfyller ombildningen av Finlands hamnar till aktiebolag i början av året de kriterier för transparens som man strävar efter genom reformen av den europeiska hamnlagstiftningen. Det gör Finland till föregångare när den europeiska hamnlagen med tiden träder i kraft.

"Jag tycker att beredningen av den europeiska hamnlagen hela tiden har utvecklats mot det bättre och att onödiga småsaker håller på att falla bort. Det viktigt att man inte behöver reglera allt som görs, utan att man fastställer ramar för hur det ska göras", säger Mäkilä och antyder att hon tycker att vanligt bondvett ska användas.

"Den europeiska hamnlagen kommer troligen att ha ett ganska smalt tillämpningsområde då det för några år sedan visade sig ha flera känsliga punkter. I princip rör den bara hamnar som ingår i TEN-T-nätverket, och som det är nu har Finland 16 sådana hamnar. Nu har man klokt nog kommit fram till att man bara ska öppna upp marknaden för en viss begränsad mängd tjänster, som är ganska traditionella hamntjänster. En annan del av lagen rör ekonomisk transparens, som automatiskt trädde i kraft i Finland i samband med aktiebolagiseringen."

EU:s regler om statligt stöd fortfarande oklara

I slutet av 2013 valdes Annaleena Mäkilä till vice ordförande för europeiska hamnorganisationen *(European Sea Ports Organisation ESPO)*. ESPO företräder de europeiska hamnarna i samtliga EU-beslut som rör hamnar.

"För Finland är det naturligtvis bra att någon från en så liten marknad får vara med och representera hela Europa", säger Mäkilä nöjt.

Direkt i början av året träffade Mäkilä den nya kommissionären **Violeta Bulc** på hennes begäran. På mötet diskuterade man bland annat den europeiska hamnlagen och transparensen i hamnorganisationernas ekonomi. Som vice ordförande för ESPO företräder Mäkilä alla sjöhamnar i Europa, men hon lyfter även fram särskilda frågor som rör Finland och övriga nordiska länder. För närvarande väcker reglerna om statligt stöd till hamnar intresse.

"Man har ännu inte dragit upp några riktlinjer för reglerna om statligt stöd till hamnar. Vi hoppas verkligen – och det skulle även gynna Finlands hamnar – att kommissionens kommande riktlinjer innehåller en begränsning som gör att man kan betrakta en viss basinfrastruktur i en hamn som kritisk infrastruktur och att den därmed inte omfattas av reglerna om statligt stöd. I praktiken skulle det innebära att hamnens basinfrastruktur skulle klassas som så kallad kritiskt samhällsinfrastruktur och att man skulle kunna använda samhällsresurser till den."

Beslutsprocessen i kommissionen har dock ännu inte avslutats när det gäller detta, och man känner ännu inte till det kommande innehållet eller när förslaget ska lämnas. När kommissionens förslag väl kommer inleds en lång diskussion om det, för beslut på EU-nivå är aldrig snabba.

Medlemmar i Sjömans-Unionen har som medlemsförmån rätt att få telefonrådgivning av **advokatbyrå JB Eversheds Oy** i juridiska frågor som rör medlemmarnas privatliv. Genom att ta reda på sina rättigheter och skyldigheter i förväg undviker man konflikter och skador. Tjänsten är gratis för medlemmar. **www.jbeversheds.com**

Behöver man ett äktenskapsförord?

Med ett äktenskapsförord mellan makar kan man förebygga slumpmässiga omständigheter och oskägliga resultat, som annars skulle kunna uppstå vid fördelningen av egendom efter en skilsmässa eller om en make/maka går bort. Med ett äktenskapsförord kan man komma överens om att ingen av makarna har giftorätt till egendom som den andra äger eller till en viss tillgång.

Makar har med stöd av lagen giftorätt till varandras egendom. Det innebär att båda makarnas tillgångar och skulder först räknas ihop vid fördelningen av egendom, dvs. bodelningen, efter en skilsmässa (eller om den ena maken går bort). Vardera makes andel av värdet på den sammanräknade egendomen är hälften. Maken som äger mest måste baserat på giftorätten förrätta så kallad utjämning till den andra maken så att båda makar får lika mycket vid fördelningen av egendomen.

Äktenskapsordets betydelse kan illustreras genom följande exempel. Pirjo och Pekka skildes efter 18 års äktenskap. Pirjos föräldrar dog på hösten och Pirjo ärvde en skogslägenhet med ett värde av 300 000 euro. Pekkas föräldrar var fortfarande i toppskick efter att ha sålt sitt företag inom mjukvarubranschen. Pekka skulle någon dag få ärva föräldrarnas miljonegendom.

Pirjo och Pekka ägde tillsammans en bostadsaktie och en personbil. Någon annan egendom eller skuld hade de inte. Bostaden och bilen såldes i samband med skilsmässan för 260 000 euro.

Eftersom makarna inte hade något äktenskapsförord skulle deras tillgångar först räknas ihop vid bodelningen. Värdet på Pirjos egendom var alltså 430 000 euro (arvet på 300 000 och andelen av den gemensamma egendomen 130 000 euro) och värdet på Pekkas egendom 130 000 euro. Egendomen som skulle delas hade därmed ett värde på totalt 560 000 euro.

I detta fall fick Pirjo förrätta utjämning på 150 000 euro till Pekka. Båda makar fick därmed en andel på 280 000 euro. För att kunna genomföra utjämningen blev Pirjo tvungen att sälja skogsfastigheten hon ärvt. Pekka blev rik vid fördelningen och blir ytterligare några miljoner rikare när hans för-äldrar dör. Allt gjordes enligt lagen, men var resultatet rätt och rimligt?

Är det slumpen som styr fördelningen av egendom?

I exemplet ovan var det ordningen i vilken makarnas föräldrar dog som avgjorde storleken på utjämningen. Om Pirjos föräldrar hade varit vid liv när skilsmässan anhängiggjordes eller om Pekkas föräldrar hade dött före skilsmässan hade den slutliga fördelningen sett helt annorlunda ut. Om båda makarnas föräldrar hade varit vid liv när skilsmässan anhängiggjordes skulle makarnas gemensamt ägda egendom ha delats jämnt och ingen av dem hade behövt förrätta utjämning. Senare hade makarna ärvt sina föräldrar.

Om Pirjo och Pekka hade tecknat ett äktenskapsförord om att ingen har giftorätt till den andras egendom skulle egendomen som Pirjo ärvde lämnats utanför bodelningen och avvittringen. Då skulle bara makarnas gemensamma egendom, bostaden och bilen, ha delats jämnt mellan makarna och ingen utjämning hade behövt förrättas.

Det som är viktigt när det gäller att teckna eller inte teckna äktenskapsförord är att makarna känner till hur egendomen fördelas om äktenskapet upphör. Om makarna vill att egendomen ska fördelas på det sätt som beskrivits i exemplet behövs inget äktenskapsförord. Pirjo tyckte troligen ändå inte att resultatet av bodelningen var rättvis.

Pirjos föräldrar hade genom ett testamente också kunnat bestämma att Pirjos make inte skulle ha giftorätt till egendomen som hon skulle ärva av dem.

Ett äktenskapsförord kan tecknas före eller under ett äktenskap. Äktenskapsförordet ska tecknas skriftligen och båda makar ska underteckna det. Äktenskapsförordet ska dateras och två ojäviga vittnen ska bevittna det med sin underskrift. Därefter ska äktenskapsförordet lämnas in till magistraten för registrering. Äktenskapsförordet kan ändras genom att ett nytt äktenskapsförord tecknas och registreras hos magistraten. Ett äktenskapsförord som tecknats under äktenskapet träder i kraft så snart det registreras hos magistraten. Ett äktenskapsförord som tecknas och registreras före äktenskapet träder i kraft när äktenskapet ingås.

Mest bedrövelse orsakas om resultatet av bodelningen är att den make som faktiskt är fattigare om man räknar med tillgångarna från hela livet måste betala till den rikare. Därför är det ofta ändamålsenligt att diskutera ett äktenskapsförord och frågor kring tecknande av ett sådant med en jurist i god tid.

Sanna Poranen
Advokat
Advokatbyrå JB Eversheds Oy
sanna.poranen@jbeversheds.com

Det grekiska vänsterpartiet

Syriza vill ha in mer skatt

från grekiska rederare och världens största handelsflotta

Grekland har världens största tonnage. Det representerar 43 procent av det europeiska tonnaget. Grekiska redare betalar obetydligt med tonnageskatt till sitt hemland, samtidigt som landets ekonomi är nära en kollaps.

Grekland har världens största handelsflotta, som i april 2014 bestod av totalt 4 894 fartyg. Grekland ligger i spetsen när det gäller tankfartyg, vilket man har totalt 1 217 av. Landet har också världens näst största torrfraktflotta med totalt 1 878 fartyg.

Grekerna är ett gammalt sjöfartsfolk och har seglat över världshaven ända sedan antiken. Poseidons vindar har varit gynnsamma för tonnagets tillväxt, för idag är vart femte fartyg som håller på att byggas grekiskägt och vart tredje sålda fartyg registreras under grekisk flagg. 40 grekiska redare kontrollerar ca 10,5 procent av världens tonnagekapacitet. Det gör Grekland till världens ledande sjöfartsnation sett till tonnagestorleken, tätt åtföljd av Kina och Japan.

Skattefritt tonnage medan landet står på randen till konkurs

Landets beskattning har genom att behandla redarna med silkeshandskar erbjudit dem gynnsamma förutsättningar att utöka sitt grekiska tonnage. Samtidigt som den grekiska staten står på randen till konkurs har landets fåtaliga redarelit njutit av i det närmaste skattefrihet. Vänsterpartiet *Syriza*, som i januari tog makten i Grekland, meddelade att de först av allt vill få in mer skatt i landets kista från de grekiska fartygsredarna. Det är underligt att redarna har fått segla nästan skattefritt hittills och att man inte tagit hårdare itu med deras beskattning tidigare. Skatteinkomsterna från grekiska fartygsredare skulle kunna hjälpa landets ekonomi ur krisen.

Den låga beskattningen av världens största tonnage, som seglar under grekisk flagg, hämnar sig även mot övriga EU-länder, vars fartyg betalar mer tonnageskatt till sina hemstater. Man kan också se det som att Greklands ”skattefria fladdrande” förvränger konkurrensen inom Europa. Förutom Grekland bör EU också fästa uppmärksamhet på andra områden, som skatteparadiset Färöarna samt Malta, Cypern och andra bekvämlighetsflaggländer.

Syrizas förslag om att höja skatterna har fått de grekiska redarna att slå bakut. De grekiska fartygsredarnas union UGS knöt nyligen ett avtal med den förra regeringen enligt vilket rederierna lovade att frivilligt fördubbla sin tonnageskatt. Denna frivillighet räcker dock inte för Syriza, utan de vill på allvar börja samla in skatter från rederierna. En del parter ifrågasatte detta direkt offentligt och sade att rederier kunde vara svåra att beskatta på grund av deras kom-

plicerade företagsorganisering. **Thodoris Dritsas**, Syrizas sjöfartsminister, konstaterade dock i tidningen *TradeWinds* att det tekniska inte utgör något problem, utan att man kommer att samla in skatterna på ett eller annat sätt.

De grekiska rederierna har hittills varit tysta kring Syrizas förslag, men precis som man kunde gissa har det viftats med det traditionella utflaggningskortet. Enligt **Evangelos Pistiolis**, representant för det grekiska rederiet *TopShips*, beror framtiden för landets tonnage på hur stor tonnageskatten skulle bli. Representanterna för en del rederier har i sin tur beskyllt Syrizas förslag att höja tonnageskatten för att vara en skrattretande tanke och konstaterar att den kommer att leda till att tonnaget rasar under grekisk flagg

Antalet grekiska sjömän har minskat dramatiskt

Enligt statistik från Greklands bank (Bank of Greece) utgjorde sjöfartens andel av landets utrikeshandel totalt 12 miljarder euro år 2013. Sjöfartsintäkternas andel av landets intäkter har trots den höga siffran sjunkit avsevärt och närmar sig nu 2004 års siffror. Enligt Syriza är de minskade intäkterna en direkt följd av det minskade antalet grekiska sjömän, sänkta löner och andra nedskärningar. De har fått vingar av den sviktande globala ekonomin.

Antalet grekiska sjömän har minskat dramatiskt, trots att landet har världens största tonnage. 1980 hade Grekland fortfarande 3 942 fartyg under egen flagg, som sysselsatte cirka 60 000 grekiska sjömän. 2012 års statistik visar i sin tur hemska siffror: antalet grekiska sjömän hade minskat till drygt 13 000 sjömän, varav de flesta seglade i inrikesfart. Av de minskade besättningarna kan man dra slutsatsen att de flesta som arbetar på grekiska fartyg kommer från andra länder än Grekland. ⚓

Syrizas övriga planer

Hamnar och skärgårdens **passagerarfärjor ska nationaliseras**

Grekland har en stor skärgård med många passagerarfärjor. Syriza vill att färjtrafiken ska övergå i statlig ägo. I Finland brottas man med samma problem på Åland, där landskapsregeringen konkurrensutsatte och privatiserade de sista linjerna längs sina skärgårdsleder, dvs. södra och norra linjen. Konkurrensutsättningen av södra linjen vanns av det estniska *Nordic Jetline Oü*. Arbetet med norra linjen gick till det finska bolaget *Nordic Jetline Finland* i samma koncern. Konkurrensutsättningarna har väckt kritik och har överklagats till marknadsdomstolen.

Konkurrensutsättningen av Ålands landskapsfärjor är på det stora hela en rent ut sagt bisarr operation eftersom landskapsregeringen fortfarande äger färjorna som den konkurrensutsätter. De ingår i skärgårdens basinfrastruktur och utan dem kan man knappt ta sig någonstans inom området. Vilket privatiseringsvurmeri är det då frågan om för Ålands del? Eftersom landskapsregeringen äger färjorna som den konkurrensutsätter handlar det enbart om en konkurrensutsättning av andra kostnader, framför allt besättningskostnader. Liknande skådespel har setts även i Grekland, vilket vänsterpartiet Syriza nu vill sätta stopp för. Grekerna känner att skärgårdsfärjorna är landets basinfrastruktur och vill ha tillbaka dem från privata företag och över till statlig skötsel. Det borde man även ta efter i Finland.

Demokrati, dvs. tanken om folkets makt, föddes en gång i Grekland. Grundtanken med demokrati är att förvaltningsmakten kommer från folket och uppfyller folkets vilja. Nu samlas grekerna än en gång på agoran – som även det är en grekisk uppfinning – precis som tusentals år innan. Demokratin och Syriza har talat. Man kan se att Ålands skärgårdsbor också har vaknat upp och tagit ställning i privatiseringsvurmeriet och att det börjar röra på sig. Skärgårdsbornas arbetsplatser och skatteintäkter försvinner, vilket gör folket i området arga. Det kan hända att man inte ser med blida ögon på att en estnisk besättning kommer till den traditionella sjöfartsregionen Åland. Man ser inte heller nådigt på det liv och den skatteflykt som den fåtaliga eliten som har makten i Grekland lever, så folket samlas återigen på agoran för att efterlysa demokrati.

Syriza vill också att de grekiska hamnarna ska övergå i statlig ägo. Att avbryta privatiseringen av statens egendom var en av de första åtgärderna som Greklands nya vänsterregering vidtog. I början av februari avbröt Syriza privatiseringen av Pireus hamn, och Kina, som tänkte köpa den, fick dra sig tillbaka. Den största aktören i Pireus hamn, som ligger nära Aten, är just det kinesiska hamnbolaget Cosco. Om den planerade affären med kineserna hade gått igenom skulle asiaterna ha fått bestämmanderätten över Pireus hamn, vilket inte passade grekerna.

TEXTI **SJÖMANSPENSIONSKASSAN** BILD **SHUTTERSTOCK**

Ny sjömans-pensionslag 2016 *och 2017 års pensionsavtal*

Riksdagen godkände ändringar i sjömanspensionslagen den 30.1.2015, och den nya sjömanspensionslagen träder i kraft den 1.1.2016. Därefter ska ändringarna som arbetsmarknadsorganisationerna kommit överens om göras i sjömanspensionslagen i början av 2017.

Vad förändras den 1.1.2016?

Dagens sjömanspensionssystem förändras kraftigt i början av nästa år. Den lägsta pensionsåldern för sjömän kommer att frångås stegvis under en lång övergångsperiod. Övergångsperioden sträcker sig till slutet av 2024. Det innebär att ålderspensionsåldrarna för äldre sjömän och sjömän som arbetat länge till havs inte kommer att höjas alls eller bara lite jämfört med dagens nivå.

Intjäningen av sjömanspensioner kommer också att ändras så att de motsvarar intjäningarna enligt övriga pensionslagar. Pensionsavgiften enligt SjPL som sjömännen betalar sänks till samma nivå som för de som arbetar i land. Däremot kommer man att göra ändringar i avdraget för sjöarbetsinkomst så att den totala inkomsten som aktiva sjömän får ut ökar med i de flesta fall 1–2 procent. Begravningsbidraget försvinner i början av 2021. Fram till dess förblir grunderna för beviljande av begravningsbidrag oförändrade.

För rederiarbetsgivarna innebär den nya sjömanspensionslagen en ökning av arbetspensionsavgiftsandelen. Samtidigt ser man dock över bestämmelserna för sjöfartsstöd så att reformen blir kostnadsneutral för rederierna. De största rederiernas avgift kommer att påverkas av antalet fall med arbetsoförmåga.

Vad förändras den 1.1.2017?

De viktigaste ändringarna i **pensionsavtalet** som arbetsmarknadsparterna tecknade i oktober 2014 rör pensionsåldern och intjäningen av pensioner. **Ändringarna beräknas träda i kraft i början av 2017**.

Den lägsta pensionsåldern höjs med tre månader för personer födda 1955 och därefter med tre månader för varje senare födelseår. Höjningen av pensionsåldern rör på motsvarande sätt också alla de sjömän som fram till slutet av 2024 inte hunnit tjäna in den lägre pensionsåldern enligt sjömanspensionslagen.

Den allmänna pensionstillväxten är 1,5 procent från och med 2017. I åldersgruppen 53–62 är pensionstillväxten dock 1,7 procent fram till den 31.12.2025, under vilken tid arbetstagare i denna ålder även betalar en 1,5 procent högre pensionsförsäkringspremie.

Enligt pensionsavtalet kommer även sjömännen att få en ny pensionsform, dvs. **arbetslivspension**. Arbetstagare som har fyllt 63 år och som har arbetat i minst 38 år i uppdrag som ger upphov till belastning och slitning är berättigade till det. Detaljerna kring förutsättningarna för att få arbetslivspension är ännu oklara.

Enligt pensionsavtalet upphör även **deltidspensionen** och ersätts med en **partiell tidigarelagd ålderspension**, som arbetstagaren till en början skulle ha rätt till efter att ha fyllt 61 år. Åldersgränsen skulle stiga till 62 år i början av 2025.

Ändringar i datasystem och tjänster

I sjömanspensionskassan har man parallellt med lagskrivningen från och med senhösten 2014 förberett ändringar i datasystemen. Som en del av dessa ändringar kommer Sjömanspensionskassans webbsida **www.sjomanspensionskassan.fi** att göras om helt. I samband med det öppnar vi även nya webbtjänster för såväl sjömän som rederiarbetsgivare. De förnyade webbtjänsterna för sjömän erbjuder bl.a. en ny pensionsräknare, en skyddad e-postförbindelse för dialoger, möjlighet att skicka bilagor samt en översikt över den egna pensionshanteringen. Sjömännen kan på så sätt få svar på flera av sina frågor oavsett tidpunkt eller plats.

Sjömanspensionskassan **skickar i slutet av 2015** ut ett **SjPL-pensionsutdrag** till alla sjömän som är försäkrade enligt sjömanspensionslagen. Av SjPL-pensionsutdraget framgår vilka effekter den nya sjömanspensionslagen har på respektive sjömans pension och pensionsålder.

Vår personliga pensionsrådgivning kan svara på sjömännens frågor om den nya lagens effekter först år 2016. Sjömanspensionskassan ber i det här skedet om tålamod vid förfrågningar.

2016

- reformen av sjömanspensionslagen träder i kraft
- ändringar i sänkt pensionsålder – sänkt pensionsålder kan fortfarande intjänas
- pensionsförsäkringspremiens fördelning mellan arbetstagaren och arbetsgivaren ändras
- intjäningsprocenterna för SjPL-pensionen ändras
- sjöarbetsinkomstavdraget ändras

2017

- lagen om pension för arbetstagare (ArPL) träder i kraft
- ArPL-ändringar i sjömanspensionslagen
- nya pensionsformer (arbetslivspension, partiell förtida ålderspension)
- den allmänna pensionsåldern blir individull enligt födelseår
- intjäningsprocenterna för allmän ålderspension ändras

2021

- reform av sjömanspensionslagen
- begravningsunderstödet slopas

2025

- reform av sjömanspensionslagen
- övergångsperioden för sänkt pensionsålder upphör – sänkt pensionsålder kan inte längre intjänas

TEXT SAANA LAMMINSIVU
BILDER AKANGBE OLUWASEU &
BESÄTTNING / MERCY SHIPS

Mercy Ships:

Praktik på ett *sjukhusfartyg*

Yrkeshögskolan Novia och Mercy Ships tecknade samarbetsavtal

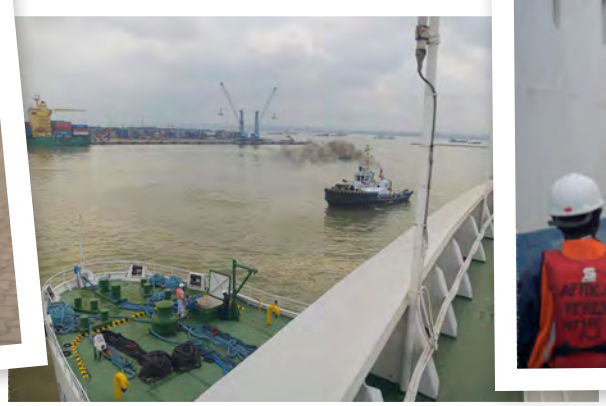
Yrkeshögskolan Novia i Åbo tecknade ett samarbetsavtal om praktikplatser för studerande med rederiet Mercy Ships, som specialiserar sig på sjukhusfartyg. Sjukhusfartygen seglar runt om i världen och erbjuder studerande en breddande och internationell arbetsinlärningsmiljö. Det finns praktikplatser för såväl besättnings- som befälstuderande.

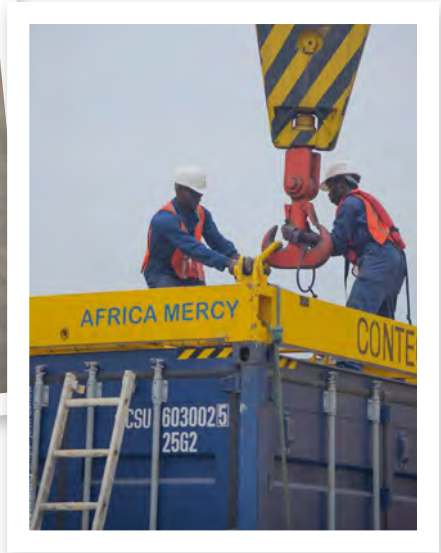
Akangbe Oluwaseun läser till sjökapten på yrkeshögskolan Novia och såg en dag en dokumentär om rederiet Mercy Ships, som sökte frivilliga som ville arbeta på deras fartyg. I programmet presenterade man fartyget *Africa Mercy*, som är världens största sjukhusfartyg. Akangbes intresse väcktes och han beslutade sig för att söka praktik i rederiet. Ansökan skickade han in via nätet. Rederiet kontaktade Akangbe och skickade information om behörigheter, språk och arbetet på fartyget samt andra praktiska saker. Akangbe skickade in papperen och väntade på att praktiken skulle börja.

Rederi specialiserat på sjukhusfartyg

Rederiet Mercy Ships är specialiserat på sjukhusfartyg som seglar runt om i världen, främst i utvecklingsländer. På rederiets fartyg arbetar sjukhuspersonal som hjälper lokalbefolkningen med hälsovård och kirurgiska åtgärder. Typiska åtgärder är korrigering av ögonskador och tänder och behandling av förlossningsskador hos kvinnor, vilket är vanligt i u-landsförhållanden. Korrigering av läppspalt är en annan vanlig åtgärd på sjukhusfartygen. Förutom operatio-

Akangbe Oluwaseu





ner driver besättningen även u-landsprojekt med lokalbefolkningen, som t.ex. att lära dem om jordbruk, bygga och erbjuda information om vatten- och sanitetsfrågor.

Fartyget Africa Mercy

Fartyget Africa Mercy, som Akangbe Samuel praktiserade på, seglar utanför Afrika. Fartyget åker till Europa på sommaren för att bunkra upp och tillbringar sedan 8–10 månader i Afrika. Det är rederiets största fartyg och har över 400 anställda. Akangbe studerar till sjökapten på **Aboa Mare** i Åbo och behöver totalt 360 dagars praktik till sjöss för sin examen. Han praktiserade i 90 dagar på Africa Mercy och fick därmed kompetensbrevet för styrman. Den internationella arbetsmiljön bestod av en besättning från 34 olika länder.

Africa Mercy skulle åka till Kongo den här gången, men på grund av ebolaepidemin i Västafrika fick fartyget dra sig tillbaka längre norrut närmare Kanarieöarna och Europa. På grund av ebolaepidemin har rederiet fått skjuta upp sina planerade resor till Västafrika. Resan till t.ex. Sierra Leone ställdes in och fartyget åkte istället till Madagaskar.

Yrkeshögskolan Novia och Mercy Ships tecknade samarbetsavtal

Eleven **Akangbe Oluwaseuns** praktik i rederiet Mercy Ships ledde till ett nytt samarbete för yrkeshögskolan Novia.

”Vi tecknade ett samarbetsavtal med rederiet om att det i fortsättningen ska finnas minst en elev som praktiserar där. Det kan vara en studerande på antingen besättnings- eller befälssidan”, berättar **Tony Karlsson**, som ansvarar för sjökaptenutbildningen.

Yrkeshögskolan Novias engelskspråkiga linje har omkring 60–70 studerande på de olika årskurserna. Omkring 30 procent av programmets studerande är utländska. Dagens studerande kommer från bland annat Kanada, Ryssland, Nepal, USA, Tyskland, Nigeria och Cypern. Merparten, omkring 70 procent, av de studerande på sjökaptenlinjen är finländare. Den engelskspråkiga utbildningen på Novia började 2010 och är nu inne på sitt fjärde år.

”I början var det problem med t.ex. de studerandes visumansökningar, likaså med att hitta praktikplatser. Det har blivit avsevärt mycket bättre nu.”

De studerande praktiserar främst under finsk flagg.

”Vi använder praktikkvarnen för studerande, där alla rederier är med.”

Förutom i hemlandet siktar de studerande på att praktisera på världshaven, om det finns platser.

”Praktiken är en stor del av utbildningen. Vi har sökt och försöker hitta praktikplatser i hela världen”, berättar Karlsson.

Samarbetsavtalet med Mercy Ships är ett nytt steg i internationaliseringen. Engelska är bruksspråket även på många fartyg under finsk flagg, så den internationella praktiken gör att man lär sig språket mer praktiskt.

”Det finns även internationella praktikplatser för studerande på besättningssidan. Vi försöker uppmärksamma utlandet mer på att det även finns finska sjömän. Vi vill erbjuda våra studerande framför allt internationell erfarenhet och kompetens”, konstaterar Tony Karlsson.

ABOA MARE

erbjuder andra gradens utbildning på yrkesinstitutet **Axxell** och tredje gradens utbildning på yrkeshögskolan **Novia**. På Aboa Mare kan man studera till sjökapten, vaktstyrman eller vaktmaskinmästare. Dessa utbildningar anordnas på svenska, men utöver dem erbjuder Aboa Mare även en utbildning på engelska på studielinjen Maritime Management, som leder till en sjökaptenexamen.

MERCY SHIPS

grundades 1978 av **Don och Deyon Stephens**, som drömde om en välgörenhetsorganisation och ett fartyg som hjälper människor i världens fattiga länder. Det första fartyget hette *Victoria*, och genom årtiondena har rederiets verksamhet expanderat. Hittills har rederiets fartyg besökt mer än 50 utvecklingsländer i Afrika, Centralamerika, Karibien, Asien och Stillahavsområdet. Den senaste tiden har organisationen fokuserat stort på att hjälpa länderna i framför allt Västafrika. ⚓

www.mercyships.com

Stugornas ansökningstid närmar sig!

Reservera unionens stugor för sommaren

STUGORNA I KERIMÄKI

BELÄGNA NÄRA NYSLOTT, VID SUURIJÄRVI STRAND.

• **Stora stugan:** yta 120 m², 3 sovrum, 8 bäddplatser. Allrum, kök, bastu, tvättrum, veranda. TV, radio, kylskåp, mikrovågsugn, elspis, öppen spis, båt. Jämn gård och långsluttande strand med sandbotten, lämplig för barn.

• **Lilla stugan:** yta cirka 20 m², i allrummet utdragbar säng för två. Bastu. Elspis, kylskåp, mikrovågsugn, TV och radio, båt. Obs! Brunnsvatten och utedass. Jämn gård och långsluttande strand med sandbotten.

• **Stuga 1, 2 och 3:** yta cirka 80 m², 6 bäddplatser. I nedre våningen sovrum, lantkök, bastu, tvättrum (stuga 2 separat bastu). I övre våningen öppet loft med 4 bäddplatser. TV, radio, kylskåp, mikrovågsugn, öppen spis, båt, grill under tak.

Gård och strand:

• **stuga 1**: gården är bergig, stranden tvärdjup, simning från bryggan.

• **stuga 2**: gården är jämn, stranden lång-sluttande med sandbotten, lämplig för barn, ställvis vassbevuxen

• **stuga 3**: vid den grunda stranden vid stuga 3 har sandbotten lagts på ett filtertyg.

Ta till vara!

Stugorna förevisas bara i denna tidning.

MERILUOTO

BELÄGEN 25 KM FRÅN VASA, I REPLOT VID HAVET.

Yta 114 m2, 4 bäddplatser, möjlighet till 8 extra bäddplatser. 2 sovrum, vardagsrum, kök. TV, DVD, video, kylskåp-frys, mikrovågsugn, elspis, öppen spis. 2 båtar. Strandbastu med kok- och övernattningsmöjligheter. Gården är delvis täckt av gräs/sand, svagt sluttande, stranden är tvärdjup med dybotten, simning från bryggan.

GUSTAVS

TIMMERSTUGA LIGGER VID KUSTEN I BROBY I PYTTIS, CA 125 KM FRÅN HELSINGFORS.

Stugan är på 88 m², 8 bäddplatser, har två sovrum, vardagsrum och öppen spis på nedervåningen. Köket har kylskåp och elspis. På övervåningen finns ett sovrum (dubbelsäng) och myshörna med soffa och TV. Dessutom finns en separat bastustuga på 25 m² med bäddsoffa, bord och kök, bastu och dusch/wc. Trädgården är jämn och stranden består av grus.

(OBS! Det kan finnas byggnadsmaterial och spikar på stranden.) På stranden finns dess-utom en grill/lusthus samt en båt.

VÄLLSKOG

BELÄGEN I ESBO VID LÅNGTRÄSK STRAND I VÄLLSKOG (VELSKOLA), CIRKA 30 KM FRÅN HELSINGFORS CENTRUM.

Branta sluttningar i terrängen, cirka 40 m till sjöstranden, snabbt djupnande.

Stockhus, yta cirka 120 m². Stort allrum, öppet kök, sovrum, bastu. Övernattningsmöjligheter för sex personer: tvåvåningssäng i sovrummet, bäddsoffa för tre i allrummet och en bädd i bastuns omklädningsrum.

Inga sällskapsdjur tillåtna.

Utrustning: båt, öppen spis, TV, diskmaskin, elspis, mikrovågsugn, kylskåp och en liten frysbox.

VILLA VARPUNEN

BELÄGEN I ÅBOLANDS SKÄRGÅRD, PÅ GUSTAVS NORDSPETS KIPARLUOTO VID HAVET.

Parstuga (stuga 1 och stuga 2), båda stugorna cirka 60 m², 4 bäddplatser/ 2 sovrum, vardagsrum (möjlighet till extra bädd), kök. Gemensam strandbastu, 2 båtar. TV, kylskåp, elspis, mikrovågsugn, diskmaskin, kaffekokare. Gården är bergig, svagt sluttande och stranden är tvärdjup, simning från bryggan.

Stuga 2 är allergistuga, inga sällskapsdjur tillåtna.

BILD: PENTTI HOLAPPA

MERILEVI. Sjömans-Unionen har även en stuga i Levi, som medlemmarna kan hyra året runt. Merilevis vårsäsong är i februari-april, den har en särskild ansökningstid på hösten.

Sjömans-Unionen har egna semesterstugor på fem olika orter runtom i Finland.

Bokningar för sommarsäsongen görs enligt veckoprincipen på basen av skriftliga ansökningar. Ansökningsblanketten finns i det här numret. Om det finns fler ansökningar för samma vecka blir det lottning.

Endast Unionens medlemmar får hyra stugorna. Hyrestiden är en vecka.

BESKRIVNING AV STUGORNA
Alla stugor har standardutrustning. Hyresgästen har med sig egna lakan, dynvar och handdukar samt övriga personliga tillbehör.

Priser under sommarsäsongen:
veckorna 23-36 (1.6.–2.9.2015)

Kerimäki lilla stugan:
110 e / vko

alla andra stugor:
280 e / vko

Har du frågor?
Stugreservering kl 9-15
tel. (09) 6152 0260
kl 10.00–14.00

[SOMMARSÄSONGEN 2015]

FSU:s stugor, hyresansökan (en vecka)

www.smu.fi > på svenska > medlemsskap > medlemsförmånen > unionens stugor

Ansökningsblanketter också på hemsidor!

(1.6.–31.8.2015)

Bytesdag måndag, stugor att hyra:

GUSTAVS: stuga 1
KERIMÄKI: stugor 1–2, liten stuga, stor stoga
PYTTIS: Villa Varpunen
MERILUOTO: (Vasa)
VÄLLSKOG: (Esbo) – inga sällskapsdjur

1 .Alternativ:

stugans namn: .....

måndag dag ..... /månad ..... – **måndag** dag ..... / månad 2015

2. Alternativ:

stugans namn: .....

måndag dag ..... /månad ..... – **måndag** dag ..... / månad 2015

(3.6.–2.9.2015)

Bytesdag onsdag, stugor att hyra:

GUSTAVS: stuga 2 (inga sällskapsdjur)
KERIMÄKI: stuga nr 3

Vi beaktar bara fyra alternativ!

1 .Alternativ:

stugans namn: .....

onsdag dag ..... /månad ..... – **onsdag** dag ..... / månad 2015

2. Alternativ:

stugans namn:.....

onsdag dag ..... /månad ..... – **onsdag** dag ..... / månad 2015

Namn: .....

Gatuadress: .....

Postnummer: .....

Telefon: .....

Personbeteckning: .....

Underskrift .....

Obs!
Blanketten gäller endast hyra av stuga **under sommaren** veckor 23–36 (1.6.–2.9.2015). Bara ansökningar som anlänt senast **den sista 24.4.2015 beaktas**. Svaren och fakturorna skickas till de sökande senast 15.5.2015. **Genom att betala hyran senast 31.5.2015 säkerställer du din reservering!**

Postadress:

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU rf
Stugreservering
John Stenbergs strand 6
00530 HELSINGFORS

PÅ SVENSKA

Lönetabeller 2015

Passagerarfartygs garantilöner 1.3.2015

LÖNEGRUPP 1	**1 908,50**
Köks- och kallskänksbiträde	
Butiks- och lagerbiträde	
Nisse och utgivare	
Ekonomibiträde och städare	
Barnskötare	
Servitörspraktikant och barelev	
LÖNEGRUPP 2	**2 051,46**
Servitör och försäljare samt kassor	
Hyttstädare/-värdinnor	
Bastuvärdinna, överstädare , SPA-arbetstagare	
Konferenssekreterare och ADB-praktikant	
LÖNEGRUPP 3	**2 110,33**
Kockar och kallskänkor	
LÖNEGRUPP 4	**2 143,96**
Proviantlagerförvaltare	
Chefsstädare/-husfru, sjuksköterska	
Programvärdinna / -värd	
Ansvarig servitör	
Vinkassa, croupier, musiker	
Purserbiträde /ADB-kontorist	
LÖNEGRUPP 5	**2 245,10**
Hov- och barmästare	
Cafeteriaföreståndare	
Chefskock och chefskallskänka,	
snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare	
Konferensvärdinna/ -värd	
Kryssningsvärdinna/ -värd	
LÖNEGRUPP 6	**2 418,16**
Städs- och hotellchef	
Butikschef	
Restaurangchef och purser	
Kökschef	
Chefsbar- och chefshovmästare	
LÖNEGRUPP 7	**2 593,61**
Intendent	
DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING	
Lättmatros och maskinvaktman	**1 984,18**
Matros och motorman	**2 059,87**
Ordningsvakt	**2 127,14**
Reparatör och båtsman	**2 179,28**
Elektriker	**2 286,15**

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthanetring. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på 15,21 euro/månad som läggs till på garantilönen.

Utrikesfartens passagerarfartygsavtal, olika tillägg och ersättningar 1.3.2015

2. PASSAGERARFARTYG

Dagslön under arbetsförhållandet	1/30 garantilön
Övertid / timme	1/100 garantilönen
Beredskapsersättning / timme	1/260 garantilönen
Beredskapsersättning / dygn (då arbetstagare beordrats att bära personsökare eller tekniskt hjälpmedel)	3,97 €
Lasthanteringsersättning / timme	1/164 garantilönen
Serveringsersättning	0,55 € / matgäst / dag
Betjäningsarvodets minimibelopp [1]	211,66 € / månad
Naturaförmånsersättning [2]	
- under semester	22,16 € / dag
(- kostersättningsandel)	14,83 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,33 € / dag
- under arbets- och de lediga perioderna	11,08 € / dag
- under sjukdom	22,16 € / dag
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord [2]	
- kostersättning	
- i Finland	30,22 € / dag
- utomlands	56,89 € / dag
- **logiersättning**	enligt räkning
Ersättning för smutsigt arbete	14,26 € / gång
Ersättning för praktikanthandledning	3,97 € / dag
Taxikostnader	42,64 € maximalt
Musikers beklädnadsersättning	19,49 € / månad

[1] 1/30 del därav / dag, ifall arbetstagare inte är i arbetsförhållande hela månaden.

[2] Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2015.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, lönetabeller fr.o.m. 1.3.2015

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYG

Däcks- och maskinmanskap	AT-tillägg	
Båtsman, reparatör, svarvare	1 761,64	1 937,80
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	1 734,73	1 908,20
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 673,68	1 841,05
Lättmatros/maskinvaktman [1]	1 606,40	1 767,04
Lättmatros/maskinvaktman	1 580,67	1 738,74
Trimmare	1 576,30	
Jungman, elev	1 554,43	

Elektriker

			AT-tillägg
fartygets generatoreffekt	under 999	1 789,73	1 968,70
	1000–1499	1 818,32	2 000,15
	1500–4199	1 838,33	2 022,16
	över 4200	1 859,36	2 045,30

[1] Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

Ekonomipersonal		Föreståndare för ekonomi-avdelningen	Kock-stuert[1]	Kock
DWT/IHK	under 4499	1 805,71	1 758,28	1 703,45
	4500-12999	1 836,65	1 777,45	1 714,56
	13000–29999	1 855,99	1 789,73	1 720,60
	30000–79999	1 890,47	1 815,29	1 734,90
	80000-–159999	1 954,07	1 857,84	1 744,49
	över 160000	2 031,03	1 905,81	1 754,07
II Kock		1 631,97		
II Kock [2]		1 643,74		
Ekonomibiträde [x]		1 631,97		

[1] Obs! Punkt 21.6

[2] Lön erläggs endast på fartyg över 6000 dwt, vilka regelbundet befordrar passagerare och som har plats för minst 6 passagerare.

[x] Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal särskilda tillägg och ersättningar 1.3.2015

Övertidsersättning
- vardag — 1/102 månadslönen / övertidstimme
- helgdag — 1/63 månadslönen / övertidstimme

Vederlagsersättning
- under arbetsförhållandet — 1/164 månadslönen / vederlagstimme

Oceantillägg
- föreståndare för ekon.avd. — 66,04 € / månad
- matros eller arbetstagare i högre löneklass — 47,02 € / månad
- övriga — 32,56 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg — 60,76 € / månad — Förhöjer grundlönen

Beklädnadsersättning — 19,49 € / månad — Stuert, Musiker

Beredskapsersättning
däcks- och maskinmanskapets stand by-ersättning
- vardagar — 1/320 månadslönen / timme
- heldagar — 1/160 månadslönen / timme

Lasthanteringsersättning — 1/164 månadslönen/timme

Ersättning för smutsigt arbete — 14,26 € / gång

Ersättning för handledning av praktikant — 3,97 € / dygn

Serveringsersättning
Tillfälliga passagerare
- grundersättning — 1,98 € / passagerare
- tilläggsersättning — 0,68 € / passagerare/dag

Tillfälliga matgäster — 0,53 € / person/dag

Nattarbetsersättning — 6,90 € / vakt
åt skiftarbetare på lastfartyg

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi [*]
- **kostersättning**
- i Finland — 30,22 € / dag
- utomlands — 56,89 € / dag
- **logiersättning** — enligt räkning

Då maskinrummet är obemannet erläggs åt skiftarbetare natt-arbetsersättning 00–04

Naturaförmånsersättning [*]
- **under semester** — 22,16 € / dag
(- kostersättningsandel) — 14,83 € / dag
(- logiersättningsandel) — 7,33 € / dag
- **under vederlagstid** — 22,16 € / dag
- **under sjukdom** — 22,16 € / dag
(- då arbetstagaren inte vårdes på sjukhus)

Taxikostnader
Reseersättning — 42,64 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor — 42,64 € / resa / (t.ex. högst)

[*] Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2015.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, garantilöner på småtonnage fr.o.m. 1.3.2015

25.1.1.
Garantilön 1:1

Båtsman AT	2 073,27
Matros AT	1 979,42
Vaktman	1 858,16
Kockstuert	2 074,95

Garantilön 2:1
Vid 2:1 avlösning erlägges en garantilön som erhålles genom att multiplicera tabellens 25.1.1. motsvarande beloppet med 1,23.

Eurobundna tillägg

Kockstuertens serveringstillägg	2,95 € / passagerare
Tillfälliga matgäster	0,57 € / gäst
Manskapets praktikanthandledartillägg	3,97 € / dag
Taxikostnader (högst)	42,64 € / gång
Ersättning för naturaförmåner under årssemestern *)	22,16 € / dag
Naturaförmånsersättning under sjukdom*) (när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	22,16 €/dag

*) Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2015.

Justering av naturaförmånsersättningar

Finlands Sjömans-Union FSU har tillsammans med Rederierna i Finland rf enats om att justera naturaförmånsersättningarna i början av året enligt tidigare praxis. Enligt en beräkning från Statistikcentralen steg konsumentprisindexet med 0,5 procent i december, vilket innebar att naturaförmånsersättningarna steg med 0,5 procent från och med den 1.1.2015.

Anvisning vid telefonbetjäning

Kom ihåg att lämna dina kontaktuppgifter på telefonsvararen

Ifall du ringer till någon av Sjömans-Unionens ombudsmän och inte får kontakt med honom/henne direkt, kom då ihåg att lämna ditt namn och telefonnummer på telefonsvararen samtidigt som du lämnar ett meddelande, detta för att du ska kunna bli uppringd senare. (Uppringarens nummer är inte synligt då samtalet kopplas via telefonväxeln eller man ringer via ombudsmannens fasta telefon.)

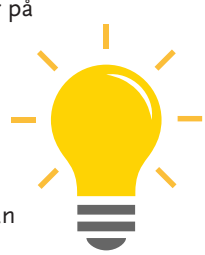
Förtroendemanna-utbildning 2015

14.4–15.4.2015 Kompletteringskurs för förtroendemän, Helsingfors

Finlands Sjömans-Union ordnar särskild förtroendemannautbildning åt de som valts till förtroendemän. Kurserna är till för alla som sysslar med förtroendemannauppgifter.

Kursansökningen

Kursansökningen görs på fackföreningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendemän, från Sjömans-Unionens kontorer eller på Unionens hemsidor:
www.smu.fi > på svenska > utbildning > förtroendemannautbildning



Kurser

9.3.–13.3. Luottamusmiesten peruskurssi
14.4.–15.4. Kompletteringskurs för förtroendemän
25.5.–29.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1
14.9.–18.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2
13.10.–14.10. Kompletteringskurs för förtroendemän

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av Kenneth Bondas tel. 040 456 0245, e-post: kenneth.bondas@smu.fi

HELSINGFORS 17.2.2014 // MEDDELANDE

Förnyelse av behörighetsbrev **för manskap i ett nötskal**

Övergångsperioden för de s.k. Manilaändringarna i lagstiftningen om manskap och behörighet löper ut den 31 december 2016. Trafi vill påminna personer som är yrkesverksamma inom sjöfarten att det lönar sig att förnya sina behörighetsbrev i god tid, eftersom det förväntas många ansökningar mot slutet av år 2016.

Gör så här om ditt behörighetsbrev har utfärdats före den 1 mars 2013

Behörighetsbrevet för manskap ska uppdateras till ett nytt enligt övergångsbestämmelserna. Kraven på uppdatering fastställs på grundval av arbetsuppgifterna enligt följande:

Matros, båtsman, maskinman, reparatör, fartygselektriker:
Kunna intyga att du har tjänstgjort till sjöss som en del av manskapet och utfört arbetsuppgifter på den avdelning som anges i behörighetsbrevet i minst tolv månaders tid under de fem år som föregår det år då lagstiftningen trädde i kraft (den 1 mars 2013).

Vaktman:
Kunna intyga att du har tjänstgjort till sjöss både på däcksavdelningen och på maskinavdelningen i minst fyra månaders tid.

”I praktiken innebär detta att sjötjänstgöringen under en tid på tolv månader ska ha utförts under perioden 1 mars 2008–1 mars 2013, vilket gäller alla utom vaktmännen”, berättar enhetschefen **Stella Wallenius**.

Gör så här om ditt behörighetsbrev har utfärdats efter den 1 mars 2013 med begränsad giltighet

Förnya ditt behörighetsbrev genom sådan utbildning och sjötjänstgöring som fastställs i förordning 166/2013*.

Gör så här om du ansöker om ditt första behörighetsbrev men slutförde din utbildning innan Manilaändringarna trädde i kraft

Yrkesverksamma inom sjöfarten som har fått sin utbildning enligt den gamla förordningen kan direkt få ett behörighetsbrev av ny modell om grundexamen i sjöfart har avlagts enligt antingen 2004 års krav eller 2010 års krav och förutsatt att kravet om sjötjänstgöring uppfylls enligt förordning 166/2013.

Motsvarigheterna för de gamla och de nya utbildningarna är följande:
Båtsman STCW II/5 (tidigare Båtsman II/4)
Matros STCW II/5 (tidigare Matros II/4)
Reparatör STCW III/5 (tidigare Reparatör III/4)
Maskinman STCW III/5 (tidigare Maskinman III/4)

Utan certifikat över Basic Safety Training gäller det nya behörighetsbrevet endast för inrikes fart

Kom ihåg att du inte kan arbeta i utrikes fart med de nya behörighetsbreven som beviljats för manskap efter den 1 mars 2013, om du inte separat har ansökt om certifikatet Basic Safety Training för att få denna specialbehörighet. Vid inrikes fart gäller behörighetsbrevet i normal ordning även efter att övergångstiden har löpt ut.

Mer information om att byta ut behörighetsbreven hittar du på Trafis webbsidor på adressen: http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/byte_av_behorighetsbrev_och_certifikat/byte_av_behorighetsbrev_for_manskap

Mer information om det kombinerade certifikatet över specialbehörighet hittar du på adressen: http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/certifikat_over_specialbehorigheter/kombinerat_certifikat_over_specialbehorigheter

** Statsrådets förordning 166/2013 om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet omfattar information om bl.a. behörighets- och utbildningskrav samt förutsättningarna för att få behörighetsbreven.*

Tilläggsuppgifter
Behörighetsbrev inom sjöfarten, tfn 029 534 5133, vardagar kl 9–11 och 13–15, merimiesyksikko(at)trafi.fi.
enhetschef Stella Wallenius, tfn 029 5346 472, stella.wallenius(at)trafi.fi, på Twitter @StellaWallenius

Trafi är en transportmyndighet och framstående expert inom transportområdet som arbetar beslutsamt för att främja ansvarsfull trafik.
www.trafi.fi • twitter.com/Trafi_Finland • facebook.com/Trafi.Finland

M/s Silja Serenade

Nya restauranger och butiker

Smaknjutningar, underbara dofter och bubbel!

De förnyade butikerna och restaurangerna på M/s Silja Serenade har fått ett fantastiskt mottagande av passagerarna. Nya Tax Free Superstore är två gånger större än sin föregångare. Fräscha Grande Buffets mattorg erbjuder mängder av delikatesser att välja mellan!

TEXT OCH BILDER **SAANA LAMMINSIVU**

I BÖRJAN AV FÖRRA året låg M/s Silja Serenade i docka, där fartygets butiker och buffé gjorde som helt. En helt ny italiensk restaurang, *Tavolàta*, byggdes på däck sex. På samma plan ligger helrenoverade Tax Free Superstore, som är dubbelt så stor som sin föregångare. Rymliga gångar och massor av ljus ger lokalen en flygplatskänsla. Kunderna har gett förnyelsen mycket beröm.

”Tax Free är nu en enda stor, rymlig lokal. I och med renoveringen fick vi mer försäljningsutrymme åt produkterna. I Superstor förenade man ett stort parfymeri med den traditionella Tax Free-butiken. När butiken är öppen kan man även gå igenom dem, och det känns även i övrigt som att handla på en flygplats”, säger shop manager **Päivi Seppä** stolt om lokalen.

Trendprodukter i parfymeriet

M/s Silja Serenade har ett brett kosmetika- och parfymsortiment. På fartyget säljer man också märken som inte går att köpa i land. Ett av dem är *Victoria's Secret*, som förutom underkläder även har parfymprodukter. I Finland har man hittills bara kunnat köpa märket på *M/s Viking Grace* och M/s Silja Serenade.

”Framför allt unga människor har fastnat för Victoria's Secret-produkterna. När vi åkte på vår första kryssning i februari efter dockningen vimlade det fullkomligen av folk runt parfymhyllan”, säger Päivi om lanseringen av märket.

Den trendmedvetna kunden kan köpa produkter i förtid på Serenade.

”*Escadas* nya sommardoft kom till oss redan i januari. Doften finns ännu inte hos några andra rederier eller i andra länder”, säger parfymeriets försäljare **Irmeli Sokka** om den fräscha somriga doften.

Folk satsar på välmående, hälsa och skönhetsvård, där man idag värdesätter naturlighet.

”Inom hudvårdsprodukter är det populärt med olika serum och oljor, framför allt arganolja. Djuprengörande masker säljs året om. Inom hårprodukter satsar man på kvalitetsschampo och -balsam.”

Parfymeriets försäljare följer nya produkter och trender noggrant.

”Vi har två-tre utbildningar per år i varje serie vi säljer. Leverantörerna håller dessutom regelbundna utbildningar i sina produkter. Vi som arbetar med detta yrke har ett starkt eget intresse och läser om saker och ting i tidningar och på nätet.”

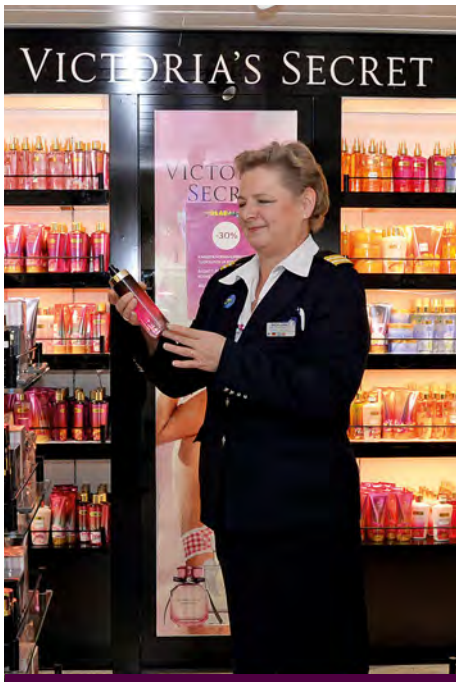
Whiskyhörnan oroligt populärt

En särskilt lyckad förnyelse i nya Superstore är den så kallade ”whiskyhörnan”, som ligger precis intill gången i Tax Free. Många går förbi hörnet och vill sätta sig ner och vila en stund.

”I whiskyhörnan kan man sitta, läsa böcker om ämnet och prata med folk”, säger **Tiina Salminen**, ansvarig för vinavdelningen, om den hemtrevliga platsen.

”Kunderna har gett oss mycket positiv feedback om detta. Sammanslagningen av parfymeriet och vinavdelningen var mycket lyckad, för medan kvinnor tittar på produkter på parfymerisidan kan männen sätta sig här.”

Tiina talar om allt mellan himmel och jord med kunderna. Jobbet som försäljare innehåller också psykologi: småprat förvandlas lätt till långa och djupa samtal. Mest talar man så klart om whisky.



En gång om året anordnar Tallink Silja den två dagar långa mässan Tallink Duty Free i Tallinn, där man bekantar sig med produkterna i det kommande sortimentet och anordnar utbildningar, säger **Päivi Seppä** och presenterar populära produkter från Victoria´s Secret.

>>

Whisky är en vansinnigt stor trend just nu.

”Whisky är en vansinnigt stor trend just nu. Framför allt unga män och kvinnor är intresserade av det. En del berättar att de till och med har stora tastingtillfällen, där de jämför och smakar på skillnaderna mellan olika märken”, säger Tiina och berättar att det finns många initierade i Finland.

Whiskykunskap kräver också egna initiativ från försäljarens sida.

”Man måste själv vara aktiv och följa saker och ting. Jag har turen att ha en man som har haft whisky som intresse i över 30 år, så jag har kommit in i den världen på det sättet.”

Produktkampanjer och -erbjudanden är bra ”inkastarprodukter” på en kryssning.

”Om vi annonserar på nätet att vi har fått in Finlands rökigaste whisky uppstår det en kö med en gång. Tallink Silja har en fantastisk inköpare, som verkligen känner till och kan trenderna”, berömmer Tiina sin samarbetspartner.

”Canard-Duchêne har en mycket förfinad cuvée och är en mineralrik, fräsch och elegant champagne! Den här magnum-flaskan räcker till tolv glas. Där är champagnen också som bäst när det gäller kvaliteten”, berömmer Tiina Salminen, ansvarig för vinavdelningen.

Fartygets egen champagne

På M/s Silja Serenade säljer man fartygets egen champagne och eget vin med ensamrätt. Vinerna väljs ut för två år i taget. Nästa första maj byts de ut. Processen för att välja ut nya viner består av flera steg.

”Vi är omkring 15–18 personer från olika fartyg och landsorganisationer som tillsammans blindsmakar de utvalda vinerna och poängsätter dem. Det finns alltid 20–40 viner per sort att provsmaka. Till slut blir det fem bästa vinerna kvar, varav vi rankar de bästa”, förklarar Tiina.

”Därefter passar vi ihop Top 5-vinerna med olika maträtter. Särskild uppmärksamhet fästs på vinets pris-kvalitetsförhållande och logistik. Bolaget kräver också att champagnen ska kunna levereras i magnumflaskor, normalstora flaskor och piccoloflaskor.

Till slut når ett vin högre än alla andra. Tiina håller i fartygets egen champagne, Canard-Duchêne.

”Detta märke fick ett riktigt bra mottagande trots att det var ett helt okänt märke för finländarna. Jag skulle ändå vilja påstå att tusentals människor har lärt känna den under två års tid.”

Promenades specialbutiker

De nya specialbutikerna ligger på M/s Silja Serenades Promenade.

”I samband med dockningen ville man förtydliga fartygets butikskoncept och tala om för passagerarna vad de kunde köpa och var redan genom butikens namn”, säger shop manager **Päivi Seppä** om de förnyade butikerna på Promenade.

”*Fashion* säljer dam- och herrkläder och *Kids & Toys* fokuserar i sin tur helt på barnkläder och leksaker. Barnfamiljer är en viktig passagerargrupp på Sverigefartygen, så vi ville ha en egen butik för barn.”

Och vad vore livet utan elektronik.

”Gifts & Electronics på Promenade har öppet hela dagen och även vid ankomst i hamn. Där säljer man presentvaror på ena sidan och elektronik på andra.”

”Sverigefartygen” internationaliseras, vilket måste beaktas i fartygets tjänster.

”Vi har internationella passagerare året om, men i april-maj ramlar de verkligen in.

Tax Free är nu en enda stor, rymlig lokal.

En del av de utländska passagerarna åker bara på kryssning, men en del reser vidare, några ända bort till Norge, varifrån de sedan flyger tillbaka till sina hemländer”, säger Päivi om gästerna.

”På sommaren har vi upp till 40–50 olika nationaliteter bland passagerarna. Många av dem kommer från Europa, men det finns också några sydamerikaner och amerikaner. Ryssar och asiater har kryssat med oss i flera år. Numera kommer de flesta från Asien från Sydkorea, Kina och Japan.”

Produktkampanjer och -erbjudanden är bra ”inkastarprodukter” på en kryssning.

”Detta är ju en ganska fascinerande region för turister: Östersjön har fantastiska landskap och framför allt Stockholms skärgård är otroligt vacker!” säger Päivi beundrande.

Luxury

För alla internationella och märkesmedvetna kunder byggde man en butik på M/s Silja Serenade som fokuserar på lyxprodukter, *Luxury*, där försäljarna **Minna Qvik** och **Petra Ojaranta** som bäst arrangerar smycken.

”Kundkretsen är internationell. Framför allt asiater och traditionellt sett naturligtvis även ryssar är intresserade av märkesprodukter.”

I Luxury säljer man väskor, smycken, solglasögon, scarfar och slipsar av hög kvalitet. Butiken har märken som t.ex. *Tag Heuer*, *Raymond Weil*, *Versace* och *Gucci*. På hyllorna hittar man även väskor från det finska märket *Lumi*.

”Visst har vi även finska kunder. Vi säljer dyra produkter och produkter till genomsnittspris, så sortimentet är täckande och det lönar sig alltid att ta en titt.”

På fartyget köper man framför allt klockor i bemärkelsedagspresent.

”Folk köper inte dyrare produkter på stundens ingivelse, utan tänker noga igenom köpet. Fördelen med att handla på ett fartyg är att man hinner bekanta sig med produkterna under tiden.”

Ordning på arbetsergonomin och mer butikspersonal

Det är viktigt att uppmärksamma personalen och se till att de mår bra. När butikerna på M/s Silja Serenade gjordes om fäste man också uppmärksamhet på arbetsplatserna.

”Vi fick påverka planeringen av de nya butikerna bland annat genom att se till att kassaborden blev ergonomiskt rätt”, berättar Päivi Seppä.

Efter dockningen lade man till lite fler hyllor i lagret, eftersom nya Tax Free inte har lika mycket förvaringsutrymme som innan.

”Det är viktigt att tänka på logistiken och lagerutrymmet på ett fartyg. Under julhelgerna märkte man återigen hur begränsade utrymmen vi har när vi skulle ta in mycket varor på fartyget på en gång på grund av helgerna. Vi fick lägga dem i containrar på bildäck, där vi kunde mellanförvara varorna eftersom vi inte hade tillräckligt med plats”, skrattar Päivi.

Förut arbetade 20–25 personer i butikerna, men efter förnyelsen behöver man 25–31 personer. Några av dem fick fast anställning efter dockningen. Fartygets egna avbytare hade första tjing. De ersattes av avbytare som arbetat på *M/s Silja Symphony* och som bodde i Finland.

>>

Luxury shops försäljare **Petra Ojaranta**.

Vasabon **Sari Koskela** har arbetat som personalkock på M/s Silja Serenade sedan oktober. Hon berättar att hon tillagar lunchen och middagen själv. Sari tycker om att arbetet är självständigt, hon tycker om att själv hålla i tyglarna. Och om det blir bråttom ”hjälper pojkarna till”, säger hon med ett skratt till sin kollega **Kari Nurmirinta**. Nästa veckas meny planeras tillsammans. De populäraste rätterna är alla traditionella rätter, som korvsås och så klart biff. Grönsaker är en automatisk del av mattallriken. Sari började arbeta på M/s Silja Serenade år 2001. I arbetet som personalkock tycker hon om att hon kan arbeta i ett sträck hela dagen och ta ledigt på kvällen. Då går hon t.ex. runt i butikerna, och nog har hon shoppat lite också, så pengarna går tillbaka till rederiet, ler Sari malligt.

”I Sverige kom det i början av förra året en ändring som gjorde att de inte längre får ta emot avbytare som bor i Finland. Symphonys avbytare har därefter gått över till Serenade”, berättar Päivi Seppä om förändringen.

Bufférestaurang Grande Buffet

M/s Silja Serenades buffé är ljus och fräsch. När man går längs fartygets korridor vrider sig blicken oavsiktligt mot bufféns lockande delikatesser – det vackra och generösa dessertbordet får verkligen munnen att vattnas.

”Buffén gjordes om helt, från golv till tak. Man bytte ut alla material samt matborden, pentryna och bokningsdisken, säger bufféns förstaservitris **Satu Hakala** förtjust om slutresultatet.

Matvanorna har förändrats och allt fler vill själva välja innehållet på sin tallrik. Matförnyelsen i buffén genomfördes 2012: de gamla matlinjerna togs bort och ersattes av så kallade mattorg. Förnyelsen fick mycket beröm, och därför vill man behålla dem i framtiden.

”Mattorgen består av hämtbord med mycket antipasti, grönsaker, asiatiskt mat, ett separat salladsbord och ett fiskbord. Varma rätter har också ett eget bord. I mattorgets servering har vi också regelbundna nyheter och säsongsprodukter: idag invigde vi ett ostbord.”

Folk kan plocka mat från borden i vilken ordning de vill, vilket gör att det inte uppstår några köer”, säger Hakala om serveringen, som blivit ännu trevligare.

”Buffén rymmer 630 gäster. Den första dukningen är slutsåld, vilket den nästan alltid är. Många kommer till oss även den andra kvällen eftersom vi har ett så stort och varierande sortiment att välja mellan. Priset inkluderar även öl, viner, läskedrycker samt kaffe och te.”

I buffén har man också tagit hänsyn till grupper. Bakom restaurangsalen finns det ett separat matrum med egna menyer för större grupper.

”Storleken på grupperna varierar enormt. Idag har vi en grupp på 62 personer, ibland är de upp till ett par hundra personer.” ⚓

Grande Buffet: Matvanorna har förändrats och allt fler vill själva välja innehållet på sin tallrik.

Hovmästaren **Sonja Klaus**, nisse **Janari Priisalu** och förstaservitris i buffén **Satu Hakala**: Grande Buffets dessertbord står redo och välkomnar de första matgästerna!

Buffén har ett brett utbud av olika smaker att välja mellan. Nisse Niko Partanen dukar som bäst matbordet.

Pulmu Pyrrö har nära till leendet, eftersom hon bara har tre törnar kvar och sedan går i pension. Soliga Pulmu visar inga tecken på att på något sätt slöa på sina sista skift, utan laxsmörgåsarna trollas snabbt fram av Pulmus flinka händer."Stämningen här är så bra att jag har trivts på jobbet", ler hon. En arbetskamrat fullkomligen hoppar in i Pulmus famn för att kramas:"Det var länge sedan", ropar kvinnan. På Serenade återvänder man med glädje till arbetet efter en längre ledighet, vilket är det bästa tecknet på bra stämning. Efter att ha uppdaterat varandra om det senaste hinner Pulmu fundera på sin pension en stund och tänker på vad hon egentligen ska göra."Min man har redan gått i pension, så vi kanske skulle kunna flyga till t.ex. Spanien eller någon annan solig plats i några månader", säger Pulmu med värmen hägrande i ögonen. Sol och värme är vad Pulmu förtjänar efter att ha arbetat i 45 år.

Det står en sak i lagen, annat i avtalet – vad skall man följa?

SJÖMANNEN FRÅGAR, JURISTEN SVARAR

TEXT **SANNALEENA KALLIO**

SJÖMANNEN: Jag och min arbetsgivare är oeniga om hur kollektivavtalet ska tolkas. Efter att ha satt mig in i det mer tycker jag att hela den aktuella punkten i kollektivavtalet går stick i stäv mot lagen eller i alla fall skiljer sig mycket från den. Vilken bestämmelse skall följas i mitt fall?

JURISTEN: Merparten av den arbetsrättsliga lagstiftningen är tvingande. Det innebär att man inte kan avvika från lagens bestämmelser eller avtala något annat och inte heller underlåta att beakta dem helt, dvs. de skall tillämpas i samtliga fall. Denna princip är inskriven t.ex. i 13 kap. 8 § i sjöarbetsavtalslagen.

Däremot finns det också s.k. dispositiva bestämmelser i arbetslagstiftningen, dvs. bestämmelser som tillämpas om inget annat har avtalats. På så sätt ger lagen lov att anordna rättigheter och skyldigheter i ett rättsförhållande på ett sätt som avviker från lagen genom att uttryckligen avtala om dem, samtidigt som den vid behov kompletterar eventuella ”luckor” i avtalet. Ett bra exempel på en sådan bestämmelse är 7 kap. 4 § i sjöarbetsavtalslagen, där man räknar upp allmänna uppsägningstider som skall följas om inget annat avtalas.

Mellanformen mellan dessa två extremer är en s.k. *semidispositiv bestämmelse*. Semidispositivitet baseras alltid på en befullmäktigande bestämmelse. T.ex.i 13 kap. 9 § i sjöarbetsavtalslagen räknar man uttömmande upp alla de paragrafer i sjöarbetsavtalslagen om vilka arbetsmarknadsföreningar kan avtala annorlunda sinsemellan (trots 13:8 i sjöarbetsavtalslagen ovan). Dessa föreningar har alltså rätt att avtala om ett annat innehåll gällande nämnda ärenden, dvs. träffa ett ur arbetstagarens synvinkel sämre eller bättre avtal än vad lagens bestämmelser säger. Däremot innehåller lagen gränser för avtalets innehåll. En bestämmelse i kollektivavtalet som försämrar arbetstagarens förmåner som avses i för Finland bindande internationella avtal eller Europeiska unionens förordningar är ogiltig. Bestämmelser som definierar semidispositivitet finns också i bland annat arbetstidslagar och semesterlagar.

Om och när man hittar den paragrafen som oenigheten gäller på listan över semidispositiva ärenden i den ifrågavarande lagen har de som tecknat kollektivavtalet haft rätt att avtala om något annat än vad som bestäms i lagen. Då är villkoret i kollektivavtalet bindande och skall följas.

Om det handlar om ett kollektivavtalsvillkor (som av något underligt skäl hamnat i kollektivavtalet) som står i strid med bestämmelsen i en tvingande lag, dvs. en annan än en dispositiv eller semidispositiv lag, är detta villkor ogiltigt enligt 13 kap. 8 § i sjöarbetsavtalslagen.

SJÖMANNEN: I mitt arbetsavtal har skrivits in ett särskilt tilläggsvillkor som avviker innehållsmässigt från motsvarande villkor i kollektivavtalet. Vilket villkor ska tillämpas i mitt arbetsförhållande?

JURISTEN: Inom den finska arbetsrätten finns det en oskriven princip som kallas *förmånlighetsprincipen*. Enligt den kan man alltid och med vilket slags avtal som helst avtala om villkor som ska tillämpas i arbetsförhållandet på ett sätt som är bättre för arbetstagaren än vad som bestäms i lagen eller kollektivavtalet. Jämförbarheten hos ”konkurrerande” villkor och därmed den innehållsmässiga förmånligheten hos någotdera kan i vissa fall vara svår att definiera. Huvudregeln är dock att det villkor som objektivt sett leder till ett för arbetstagaren förmånligare slutresultat är det som skall tillämpas.

Om villkoret i arbetsavtalet alltså är bättre för dig som arbetstagare skall det tillämpas. Om det däremot försämrar de rättigheter och förmåner som tillhör dig baserat på kollektivavtalet som förbinder arbetsgivaren får den motstridiga delen av tilläggsvillkoret i arbetsavtalet inte tillämpas.

Skicka in dina förslag till frågor till: sannaleena.kallio@smu.fi.

Hemsk *sjöfart*

Aimo Myräkkäs tankar om årsskiftets olyckor

Människosmuggling från Afrika till Europa är 2000-talets slavhandel. Fartygsolyckorna som inträffade vid årsskiftet visar på allvarliga säkerhetsbrister. Sänktes cementfartyget som sjönk utanför Skottland med flit?

Hi-ohoj! Aimo önskar ett gott nytt år lite försenat. Just när Aimo önskade något bra för sjöfarten det här året har det hunnit ske hur mycket konstiga och hemska saker som helst. Aimo är en såpass enkel person att han trodde att slaveri och människohandel var historia. Men så är det inte.

Låt oss börja med dessa hårresande frakter som transporteras längs Medelhavet.

De minsta trågen är murkna motorfartyg som lastats till brädden fulla med flyktingar från till exempel Nordafrika på väg till kanske Spanien. Det är ett rent under att de inte sjunker i stiltje – eller så har det hänt flera gånger utan att det blivit känt. Om man sedan lägger till lite vågor befinner sig dessa fartyg garanterat i sjönöd och har säkert inte en enda kunnig sjöman – en sådan skulle helt enkelt inte kliva ombord på en sådan jolle. Drunkningsdöden är så gott som säker innan man ens nått slutmålet.

Och hur är det med de större fraktfartygen som seglat på Medelhavet den senaste tiden? Urgamla rosthögar är de allihop. De har troligen köpts från någon skrotanläggning till ett riktigt lågt pris för sin sista färd.

Hundratals människor stuvade i fartygen på samma sätt som när man fraktade slavar över Atlanten som travade vedträn i lastrummet för ett par hundra år sedan. Då kunde det till och med hända att segelfartyget kom fram och slavarna såldes. De som förgicks under resan kastades i havet som hajmat. Men dagens aktiviteter har inte förändrats mycket på några hundra år. En enorm mängd desperata människor som man säkert har plockat på otroliga summor och deras sista besparingar och intalat att de är på väg mot en bättre framtid. Det är helt otroligt, och det är inte bara den som sålt fartyget som är med på detta, utan även de som skaffar ”passagerare”, indrivare och någon slags sjömän som på något sätt får fart på fartyget. Det förnedrar verkligen människovärdet och handlar helt säkert om ett habegär som utesluter all mänsklighet och som inte bryr sig om hur det går för dessa resenärer. Det är obegripligt att någon (några) som kallar sig sjöman sätter på autopiloten, lämnar fartyget som en råtta och lämnar ”frakten” i havets nåd. Det lämnar en riktigt dålig eftersmak, säger Aimo. Fy!

Hemskt är också fallet med Norman Atlantic. En eldsvåda bröt ut på bildäcket, men precis som man kunde läsa och höra på nyheterna lyckades inte besättningen åstadkomma något alls. Otrolig slapphet även här. Aimo vet som gammal sjöfarare att ingen försiktighetsåtgärd är i onödan. Allt ska säkerställas och många gånger och allt ska övas när det gäller säkerhet. Myräkkä kommer att tänka på ett fall från det förflutna, då ett Tallink-fartyg skrapade upp sidan rejält vid sundet till Kungsporten. Som tur är gick det inte alltför illa, men man lyckades inte få ner räddningsbåtarna. Dävertarna var så fastrostade att man inte fick igång dem ens genom att slå på dem med en slägga. Man hade inte övat på säkerheten, för att inte tala om att prova om räddningsbåtarna gick att sänka ordentligt. Aimo vill inte nämna rederiets namn, men har varit med på övningar där man marscherat till båtdäck bara för att höra överstyrman säga att dessa sjösätts vid behov. Det gjorde man emellertid aldrig. Å andra sidan tillbringade Aimo många år på ett fartyg där man gjorde något varje vecka och ofta övade på allt möjligt. Det senare är ett bättre alternativ.

I vintras sjönk ett par fartyg också. Vad som hände vet bara Herren. Ett cementfartyg sjönk och stormen var hård, men var fartyget i skick? Man har sett alla möjliga varianter genom åren och har ibland undrat om rederiet verkligen har rent mjöl i påsen. Det är ganska lätt att få ut försäkringspengar när beviset (fartyget) ligger djupt nere på havets botten. Libyerna har börjat bli lite rädda då de beskjutit en tanker som var på väg till hamnen. Ett lyckat sätt att undvika trängsel i hamnen.

Allt ska dock inte handla om olyckor, utan det har även skett bra saker. Äntligen har man fått Costa Concordia som låg och vanprydde stranden till skroten. Räddningsoperationen fick Aimo att tänka på en gammal Kalle Anka-tidning, där Kalle började arbeta som vrakbärgare. Som den påhittiga anka han är pumpade han in pingisbollar i fartyget och fick på så sätt upp det till ytan. Gjorde man inte ungefär så med Costa också? Undrar om bärgarna läste Kalle Anka i sin ungdom!

Hi-ohoj!

Oavsett vilket får vi hoppas att folk tar sitt vett till fånga och slutar med sådana här dumheter. Å andra sidan vet Aimo att habegär och likgiltighet är en förnybar naturresurs, så Aimos önskan kanske inte går i uppfyllelse. Men hoppas kan man ju alltid.

Säger Aimo Myräkkä

Aimo Myräkkä

AMMATTIOSASTOT

SISÄ-SUOMEN OSASTO (001)

Vuosikokous ja pilkkikilpailu
Aika: lauantai 14.3.2015, pilkkikisa klo 9.00 alkaen ja vuosikokous klo 14.00 alkaen
Paikka: Haukilahden iso maja, Kerimäki
Lähde ulkoilemaan kauniiseen miljööseen! Sisä-Suomen osasto järjestää perinteisen yhdistetyn pilkkikilpailun ja kevätkokouksen Kerimäellä Haukilahden isolla majalla. Pilkkikilpailu järjestetään klo 9.00 alkaen. Osaston kevätkokous alkaa klo 14.00 alkaen. *Tervetuloa kaikki joukolla mukaan!*

POHJOISEN OSASTO (002)

Kevätkokous
Aika: lauantai 25.4.2015 klo 18.00
Paikka: Hotelli Cumulus Oulu, Kajaaninkatu 17, 90100 Oulu
Toimikunta kokoontuu samassa paikassa klo 16.00.
Tervetuloa!

SATAMA-ALA (003)

Kevätkokous
Aika: tiistai 14.4.2015 klo 17.00
Paikka: Helsinki
Satama-ala pitää kevätkokouksen tiistaina **14.4.2015** luottamusmiesten täydennyskurssin yhteydessä Helsingissä osoitteessa: John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki. (Kokous joko Merimies-Unionin tiloissa tai toisen kerroksen kabinetissä. Tila selviää lähempänä ajankohtaa.) *Tervetuloa!*

ÅLANDSAVDELNING (005)

Vårmöte
Tid: Måndag 23.3.2015 kl. 19.00
Plats: Park Alandia Hotell, Mariehamn
Stadgeenliga ärenden Servering!
Välkommen!

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO (006)

Pilkki-/ulkoilupäivä sunnuntai 8.3.2014 klo 12.00 alkaen
Lounais-Suomen osaston Narvijärven **Meripesä**-mökillä vietetään jo perinteiseksi tullutta **pilkki-/ulkoilupäivää** sunnuntaina 8. maaliskuuta. Pilkkikisa alkaa klo 12.00. Makkaramestari on lupautunut pitämään saunan ja grillin kuumana. Lisätietoja Turun toimistolta, puh. (02) 233 7416. **Muistathan ilmoittaa tulostasi 5.3. mennessä**, jotta tiedämme varautua sapuskan suhteen. *Tervetuloa!*

Kevätkokous
Aika: torstai 16.4.2014 klo 16.00 alkaen
Paikka: Maariankatu 6 b, 5. krs, Turku
Kokouksessa käsitellään sääntöjen mukaiset asiat.
Huom! Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun 13.4. mennessä, puh. (02) 233 7416. Osallistujien kesken arvotaan palkinto.
Jäsenemme – Tervetuloa!

Kakkukahvitus
Lounais-Suomen osasto täyttää 30 vuotta! Juhlan kunniaksi tarjoamme kakkukahvit **keskiviikkona 25. maaliskuuta klo 11–14** Turun toimistolla, Maariankatu 6 b, 5. kerros. Tervetuloa!

30-vuotisjuhla
Lounais-Suomen osasto viettää 30-vuotisjuhlaa torstaina 21. toukokuuta klo 15.30 alkaen Turun Linnassa. Sitovat ilmoittautumiset tilaisuuteen **viimeistään 31.3.** Turun toimistoon (02) 233 7416 tai salme.kumpula@smu.fi. Tarkemman ohjelman saat ilmoittautumisen yhteydessä. Jäsenet, tervetuloa!

Kesäteatteri
Tätä ei kannata missata! Lounais-Suomen osasto on lunastanut lippuja **Hockey night-** komediaan Naantalin Emma-teatteriin. **Antero Mertaranta** selostaa tuttuun tyyliinsä näyttelijäkolmikon toimintaa. **Esitykset to 28.5.** ja **pe 5.6. klo 19.00**. Hinta osaston (006) jäseneltä 20 € ja avecilta 25 €, johon sisältyy teatterilippu ja klo 18.00 tarjottava kahvi ja leivos. **Lippujen lunastus 4.5.** mennessä Turun toimistolta Maariankatu 6 b, puh (02) 233 7416. Huomioi toimiston aukioloajat.

ITÄKUSTIN OSASTO (007)

Kevätkokous
Aika: torstai 26.3.2015 klo 14.00
Paikka: Puutarhakatu 12, 48100 Kotka
Tervetuloa!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO (008)

Kevätkokous
Aika: maanantai 13.4.2015 klo 18.00
Paikka: Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa, Ay-keskus (liiton toimitila)
Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat. Liiton edustaja paikalla. Ruokailu kokouksen päätteeksi.
Tervetuloa vaikuttamaan! hallitus

Merimiesten mökki!
Länsi-Suomen osasto järjestää **perinteiset mökkitalkoot!**
Aika: 26.–29.4.2015, aloitamme 26. pv. klo 12.00
Paikka: Söderuddenintie 1352, Raippaluoto, Finland
Ilmoita osallistumisestasi järjestelyjen vuoksi **viimeistään 23.4.**, Kari: 0400 418 511 tai kari.nurmirinta@smu.fi. Lapiot, haravat, kirveet joukkohon, pyrimme järjestämään kaikille tekemistä. Mahdollisuus majoittua, varataan ilmoitus järjestyksessä. Tervetuloa!

ETELÄ-SUOMEN OSASTO (009)

Kevätkokous
Aika: tiistai 7.4.2015 klo 12.00
Paikka: osaston toimisto, Linnankatu 13, Helsinki
Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.
Tervetuloa!

Etelä-Suomen osaston hallitus 2015–2016: puheenjohtaja: Jori Mikkola, varapuheenjohtaja: Timo Purho, sihteeri: Mikko Ervast. Hallitus: Mikko Ervast, Mari Ikonen, Kai Korhonen, Timo Purho, Robin Roth, Jari Sillman, Heikki Suomalainen, Satu Valapuro. Varajäsenet: Pekka Ahmakari, Kari Mattila, Peter Nieminen, Lars Stigzelius. Taloudenhoitaja: Eija Autio

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA (010)

Kevätkokous
Aika: lauantai 18.4. klo 15.00
Paikka: Kellariravintola, Turku
(Tarkempi osoite: Linnankatu 16)
www.turunkellariravintola.fi
Jäsenet, tervetuloa!

LAIVAN VIIHDEAMMATTILAISET (011)

Kevätkokous
Aika: lauantai 14.3.2015 klo 16.30 alkaen, **TURKU**
Kokous alkaa kello 16.30 ravintola Foijassa Turussa, jonka jälkeen ruokailu ja ilta jatkuu hohtominigolfin merkeissä West Coast:ssa. **Ilmoittautumiset:** jos et vielä ole ilmoittautunut ja haluat mukaan, ota yhteyttä: viihdeammattilaiset@gmail.com.
Tervetuloa!

MYÖHÄSSÄ SAAPUNEET JOULUTERVEISET

Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!
T. Pirjo Kaukola, Turku

Hollola
Hämeen loka- ja kuljetus /
J. Suvimäki Oy perheineen

IN MEMORIAM

Rakkaamme
Jan Eriksson
S. 25.8.1958
K. 11.1.2015

Hiljaisuuden äärelle
sä miksi käyt näin varhain.
Ain sydämessäin sinusta
säilyy muisto parhain.

Kaivaten,
Jani ja Raija

Tapio Ensio Prittinen
S. 29.2.1948 Kokkola
K. 13.11.2014 Kokkola

Tapsaa muistaen, Leila

Tapsa aloitti uransa nuorena poikana 1962 ja selasi eläkkeelle jäämiseen saakka vuoteen 2007.

ELÄKKEELLE

Repari Harmis kiittää M/s Gabriellan henkilökuntaa + kaikkia muitakin muistamisesta jäädessäni ansaitulle vanhuuseläkkeelle. Hyvää jatkoa kaikille, ja nauttikaa elämästä, minä nautin kyllä, tämä on ihanaa.
Jari Harmaajärvi

Kiitos toverit että jaksoitte minua kaikki nämä vuodet. Tack kamrater att ni orkade med mig alla dessa åren.
Åström Tomppa

Lämpimät kiitokset M/s Estradenin henkilökunnalle muistamisesta siirtyessäni eläkkeelle! **Teuvo "Teuski" Hokkanen** PS: Raikkaita sivutuulia!

KULTAMERKIT

Hartikainen Sorri
Niemelä Simo-Pekka
Wilen Siv

Henry Nielsen

Nostalgia 5 –risteily

5.–7.5.2015

Helsinki – Tukholma – Helsinki

Matkavaraukset Rovaniemen Matka-Vekasta, puh. 020 120 4650 tai s-posti: rovaniemi@matkavekka.fi. **Matkan myyntiaika 7.1.–2.4.2015.**
Lisätietoja myös MEPA:sta tai wintio@pp.inet.fi.
Matka on tarkoitettu kaikille Nielsenin lipun alla työskennelleille.

Tervetuloa hauskaan seuraan tapaamaan vanhoja kavereita!

SUDOKU

4						3		
	3		4				7	1
	2	6		3				
	8	4		7				2
	6	7				4	9	
2				1		6	8	
				2		5	1	
7	1				5		4	
		8						3

Vaikeusaste: ☆☆☆

(C) Arto Inkala www.aisudoku.com AI24273

						5		4
9	5		3					
6		2			4			
		9	7				4	1
5		1				2		8
4	7				8	9		
			9			4		2
					1		8	5
2		6						

Vaikeusaste: ☆☆

(C) Arto Inkala www.aisudoku.com AI24272

"Linnanjuhlat" **Kerimäellä**

Sisä-Suomen osasto (001) vietti Itsenäisyyspäivänä 6.12.2014. "Linnanjuhlia" Haukilahden mökillä Kerimäellä. Talven ensilunta ripotteli taivaalta, mutta mökissä oli lämmin ja juhlava tunnelma.

Kuvat: Kaisa Poutanen

Yyterin kylpylähotelli

Tarjoamme Suomen Merimies-Unionin jäsenille 20 % alennuksen perushintaisesta majoituksesta sekä kaikista normaalihintaisista majoituspaketeista. Erikoisetuna tarjoamme 1 vrk:n perhepaketin hintaan 120 €/vrk (2 aikuista ja 2 lasta 4-14 v.)

JÄSEN ETU

Perhepakettiin sisältyy:

- 1 vrk:n majoitus perhehuoneessa
- Hyvän olon buffetaamiainen
- Kylpylän ja kuntosalin vapaa käyttöoikeus aukioloaikoina

Tarjoukset ovat voimassa
1.1.-31.5.2015 ja 1.9.-31.12.2015
(juhlapyhien sekä erikoistapahtumien aikana voimassa vain erikoispaketit) ja myönnetään, kun seurueessa on yksi yhdistyksen jäsen. Jäsenkortti mukaan.

YYTERI Kylpylähotelli

Kylpylä avoinna:
ma-la klo 11-20
su klo 11-17

Yyterin Kylpylähotelli • Sipintie 1, 28840 Pori • p. (02) 628 5300 • www.yyterinkylpyla.fi • info@yyterinkylpyla.fi

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY // FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
John Stenbergin ranta 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

TELEFAX
+358 (0) 9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI / E-ADRESS
etunimi.sukunimi@smu.fi
förnamn.efternamn@smu.fi

AUKIOLOAJAT / ÖPPETTIDER
Arkisin klo 8.30–16.00
Vardagar kl. 8.30–16.00

Kuljetusalan Työttömyyskassa

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki

arkipäivisin klo 9.00–15.00

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111

Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalantk.fi

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

TELEFONJOUR
tel. (09) 613 111
kl 9.00–12.00

Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalantk.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Simo Zitting
(09) 615 20 250 / 0400 813 079

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Kenneth Bondas
(09) 615 20 254 / 040 456 0245

Sihteeri / Sekreterare
Tetta Härkönen
(09) 615 20 225 / 040 455 9834

Lakimies / Jurist
Sannaleena Kallio
(09) 615 20 252 / 040 158 5057

Asiantuntija / Ombudsman
Carita Ojala
(09) 615 20 231 / 0400 829 039

Asiantuntija / Ombudsman
Satu Silta
(09) 615 20 213 / 040 526 3435

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Ilpo Minkkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Heikki Karla
050 435 6094

ITF-koordinaattori/ ITF-Koordinator
Kenneth Bengts
(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Asiantuntija, Ahvenanmaa
Ombudsman, Åland
Henrik Lagerberg
(018) 199 20 /0400 478 884
Ålandsvägen 55, 22100 Mariehamn

Asiantuntija, Turku
Ombudsman, Åbo
Jessica Troberg
(09) 6152 0210 / 040 584 0381

Taloudenhoitaja / Ekonom
Jussi Katajainen
(09) 615 20 218 / 050 526 1965

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

Toimittaja / Journalist
Saana Lamminsivu
(09) 615 20 221 / 045 7730 1020

Jäsenrekisterin hoitaja /Medlemsregister
Tiina Kytölä
(09) 615 20 257

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

Toimistotyöntekijä, Turku / Kontorsbiträde, Åbo
Salme Kumpula
(02) 233 7416

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalånggatan 43, 65100 Vasa

MÖKKIVARAUKSET / BOKNINGSNUMMER FÖR STUGOR
puh. / tel. (09) 615 20 260

Lounais-Suomen osaston mökin varaukset Turun toimistolta /

Sydvästra Finlands avdelnings stugans bokningar från kontoret i Åbo