

MERIMIES

SJÖMANNEN

1/2016

Ketkä pyrkivät
edustajiksi
edustajakokoukseen?

**Riittääkö
merenkulkijoille
töitä**
ulkomaanliikenteessä?

Mitä tekee
ITF-tarkastaja?

Edustajakokousvaalit
18.1.–15.3.2016

Käytä ääntäsi!

Äänestysmateriaali on
toimitettu kotipostiisi

Kongressival
18.1.–15.3.2016

Rösta nu!

Omröstningsmaterialet
har postats hem till dig!



EDUSTAJAKOKOUSVAALIT KONGRESSVAL 2016

4

32

SISÄLTÖ:

- 4 Edustajakokousvaalit 2016
- 15 Lakimies: Työntekijän velvollisuus korvata työssä sattunut vahinko
- 17 ITF-tarkastaja Heikki Karla vaikuttaa merimiesten oloihin
- 18 Suomalaisten merenkulkijoiden tulevaisuuden näkymät ulkomaanliikenteessä
- 22 Palkkataulukot 2016
- 25 Vuokramökit 2016
- 28 Satamat odottavat parempaa vuotta
- 29 Satamien turvabyrokratiaa puretaan
- 30 Väylän varrelta
- 32 M/S Viken palasi voittajana vanhalle reitilleen
- 34 Niilo Wälläri – tuo mainio liittotiedottaja

KANNEN KUVA Tuula Roos / Kuvatoimisto Vastavalo

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2016

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Simo Zitting | TOIMITTAJA • REDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT 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 |

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 viisi kertaa
vuodessa. / Tidningen
utkommer fem 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
ILMESTYMISSAJAKATAULU 2016 • TIDTABELLEN 2016

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
2	29.3.	15.4.
3	29.5.	17.6.
4	5.9.	30.9.
5	21.11.	9.12.

Työmarkkinoilla levotonta

Tilanne työmarkkinoilla alkaa olla sekava: maan hallitus on ottanut oma-aloitteisesti ohjaket käsiinsä ja aloittanut kampanjan, jolla perinteisesti työehtosopimuksilla sovittavista asioista säädetäänkin pakkolaeilla. Ja vielä siten, että työehtosopimuksella ei edes saisi sopia työntekijän kannalta lakia paremmista ehdoista. Hallitus ajaa myös ajatusta paikallisesta sopimisesta kuin käärmettä piippuun. Hallituksen selvänä päämääränä on rikkoa ja hajottaa Suomessa jo kymmeniä vuosia vallinnut jako, jossa työmarkkina-asioista ja erityisesti työn hinnasta, eli palkoista, päätetään työmarkkinaosapuolten kesken. Ammattiliittojen oikeutus ja vapaus toimia näin perustuu Suomea sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin ja on myös turvattu Suomen perustuslaissa.

Se, että maan hallitus on näinkin selkeästi asettunut ajamaan vain työnantajien etuja ja heiltä saatuja aloitteita sekä ideoita, on ennenkuulumatonta ja pöyristyttävää. Ei tarvitse suurempia lahjoja ja taitoja ennustaa, että tällainen toista työmarkkinaosapuolta selkeästi suosiva valtiovalan toiminta saattaa johtaa vielä jonain päivänä tapahtumien perusteellisempaan arviointiin kansainvälisissä toimielmissä. Nähtäväksi jää, tapahtuuko tämä arviointi niin, että selvitetään pakkolakien ja esimerkiksi vuosilomaoikeuksiin ja -etuihin liittyvien leikkausten EU-lainsäädännön mukaisuus. Vai tulee arvioitavaksi yhdistymisvapauden ja erityisesti ammatillisen järjestäytymisvapauden loukkaaminen.

Tätä kirjoitettaessa SAK on tehnyt juuri päätöksen aloittaa vielä kerran neuvottelut työnantajien keskusjärjestö EK:n kanssa siitä, onko mahdollista löytää sellaisia toimia, joilla

Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot ovat käynnistäneet keskinäiset tunnustelut siitä, onko niiden välisiä työehtosopimuksia mahdollisuus jatkaa.

Suomen kansainvälistä kilpailukykyä parannetaan maan hallituksen edellyttämällä tavalla. Vastapainoksi hallituksen taas edellytetään vetävän pois pakkolakipaketinsä sekä muut työlainsäädännön heikennykset. Tarkoituksena olisi myös löytää pelisäännöt paikalliselle sopimiselle. Hallituksen taholta on kuitenkin vielä asetettu hallitusohjelman kautta uhka 1,5 miljardin euron suuruisista lisäleikkauksista – niin sanottujen vaihtoehtoisten leikkausten lista – mikäli syksyllä ja ensi talven aikana käydyissä palkkaneuvotteluissa ei saavuteta hallituksen mielen mukaista maltillista ratkaisua. Merenkulun osalta ilmassa leijuu uhka 20 miljoonan

euron suuruisen leikkauksen tekemisestä matkustaja-alusten miehistökustannustuksiin. Leikkauksen tekeminen olisi kuolinisku suomalaiselle matkustaja-aluselinkeinolle.

Merimies-Unionin pääsopimusaloilla ollaan kiinni työllisyys- ja kasvusopimuksen mukaisissa työehtosopimusratkaisuisa, jotka päättyvät helmikuun lopussa 2017. Tästä huolimatta Merimies-Unioni ja varustamoita edustava Suomen Varustamot ovat käynnistäneet keskinäiset tunnustelut siitä, onko niiden välisiä työ-

ehtosopimuksia mahdollisuus jatkaa. Mietittävänä on, voitaisiinko näin taata mahdollisimmat hyvät edellytykset Suomen kauppamerenkululle ja sen kehittämiseksi sekä merenkulkijoiden työllisyyden turvaamiselle tulevina vuosina. Neuvottelujen eteneminen ja mahdollisen neuvottelutuloksen syntyminen ratkeaa tulevien viikkojen kuluessa.

Simo Zitting
puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi

EDUSTAJAKOKOUSVAALIT KONGRESSVAL

2016



Äänestäjä,
käytä ääntäsi!

Rösta **nu!**

Edustajakokousvaalit

Suomen Merimies-Unionin 24. edustajakokous pidetään 10.–11. toukokuuta 2016 Helsingissä, Helsinki Congress Paasitornissa, osoitteessa Paasivuorenkatu 5 A.

Merimies-lehti on pyytänyt kaikilta ehdokailta valokuvan ja kysynyt

- heidän ikänsä
- ammattinsa
- työ- ja kotipaikkansa
- liiton luottamustehtävät ja
- pyytänyt kertomaan 10 sanalla, mitkä asiat ehdokas kokee tärkeiksi Merimies-Unionin toiminnassa tulevaisuudessa.

Kokousedustajia

koskevat vaalit alkavat 18.1.2016 ja päättyvät siten, että palautuskuoren tulee olla perillä viimeistään 15.3.2016.

Merimies-Unionin jäsenistö on jaettu vaaleja varten ammattiosastoittain ja työehtosopimusaloittain vaalipiireihin. Kukin ammattiosasto muodostaa oman vaalipiirinsä. Kukin äänioikeutettu saa äänestää vaalipiirissään vain yhtä ehdokasta. Äänioikeutetun kuuluminen vaalipiiriin on ratkaistu 1.4.2015 tilanteen mukaan.

Vaalipiirin ehdokkaat ilmenevät vaalipiirikohtaisesta ehdokasluettelosta. Niissä vaalipiireissä / lohkoissa, joissa ei ole asetettu enempää ehdokkaita kuin mitä vaalipiireistä valitaan edustajia, ei toimiteta vaaleja, vaan edustajiksi katsotaan tulleen valituiksi asetetut ehdokkaat.



**Äänestys-
materiaali
postitetaan
kotiisi!**

Kongressval

Finlands Sjömans-Unionens tjugofjärde kongress hålls den 10-11 maj 2016 i Helsingfors i Helsinki Congress Paasitorni, adress Paasivuorigatan 5 A.

Tidningen Sjömannen har bett samtliga kandidater om ett fotografi och frågat efter deras

- ålder
- yrke
- arbets- och hemort
- förtroendeuppdrag i förbundet och
- bett dem att med tio ord berätta vad de anser vara viktigast i Sjömans-Unionens verksamhet i framtiden.

Valet av kongressrepresentant inleds den 18.1.2016 och upphör såtillvida att returkuvertet skall vara oss tillhanda senast den 15.3.2016.

Sjömans-Unionens medlemmar har inför valet delats in valkretsar efter fackavdelning och kollektivavtalsområde. Varje fackavdelning utgör en egen valkrets. Varje röstberättigad medlem får endast rösta på en kandidat i sin valkrets. Vilken valkrets en röstberättigad medlem tillhör beror på dennes situation den 1.4.2015.

En valkrets kandidater anges i respektive valkrets kandidatförteckning. I valkretsar/block där det inte finns fler kandidater än antalet representanter som skall väljas i valkretsen/blocket genomförs inget val, utan de som har utsetts till kandidater anses ha valts till representanter.



**Omröstnings-
materialet
postas hem
till dig!**

Vaalipiiri 001

Suomen Merimies-
Unionin Sisä-Suomen
osasto ry

Valitaan 3 edustajaa
ilman vaaleja

Valkrets 001

Finlands Sjömans-
Unions Inre Finlands
avdelning rf

Val av 3
representanter utan
val



VILLE KURHINEN

(29 v., Joutseno)
M/s Parkko / M/s Helga,
Fin-Terpuu

kansikorjausmies
däcksreparatör

*Merenkulkua ja miehistön
oloja on kehitettävä*

*Sjöfarten och besättningens
förhållanden måste utveck-
las.*

Vaalipiiri 002

Suomen Merimies-
Unionin Pohjoisen
osasto ry

Valitaan 1 edustaja

Valkrets 002

Finlands Sjömans-
Unions Norra
avdelning rf

Val av 1 representant



3 PEKKA KANGAS

(58 v., Hailuoto / Karlö)
M/t Suula, OSM Ship
Management Finland

kokkistuerti, laivaluotta-
musmies, Pohjoisen osaston
hallituksen jäsen

kokkstuert, fartygsförtroen-
deman, styrelsemedlem i
Norra avdelning

*On pyrittävä ajamaan
jäsenten etuja paremmin:
ei saa antaa periksi etuja
huonontaan.*

*Man måste bevaka sjömän-
nens intressen bättre och får
inte ge med sig så att förmå-
nerna försämras.*



SEPPÖ IMMONEN

(58 v., Savonlinna /
Nyslott)
Finnpilot Pilotage

vahtiperämies, Sisä-Suomen
osaston sihteeri / rahaston-
hoitaja, SMU:n valtuuston
jäsen

vaktstyrman, sekreterare
och kassör på Inre Finlands
avdelning, fullmäktigeleda-
mot i FSU

*Liiton päätehtävä on tur-
vata nuorten työpaikat ja
tulevaisuus suomalaisilla
aluksilla.*

*Förbundets huvuduppgift är
att trygga arbetsplatserna
och framtiden för unga på
finska fartyg.*



TARJA RÄNNÄLI-LEHTO

(50 v., Joensuu)
M/s Finnstar, Finnlines

keittiömestari, varalaiva-
luottamusmies, SAK:n val-
tuuston jäsen, SMU:n hal-
lituksen jäsen, Sisä-Suomen
osaston varapuheenjohtaja

köksmästare, vice fartygs-
förtroendeman, medlem i
FFC:s fullmäktige, styrel-
semedlem i FSU, vice ord-
förande för Inre Finlands
avdelning

*SMU:n täytyy kohdella tasa-
puolisesti jokaista varusta-
moa etenkin tukilakoissa.*

*FSU måste bemöta varje
rederi jämlikt, speciellt vid
stödstrejker.*



2 PENTTI HOLAPPA

(58 v., Raahe)
J/m Otso, Arctia Shipping

kokkistuerti, laivaluotta-
musmies, Pohjoisen osas-
ton puheenjohtaja, SMU:n
hallituksen jäsen

kokkstuert, fartygsförtro-
endeman, ordförande för
Norra avdelning, styrelse-
medlem i FSU

*Unionin tärkeimmät tehtä-
vät ovat jäsenten edunval-
vonta ja työpaikkojen säilyt-
täminen.*

*Unionens viktigaste uppgif-
ter är att bevaka medlem-
marnas intressen och bevara
arbetsplatserna.*



4 MARKKU KANGOSJÄRVI

(57 v., Oulu / Uleåborg)

matruusi, SMU:n valtuuston
jäsen, Pohjoisen osaston
varapuheenjohtaja, luotta-
musmies, työsuojeluvaltuu-
tettu

matros, fullmäktigeledamot
i FSU, vice ordförande för
Norra avdelning, förtroen-
deman, arbetarskyddsfull-
mäktig

*Huoli suomalaisten meren-
kulkijoiden työpaikoista ja
jaksamisesta, valtion varus-
tamoiden johdon mielival-
taisuus.*

*Oron över de finska sjömän-
nens arbetsplatser och ork,
egenmäktigheten hos led-
ningen i statliga rederier.*

Vaalipiiri 003

Suomen Merimies-
Unionin
Satama-ala ry
Valitaan 1 edustaja
ilman vaalia

Valkrets 003

Finlands
Sjömans-Unionis
Hamnbranschen rf
Val av 1 representant
utan val



PETER NYLUND

(54 v., Kokkola)
Kokkolan satama / Karleby
hamn

vastaava satamavalvoja,
luottamusmies, Satama-
alan hallituksen jäsen
ansvarig hamnbevakare,
förtroendeman, styrelse-
medlem i Hamnbranschen
avdelning

*Satamien edunvalvonta-
asioiden kehittäminen. On
varmistettava suomalaisille
merimiehille tulevaisuudes-
sakin töitä suomalaisilla
laivoilla.*

*Utveckla intressebevaknings-
frågorna i hamnarna och
trygga arbete åt finska sjö-
män på finska fartyg även i
fortsättningen.*

Valkrets 005

Finlands
Sjömans-Unionis
Ålandsavdelning rf

Vaalipiiri 005

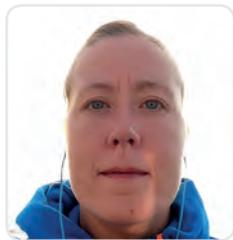
Suomen
Merimies-Unionin
Ahvenanmaan
osasto ry

Sektor I, passagerar- fartygen

val av 2 representanter

Lohko I, matkustaja- alukset

valitaan 2 edustajaa



5 INGELA GRANE

(38 år, Åland /
Ahvenanmaa)
M/s Rosella, Viking Line

försäljare
myyjä

*Vill jobba för en rättvisa för
både arbetstagare och ar-
betsgivare.*

*Oikeudenmukaisuutta sekä
työntekijöille että työn-
antajille!*

Äänestäjä,
käytä
ääntäsi!

Rösta nu!

Sektor II, övriga avtalsområden

val av 1 representant

Lohko II, muut sopimusalat

valitaan 1 edustaja



6 JAN ANDERSSON

(58 år, Mariehamn /
Maarianhamina)

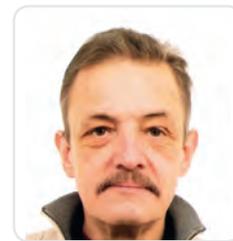
kockstuert, styrelsemedlem
och kassör i Ålandsavdel-
ningen, suppleant i FSU:s
fullmäktige, styrelsemedlem
i ABF-Åland

kokkistuerti, Ahvenanmaan
osaston hallituksen jäsen
ja taloudenhoitaja, SMU:n
valtuuston varajäsen, halli-
tuksen jäsen Ahvenanmaan
Työväen Sivistysliitossa

*Viktigaste är bevara sjöfar-
ten under finsk flagg.*

*Tärkeintä on säilyttää
merenkulku Suomen lipun
alla.*

Edustajakokousvaalit Kongressval | 2016 |



7 STEFAN DAHL

(61 år, Sund, Åland)
M/s Exporter, Eckerö Shipping

kockstuert, suppleant i
FSU:s styrelse, vice ordföran-
de för Ålandsavdelningen

kokkistuerti, SMU:n hal-
lituksen varajäsen, Ahvenan-
maan osaston varapuheen-
johtaja

Att sjöfartsstödet behålls.

*Merenkulun tukien säilyttä-
minen.*



8 EIJA KIVIÖ

(58 år, Föglö, Åland /
Ahvenanmaa)

Ålands landskapsregering

kockstuert / färjförare, hu-
vudförtroendeman, FSU:s
styrelsemedlem, ordförande
för Ålandsavdelningen

kokkistuerti / lossinkuljet-
taja, pääluottamusmies,
SMU:n hallituksen jäsen,
Ahvenanmaan osaston
puheenjohtaja

*Besättningarna på fartygen
måste få schyssta sjöarbets-
avtal, samt redarna följa
finsk arbetslagstiftning.*

*Laivoilla tulee olla kunnol-
liset työehtosopimukset ja
varustamojen on seurattava
Suomen työläinsäädäntöä.*

Vaalipiiri 006

Suomen Merimies-
Unionin Lounais-
Suomen osasto ry

Valkrets 006

Finlands Sjömans-
Unions Sydvästra
Finlands avdelning rf

Lohko I, matkustaja- alukset

valitaan 8 edustajaa

Sektor I, passagerarfartygen

val av 8 representanter



9 MIKAEL SVANBERG
(30 v., Kerava / Kervo)
M/s Gabriella, Viking Line

hytti-isäntä, laivaluottamus-
mies

hyttvärd, fartygsförtroende-
man

Unionin on aika toimia ja pelastaa Suomen lipun alla olevat merimiehet.

Det är dags för Unionen att agera och rädda sjömän under finsk flagg.



**10 SORRI
HARTIKAINEN**

(59 v., Turku / Åbo)
M/s Viking Grace, Viking Line

viinuri, SMU:n hallituksen varajäsen, Lounais-Suomen osaston hallituksen varajäsen
vinkassa, suppleant i FSU:s styrelse, suppleant i Sydvästra Finlands avdelnings styrelse

SMU:n on pidettävä huoli Suomen lipusta ja merimiestensä hyvinvoinnista tulevaisuudessakin.

FSU måste värna den finska flaggan och sjömännens välmående även i framtiden.



11 MARKO LAINE

(45 v., Turku / Åbo)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

kansikorjausmies, laivaluottamusmies, Lounais-Suomen osaston hallituksen jäsen, SMU:n valtuuston jäsen

däcksreparatör, fartygsförtroendeman, styrelsemedlem i Sydvästra Finlands avdelning, fullmäktigeledamot i FSU

Suomalaisten merimiesten täytyy saada seilata suomalaisilla työehdoilla ja sopimuksilla.

De finska sjömännen måste få segla med finska arbetsvillkor och avtal.



**12 MARKO
LAPPALAINEN**

(47 v., Turku / Åbo)
M/s Finlandia, Eckerö Line

myymäläpäällikkö, pääluottamusmies, SMU:n hallituksen jäsen

butikschef, huvudförtroendeman, styrelsemedlem i FSU

Varmistetaan töitä suomalaisille merimiehille.

Trygga arbete åt finska sjömännen.



13 JONAS KALLIO

(27 v., Valkeakoski)
M/s Viking Grace, Viking Line

kokki

kock

On taattava jatkossa nuorten työpaikat suomalaisilla kauppa-aluksilla.

Unga sjömans arbetsplatser på finska handelsfartyg måste tryggas i fortsättningen.



14 TERO PALOKOSKI

(46 v., Lapinjärvi /
Lappträsk)
M/s Mariella, Viking Line

varastonhoitaja, pääluottamusmies

lagerförvaltare, huvudförtroendeman

On tärkeää säilyttää työpaikat ja edut sellaisella ansiotasolla, että voi asua Suomessa.

Det är viktigt att bevara arbetsplatserna och förmånerna på en förtjänstnivå som gör att man kan bo i Finland.



**15 TOMMI MONTHÉN
(OS. LAAKSONEN)**

(38 v., Salo)
M/s Amorella, Viking Line

järjestyksenvalvoja, kansiosaston luottamusmies

ordningsvakt, däckavdelningens förtroendeman

Tärkeää on työpaikkojen säilyttäminen Suomen lipun alla.

Det är viktigt att bevara arbetsplatserna under finsk flagg.

Äänestäjä, **käytä ääntäsi!**

Rösta **nu!**



16 ARI UUSITALO
(54 v., Rusko / Vahto)
M/s Mariella, Viking Line
myyjä, tax free-osaston luottamusmies

försäljare, tax free-avdelningens förtroendeman

SMU:n tärkeimpiä tehtäviä on nykyisten työpaikkojen turvaaminen ja merimiesten oikeuksien valvominen.

FSU:s viktigaste uppgifter är att trygga de nuvarande arbetsplatserna och bevaka sjömannens rättigheter.



17 MONIKA PARIKKA
(51 v., Turku / Åbo)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

tarjoilija, SMU:n hallituksen varajäsen, Lounais-Suomen osaston hallituksen jäsen
servitris, suppleant i FSU:s styrelse, styrelsemedlem i Sydvästra Finlands avdelning

Suomalaisten merenkulkijoiden työpaikat ja edut on turvattava.

De finska sjömannens arbetsplatser och intressen måste tryggas.



18 RAILA HOLM
(53 v., Kemiönsaari / Kimitoön)
M/s Mariella, Viking Line

hyttisiivooja, hotelliosaston luottamusmies

hyttstädare, hotelavdelningens förtroendeman

Pidän tärkeänä, että työpaikat säilyvät suomalaisilla merimiehillä ja että palkkoja ei enää heikennetä.

Jag anser det viktigt att arbetsplatserna blir kvar hos finska sjömän och att lönerna inte sänks ytterligare.



19 TARU HAKALA
(50 v., Kaarina)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

hyttisiivooja, hotelliosaston luottamusmies

hyttstädare, hotelavdelningens förtroendeman

Tärkeää on säilyttää merimiesten työpaikat Suomen lipun alla.

Det är viktigt att behålla sjömannens arbetsplatser under finsk flagg.



20 ISMO SILVENNOINEN
(48 v., Turku / Åbo)
M/s Silja Serenade, Tallink Silja

kassa, varapääluottamusmies, erityistyösuojeluvaltuutettu

kassa, vice huvudförtroendeman, specialarbetskyddsfullmäktige

Unionin tehtävä on turvata suomalainen merenkulku, unohtamatta suomalaista merimiestä.

Unionens uppgift är att trygga den finska sjöfarten, utan att glömma den finska sjömannen.



21 KAJ SVENSKBERG
(52 år., Åbo / Turku)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

kassa, avdelningsförtroendeman för butikerna

kassa, myymäläosaston luottamusmies

Förstärka svenska språket i FSU. Behålla finska handelsflottan.

Ruotsin kielen asemaa SMU:ssa on vahvistettava. Suomalainen kauppa-laivasto on säilytettävä.

Edustajakokousvaalit Kongressval | 2016 |



22 MARJO VIHHERKOSKI
M/s Baltic Princess,
Tallink Silja

tarjoilija, servitris



23 MINNE MATTELMÄKI-KALLIOLA
(32 v., Turku / Åbo)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

siivooja, osastoluottamusmies

städare, avdelningens förtroendeman

Tärkeintä on turvata työpaikat.

Viktigast är att trygga arbetsplatserna.



24 TARJA VALTANEN
(48 v., Huittinen)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

kokki, Lounais-Suomen osaston hallituksen jäsen
kock, styrelsemedlem i Sydvästra Finlands avdelning

Tärkeänä pidän työssä hyvinvointia sekä tasapuolista kohtelua.

Jag tycker, det är viktigt i arbetsliv välbefinnande och ett jämlikt bemötande.

Lohko II, rahtialukset
valitaan 2 edustajaa

Sektor II, fraktfartyg
val av 2 representanter



25 TUORO IHALAINEN
(37 v., Rauma / Raumo)
OSM Ship Management
Finland

sähkömies, pääluottamus-
mies, SMU:n valtuuston
jäsen

elektriker, huvudförtroen-
deman, fullmäktigeledamot
i FSU

*Kaikista työpaikoista on
taisteltava ja jäsenten
viestiä kuunneltava. Hyvä
työilmapiiri ja viestintä ovat
toiminnan kivijalka.*

*Man måste kampa för varje
arbetsplats och lyssna på
medlemmarna. Bra arbets-
miljö och kommunikation är
verksamhetens hörnstenar.*



**26 KRISTOFFER
LUNDQVIST**
(41 v., Kalanti, Uusikaupunki
/ Nystad)
M/s Auto Bank, Bore

pursimies, luottamusmies,
varapääluottamusmies

båtsman, förtroendeman,
vice huvudförtroendeman

*Yritetään säilyttää edes
jäljellä olevat suomalaiset
työpaikat.*

*Försöka bevara åtminstone
de finska arbetsplatserna
som finns kvar.*



**27 SUSANNA
MÄNTYSAARI**
(40 v., Raisio)

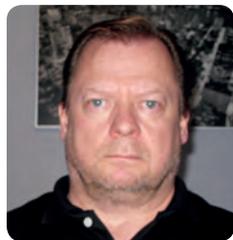
M/s Finneagle, Finnlines

baarimestari, Lounais-Suo-
men osaston hallitus /
sihteeri, SMU:n valtuuston
varajäsen, SMU:n edustaja
SAK-nuorissa, SAK Turun
seudun paikallisjärjestön
hallituksen jäsen

barmästare, styrelsemedlem
/ sekreterare i Sydvästra Fin-
lands avdelning, suppleant i
FSU:s fullmäktige, FSU:s re-
presentant i FFC-ungdomar,
styrelsemedlem i FFC:s loka-
lorganisation i Åboregionen

*Tärkeää on nyt säilyttää
suomalaisten merimiesten
työpaikat ja Suomen Me-
rimies-Unionin itsenäinen
päättävävalta.*

*Viktigt nu är att bevara de
finska sjömannens arbetsplat-
ser och Sjömans-Unionens
självständiga beslutanderätt.*



28 JORMA JOKINEN
(53 v., Kaarina /
S:t Karins)

Alfons Håkans

kokkistuertti

kockstuert

*Työpaikat säilytettävä suo-
malaisilla merimiehillä ja
varmistettava se, että työn-
antajat noudattavat työeh-
tosopimuksia.*

*Behålla arbetsplatserna hos
finska sjöman och se till att
arbetsgivarna följer kollektiv-
avtalen.*



29 ANDERS BLÅBERG
(45 år, Pargas /
Parainen)

M/s Carrier, Eckerö Shipping

kockstuert, fartygsförtroen-
deman

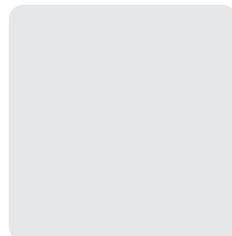
kokkistuertti, laivaluotta-
musmies

*Det är viktigt att bevara
finska sjöman under finsk
flagg.*

*On tärkeää pitää suoma-
laiset merimiehet Suomen
lipun alla.*

Äänestäjä,
käytä
ääntäsi!

Rösta nu!



30 SANNA SALEM
M/s Finnlady

talousapulainen
ekonomibitråde

**Lohko III, muut
sopimusalat**

valitaan 3 edustajaa

**Sektor III, övriga
avtalsområden**

val av 3 representanter



31 JAAKKO PAIJA
(38 v., Rauma / Raumo)
MSV Nordica, Arctia
Shipping

kokkistuertti, osastoluot-
tamusmies, työsuojelun
varajäsen

kockstuert, avdelningens
förtroendeman, suppleant i
arbetarskydd

*Työpaikat on säilytettävä
suomalaisilla suomalaisissa
varustamoissa.*

*Arbetsplatserna måste beva-
ras åt finländare på finska
fartyg.*

Vaalipiiri 007

Suomen Merimies-
Unionin Itäkustin
osasto ry

Valitaan 3 edustajaa
ilman vaaleja

Valkrets 007

Finlands
Sjömans-Unionens
Östkustavdelning rf

Val av 3
representanter
utan val



ILKKA KATAINEN

(41 v., Porvoo / Borgå)
M/s Finlandia, Eckerö Line

kokki, Itäkustin osaston hallituksen jäsen

kock, styrelsemedlem i Östkustavdelningen

Työpaikat Suomen lipun alla. Nuoret mukaan toimintaan. Saavutetut edut säilytettävä!

Arbetsplatser under finsk flagg. Få med unga i verksamheten. Bevara de uppnådda förmånerna!



KRISTA TANHUANPÄÄ

(30 v., Inkoo / Ingå)
Finnlines

II perämies, Itäkustin osaston hallituksen jäsen / sihteeri, SMU:n valtuuston jäsen

II styrman, styrelsemedlem och sekreterare i Östkustavdelningen, fullmäktigeledamot i FSU

Merimiesten pitäisi yhdistää voimansa taistelussa suomalaisten työpaikkojen puolesta.

Sjömännens bör ena sina krafter i kampen för finländarnas arbetsplatser.



MIKA MÄKELÄ

(43 v., Kouvola)
M/s Finnmill, Finnlines

kansikorjausmies, Itä-Kustin osaston hallituksen jäsen, SMU:n valtuuston jäsen

däcksreparatör, styrelsemedlem i Östkustavdelningen, fullmäktigeledamot i FSU

Suomalaisten merimiesten työpaikat on turvattava.

De finska sjömannens arbetsplatser måste tryggas.



32 KIM-ERIK ISOTALO

(35 v., Korsholma / Korsholm)

M/s Baltic Princess

tarjoilija, osastoluottamusmies

servitris, avdelningens förtroendeman

Suomen lipun pitää säilyä ja työmotivaation pitää pysyä – pelottelun täytyy loppua.

Den finska flaggan måste bevaras, arbetsmotivationen måste bevaras – slut med den hotfulla stämningen.



34 KARI NURMIRINTA

(56 v., Vähäkyrö / Lillkyrö)

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

kokki, laivaluottamusmies, SMU:n hallituksen jäsen, Länsi-Suomen osaston puheenjohtaja, SAK:n valtuuston jäsen, Merimieseläkekassan valtuuskunnan jäsen, Kuljetusalan Työttömyyskassan valtuuston jäsen

kock, fartygsförtroendeman, styrelsemedlem i FSU, ordförande för Västra Finlands avdelning, medlem i FFC:s fullmäktige, fullmäktigeledamot i Sjömanspensionskassa, fullmäktige medlem i Transportbranschens Arbetslöshetskassa

Suomalaisten merimiesten tulevaisuus pystyttävä turvaamaan Suomen lipun alla ja jäsenten etuja hoidettava sekä valvottava, että ne myös toteutuvat! Muuten meitä viedään.

De finska sjömannens framtid måste kunna tryggas under finsk flagg och medlemmarnas intressen ska tryggas och bevakas så att de också förverkligas! Annars försvinner vi.



33 TERO YLI-MÄENPÄÄ

(47 v., Vaasa / Vasa)

M/s Baltic Princess, Tallink Silja

varastoapulainen, Länsi-Suomen osaston hallituksen jäsen / rahastonhoitaja, työsuojelun 1. varavaltuutettu

lagerbiträde, styrelsemedlem och kassor i Västra Finlands avdelning, 1:a vice arbetarskyddsfullmäktige

Suomalaisten merenkulkijoiden työpaikat ja edut turvattava.

De finska sjömannens arbetsplatser och intressen måste tryggas.

Äänestäjä,
käytä
ääntäsi!

Rösta nu!

Vaalipiiri 008

Suomen Merimies-
Unionin Länsi-
Suomen osasto ry

Valitaan 2 edustajaa

Valkrets 008

Finlands Sjömans-
Unions Västra
Finlands avdelning rf

Val av 2
representanter

Vaalipiiri 009

Suomen Merimies-
Unionin Etelä-
Suomen osasto ry

Valkrets 009

Finlands Sjömans-
Unions Södra Finlands
avdelning rf

Lohko I, matkustaja- alukset

valitaan 5 edustajaa

Sektor I, passagerarfartyg

val av 5 representanter



35 TEEMU KAUTTO

(38 v., Espoo / Esbo)

M/s Mariella, Viking Line

hytti-isäntä

hyttvärd

*Pidän tärkeänä henkilöstön
hyvinvoinnista huolehtimis-
ta sekä työvoiman säilyttä-
mistä Suomen lipun alla.*

*Jag tycker det är viktigt att
sköta om personalens väl-
mående och bevara arbets-
kraften under finsk flagg.*



36 ANNE PASSINEN

(48 v., Tampere /
Tammerfors)

M/s Mariella, Viking Line

tarjoilija, baariosaston
luottamusmies

servitris, baravdelningens
förtroendeman

*Suomen lipun säilyminen,
jäseniä on kuunneltava,
yhteistyö jäsenistön kanssa!*

*Bevara den finska flaggan,
lyssna på medlemmarna,
samarbeta med medlem-
marna!*



37 JAAKKO JOHANSSON

(34 v., Helsinki / Helsing-
fors)

M/s Gabriella, Viking Line

kansikorjausmies, kansi-
osaston luottamusmies

däcksreparatör, däckavdel-
ningens förtroendeman

*Haluaisin, että lapsillanikin
olisi mahdollisuus merimies-
ammattiin tulevaisuudessa.*

*Jag skulle vilja att mina
barn också skulle kunna bli
sjömän i framtiden.*



38 TIMO PURHO

(48 v., Sammatti)

M/s Mariella, Viking Line

kokki, SMU:n hallituksen

jäsen, varapääluotta-
musmies, laivaluotta-
musmies, Etelä-Suomen
osaston varapuheenjohtaja
ja hallituksen jäsen

kock, styrelsemedlem i
FSU, vice förtroendeman,
fartygsförtroendeman, vice
ordförande och styrelse-
medlem för Södra Finlands
avdelning

*Häirinnän ja kiusaamisen
kitkeminen laivoilta. Vaki-
naisten ja määräaikaisten
työntekijöiden oikeuksien ja
palkkaehtojen suojaaminen
sekä kehittäminen.*

*Utrota trakasserier och
mobbing på fartygen, skyd-
da och utveckla rättigheter-
na och lönevillkoren för fast
och tillfälligt anställda.*



39 ROBIN ROTH

(50 v., Bromarv,
Raasepori / Raseborg)

M/s Finlandia, Eckerö Line

kassa, Etelä-Suomen osas-
ton hallituksen jäsen

kassa, styrelsemedlem i
Södra Finlands avdelning

*Suomalaisten merimiesten
työpaikat on säilytettävä.*

*De finska sjömannens ar-
betsplatser måste bevaras.*



40 JUHA SAARINEN

(53 v. Tammisaari /
Ekenäs)

M/s Mariella, Viking Line

varastoapulainen, osasto-
luottamusmies

lagerbiträde, avdelningens
förtroendeman

*On vaalittava suomalaista
merenkulkua sekä parannet-
tava merihenkilöstön sosiaa-
lisia oloja aluksilla!*

*Den finska sjöfarten måste
värnas och sjöpersonalens
sociala förhållanden på far-
tygen måste förbättras!*



41 SATU VALAPURO

(51 v., Lahti / Lahtis)

M/s Silja Serenade, Tallink

Silja

tarjoilija, osastoluotta-
musmies, SMU:n hal-
lituksen varajäsen, Etelä-
Suomen osaston hallituksen
jäsen

servitris, avdelningens
förtroendeman, suppleant
i FSU:s styrelse, styrelse-
medlem i Södra Finlands
avdelning

*Tärkeää on suomalainen
merimies ja Suomen lippu!*

*Den finska sjömannen och
Finlands flagga är viktig!*

Äänestäjä, käytä ääntäsi!

Rösta nu!



42 LILIANA KINNUNEN

(39 v., Helsinki / Helsingfors)
M/s Silja Serenade, Tallink Silja

tarjoilija

servitris

Suomen lippu on turvattu! Määräaikaisten työntekijöiden turva ja arvostus, tasa-arvo ja oikeudenmukaisuus.

Finlands flagga måste tryggas! Trygghet och uppskattning, jämlikhet och rättvisa för visstidsanställda.



43 ILKKA PEKKINEN

(63 v., Helsinki / Helsingfors)

M/s Gabriella, Viking Line

cateringisäntä, pitkä luottamismieskokemus

cateringvärd, lång erfarenhet som förtroendeman

Varustamoiden tapa miehittää aluksia huolestuttaa. Vakinaiset merityöpaikat tulevaisuuden haaste järjestyksessä.

Rederiernas sätt att bemanna fartygen oroar. Fasta arbetsplatser till havs är framtidens utmaning i fackförbundsarbetet.

Lohko II, rahtialukset

valitaan 2 edustajaa

Sektor II, fraktfartyg

val av 2 representanter



44 AILA POLO

(58 v., Hämeenlinna / Tavastehus)

M/s Finnstar, Finnlines

baarimestari

barmästare

Suomen lipun ja merimiesten puolesta.

För Finlands flagga och finska sjömän.



45 JORI MIKKOLA

(56 v., Lohja / Lojo)

M/s Finnstar, Finnlines

pursimies, SMU valtuuston varapuheenjohtaja, Etelä-Suomen osaston puheenjohtaja, laivaluottamusmies, työsuojeluvaltuutettu

båtsman, vice ordförande för FSU:s fullmäktige, ordförande för Södra Finlands avdelning, fartygsförtroendeman, arbetarskyddsfullmäktig

Suomalaisten merimiesten työpaikat ja edut turvattu tulevaisuudessakin. Nuorten aktivoiminen liiton toimintaan mukaan.

De finska sjömannens arbetsplatser och intressen måste tryggas även i framtiden. Få unga att aktivt ta del i förbundets verksamhet.



46 HEIKKI SUOMALAINEN

(58 v., Helsinki / Helsingfors)

M/s Finnmaid, Finnlines

pursimies, laivaluottamusmies, työsuojeluvaltuutettu, Etelä-Suomen hallituksen jäsen

båtsman, fartygsförtroendeman, arbetarskyddsfullmäktig, styrelsemedlem i Södra Finlands avdelning

Nuorten merenkulkijoiden tulevaisuus turvattu. Tietoa ay-toiminnasta ja liitosta oltava tarjolla: SMU:n tunnettavuutta parannettava.

Framtiden för unga sjömän måste tryggas. Det måste finnas information om fackföreningsverksamheten och förbundet: Kännedomen om FSU måste förbättras.



47 LASSE VIRTANEN

(55 v., Helsinki / Helsingfors)

M/s Finnmaid, Finnlines

purseri

purser

Ammattikunnan hyvinvointi ja asema turvattu nyt ja tulevaisuudessa.

Yrkeskårens välmående och ställning måste tryggas nu och i framtiden.

Edustajakokousvaalit Kongressval | 2016 |

Lohko III, muut sopimusalat

valitaan 2 edustajaa

Sektor III, övriga avtalsområden

val av 2 representanter



48 MIKKO ERVAST

(43 v., Turenki / Turengi)

Arctia Shipping Oy

kokkistuerti, pääluottamusmies, SMU:n hallituksen jäsen, Kuljetusalan Työttömyyskassan valtuuston varapuheenjohtaja, Etelä-Suomen osaston hallituksen jäsen / sihteeri, MEK:in ja Mepan valtuuskunnan jäsen

kokkstuert, huvudförtroendeman, styrelsemedlem i FSU, vice ordförande för Transportbranschens Arbetslöshetskassas fullmäktige, styrelsemedlem och sekreterare i Södra Finlands avdelning, fullmäktigeledamot i Sjömanspensionskassa och Sjömansservice

Tärkeimpinä asioina pidän työpaikkojen säilyttämistä suomalaisilla sekä tasa-arvoista kohtelua ja oikeudenmukaisuutta.

Jag anser att det viktigaste är att behålla arbetsplatserna hos finländarna, också ett jämlikt bemötande samt rättvisa.



49 JARI SILLMAN
(54 v., Helsinki / Helsingfors)
J/m Urho, Arctia Shipping
pursimies, laivaluottamus-
mies, varapääluottamus-
mies, Etelä-Suomen osaston
hallituksen jäsen, SMU:n
valtuuston varajäsen, työ-
suojeluvaltuutettu
båtsman, fartygsförtroen-
deman, vice huvudförtro-
endeman, styrelsemedlem
i Södra Finlands avdelning,
suppleant i FSU:s fullmäkti-
ge, arbetarskyddsfullmäktig
**Tärkeää on SMU:n jäsenten
edunvalvonta ja työhyvin-
vointi. Valtion tuet säilytet-
tävä merenkulkualalla.**
**Bevakning av FSU:s med-
lemmars intressen samt
arbetshälsa. De statliga
stöden måste bli kvar inom
sjöfarten.**



MINNA KIISKI
(49 v., Huittinen)
Finnlines
sihteeri, SMU:n valtuuston
jäsen, Matkailu- ja Huolin-
ta-alan osaston hallituksen
jäsen / sihteeri
sekreterare, fullmäktigeleda-
mot i FSU, styrelsemedlem
i Rese- och Speditionsbran-
chen / sekreterare
**Maapuoli on osa Merimies-
unionia! Nuoret mukaan
toimintaan.**
**Landsidan är en del av
Sjömans-Unionen! Få med
unga i verksamheten.**

Vaalipiiri 010

Matkailu- ja
huolinta-ala ry
Valitaan 1 edustaja
ilman vaaleja

Valkrets 010

Rese- och
speditionsbransch rf
Val av 1 representant
utan val

Vaalipiiri 011

Laivan Viihde-
ammattilaiset ry
Valitaan 1 edustaja

Valkrets 011

Fartygens
Underhållnings-
arbetare rf
Val av 1 representant



**51 JOHANNA VAALIKIVI-
LINDHÖLM**
(48 v., Turku / Åbo)
M/s Amorella, Viking Line
croupier
**Tehtävänä on taata suoma-
laisen merimiehen oikeu-
denmukainen kohtelu, myös
tulevaisuudessa.**
**Uppgiften är att trygga ett
rättvist bemötande av finska
sjömän, även i framtiden.**



52 ALEXANDER RUZZA
(40 v., Salo)
M/s Viking Grace, Viking Line
catering-apulainen
cateringbiträde
**Tärkeää on oikeudenmu-
kaisuuden toteutuminen ja
ihmisten / työntekijöiden
huomioiminen.**
**Det är viktigt med rättvisa
och att uppmärksamma
människor/arbetstagare.**

Vaalipiiri 012

Väylänhoito-
ammattiosasto ry
Valitaan 1 edustaja
ilman vaaleja

Valkrets 012

Farledssköts-
avdelningen rf
Val av 1 representant
utan val



HEMMO MUTKA
(59 v., Mikkeli / S:t Michel)
Meritaito Oy, Ristiinan
väyläasema / Kristina
farledsstation
väylämestari, pääluottamus-
mies, SMU:n hallituksen
jäsen, Väylänhoitoammatti-
osaston puheenjohtaja
farledsmästare, huvudför-
troendeman, styrelsemed-
lem i FSU, ordförande för
Farledsskötsavdelningen
**Edunvalvonta sekä meitä
kaikkia koskeva yhtenäisyys,
avoimuus ja yhteistyö.**
**Intressebevakning och
enhetlighet som rör oss alla,
öppenhet och samarbete.**

Äänestäjä,
käytä ääntäsi!

Rösta **nu!**

Työntekijän velvollisuus korvata työssä sattunut vahinko

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Matkustajahytiin wc-istuin ja viemäri oli korjattava risteilyn aikana. Työn tohinassa ahtaissa tiloissa matkustajan arvokas käsilaukku kastui ja likaantui ja nyt hän vaatii siitä korvausta varustamolta. Voiko työnantaja vaatia minua korvaamaan laukun? Entä jos kyseessä on työnantajan omaisuus, joka vahingoittuu työtä tehtäessä – onko työntekijällä silloin velvollisuus korvata aiheutunut vahinko?

LAKIMIES: Kun työtä tehtäessä tapahtunut vahinko aiheutuu työsuhteen ulkopuoliselle eli *kolmannelle osapuolelle*, sovelletaan vahingonkorvauslain (412/1974) sääntöjä. Sen kolmannessa luvussa säädetään työnantajan korvausvastuusta työntekijän aiheuttamasta vahingosta eli nk. *isännänvastuusta*. Sen 1 §:n mukaan työnantaja on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka työntekijä virheellään tai laiminlyönnillään *työssä* aiheuttaa. Vahingon on liityttävä työntekijän työhön ja työtehtäviin kiinteästi ja sen on tapahduttava työn suorituspaikalla. Työnantajan korvausvastuun perusteena on siis työntekijän tuottamus. Vastuu ohjautuu työnantajalle työsuhteen perusteella ja vahingon kärsijän on osoitettava korvausvaatimus suoraan työnantajalle, ei työntekijälle. Työnantaja korvaa ulkopuoliselle aiheutuneen vahingon vahingonkorvauslain pääsääntöjen mukaisesti täysimääräisenä ottaen huomioon vahingon kärsineen mahdollinen oma myötävaikutus vahingon aiheutumiseen.

Isännänvastuu ei kuitenkaan tarkoita, että työntekijällä ei olisi mitään vastuuta työssään kolmannelle osapuolelle aiheuttamista vahingoista. Työnantajalla on nimittäin nk. regressi- eli takautumisoikeus periä työntekijältä maksamansa korvaus tai sen osa takaisin. Näissä tapauksissa sovelletaan vahingonkorvauslain 4 luvun sääntöjä. Sen 1 §:n mukaan työntekijä on velvollinen korvaamaan virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttamasta vahingon. Korvaus on kuitenkin määriteltävä kohtuulliseksi ottaen huomioon vahingon suuruus (menetyksen määrä, laajakantoisuus, vahingon kärsineiden määrä yms), teon laatu (esim. tuottamuksen aste, rikollinen luonne), vahingon aiheuttajan asema (mm. yksi vai useampia aiheuttajia, maksukyky), vahingon kärsineen tarve (esim. sosiaalinen asema) sekä muut olosuhteet. Jos työntekijän osaksi katsotaan vain lievä tuottamus, ei vahingonkorvausvelvollisuutta ole lainkaan. Toisin sanoen työntekijän korvausvastuuta määriteltäessä ei sovelleta vahingonkorvausoikeudellista *täyden korvauksen periaatetta*, jonka mukaan vahingon kärsinyt on saatettava siihen asemaan, jossa hän oli tai olisi ollut ennen tai ilman vahingon tapahtumista. Jos kuitenkin työntekijä on aiheuttanut vahingon tahallaan, tulee täysi korvaus maksettavaksi. Lievempi korvausvastuu kuvastaa työntekijän asemaa työsuhteen heikompana osapuolena. Työntekijän on työskenneltävä ja toimittava työnantajan työjohtomääräysten mukaisesti ilman mahdollisuutta kieltäytyä työstä mahdollisen vahingonkorvausvastuun perusteella.

MERIMIES
KYSYY,
LAKIMIES
VASTAA

Merityösopimuslain 12 luvun 1 §:än on kirjattu työsuhteessa sovellettavat yleistä vahingonkorvausvelvollisuutta koskevat säännöt. Pääperiaatteen mukaisesti sekä työnantajalla että työntekijällä on velvollisuus korvata työsuhteen toiselle osapuolelle tahallaan tai huolimattomuudella aiheuttamansa vahinko. Pykälän kolmannen momentin mukaan työntekijä on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka hän työssään aiheuttaa *työnantajalle*, edellä selostettuja vahingonkorvauslain 4 luvun sääntöjä soveltaen.

Kiteytetysti vastauksena esitettiin kysymyksiin: työnantaja on ensisijaisesti vastuussa matkustajalle aiheutuneesta vahingosta ja velvollinen korvaamaan sen täysimääräisenä eli tässä tapauksessa sen määrän mukaan, mitä käytetty designlaukku oli arvoltaan juuri ennen likaantumistaan. Matkustaja on tehnyt oikein osoittaessaan vaatimuksen varustamolte eli työnantajalle. Voit joutua korvaamaan maksetun vahingonkorvauksen työnantajalle joko kokonaisuudessaan tai osaksi, jos olet toiminut ko. tapauksessa huolimattomasti vähäistä enemmän. Tuottamuksen astetta arvioitaessa on lähdettävä tietenkin siitä, mikä tilanteessa oli oikea toimintatapa. Huolellinen työntekijä siirtää asiakkaan tavarat pois tieltä ja suojaa ympäristöä ennen likaisiin töihin ryhtymistä, tekee tarvittavat toimenpiteet hallitusti ja ripeästi sekä siivoaa jäljet jälkeensä. Mikäli työ osoittautuu sotkuisemmaksi tai tapahtuu jotakin muuta ennakoimatonta tai ennalta-arvaamatonta, voidaan työntekijän kuitenkin katsoa toimineen huolellisesti tai vain lievän huolimattomasti eikä korvausvastuuta synny. Työntekijän korvausvastuun vahvistamisen ja korvausmäärän ytimessä on siis kaksi kysymystä: toimiko työntekijä jollakin tavoin tuottamuksellisesti eli virheellisesti, huolimattomasti tai laiminlyöden ja jos toimi, niin missä määrin asteikolla lievästä törkeään. Tahallisuus johtaa täyteen korvausvastuuseen ja voi täyttää myös rikoksen tunnusmerkit. Samoja periaatteita ja sääntöjä sovelletaan myös tapauksissa, joissa vahingon kärsijänä on työnantaja.

Varustamoilla on vastuuvakuutus (P&I), joka kattaa myös aluksen miehistön huolimattomuudesta ja laiminlyönneistä aiheutuneet vahingot niin matkustajille kuin työvereillekin. Joissakin tapauksissa korvauksen voi siis maksaa vakuutusyhtiö suoraan matkustajalle eikä työnantaja.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

Työsuojeluun saa neuvoja puhelinpalvelusta

Työsuojeluviranomaiset ovat alkaneet ohjausta valtakunnallisen puhelinpalvelun kautta. Puhelinneuvontaa saa numerosta **0295 016 620**. Numeroon voi soittaa arkipäivinä kello 8–16.15 kaikkialta Suomesta.

Neuvoja saa neljästä aihepiiristä:

- häirintä, syrjintä ja psykososiaalinen kuormitus
- työsuhdeasiat
- työympäristöasiat (eli fyysiseen työturvallisuuteen liittyvät asiat)
- rakennusalan työympäristöasiat.

– Ohjaamme kysymykset kunkin aihepiirin erityisasiantuntijalle, kertoo puhelinneuvontaa koordinoiva ylitarkastaja **Eerik Tar-**

naala Etelä-Suomen aluehallintovirastosta.

Neuvonnalla halutaan ensisijaisesti antaa sekä työntekijöille että työnantajille ohjausta, jotta he saavat hoidettua asian itse kuntoon työpaikalla. Neuvontaan voi tehdä myös valvontapyyntöjä. Pyynnöt arvioidaan, ja tarvittaessa ne johtavat valvontatoimiin. Yhteydenotot ovat luottamuksellisia; halutessaan soittaja voi jättää kertomatta henkilöllisyytensä.

Valtakunnallinen puhelinneuvonta helpottaa työsuojeluviranomaisten tavoitettavuutta ja edistää valvonnan ja neuvonnan tasalaatuisuutta.

Aiemmin työsuojelun vastuualueet ovat vastaanottaneet yhteensä noin 40 000 päivystyspuhelukäytöstä vuosittain.



Käy heti allekirjoittamassa!

Kansalaisaloitteella haetaan reiluja työehtoja Eurooppaan

Euroopassa on käynnissä nimien keruu kansalaisaloitteeseen, jolla haetaan parempia työ- ja elinolosuhteita kuljetusalan työntekijöille. Allekirjoittajia tarvitaan miljoona. Suomen tavoite on 30 000 allekirjoitusta.

Kansalaisaloitteessa (Fair Transport Europe) vaaditaan parannuksia lainsäädäntöön. Siihen sisältyy myös muita esityksiä, joilla varmistetaan terve kilpailu sekä liikennealan työntekijöiden yhdenmukainen kohtelu.

Aloitteen voi käydä allekirjoittamassa verkko-osoitteessa <https://fairtransporteurope.eu>

Ohjeet ja lisätiedot löytyvät eri kielillä, myös suomeksi ja ruotsiksi. Allekirjoittamiseen ei tarvita esimerkiksi pankkitunnuksia.

Aloite tarkoitus viedä EU-käsittelyyn

Nimien keräämisen käynnisti syyskuussa joukko eurooppalaisia kuljetusalan työntekijöitä. Heidän mielestään kaikilla kuljetusaloilla työskentelevät kaikkialla Euroopassa tarvitsevat parempia ja reilumpia työehtoja ja työolosuhteita.

Jos tarvittavat miljoonaa allekirjoitusta saadaan koottua, aloite etenee Euroopan ko-

mission ja Euroopan parlamentin käsittelyyn. Nimiä kerätään elokuun loppuun saakka.

– Toivomme, että EU-komissio näkee tämän kansalaisaloitteen mahdollisuutena tehdä todellisia parannuksia miljoonien eurooppalaisten kuljetustyöntekijöiden työoloihin, sanoo yksi kansalaisaloitteen alullepanijoista, Euroopan Kuljetustyöntekijäin liiton ETF:n puheenjohtaja **Lars Lindgren**.

Euroopassa työskentelee kuljetusaloilla noin 11 miljoonaa ihmistä. Monet heistä joutuvat tekemään työtään ala-arvoissa olosuhteissa vailla kunnollista työsuhdeturvaa.



Uusin ITF-tarkastaja Heikki Karla: Hienoa päästä vaikuttamaan merimiesten oloihin

– Ei, ITF ei tarkoita kansainvälistä tennisliittoa, vaikka Google sen ensimmäiseksi tarjoaakin, ITF-tarkastaja **Heikki Karla** vitsailee. Karla on työskennellyt runsaan vuoden Merimies-Unionin toimistolla ITF-tarkastajan vakanssilla. Ei ole ihme, että hänen tehtävänimikkeensä kuulostaa vieraalta. Kollegoita on Suomessa vain kolme.

TEKSTI **KATARIINA KIVISTÖ** KUVA **CHRISTIAN ROOS**

Unionin ja Karlan yhteydessä ITF tarkoittaa Kansainvälistä kuljetustyöntekijöiden liittoa. Liitto ajaa kuljetustyöntekijöiden etua maailmanlaajuisesti. Merenkulkijoiden etuja ITF-tarkastajisto valvoo muun muassa varmistamalla, että laivoilla työehtosopimukset, palkanmaksu ja työolot ovat kunnossa.

Tarkastukset kohdistuvat etupäässä Suomeen tuleviin mukavuuslippulaivoihin.

Merille 16-vuotiaana

Mutta miten nuori helsinkiläismies on päätenyt ITF-tarkastajaksi?

Karlalle on ehtinyt kertyä merenkulusta melkoisesti työkokemusta. Ja hänellä on kaksi alan tutkintoa: korjaajan tutkinto Kotkan merimiesammattikoulusta ja merikapteenin tutkinto Turun ammattikorkeakoulusta Noviasta. Päälle päätteeksi hän on opiskellut yliopistossa matematiikkaa ja tietojenkäsittelyä.

Meriuransa Karla (34) aloitti jo 16-vuotiaana. Hän ei osaa pukea sanoiksi, mikä merille vei. Sukurasitus ei ainakaan ole selitys.

Aluksi Karla seilasi kansimiehistötehtävissä lähinnä Suomen lipun alla kulkeneissa laivoissa. Vähitellen kypsä ajatus lukea päällystön paperit. Opintojen ohella hän oli Neste Oil Shippingin palveluksessa perämiehenä.

Viimeisimmäksi laivatyöpaikaksi jäi säiliöalus Mastera. Siellä Karla hoiti kaksi

vuotta vakituista vakanssia ennen kuin irtisanoutui ja päätti keskittyä hetkeksi harrastukseensa. Meri vaihtui vuoreksi: Karla reissasi jonkin aikaa kalliokiipeilyn perässä.

Laivatarkastukset pitävät reissun päällä

Kesällä 2014 Heikki Karlan silmiin sattui työpaikkailmoitus, jossa Merimies-Unioni haki ITF-tarkastajaa. Parikymmentä vuotta ITF-tehtäviä hoitanut **Simo Nurmi** oli jäämässä eläkkeelle.

Karla lähetti hakemuksen, koska häntä kiinnosti päästä vaikuttamaan merenkulkijoiden oloihin. Hän pääsi työhaastatteluun ja sai paikan. Työ alkoi marraskuun alussa 2014.

– Pidän tärkeänä, että merenkulkijoiden hyväksikäyttö estetään. Mitä helpommaksi mukavuuslippujen käyttö käy, sitä enemmän Suomen lipun alla olevan kauppalaivaston tulevaisuus vaarantuu ja suomalaisten merimiesten työpaikat vähenevät, Karla sanoo.

Reilussa vuodessa tuoreelle ITF-tarkastajalle on tullut selväksi, että työskarkaa riittää. Mukavuuslippulaivojen käynnit Suomessa eivät näytä vähenevän eivätkä työolot niillä tunnu tulevan kuntoon.

– Se vaihtelee, minkä lipun alla laivat kulkevat. Välillä jokin lippu on suosittu kuin toinen.

Yli puolet ITF-tarkastajan työajasta kuluu reissun päällä. Laivojen tarkastuksista Karlan mieleen ovat jääneet parhaiten onnistumisen kokemukset.



Heikki Karla on toiminut ITF-tarkastajana runsaan vuoden. Työsarkaa riittää.

ITF

- Kansainvälinen kuljetustyöntekijöiden liitto (International Transport Workers' Federation)
- noin 700:n eri maissa toimivien ammattiliittojen yhteenliittymä
- edustaa yli 4,5 miljoonaa kuljetusalan työntekijää
- ajaa työntekijöiden etua kansainvälisillä foorumeilla
- kampanjoi työntekijöiden järjestäytymisen puolesta ja organisoii solidaarisuustoimia
- avustaa vaikeuksiin joutuneita kuljetusalan työntekijöitä
- merenkulun jaosto tukee jäsenliittoja merenkulkijoiden työehtojen parantamiseksi
- noin 150 ITF-tarkastajaa tarkastaa ympäri maailmaa laivojen työehtoja ja -oloja
- Suomen ITF-toiminnan koordinaattori on **Kenneth Bengts**
- päätoimipaikka Lontoossa

– Mielellään muistaa tilanteet, joissa miehistölle on saatu hoidettua varustamon maksamatta jättämät palkat ja muut sille kuuluvat edut.

Karla arvelee, että tarkastajan hommat jatkuvat samojen työsuhte- ja työolo-ongelmien kimpussa tästä eteenpäinkin.

– Mutta jokainen tapaus on omanlaisensa. Se tuo vaihtelua työhön. [↴](#)

Suomalaisten merenkulkijoiden tulevaisuudennäkymät ulkomaanliikenteessä

TEKSTI JESSICA TROBERG KUVAT SEIDI GUZEJEV JA SHUTTERSTOCK

Merenkulkualan koulutus perustuu paitsi kansalliseen lainsäädäntöön, myös STCW-yleissopimuksen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978) kansainvälisiin säädöksiin. Sopimus tuli voimaan 28.4.1984. Sen jälkeen sitä on muokattu ja kehitetty useaan otteeseen, viimeksi Manilassa Filippiineillä vuonna 2010 (tuloksena niin kutsuttu ”Manila 2010 amendments”). Suomi ratifioi STCW-yleissopimuksen 27.1.198 sitoutuen samalla kouluttamaan merenkuljijoita sopimuksessa asetettujen minimivaatimusten mukaisesti. Todellisuudessa suomalainen merenkulkijoiden koulutus on kuitenkin tasokkaampaa kuin mitä sopimus edellyttää.

Työskentely laivan kansi- tai konehenkilöstön jäsenenä ulkomaanliikenteessä toimivalla aluksella edellyttää STCW-sopimuksen mukaista koulutusta tai tutkintoa ja ammatillista pätevyyttä. Merenkulkualan tutkinto sisältää vaatimuksia, jotka perustuvat kansalliseen lainsäädäntöön ja oikeutavat opiskelijan ammattitutkintoon ja opintojen jatkamiseen korkeammalla tasolla (esim. ammattikorkeakoulu, yliopisto). STCW:n vaatimusten mukaisesti päällystötutkintoon tulee sisältyä vähintään 360 päivää ohjat-

tua harjoittelua kauppa- ja/tai koulutus- aluksella.

Merenkulkualan koulutuksen osalta on vuosi vuodelta käynyt yhä selvemmäksi, että alan kouluista valmistuu liian paljon merenkulkijoita. Ongelman katsotaan koskevan erityisesti päällystöä ja vahtiperämiehiä.

Osittain tähän on syynä se, että kyseisiä koulutuksia ja tutkintoja on Suomessa mahdollista suorittaa kolmella paikkakunnalla sekä toisen asteen koulutuksena että ammattikorkeakouluissa. Mantereella oppilaitokset sijaitsevat Turussa, Raumalla ja Kotkassa. Lisäksi samaa koulutusta tarjotaan Ahvenanmaalla. Eri tasoiset merenkulkualan koulutukset johtavat osittain samoihin ammattipätevyyksiin, mikä kasvattaa tiettyjen ammattiryhmien ylitarjontaa ja vaikeuttaa valmistuneiden sijoittumista työelämään.

Lisäksi työnhakua vaikeuttaa merkittävästi se, että kaikki merenkulkualan tutkinnot/koulutukset sisältävät myös sellaista koulutusta, joka oikeuttaa opiskelijat hakemaan vahtimiehen pätevyyttä jo 60 päivän ohjatun harjoittelun jälkeen. Vahtimiespätevyys oikeuttaa opiskelijan toimimaan vahtimiehen tehtävissä kannella ja/tai konehuoneessa. Tämä johtaa siihen, että miehistötehtäviin suuntautuneet miehistöopiskelijat joutuvat kilpailemaan samoista työpaikoista päällystötehtäviin suuntautuneiden opiskelijoiden ja valmistuneiden kanssa. Lisäksi on huomioitava, että miehistöille edellytyksenä korkeammalle asemalle on se, että merelläolopäivät suoritetaan pääasiassa työsuhteessa, ei ohjatussa

harjoittelussa. Kilpailu on tiukkaa riippumatta siitä, onko kyseessä nuori vai aikuisopiskelija, ellei opiskelijalla ole jo työpaikkaa johon palata opintojen jälkeen.

Vahtimiespätevyys ei myöskään ole erillinen tutkinto vaan ainoastaan tutkinnon osa merenkulkualan koulutuksessa.

Kauppalaivaston ja työelämän kehitys 2000-luvulla

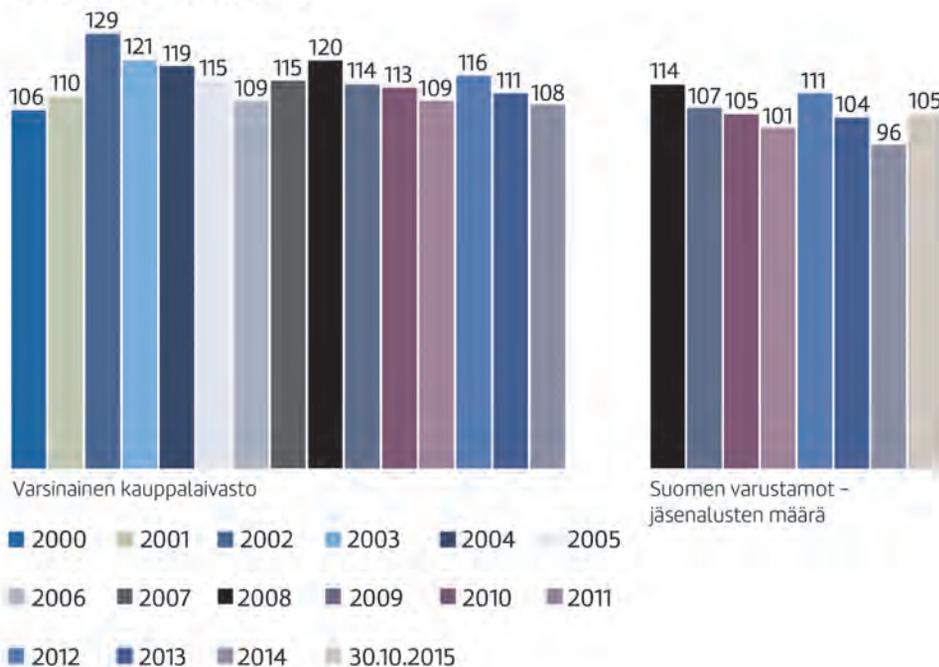
Suomen kauppalaivaston koostumus on viime vuosina muuttunut merkittävästi. 1980- ja 1990-lukujen aikana tapahtuneen laskun jälkeen laivaston koko on hitaasti mutta varmasti vakiintunut. Tätä päätelmää tukee lisäksi se, että ulkomaanliikenteen työpaikkojen määrän voidaan viiden viime vuoden ajan katsoa pysyneen lähes samana.

Varsinainen kauppalaivasto koostuu suomalaisista rahti- ja matkustaja-aluksista joiden pituus ylittää 15 m. Ulkomaanliikenteeseen käytettävät laivat löytyvät lisäksi kauppa-alusluettelosta. Suomen Varustamot ry:n (SV) jäsenalukset hoitavat lähes 100 % varsinaisen kauppalaivaston ulkomaanliikenteestä. Suurin osa ohjatusta harjoittelusta suoritetaan näillä aluksilla.

Työmarkkinajärjestöjen mukaan ulkomaanliikenteessä Suomen lipun alla seilavilla laivoilla suomalaisille merenkulkijoille tarjolla olevien uusien työpaikkojen määrän arvioidaan kasvaneen noin 600 sen jälkeen kun sekamiehistöt otettiin rahtialuksilla käyttöön 2009 ja tonnistoverojärjestelmä uudistettiin 2011.

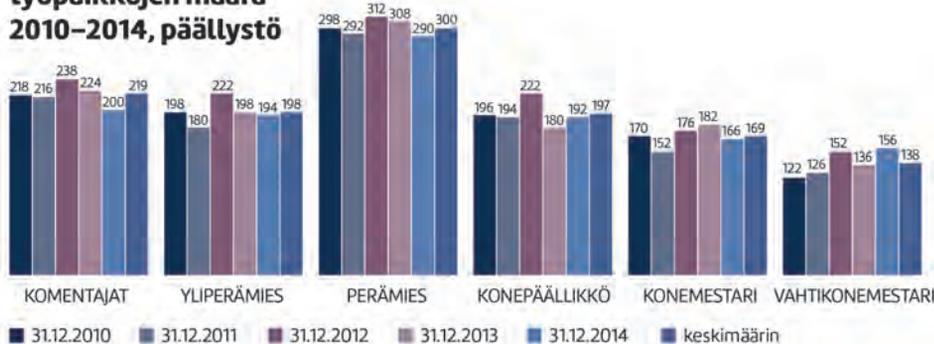
Vaikka alusten määrä on kasvanut 1990-luvulta, kasvu ei riitä kompensoimaan merenkulkualan työntekijöiden ylitarjontaa. Kyseessä ei näytä olevan ohimenevä trendi, vaan päin vastoin trendi on kasvava. Tämän ei voida katsoa johtuvan ainoastaan sekamiehistöistä, toisin sanoen työpaikkojen siirtymisestä Suomen tai EU:n ulkopuolisille työntekijöille. Myös merenkulkuoppilaitokset ovat kasvattaneet aloituspaikkojen määrää, ja hakijahaastattelut, joissa vähiten motivoituneet hakijat aiemmin karsiutuivat, on lopetettu lähes kokonaan. Lisäksi oppilaitokset pyrkivät täyttämään vapaaksi jääneitä opiskelupaikkoja syksyn täydennysshauissa. Työelämän ja oppilaitosten välinen dialogi on erittäin

Kauppalaivaston määrä



Varsinaisen kauppalaivaston kehitys ulkomaanliikenteessä ja kauppa-alusluettelossa 2000–2014. Tiedot: Trafi 2014. Suomen Varustamot ry:n jäsenalukset 2008–2015. Tiedot: RiF 2015.

Ulkomaanliikenteen työpaikkojen määrä 2010–2014, päällistö



Työpaikat ulkomaanliikenteessä 2010–2014, päällistö.

Ulkomaanliikenteen työpaikkojen määrä 2010–2014, miehistö



Työpaikat ulkomaanliikenteessä 2010–2014, miehistö. Lähde: Trafín merimiestilastot.

puutteellista eikä rakentavaa henkeä tai yhteisymmärrystä vaikuta juuri löytyvän.

Kilpailu harjoittelupaikoista

Uusia merenkulkualan opiskelijoita aloittaa vuosittain noin 400, jolloin ensimmäisten kuuden opiskelukuukauden sisällä tarvitaan yhtä monta harjoittelupaikkaa. Samaan aikaan myös toisen, kolmannen ja neljännen vuoden päällystöopiskelijat suorittavat edelleen tutkintonsa vaatimia 360 harjoittelupäivää. Oppilaitokset ovat pyrkineet keventämään kauppalaivaston kuormitusta myöntämällä kotimaanliikenteen aluksille koululaivastatuksia. Tämentyypin koulutuksen laatu on kuitenkin kyseenalaistettu ja se hyväksytään vain vahtimies-pätevyyttä suoritettaessa.

Kuukausien välisestä vaihtelusta huolimatta voidaan todeta, että harjoittelupaikkojen käyttö on tehostunut vuosi vuodelta. Harjoittelupaikkoja tarvittaisiin kuitenkin enemmän kuin kauppalaivasto kykenee niitä tarjoamaan. Arvioiden mukaan harjoittelupaikkoja on tarjolla noin 130, mutta marraskuusta kesäkuuhun, kiireisimmän ”harjoittelusesongin” aikana, paikkoja tarvittaisiin jopa 180.

Ohjattu harjoittelu (360 päivää), jota merenkulkualan päällystötutkinto edellyttää, suoritetaan ensisijaisesti ulkomaanliikenteessä. Harjoittelupaikkojen jako ja koordinointi on vuodesta 2012 hoidettu merenkulkualan HarjoitteluMyllyn kautta. Vuonna 2014 HarjoitteluMyllyn kautta jaettiin yli 800 harjoittelupaikkaa.

Ajoittain pitkätkin odotusajat ennen harjoittelun suorittamista turhauttavat opiskelijoita ja lisäävät opintojen viivästymisen riskiä. Tätä kritiikkiä ei kuitenkaan voida kohdistaa pelkästään HarjoitteluMyllyyn, sillä kyseessä on kiistatta monen tekijän summa. Tilanteeseen vaikuttavat muun muassa harjoittelupaikkojen määrä, harjoittelujakojen sijoittuminen, äkilliset muutokset alusten reiteissä ja aikatauluissa sekä oppilaan oma asenne.

Merenkulkijoiden eläkkeelle jääminen

Merenkulkualalla on ”aina” puhuttu suuresta eläkeaalosta, joka on tulossa ja josta seuraa pula merenkulkijoista. Alkaa kuitenkin ➤

Eläköityminen vuosina 2015–2024



Merenkulkijoiden eläkkeelle jäänti 2015–2024.
Lähde ja tiedot: Merimieseläkekassa, marraskuu 2015.

kin vaikuttaa siltä, että kyseessä on ennemminkin kuulopuhe kuin fakta. Toki on tunnistettava, että kokeneen päällystön ja miehistön löytäminen on käynyt vaikeaksi, etenkin konepuolella. Se ei kuitenkaan tarkoita, että syynä on ainoastaan eläkkeelle jäävien suuri määrä. Ongelmana on pikemminkin sekä pitkään jatkunut vääristynyt opiskelupaikkojen määrän ja erikoistumis-suuntien jakauma että koulutuksen uudistus, joka ei ole millään tavalla hyödyttänyt merenkulkualaa tai sen koulutustarpeita.

Voidaan todeta, että eläköitymisen kautta ei tule vapautumaan erityisen paljon uusia työpaikkoja ulkomaanliikenteessä seuraavien 10 vuoden aikana. Yleiskatsauksen osalta on kuitenkin huomautettava, ettei siinä ole huomioitu muita eläkkeelle jäämisen syitä kuten työkyvyn alenemista, sairauksia, kuolemantapauksia tai alan vaihtoja. Tällaisia työelämästä poistumisia on hyvin vaikea ennustaa ja arvioi-

da. Lisäksi tulee muistaa, että henkilökoh- taiselle vanhuuseläkkeelle jääminen on vapaaehtoista ja halutessaan henkilö voi hyvinkin työskennellä vielä useita vuosia. Lisäksi merimieseläkelakia on uudistettu ja merimiehet jäävät tulevaisuudessa eläkkeelle samankäisinä kuin maissa työskentelevät henkilöt.

Merenkävijöiden jääminen eläkkeelle suoraan meripalvelusta on myös käynyt harvinaisemmaksi, toisin sanoen he vaihtavat alaa tai siirtyvät maihin sijoittuviin työtehtäviin ennen eläkeikää. Lisäksi tulee huomata, että kansiosaston päällystöä ja

miehistöä on aina ollut ja tulee aina olemaan määrällisesti enemmän kuin koneosaston henkilökuntaa. Tästä seuraa tiettyjä eroja osastojen välillä.

Yhteenveto

Jos lähdetään siitä, että trendit jatkuvat samansuuntaisina kuin nytkin eli työpaikkojen määrä Suomen lipun alla ei muutu merkittävästi, eläkkeelle jäämisiä tapahtuu arvioitun mukaisesti, aloituspaikkojen määrä säilyy ja opiskelijat valmistuvat samaan tahtiin vuoteen 2024, seurauksena on laskennallinen merenkulkijoiden ylitarjonta, jollaista ei aiemmin ole nähty.

Arvioitu valmistuvien määrä riittää hyvin kattamaan suomalaisten alusten miehistötarpeet ja lisäreserviä on olemassa työttömien muodossa. Ainoastaan miehistön osalta valmistuvien ja eläkkeelle jäävien suhdetta, 31 ja vastaavasti 48, voidaan pitää hieman huolestuttavana. Miehistöllä tarkoitetaan aluksen käyttö-/kuljetusmiehistöä.

Vuonna 1999 julkaistussa tutkimuksessa ”Suomalaisten merenkulkijoiden tarve vuosina 1999–2010 suomalaisissa varustamoissa ja merenkulun hallinnoissa”) arvioitiin, että vuosina 1999 – 2010 valmistuisi keskimäärin 174 opiskelijaa/vuosi kansipäällystö-

Yhteenveto eläkkeelle jäämisistä ja työvoimareservistä, Suomen ulkomaanliikenne.

	KANSIPÄÄLLYSTÖ	KONEPÄÄLLYSTÖ	miehistö	YHTEENSÄ
Eläkkeelle jääviä/vuosi, keskim.	18	18	31	67
Eläkkeelle jäävät, yhteensä vuoteen 2024 mennessä	182	175	305	662
Valmistuneita vuoteen 2024 mennessä	1210	890	480	2580
Valmistuneita/vuosi (keskiarvo vuosilta 2013–2014)	121	89	48	258
Työttömiä 30.6. (keskiarvo vuosilta 2012–2015)	160	70	287	517
Työpaikkoja ulkomaanliikenteessä (keskiarvo vuosilta 2010–2014)	717	504	1142	2363

tehtäviin, 96 opiskelijaa/vuosi konepäälystötehtäviin ja 84 opiskelijaa/vuosi miehistötehtäviin, kaikkiaan 354 opiskelijaa/vuosi. Tilastot osoittavat, että miehistön määrä on lähes puolittunut vuoden 1999 jälkeen. Tämä selittyy osittain sillä, että miehistön opiskelupaikkoja muun muassa Ahvenanmaalla on vähennetty. Konepäälystötehtäviin suuntautuneiden valmistuneiden määrä ei ole juuri muuttunut 17 viime vuoden aikana, mutta heistä on silti pulaa. Maailmanlaajuisesti vaje on yleinen ja todennäköisesti suurempi kuin Suomessa.

Eläkkeelle jäävistä voidaan todeta, että lähtijöiden määrä on lähes puolittunut siten vuonna 1999 tehdyn tutkimuksen. Tämä voidaan osittain selittää sillä, että suuri määrä ”suurten ikäluokkien” edustajia on saavuttanut eläkeikänsä ja poistunut siten tilastoista.

Voidaan myös olettaa, ettei osa valmistuneista päädy koskaan työskentelemään merillä, vaan luo uraa maissa tai jopa kokonaan toisella alalla. Tämä on todennäköisesti yleisempää konepäälystön ja erityisesti mer-insinöörien kohdalla. Kansipäälystön edustajille edellytyksenä maihin sijoittuvaan työhön siirtymisessä on usein muutamien vuosien kokemus päälystötöistä. Työskentely merenkulun piirissä maissa ei välttämättä edellytä merenkulututkintoa, mutta tutkinto nähdään etuna. Hallinnolliset tehtävät esimerkiksi merenkuluviranomaisten tai koulutuksen (AMK) parissa edellyttävät nykyään paitsi ammattikorkeakoulututkintoa, myös ylempää ammattikorkeakoulututkintoa.

Tämän artikkelin yhteenvetotaluokkoon ei ole sisällytetty eläkkeelle jääjiä maatyöpaikoista, satamista tai kotimaanliikenteestä (yhteysalukset ja lautat), jotka myös työllistävät merenkulualan koulutuksesta valmistuneita. Ei ole kuitenkaan todennäköistä, että kansiyöntekijöiden kysyntä jotenkin päätyisi ylittämään tarjonnan.

Merenkuluala Suomessa on täysin riippuvainen valtiolta saamistaan tuista. Ilman tukia kauppalaivastolla ei ole mitään mahdollisuuksia kilpailla kansainvälisillä markkinoilla ulkomaisten varustamojen kanssa rahdista ja matkustajista. Merenkulkijoiden

tuleva tarve riippuu merenkulualan tukien kehityksestä, sillä tuet vaikuttavat siihen, purjehtivatko suomalaisten varustamojen alukset Suomen lipun alla. Tonnistoverotuksen ja sekamiehistöjen avulla on onnistuttu kasvattamaan kiinnostusta Suomen lipun alla purjehtimista kohtaan. Sekamiehistöt tietenkin vähentävät jonkin verran suomalaisten merenkävijöiden tarvetta ja tämä tulee tietenkin huomioida opiskelupaikkojen määrässä, mutta EU:n ulkopuolisten työntekijöiden määrä ei kuitenkaan saa ylittää 1/3 aluksen kokonaistyöpaikkamäärästä. Vuoden 2009 jälkeen sekamiehistösopimuksia on tehty 59 aluksen kanssa, joskaan kaikki varustamot eivät ole vielä toteuttaneet sopimuksia ja palkanneet EU:n ulkopuolisia merenkulkijoita.

Tonnistoverotuksen ja sekamiehistöjen avulla on onnistuttu kasvattamaan kiinnostusta Suomen lipun alla purjehtimista kohtaan.

Tulokset todistavat, että alalla on ylitarjontaa merenkulkijoista. Ylitarjonta koskee erityisesti kansipäälystöä ja vahtiperämiehiä. Alemman kansipäälystön ylitarjonta ja heille sopivien työpaikkojen vaje tulee johtamaan akuuttiin ylempään päälystön kysynnän kasvuun. Sama koskee myös konemestareita, vaikkakaan osaston työpaikkavajetta ei voida pitää aivan yhtä vakavana. Miehistön osalta on havaittavissa tarvetta opiskelupaikkojen määrän kasvattamiselle.

Työelämän ja oppilaitosten väliseen yhteistyöhön on panostettava enemmän. Kaikilla osapuolilla on velvollisuus ja vastuu huolehtia merenkulualalle hakevista opiskelijoista. Opiskelijoille on pystyttävä takaamaan tulevaisuus merenkulualalla – heille on oltava tarjolla töitä. Sen vuoksihan he merenkulualan koulutukseen hakeutuvat. On kohtuutonta, että opiskelija joutuu valitsemaan, keskeyttääkö hän opintonsa vai lykkääkö niitä, kun hänen valitsemallaan alalla ei olekaan tarjota harjoittelu- tai työpaikkaa. Järjestelmä jatkaa kuitenkin toimintaansa ja tyytymättömyys opiskelijoiden keskuudessa kasvaa.

Ei voida olettaa, että alusten määrä kasvaisi äkillisesti, vaan on toimittava todellisen tilanteen pohjalta. Ennen kaikkea se tarkoittaa sitä, että merenkulualan koulutusta ja aloituspaikkojen määrää on korjattava ja valintaprosessia kehitettävä. Koulutuksen osa-alueita on lisäksi arvioitava uudelleen ja paikat keskitettävä sinne, missä niistä on pulaa eli esimerkiksi miehistöpuolelle. Päälystööpiskelijoille on voitava taata harjoittelupaikka eikä miehistöopiskelijoiden pitäisi joutua kilpailemaan samoista työpaikoista kuin päälystööpiskelijöiden. Lisäksi pitää olla valmiina reagoimaan nopeisiin muutoksiin.

Työmarkkinaosapuolten on myös tärkeää arvioida tilannetta ja löytää oikea tasapaino suomalaisten ja EU:n ulkopuolisten merenkulkijoiden palkkaamiseen, jotta suomalainen merenkulkija säilyy myös tulevaisuudessa.

Hallitusohjelmaan sisältyviä suuria, ammattikoulutukseen kohdistuvia säästöjä toteutetaan todennäköisesti siirtämällä vastuu leikkauksista koulutuksen järjestäjille. Koulutuksen järjestäjät joutuvat siis päättämään, miltä alueilta, mistä koulutuksesta ja miten säästöt toteutetaan. Meidän on syytä arvioida tilanne tarkoin. Kun otetaan huomioon Suomen pitkä merenkuluperinne ja merenkulun tärkeys tuonti- ja vientikaupallemme, olisi väärin, jos emme pyrkisi kehittämään, täydentämään ja hiomaan merenkulualan koulutusta rakentavalla tavalla – tulevien päälystön ja miehistön jäsenten parhaaksi. ⚓

Artikkeli perustuu kirjoittajan merikapteenin tutkinnon opinnäytetyöhön Ammattikorkeakoulu Noviassa Turussa.



Palkkataulukot 2016

MATKUSTAJA-ALUSTEN TAKUUPALKAT 1.3.2016

PALKKARYHMÄ 1 1 929,50

Keittiö- ja kylmäkönapulainen
Myymäla- ja varastoapulainen
Nisse ja annostelija
Talousapulainen ja siivooja
Lastenhoitaja
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas

PALKKARYHMÄ 2 2 072,46

Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat
Hyttisiivoojat / -emännät
Saunaemäntä, ylisiivooja, SPA-työntekijä
Konferenssisiht. ja ATK-harj.

PALKKARYHMÄ 3 2 131,33

Kokit ja kylmäköt

PALKKARYHMÄ 4 2 164,96

Myymälan- ja muonavarastonhoitaja
Pääsiivooja/emäntä, sairaanhoitaja
Ohjelmaemäntä / -isäntä
Vastaava tarjoilija
Viinikassa, croupier, muusikko
Purserinapulainen / ATK-hoitaja

PALKKARYHMÄ 5 2 266,10

Hovi- ja baarimestari
Cafeterianesimies
Pääkokki ja pääkylmäkö, varastonhoitaja
Konferenssiemäntä / -isäntä
Risteilyemäntä / -isäntä

PALKKARYHMÄ 6 2 439,16

Siivous- ja hotellipäällikkö
Myymälapäällikkö
Ravintolapäällikkö ja purseri
Keittiöpäällikkö
Pääbaari- ja päähovimestari

PALKKARYHMÄ 7 2 614,61

Intendentti

KANSI- JA KONEOSASTO

Puolimatruusi ja konevahtimies 2 005,18
Matruusi ja moottorimies 2 080,87
Järjestyksenvälvoija 2 148,14
Korjausmies ja pursimies 2 200,28
Sähkömies 2 307,15

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 1.3.2016

Päiväpalkka työsuhteen aikana	1/30 takuupalkasta
Ylityökorvaus	1/100 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / tunti	1/260 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / vuorokausi	3,99 € (kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)
Lastinkäsittelykorvaus / tunti	1/164 takuupalkasta
Tarjoilukorvaus	0,56 € / per ruokavieras / päivä
Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾	212,58 € / 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	14,32 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjauksesta	3,99 € / päivä
Taksikulut	42,82 € enintään
Muusikon pukuraha	19,57 € / kuukausi

¹⁾ 1/30 osa siitä / pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta.

²⁾ Luontoisetukorvaukset säilyvät vuoden 2015 tasolla.

ULKOMAANLIIKENTEEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN PALKKATAULUKOT 1.3.2016 ALKAEN

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä	
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 777,64	1 955,40	
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1 750,73	1 925,80	
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 689,68	1 858,65	
Puolimatruusi/konevahtimies ¹⁾	1 622,40	1 784,64	
Puolimatruusi/konevahtimies	1 596,67	1 756,34	
Trimhari	1 592,30		
Laivapoika, oppilas	1 570,43		
Sähkömies			YT-lisällä
aluksen generaattoriteho	alle 999	1 805,73	1 986,30
	1000–1499	1 834,32	2 017,75
	1500–4199	1 854,33	2 039,76
	yli 4200	1 875,36	2 062,90

¹⁾ Puolimatruusi/konevahtimies, jolla on matruusin/konemiehen pätevyys

Taloushenkilökunta		Taloussas- ton esimies	Kokki- stuertti ¹⁾	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	1 821,71	1 774,28	1 719,45
	4500-12999	1 852,65	1 793,45	1 730,56
	13000-29999	1 871,99	1 805,73	1 736,60
	30000-79999	1 906,47	1 831,29	1 750,90
	80000-159999	1 970,07	1 873,84	1 760,49
	yli 160000	2 047,03	1 921,81	1 770,07
II Kokki		1 647,97		
II Kokki ²⁾		1 659,74		
Talousapulainen ³⁾		1 647,97		

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.

³⁾ Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

ULKOMAANLIIKENTEEN KAUPPA- ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2016

Ylityökorvaus

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

Vastikekorvaus

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

Valtamerilisä

- taloussaston esimies	66,32 € / kk
- matruusi tai sitä korkeam- massa palkkaluokassa oleva	47,22 € / kk
- muut	32,70 € / kk

Kokkistuertin pätevyyslisä

61,02 € / kk	Peruspalkkaa korottava
--------------	------------------------

Pukuraha

19,57 € / 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

14,32 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta

3,99 € / vrk

1. Rahtialukset

Tarjoilukorvaus

Tilapäiset matkustajat

- perusmaksu	1,99 € / matkustaja
- lisäkorvaus	0,69 € / matkustaja / päivä

Tilapäiset ruokavieraat

0,54 € / henkilö / päivä

Yötyökorvaus

6,93 € / vahtivuoro

rahtialuksen vuorotyöntekijälle

Korvaus työntekijälle, ²⁾

ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa

- ravintokorvaus

- Suomessa	30,22 € / päivä
- ulkomailla	56,89 € / päivä
- asuntokorvaus	laskun mukaan

Rahtialuksessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuoro-työntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00–04

Luontoisetukorvaus ³⁾

- 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	42,82 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat	42,82 € / matka (enintään)

³⁾ Luontoisetukorvaukset säilyvät vuoden 2015 tasolla.

ULKOMAANLIIKENTEEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN MUKAISET TAKUUPALKAT PIENTONNISTON ALUKSISSA 1.3.2016 ALKAEN

25.1.1

Takuupalkka 1:1

Pursimies YT 2 091,27

Matruusi YT 1 997,42

Vahtimies 1 876,16

Kokkistuerti 2 092,95

Takuupalkka 2:1

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

Euromääräiset lisät

Kokkistuertin tarjoilukorvaus 2,96 € / matkustaja

Tilapäiset ruokavieraat 0,58 € / vieras

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta 3,99 € / päivä

Vuokra-autokulut (enintään) 42,82 € / kerta

Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana *) 22,16 € / päivä

Luontoisetukorvaus sairauden aika *) 22,16 € / päivä

(kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)

*) Luontoisetukorvaukset säilyvät vuoden 2015 tasolla.

Hyvinvointilomat 2016

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

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 Merimies-Unionista Arja Merikalliolta, puh. 09 615 20259
arja.merikallio@smu.fi

www.hyvinvointilomat.fi

Hakemukset osoitteeseen

Suomen Merimies-Unioni SMU ry
Arja Merikallio
John Stenbergin ranta 6
00530 HELSINKI

Eläkeläiset

(eläkkeelle jääneille liiton jäsenille ja heidän puolisoilleen)

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Haku-aika päättyy
Virkeyttä vedestä <i>Lomakeskus Huhmari</i>	5.–10.9.2016	100 euroa	31.5.2016

Lapsiperheet

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

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Haku-aika päättyy
Vekaraviikko <i>Lomakeskus Huhmari</i>	11.–16.7.2016	100 euroa	31.3.2016





Näkymä Meripesän rannasta.

Kuva: Sebastian Kotilehto

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. jenkkiakaappi, mikrouuni, 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.

Vuokrahinta 280 € viikko

Hakulomakkeet
myös verkkosivuilla
www.smu.fi

KESÄKAUDEN 2016 MÖKKEJÄ 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 lomakkeita Turun toimistolta
Maariankatu 6 b, 20100 TURKU
Avoinna ma–to, klo 10–14
puh. (02) 233 7416

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

Meripesä-mökin vuokraus

Merimies-Unionin Lounais-Suomen osasto omistaa Narvijärven Meripesä-mökin, jota vain **Lounais-Suomen osaston jäsenet voivat vuokrata.**

HAKEMUS KESÄKAUDELLE 2016

1. Vaihtoehto:

keskiviikko pvä/kk..... – keskiviikko päivä/kk.....

2 .Vaihtoehto:

keskiviikko pvä/kk – keskiviikko päivä/kk.....

Nimi

Katuosoite.....

Postinumero ja postitoimipaikka

Puhelin

Työpaikka

Oletko aiemmin vuokrannut Meripesä-mökkiä kesäaikana?

En Kyllä, koska?

Allekirjoitus

HUOM!

- Tällä lomakkeella haetaan **vain kesäajaksi** kesä-, heinä- ja elokuu, viikot 22–35 (1.6.–31.8.)
- Vain **huhtikuun viimeiseen päivään mennessä** palautetut hakemukset huomioidaan.
- Vastaukset toimitetaan hakijoille 16.5. mennessä.

Hakemusten palautusosoite:

SMU Lounais-Suomen osasto
Maariankatu 6 b
20100 TURKU



Mökkien hakuajat lähestyvät

Nyt on aika varata Unionin mökki kesäksi



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 parvitiila, jossa 4 vuodepaikkaa. TV, radio, jääkaappi, mikro, takka, vene, grillikatso.

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.



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 88 m², 8 vuodepaikkaa, alakerassa 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 nauvoja). Lisäksi rannassa grilli/huivimaja 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 n. 120 m². Iso tupa, avokeittiö, makuuhuone, sauna. Yöpymispaiikat 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 Kiparuodossa, 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.

Ota talteen!



MERILEVI

Merimies-Unionilla on myös Levillä mökki, jota jäsenistö voi vuokrata käyttöönsä ympäri vuoden. Merilevin kevätsezonki on helmi-huhtikuussa: siihen on oma erillinen hakuaika syksyllä.

Merimies-Unionilla on omia lomamökkejä ympäri Suomea.

Kesäsesonkina varaukset tehdään viikkoperiaatteella kirjallisten hakemusten perusteella.

Hakemuslomakkeen voit täyttää ohessa tai 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, tynnyliinat ja pyyhkeet sekä muut henkilökohtaiset tarvikkeet.

Hinnat kesäkaudella

viikot 22–35 (1.6.–31.8.2016)

Kerimäen pikkumökki

110 e / vko

Muut mökit

280 e / vko

LISÄTIETOJA:

Mökkivaraamo

p. (09) 6152 0260
ma–pe klo 10–14

[KESÄ 2016]

Merimies-Unionin mökin vuokrahakemus

Vaihtopäivä maanantai, haettavat mökit

Ajalla 6.6.–29.8.2016

KUSTAVI: mökki 1
KERIMÄKI: mökit 1–2, pikkumökki, iso mökki
VILLA VARPUNEN: Pyhtää
MERILUOTO: Vaasa
VELSKOLA: Espoo – ei lemmikkieläimiä

Haku-
lomakkeet
myös
netissä
www.smu.fi.

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

1. Vaihtoehto:

mökin nimi:

maanantai pvä / kk – maanantai pvä / kk 2016

2. Vaihtoehto:

mökin nimi:

maanantai pvä / kk – maanantai pvä / kk 2016

Vaihtopäivä keskiviikko, haettavat mökit

Ajalla 1.6.–31.8.2016

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

Huomioimme
vain neljä
vaihtoehtoa.

1. Vaihtoehto:

mökin nimi:

keskiviikko pvä / kk – keskiviikko pvä / kk 2016

2. Vaihtoehto:

mökin nimi:

keskiviikko pvä / kk – keskiviikko pvä / kk 2016

Nimi:

Katuosoite:

Postinumero:

Puhelin:

Henkilötunnus:

allekirjoitus

Huom!

Tällä lomakkeella haetaan **kesäajan** (viikot 22–35, 1.6.–31.8.2016) vuokrauksia. Vain **8.4.2016** mennessä palautetut hakemukset huomioidaan. Vastaukset ja laskut toimitetaan vuokraajille 13.5.2016 mennessä. **Varauksen voit varmistaa maksamalla vuokran 31.5.2016 mennessä.**

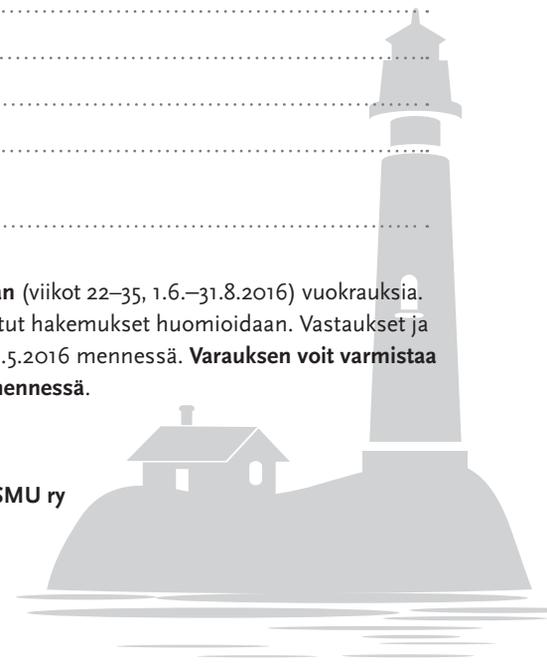
Hakemuksen postitusosoite:

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU ry

Mökkivaraamo

John Stenbergin ranta 6

00530 Helsinki



Yhtiöittämisestä vauhtia palveluiden kehittämiseen – **SATAMAT ODOTTAVAT PAREMPAA VUOTTA**

– Tuskin tästä vuodesta tulee ainakaan viimevuotista huonompaa, Satamaliiton toimitusjohtaja **Annaleena Mäkilä** ennakoi. Kotimaan satamilla on takanaan kaksi huonoa vuotta. Satamien kautta kulkeva tavaramäärä väheni vuonna 2014 viisi prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Ja lokakuun 2015 kumulatiivinen volyymi putosi 5,5 prosenttia.

TEKSTI **KATARIINA KIVISTÖ**

Uskoa parempaan antaa se, että valtiovarainministeriö ennustaa bruttokansantuotteen kasvavan hieman, 1,2 prosenttia. Pienet investoinnitkin näyttävät vilkastuvan jonkin verran.

Osa pääsi plussan puolelle

Satamien tavaraliikenteen määriä ovat laskeneet sekä Suomen pitkään jatkunut taantuma että teollinen rakennemuutos. Myös rikkidirektiivin on pelätty supistavan kuljetuksia, koska se aiheuttaa lisäkustannuksia vientiteollisuudelle. Raakaöljyn hinnan tipuminen on kuitenkin helpottanut kustannuspaineita.

Suomen satamamarkkina on hajanainen. Hajanaisuus näkyy satamien keskinäisessä kilpailussa.

Jotkin satamista pystyvät kasvattamaan liikennettä hankalanakin aikana, toisilla on vaikeuksia. Mäkilä nimeää viime vuonna kasvaneiksi muun muassa Helsingin-Kokkolan, Hangon ja Raahen satamat. Monen muunkin sataman viime vuosi oli kelvollinen.

Kohtuullisen hyvin pärjäsi myös Oulun satama. Sen kokonaisliikenne kasvoi päät-

tyneenä vuotena 0,5 prosenttia. Konttiliikenne ylsi peräti yli 8 prosentin kasvuun.

– Alkaneeltakin vuodelta odotamme lievää kasvua, toimitusjohtaja **Marko Mykkänen** sanoo.

Logistiikkaa osataan entistä enemmän

Taakse jäänyt vuosi oli satamille erityinen, sillä 2015 alusta lähtien kaikki satamat ovat toimineet yhtiömuotoisina. Kuntien oli yhti-

Ei sataman tarvitse toimia vain laiturin nokassa.



öitettävä satamansa, koska EU-määräykset velvoittivat siihen.

Annaleena Mäkilä korostaa, että satama-ala suhtautui myönteisesti muutokseen. Kilpailua oli jo ennestään, yhtiöittäminen vain teki siitä läpinäkyvää, selvensi pelisäännöt ja poisti ristisubventiot. Murhetta aiheuttavat lähes yksinomaan ajankohdan ulkoiset olosuhteet.

– Yhtiöittäminen osui huonoon vaiheeseen. Maan talouden ja teollisuuden ongelmat haittaavat satamien kehittämistä, Mäkilä harmittelee.

Tarvetta kehittää tuo muun muassa laivojen koon kasvu. Koska kehittäminen vaatii voimavaroja, satamien yhdistymisiä on

väläytelty. Mäkilä arvelee, että niitä nähdään 5–10 vuoden kuluessa.

Joka tapauksessa satamilla on nyt uudet hallitukset ja uudet strategiat. Monen sataman johdossa on koettu sukupolvenvaihdos. Sen myötä logistiikan tuntemusta on saatu lisää. Kuljetusketjuja osataan katsoa kauas eteenpäin.

– Ei sataman tarvitse toimia vain laiturin nokassa. Infran kehittäminen on tärkeää, mutta lisäarvoa asiakkaille tuovat myös palvelut. Ennen satamat erikoistuivat kuljetusmuodon mukaan, nykyään liiketoimintamallin mukaan.

Oulu odottaa syväväylää

Oulun Marko Mykkänen on yksi tuoreista satamajohtajista. Hän on johtanut vasta reilun vuoden Oulun satamaa, joka puolestaan on ehtinyt toimia pari vuotta yhtiönä. Mykkänen arvostaa sitä, että yhtiöittäminen lisäsi mahdollisuuksia kehittää toimintaa asiakkaita ajatellen.

– Yritykset tarvitsevat kumppaneita, joilla on halua kehittyä ja kykyä laajentaa palveluiden tarjontaa. Tähän tarpeeseen me pystymme nyt osakeyhtiönä vastaamaan aiempaa paremmin, Mykkänen iloitsee.

Työtä on paljon jäljellä, mutta toimitusjohtaja näkee tulevaisuuden erittäin valoisana. Tulevista hankkeista ykkönen on Oulun uusi, 12,5 metrin syväväylä.

– Syväväylä on tärkein Pohjois-Suomen vientiä ja työllisyyttä edistävä väylähanke. 🚢

Laatua määrän sijasta

Satamien turvabyrokratiaa puretaan

Satamilta vaaditaan niin paljon turvallisuussuunnitelmia, että ne eivät enää edistä turvallisuutta. Aika ja huomio kuluvat pahimmillaan yli 70 lakiin perustuvien yli 50 suunnitelman hallintaan ja päivittämiseen. Nyt vyyhteä puretaan.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ

Satamaliiton käynnistämä hanke satamien turvallisuusjohtamisen tehostamisesta tuotti viime vuoden lopussa raportin jatkosuosituksineen. Työssä ovat olleet mukana myös liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Liikennevirasto.

Tavoitteena ovat harvemmat mutta entistä selvemmat turvasuunnitelmat. Turvallisuuden tärkeyttä paperien purkutyö ei vähennä – päinvastoin.

Sekamelskasta suoraviivaisuuteen

– Ulkoinen pelastussuunnitelma, sisäinen pelastussuunnitelma, vaarallisten aineiden pelastussuunnitelma, Satamaliiton toimitusjohtaja **Annaleena Mäkilä** luettelee esimerkkejä päällekkäisestä toiminnasta.

Turvallisuuslainsäädäntöön on tullut vielä viime vuosinakin lisäyksiä ja muutoksia, jotka ovat kasvattaneet yritysten varautumisvelvoitteita, suunnitelmia päivittämiseen sekä harjoituksia. Vaatimukset liittyvät turvatoimiin, valmiussuunnitelmaan, rataverkkoon, kuljetuksiin, pelastustoimeen, ympäristöön ja työturvallisuuteen.



Mäkilän mielestä on kiistaton tarve keventää satamayhtiöiden ja viranomaisten kuormitusta, poistaa ”pöllödyt” ja päällekkäisyydet sekä selventää kokonaisuutta.

Työhön osallistunut liikenne- ja viestintäministeriön liikenneneuvos **Lassi Hilska** on samaa mieltä. Hänestäkin ”sekamelskasta” pitää päästä. Toimien toteutusta tulee suoraviivaistaa. Moniin velvollisuuksiin liittyy valvontaa ja raportointia, joita on syytä yhtenäistää. Näin vastuut kirkastuvat, työmäärä vähenee ja kustannukset laskevat.

– Jos pelastusharjoitus pidetään tällä viikolla, eikä kannattaisi järjestää niin, että samalla harjoiteltaisiin muitakin valmiusasioita? Ja olisiko vuosiraporttien tekeminen hoidettavissa yhtä aikaan?, Hilska kysyy.

Turvallisuuden arvostus nousuun

Lakeja voi olla tarpeen hienosäätää, mutta Lassi Hilskan mukaan suurin osa ongelmista ja turhasta työstä poistuu, kun valitaan parhaat käytännöt ja sovitaan yhteiset menettelytavat.

Jos pelastusharjoitus pidetään tällä viikolla, eikä samalla voisi harjoitella muitakin valmiusasioita?



Annaleena Mäkilä korostaa, että Satamaliiton hankkeessa puretaan byrokratiaa turvallisuudesta tinkimättä. Turvallisuuden merkitystä päinvastoin korostetaan nostamalla se strategisen tason toiminnoksi, jonka myös sataman toimitusjohtaja ja hallitus tunnistavat.

– Hankkeemme viestii, että turvallisuuteen liittyy paljon teknisiä seikkoja, mutta yhtä lailla kyse on tahtotilasta. Turvallisuus kuuluu tärkeysluokka ykköseen.

Hanke esitti jatkosuosituksia, joita hiotaan ja aikataulutetaan. Tavoitteena satamilla on, että esimerkiksi yhteisharjoitukset olisivat käytössä jo kuluvana vuonna. Selvityksen suosituksia viedään arkeen yhdessä viranomaisten kanssa asiakokonaisuus kerrallaan. 



Hei, me juhlitaan!

MERIMIES-UNIONI tulee tänä vuonna toimineeksi täydet 100 vuotta. Liiton lisäksi pyöreitä vuosia täyttää neljä ammattiosastoa. 30-vuotisjuhlia viettävät Etelä-Suomen osasto, Itäkustin osasto, Länsi-Suomen osasto sekä Matkailu- ja huolinta-ala.

Juhlat näkyvät eri tavoin osastojen toiminnassa. Länsi-Suomi on päättänyt kutsua kaikki osaston jäsenet kahvittelemaan. Juhlakahvit nautitaan vaasalaisessa ravintola Kupolissa 18. maaliskuuta. Itäkustin sekä Matkailu- ja huolinta-alan juhlien suunnittelu on käynnissä. Etelä-Suomi puolestaan on katsonut parhaaksi juhlia vasta syksyllä, sitten kun liiton edustajakokouskin on ohi.



KUVA: JARI RAUHAMAÄKI

Kohti Suomen mallia

TEOLLISUUDEN PALKANSAAJIEN (TP:n) uusi pääsihteeri **Ismo Kokko** katsoo, että Suomessa suunnataan kohti uutta työmarkkinajärjestelmää, jossa avoimen sektorin liitot asettavat aina sopimuskierroksen palkkaraamin.

– Tämä osittain Ruotsista kopioitu malli on työnantajien pitkäaikainen haave ja syksyllä esitys siitä nousi myös työmarkkinapöytiin. Mielestäni näyttää siltä, että ennemmin tai myöhemmin malli otetaan käyttöön, Kokko arvelee.

Kokon mukaansa olisi luontevaa, että TP olisi aktiivinen ja esittäisi oma vaihtoehtonsa siitä, miten edetään kohti Suomen mallin nimellä kulkevaa järjestelmää.

– Pitää varautua, että syksyllä käydään liittokierros. Siihen mennessä on aika haastavaa rakentaa uusi Suomen malli. Olisi kuitenkin hyvä aloittaa keskustelut asian tiimoilta, jotta ei olla ihan nolla-pisteessä sitten, kun asia on edessä.

Teollisuuden palkansaajat TP ry edustaa 18 jäsenliittoa ja yli 750 000 palkansaajaa kaikista kolmesta keskusjärjestöstä. Merimies-Unioni liittyi TP:n jäseneksi syksyllä 2014.



KUVA: JARNE RUOTSALAINEN

LUOTTAMUSMIEHET VAATIVAT REILUJA NEUVOTTELUJA

– **EI NÄIN VOITOMIA.** Asioista pitää sopia yhdessä. Ay-liikkeen ei pidä suostua saneluun. Tämä oli viesti Tampereelta, kun yli 400 SAK:n jäsenliittojen luottamusmiestä kokoontui siellä 23. tammikuuta.

Luottamusmiesten mielestä hallituksen pitää vetää pakkolait pois valmistelusta, jotta luottamus voisi palautua ja aidot neuvottelut käynnistyä.

Palaute työpaikoilta oli, että suunnitelmat heikentää työehtoja ovat hämmentäneet ja tyrmistyneet työntekijöitä.

Kihloista kahleisiin – nimellä kulkeneen tapahtuman jälkeen työmarkkina-neuvottelut käynnistyivät uudelleen.

Muista uusia pätevyyskirjasi viimeistään 31.12.2016



Miehitys- ja pätevyysasioita koskevan lainsäädännön ns. Manilan muutosten siirtymäaika loppuu 31.12.2016. Merenkulun ammattilaisten kannattaa uusia pätevyyskirjansa mahdollisimman pian, sillä loppuvuodelle on odottavissa ruuhkaa, muistuttaa Trafi.

Ennen 1.3.2013 annetut pätevyyskirjat, pois lukien toisen osaston vahtimiehen pätevyyskirja (Vahtimies, kone ja Vahtimies, kansi) ja talousosaston pätevyyskirjat ovat uusimisvaatimuksen piirissä. Nämä pätevyyskirjat on uusittava Manilan muutosten mukaisiksi ennen 1.1.2017. Uusimiselle on eri vaihtoehtoja riippuen sen myöntämisenajankohdasta ja koulutuksestasi.

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 erityisasiantuntija **Stella Wallenius**.

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

Sinulle on myönnetty rajoitettu pätevyyskirja sen takia, että olet hakenut ensimmäistä pätevyyskirjaa Manilan muutosten voimaantumisen jälkeen jolloin sinun on joko pitänyt täyttää uusia vaatimuksia tai pätevyyskirja on pitänyt rajoittaa siirtymäajan mukaisesti. 1.1.2017 alkaen on kaikkien pätevyyskirjojen oltava Manilan muutosten mukaisia.

Pätevyyskirjan saat uusittua kun täytät asetuksen 166/2013* mukaiset koulutus- ja meripalveluvaatimukset. Huomaa, joihinkin pätevyyskirjoihin meripalvelun määrä on noussut, jolloin et ehkä ehdi saada meripalvelut täyteen. Tällöin sinun tulisi uusia vahtimiehen pätevyyskirjasi, joka suurimmalla osalla on ja jonka uusiminen on huomattavasti helpompaa, Trafilta neuvotaan. Varmista, että sinulla on voimassa oleva miehistön pätevyyskirja myös 31.12.2016 jälkeen.

Trafin sivulta http://www.trafi.fi/merenkulku/patevyedet/manilan_muutosten_mukainen_koulutusvertailu löytyy tietoa koulutusten vastaavuuksista, eli mitkä koulutukset ja tutkinnot täyttävät uusia vaatimuksia ja mitkä vaativat täydennystä.

Ilman Basic Safety Training –todistusta uusi pätevyyskirja kelpaa vain kotimaanliikenteessä

Muista, että uusilla, 1.3.2013 jälkeen myönnettyillä 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 Trafian nettisivuilla: http://www.trafi.fi/merenkulku/patevyedet/patevyyskirjojen_ja_lisapatevyystodistusten_vaihtaminen

Tietoa yhdistetystä lisäpätevyystodistuksesta:

http://www.trafi.fi/merenkulku/patevyedet/lisapatevyystodistukset_2/yhdistetty_lisapatevyystodistus

** Aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä 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, merimiesyksikkö(at)trafi.fi.
erityisasiantuntija Stella Wallenius, p. 029 5346 472, stella.wallenius(at)trafi.fi, twitterissä @StellaWallenius

Vikenin paluu otettiin riemulla vastaan Paraisilla

Yhteysalusten kilpailutus tuo yksityiset pelikentälle ja jättää valtion alukset rannalle. Paraisilla kävi toisin: kertaalleen kilpailutuksessa hävinnyt M/S Viken palasi voittajana vanhalle reitilleen.

TEKSTI JA KUVAT LASSI LÄHTENMÄKI

Tammikuun aamupäivän hämärässä yhteysalus on lähestymässä Granvikin laituria Paraisten eteläpäässä. Notkeasti kääntyvä Viken tarttuu laituriin. Matruusi **Bertel Virtanen** laskeutuu ohjaamosta autokannelle ja opastaa lähtijöitä sekä tulijoita. Autokannelle nousee pari henkilöautoa sekä Valion tankkiauto.

Kello on kymmenen ja alus jatkaa Granvikista etelään. Yksi perhe hyppää Björkholmossa pois kyydistä. Seuraavana häämöttää Heisalan laituri. Valion kuski odottelee rauhassa rampin laskeutumista, sillä isolla autolla ei parane hätäillä.

Taivaanrannalla pilkottava aamuurinko ei vielä jaksaa valaista Heisalan saaren maisemaa. Tiellä ei ole ruuhkaa ja maitoauto saapuu ajoissa Santalahden karjatilan pihamaalle. Tilatankin tyhjennys alkaa ja imun aikana kuski vaihtaa kuulumiset tilan isäntävään kanssa.

Santalahden tilan kahden päivän maidot on tankkiauton uumenissa ja auto palaa laiturissa odotelleen Vikenin kyytiin. Kahden päivän kuluttua maitoauton tekee seuraavan kerran mutkan Heisalassa.

Maitotila ei kestä epävarmuutta

Santalahden tilalla ollaan iloisia, että uusi vuosi toi vanhan tutun Vikenin takaisin saariston reitille. Kolme vuotta sitten Viken väistyi reitiltä ja ELY-keskuksen kilpailutuksen voittanut M/S Nordic Duck tuli tilalle. Noin 30 vuotta Vikeniä vanhempaa alusta operoi nämä vuodet Nordic Coast Line. Alus on Suomeen rekisteröity mutta yhtiön juuret ovat Virossa. Uusimmassa kilpailutuskiroksessa voiton vei valtion omistama Suomen Saaristovarustamo Oy ja sen alus Viken.

Nordic Duckissa eli Ankassa oli tilan emännän **Sonja Ek-Johanssonin** mukaan useasti konevikoja. Viimeksi alus jäi ongelmien takia laituriin joulukuun alkupuolella. Vikenillä häiriöitä oli paljon harvemmin.

Joka vuosi Ankalla on ollut ongelmia maitoauton kussaamisessa. Kun tilatankin tyhjennys jää väliin, Valiolta pitää pyytää lupaa täytön jatkamiseksi. Tilatankkiin ei mahdu neljän päivän maitomäärää, joten osa maidosta on pitänyt kaataa viemäriin.

– Ei se mukavaa ole, että toimeentuloa joutuu kaatamaan viemäriin, harmittelee Sonja.

Ennen uutta tulemistä Viken remontoitiin kunnolla.



Nordic Duckin aikana Heisalan laituri romahti. Remonttia piti tehdä useissa muissakin reitin varren laitureissa. Saarelaisten mielestä vauriot johtuivat aluksen keulapotkurin synnyttämästä voimakkaasta virtauksesta.

Nordic Duckin miehistöä maitotilan väki ei arvostele. – Parhaansa tekivät, Sonja kiittelee.

Omenakuormaa odotetaan kaupungissa

Heisalan saarella on myös iso omenatarha. Viisi kertaa viikossa tilan varastosta lähtee kuorma-auto mantereelle täynnä omenoita.

– Jos kuorma ei ole ajallaan postin terminaalissa, se ei ehdi ajoissa Helsinkiin, sanoo tilan isäntä **Toni Rahkonen**.

Osa tilan omenatarhoista on mantereen puolella ja sieltä omenat pitää kuskata yhteysaluksella Heisalan saaren pakkamoon. Tilalla on suunnitelmassa kasvattaa



Ensimmäisen kilpailutuskierroksen M/S Viken hävisi ja toisen voitti.



Kippari Tom Olin ohjaa Vikenin Kuggön satamaan.



Sonja Ek-Johansson ja Andreas Johansson pitävät tärkeänä, että lypsytilan yhteys mantereelle toimii. Santalahden tuvan pöydän ääressä istuvat myös lapset Kalle ja Matilda.

omenatuotantoa, joten toimiva yhteysalus on entistäkin tärkeämpi asia.

Mainio työympäristö

Heisala, Björkholm, Ramsholm, Aspholm, Kuggö ja Pensar. Näissä laitureissa Granvikista lähtevä Paraisten eteläisen reitin yhteysalus poikkeaa. Ensimmäinen aamulähtö on kuudelta ja iltaseitsemältä pääsee kotiin. Perjantaina ilta venyy yhdeksään. Miehistö vaihtaa työvuoroa viikon välein.

Suurin osa satamista on sellaisia, että sinne pysähdytään vain tarvittaessa. Bertel Virtanen tuntee reitin niin hyvin, että hän tietää jo etukäteen, kuka mistäkin tulee.

– Välillä jäädään odottelemaan, kun vakiokulkija ei ole ehtinyt laiturille.

Matruusi Bertel Virtanen oli Vikenillä hommissa myös ennen Ankkaa. Viimeiset vuodet hän työskenteli M/S Finnössä. Kun Vikenin paluu varmistui, Paraisilla asuva Bertel haki matruusin paikkaa ja sai sen.

Bertel ei oikein innostu yhteysalusten kilpailutuksista mutta tämä viimeinen kierros oli hyvä juttu.

– Saatiin Viken takaisin reitille, Virtanen kuittaa.



Omenakuormien lähetys on ongelmissa, jos yhteysalus ei kulje ajallaan, sanoo omenanviljelijä Toni Rahkonen Heisalan saarelta.

Viken kehrää mainiosti

M/S Viken rakennettiin vuonna 1987 varta vasten tälle Paraisten reitille. Aluksen rampin alapinnalle tehtiin kynnet, joiden avulla alus pysyy hyvin laiturissa. Vastaavasti reitin laitureissa on paikat kynsille. Kynsirakenteen takia Vikeniä on hankala käyttää muilla reiteillä. Kymmenen vuotta sitten Vikeniä pidennettiin, jolloin aluksen kuljetuskapasiteetti kasvoi merkittävästi.



Bertel Virtanen pääsi matruusiksi vanhalle tutulle alukselle Paraisten vesille.

Ennen uutta tulemistä alusta remontoitiin kunnolla. Metallipinnat maalattiin, moottorit kunnostettiin ja kääntyvät potkurit uusittiin kääntyviksi tuplapotkureiksi.

Vikenin iltapäivän kierros alkaa olla loppusuoralla. Kun ramppi laskeutuu kotisatama Granvikin laituriiin, sydäntalven päivä alkaa hyvää vauhtia hämärtyä. Yhteysaluksen miehistöllä työpäivä jatkuu vielä parin kierroksen verran. ⚓

Niilo Wälläri – tuo mainio liittotiedottaja



Merimies-Unioni täyttää tänä vuonna 100. Unionin vaiheita on mahdotonta muistella niin, etteikö tarkastelisi myös liiton pitkäaikaista puheenjohtajaa **Niilo Wälläriä**. Wällärin ponnistelut merenkulkijoiden toimeentulon sekä eläke- ja koulutusjärjestelmän puolesta tunnetaan. Mutta harvemmin kiinnitetään huomiota siihen, että Wälläri oli suorastaan uranuurtaja myös ay- viestijänä.

Sinänsä ei ole ihme, että Wälläri hoiteli otona liiton viestintää, olihan hänellä toimittajatausta. Lehtimieskokemusta hän oli kerryttänyt muun muassa amerikkalaisien syndikalistien Industrialisti-lehdessä, Työväenjärjestöjen Tiedonantajassa sekä Suomen Työmieheissä.

Kun Niilo Wälläri valittiin Merimies-Uni-
onin johtokuntaan 1931, hän asetti osallisuutensa ehdoksi, että Unionin toimintaa aktivoidaan. Yksi uudistuksista oli jäsenlehteen kohentaminen. Merimies-Sjöman-lehti oli ilmestynyt monistemuotoisena vuodesta 1922 alkaen. Tavoitteeksi asetettiin tehdä lehdestä jäseniä paremmin infor-
moiva.

Sensuuri iski

Tiedottaminen ja lehdistösuhteet tulivat olennaiseksi osaksi Merimies-Uni-
onin toimintaa, kun Wälläri nimitettiin liiton sihteeriksi vuonna 1932. Käytännössä hän oli samalla tiedotussihteerinä. Wälläri uskottiin jäsenlehteen toimittaminen ja lehti pysyi hänen sydäntään lähellä myös kaikkina niinä 30 vuotena, jotka hän toimi Unionin

puheenjohtajana (1938–1967). Pääkirjoituksen laatiminen oli tärkeä työtehtävä.

Wälläriellä oli tapana rohkaista merenkulkijoita paitsi kirjallis-taiteellisiin harrastuksiin myös liiton lehden avustajiksi. Wälläri

*Ensimmäisenä
vuotenaan Unionin
palveluksessa
Wälläri lähetti 50 tiedotetta.*



itse oli toimittajana rohkea ja suorasanainen. Suorasukaiset kirjoitukset johtivat jatkosodan aikana siihen, että sotasensuuri oli yhtenä Merimies-lehden ja Wällärin kimpussa. Punakynä ja saksat veivät osan lehden sisällöstä.

Brändäystä ja kriisiviestintää

Wälläri osasi hyödyntää lehdistön tunte-
mustaan myös Unionin ulkoisessa tiedotta-
misessa. Ensimmäisenä vuotenaan liiton
sihteerinä hän lähetti lehdistölle noin 50 tie-
dotetta ja kirjoitusta. Liitto sai lisää julki-
suutta, mikä edisti jäsenhankintaa.

Unioni tiedotti aktiivisesti sanomalehti-
tien välityksellä muun muassa lakkouh-
kauksista sekä tilanteista, joissa se julisti
jonkin varustamon saarronlaiseksi. Näin
työntekijänäkökulma saatiin julkisuuteen.

Brändäystäkin Wälläri teki: liiton pitkä
nimi Suomen Merimiesten ja Lämmittäjien
Unioni muuttui paremmin tiedottamisessa
toimivaksi Suomen Merimies-Uni-
oniksi vuonna 1935. Kriisiviestinnän suunnittelua
puolestaan oli se, että Wälläri pyysi jäseniä
lähettämään Merimies-lehteen valokuvan-



sa. Niitä tarvittiin valitettavan usein kuvit-
tamaan surullisia uutisia; monia liiton jäse-
niä hukkui merionnettomuuksissa.

Niilo Wälläri oli erinomainen ay-tiedot-
taja senkin vuoksi, että hänellä oli hyvä kie-
litaito ja laajat verkostot. Raittiusmiehenä
Wälläri ei välttämättä istunut pitkää iltaa.
Toisaalta häntä ei lainkaan haitannut, vaika
työpuheluita tuli keskellä yötäkin. Voi
vain kuvitella, miten Merimies-Uni-
onin viestit olisivat sinkoilleet, jos Wälläriellä olisi
ollut käytettävissään nykyisen some-maail-
man viestintävälineet! ↓

Lähde: *Erkki Savolainen: Niilo Wälläri,
legenda jo eläessään. WSOY 1978*

TEKSTI **KATARIINA KIVISTÖ**,
katariina.kivisto@smu.fi

KUVAT **MERIMIES-UNIONIN ARKISTO**

Oroligt på arbetsmarknaden

Läget på arbetsmarknaden börjar bli rörigt: landets regering har på eget initiativ fattat tyglarna och inlett en kampanj för att istället för att på traditionellt sätt avtala saker och ting genom kollektivavtal reglera dem genom tvångslagar. Dessutom ska det ske så att man med kollektivavtalet inte ens får avtala om villkor som är bättre för arbetstagarer än vad lagen stipulerar. Regeringen driver också envist tanken på ett lokalt avtal. Regeringens tydliga mål är att söndra och förstöra den fördelning som rått i Finland i totalt år, där arbetsmark-

Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland har inlett inbördes sonderingar för att se om det går att förlänga kollektivavtalen mellan dem.

nadsfrågor och speciellt priset på arbete, dvs. löner, bestäms mellan arbetsmarknadsparterna. Fackförbundens berättigande och frihet att agera så baseras på internationella avtal som förbinder Finland och är också tryggad i Finlands grundlag.

Att landets regering så tydligt har bestämt sig för att bara driva arbetsgivarernas intressen och deras initiativ och idéer saknar motstycke och är upprörande. Det krävs ingen större talang eller skicklighet för att förutse att ett sådant agerande från statsmaktens sida som tydligt

gynnar den andra arbetsmarknadsparter en vacker dag kan leda till att händelserna utvärderas grundligare i internationella organ. Det återstår att se om denna utvärdering sker så att man utreder huruvida tvångslagarna och t.ex. nedskärningarna i semesterrätter och -förmåner är i enlighet med EU:s lagstiftning. Eller kommer man att utvärdera kränkningen av föreningsfriheten och speciellt den fackliga organisationsfriheten?

I skrivande stund har FFC precis fattat beslutet att än en gång inleda förhandlingar med Finlands Näringsliv EK för att se om det går att hitta åtgärder för att förbättra Finlands internationella konkurrensförmåga på det sätt som landets regering förutsätter. Som motvikt förutsätts regeringen i sin tur dra tillbaka sitt tvångslagspaket och andra försämringar i arbetslagstiftningen. Syftet är också att hitta spelregler för lokala avtal. Från regeringshåll har man dock genom regeringsprogrammet hotat med extranedskärningar på 1,5 miljarder euro – den så kallade listan över alternativa nedskärningar – om den kommande höstens och vinterns löneförhandlingar inte leder till en måttfull lösning som regeringen är nöjd med. Sjöfarten hotas i sin tur med nedskärningar på 20 miljoner euro i bemanningskostnaderna för passagerarfartyg. Sådana nedskärningar skulle innebära dödsstöten för den finska passagerarfartygsnäringen.

Inom Sjömans-Unionens huvudavtalsområden är man fast i de kollektivavtalslösningar enligt sysselsättnings- och tillväxtavtalet som går ut i slutet av

februari 2017. Trots det har Sjömans-Unionen och rederiernas representant Rederierna i Finland inlett inbördes sonderingar för att se om det går att förlänga kollektivavtalen mellan dem. Man måste fundera på om man på så sätt skulle kunna trygga så goda förutsättningar som möjligt för den finska handelssjöfarten och dess utveckling samt sysselsättningen för sjömän de kommande åren. Förhandlingarnas förlopp och ett eventuellt förhandlingsresultat avgörs de kommande veckorna.

SIMO ZITTING

ordförande

simo.zitting@smu.fi

innehåll:

37 Den nyaste ITF-inspektören

38 Framtidsutsikter för finländska sjöfarare

42 Stugorna för sommarsången

48 Viken återvände till Pargas

52 Niilo Wälläri som informatör

Telefonrådgivning om arbetarskyddet

Ansvarsområdena för arbetarskyddet vid regionförvaltningsverken har inrättat en riksomfattande telefonrådgivning som inledde sin verksamhet i början av februari. Telefonrådgivningens telefonnummer är **0295 016 620**. Arbetarskyddsmyndighetens telefonrådgivning betjänar kunderna runt om i landet alla vardagar klockan 8–16.15.

Syftet med den riksomfattande telefonrådgivningen är att förbättra arbetarskyddsmyndighetens anruffbarhet och främja en jämlik tillsyn och rådgivning på olika håll i Finland.

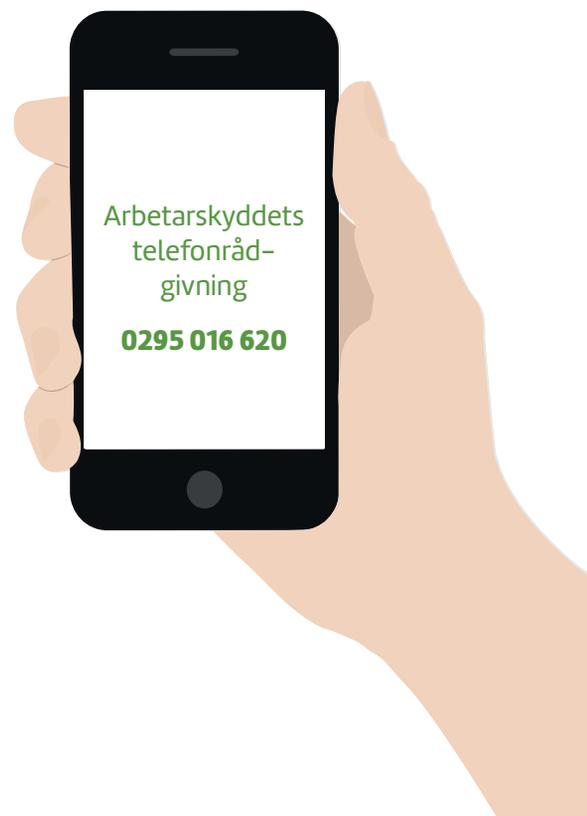
Rådgivningen indelas i fyra ämnesområden:

- **trakasserier, diskriminering och psykosocial belastning**
- **anställningsfrågor**
- **arbetsmiljöfrågor (gäller den fysiska arbets säkerheten)**
- **arbetsmiljöfrågor inom byggsektorn**

– Vi styr varje ärende till en särskild sakkunnig inom det aktuella ämnesområdet. Så kan vi erbjuda kunderna sakkunnig betjäning varje dag i hela landet, säger överinspektör **Eerik Tarnaala** vid regionförvaltningsverket i Södra Finland som har koordinerat telefonrådgivningen.

Det främsta syftet med telefonrådgivningen är att erbjuda både arbetstagare och arbetsgivare handledning så att de själva kan lösa frågan på sin arbetsplats. Det är också möjligt att lämna in tillsyns begäran via telefonrådgivningen. Begäran om tillsyn bedöms och vid behov leder de till tillsynsåtgärder. Kontakten sker fullkomligt förtroligt och den som ringer behöver inte uppge sitt namn, om han eller hon inte vill.

Under tidigare år har ansvarsområdena för arbetarskyddet tagit emot sammanlagt ca. 40 000 jourtelefonsamtal per år.



Skriv på redan idag!

Medborgarinitiativ för schyssta arbetsvillkor i Europa

Europa pågår en namninsamling för ett medborgarinitiativ som kräver bättre arbets- och levnadsförhållanden för anställda inom transportbranschen. Man behöver en miljon underskrifter. I Finland siktar man på 30 000 underskrifter.

Medborgarinitiativet (Fair Transport Europe) kräver förbättringar i lagstiftningen. Det inkluderar också andra förslag för att trygga en hälsosam konkurrens och ett enhetligt bemötande av anställda inom trafikbranschen. Skriv under initiativet på

<https://fairtransporteurope.eu>

Anvisningar och mer information finns på olika språk, även på finska och svenska.

Du behöver inget bank-ID eller liknande för att skriva på.

Målet är att initiativet ska tas upp till behandling i EU

Namninsamlingen startades i september av en grupp europeiska transportanställda. De ansåg att personerna som arbetar inom alla transportbranscher i Europa behöver bättre och schysstare arbetsvillkor och arbetsförhållanden.

Om man får in en miljon namnunderskrifter, vilket är det som behövs, går initiativet vidare till EU-kommissionen och EU-parlamentet för behandling. Namnin-

samlingen fortsätter fram till slutet av augusti.

– Vi hoppas att EU-kommissionen ser detta medborgarinitiativ som en möjlighet att göra verkliga förbättringar i arbetsförhållandena för miljontals europeiska transportanställda, säger en av personerna bakom medborgarinitiativet, Europeiska Transportarbetarefederationen ETF:s ordförande **Lars Lindgren**.

Omkring elva miljoner människor i Europa arbetar inom olika transportbranscher. Många av dem är tvungna att arbeta i undermåliga förhållanden utan ett ordentligt anställningskydd.

Den nyaste ITF-inspektören Heikki Karla:

Bra att få vara med och påverka sjömännens förhållanden

– Nej, ITF står inte för det internationella tennisförbundet, även om det är det första som dyker upp i Google, skämtar ITF-inspektören **Heikki Karla**. Karla har arbetat som ITF-inspektör på Sjömans-Unionens kontor i drygt ett år. Inte konstigt att hans titel låter främmande. I Finland har han bara tre kollegor.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD CHRISTIAN ROOS

I samband med Unionen och Karla står ITF för Internationella transportarbetare-federationen. Federationen driver transportarbetarnas intressen i hela världen. ITF-inspektörerna övervakar sjömännens intressen genom att bland annat se till att kollektivavtalen, löneutbetalningen och arbetsförhållandena på fartygen är som de ska.

Inspektionerna riktas främst mot bekvämlighetsflaggfartyg som kommer till Finland.

Till havs som 16-åring

Hur kommer det sig då att denna Helsingforsbo blev ITF-inspektör?

Karla har hunnit skaffa sig gedigen erfarenhet från sjöfarten. Han har dessutom två examina från branschen: en reparatörsexamen från sjömansskolan i Kotka och en sjökaptensexamen från yrkeshögskolan Novia i Åbo. Därtill har han läst matematik och databehandling på universitetet.

Sin karriär till sjöss inledde 34-åriga Karla redan som 16-åring. Han kan inte säga vad det var som lockade honom. Ingen i släkten har arbetat till sjöss.

Till en början arbetade Karla som däcksmän, främst på fartyg under finsk flagg. Med tiden mognade tanken att läsa till befäl. Vid sidan om studierna arbetade han som styrman i Neste Oil Shippings tjänst.

Det sista jobbet till havs var på containarfartyget Mastera. Där var Karla fast an-

ställd i två år innan han sade upp sig och beslutade sig för att fokusera på sin hobby ett tag. Han bytte hav mot berg: Karla reste ett tag inom bergsklättring.

Fartygsinspektioner innebär många resor

Sommaren 2014 fick Heikki Karla syn på en platsannons där Sjömans-Unionen sökte en ITF-inspektör. **Simo Nurmi**, som varit ITF-inspektör i 20 år, skulle gå i pension.

Karla skickade in en ansökan eftersom han gärna ville påverka sjömännens förhållanden. Han kallades till en arbetsintervju och fick jobbet. Arbetet började i november 2014.

– Jag tycker att det är viktigt att man sätter stopp för utnyttjandet av sjömän. Ju lättare det blir att använda bekvämlighetsflagg, desto mer kommer framtiden för handelsflottan under finsk flagg att hotas och de finska sjömännens arbetsplatser att minska, säger Karla.

På ett drygt år har det blivit uppenbart för den färska ITF-inspektören att det finns mängder att göra. Bekvämlighetsflaggfartygens besök i Finland tycks inte minska och arbetsförhållandena på dem tycks inte bli bättre.

– Vilken flagg de seglar under varierar. Ibland är en flagg populärare än en annan.

Mer än hälften av ITF-inspektörens tid går åt till att resa. Av alla fartygsinspektioner minns Karla speciellt de där man varit framgångsrik.



Heikki Karla har arbetat som ITF-inspektör i drygt ett år.

– Jag minns gärna situationer där vi har lyckats få rederiet att betala ut obetalda löner och andra förmåner till besättningen.

Karla gissar att inspektörsarbetet kommer att handla om samma kamp för arbetsförhållanden och arbetsvillkor även i fortsättningen.

– Inget fall är däremot det andra likt. Det gör arbetet varierande. ⚓

ITF

- Internationella Transportarbetare-federationen (International Transport Workers' Federation)
- en sammanslutning med ca 700 fackförbund i olika länder
- representerar mer än 4,5 miljoner transportarbetare
- driver arbetstagarnas intressen i internationella forum
- driver kampanjer för organisering av arbetstagare och organiserar solidaritetsåtgärder
- hjälper transportarbetare som hamnat i svårigheter
- sjöfartssektionen stödjer medlemsförbunden för att förbättra sjömännens arbetsförhållanden
- ca 150 ITF-inspektör inspekterar arbetsförhållandena och -villkoren på fartyg i hela världen
- **Kenneth Bengts** är koordinatör för den finska ITF-verksamheten
- säte i London

Framtidsutsikter för finländska sjöfarare i den finska utrikestrafiken

TEXT JESSICA TROBERG BILDER SEIDI GUZEJEV OCH SHUTTERSTOCK

Sjöfartsbranschens utbildning grundar sig förutom på den nationella lagstiftningen även på internationella krav som stipuleras i STCW -konventionen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978). Konventionen trädde i kraft den 28.4.1984 och har modifierats och utvecklats ett flertal gånger sedan dess, senast i Manila på Filippinerna år 2010 (resulterade i de s.k. "Manila 2010 amendments"). Finland har den 27.1.1984 ratificerat STCW -konventionen vilket innebär, att man därmed har förbundit sig till att utbilda sjöfarare i enlighet med de minimikrav som konventionen ställer. I verkligheten ges sjöfartsutbildningen i Finland på en högre nivå än den som konventionen förutsätter.

Arbete ombord på ett fartygs däck- eller maskinavdelning i utrikestrafiken förutsätter en utbildning eller examen och yrkesbehörighet i enlighet med STCW -konventionen. En sjöfartsexamen omfattas därtill av krav som kommer via den nationella lagstiftningen och som berättigar den studerande till en yrkesexamen och till möjligheten att fortsätta sina studier på en högre nivå (ex. yrkeshögskola, universitet osv.). Enligt STCW -kraven ska det i en befälsexamen ingå minst 360 dagars handled

praktik ombord på ett handels- och/eller skolfartyg.

Inom sjöfartsutbildningen har uppmärksamheten under ett flertal år mer och mer riktats mot det kvantitativa överskottet av sjöfarare som utexamineras från sjöfartsläroverken. Överskottet anses i första hand främst omfatta befälsstuderanden och i sin tur vaktstyrmännen.

Orsaken till detta kan delvis förklaras med att ifrågavarande utbildning och examen idag erbjuds på tre olika orter i Finland, både på andra stadiet och på yrkeshögskolenivå. Läroverken på fastlandet är stationerade i Åbo, Raumo och Kotka. Därtill ordnas samma utbildning även på Åland. Sjöfartsutbildningen på de olika nivåerna leder delvis till samma yrkesbehörigheter vilket ökar överskottet inom vissa yrkesgrupper och försvårar den utexaminerades möjligheter till en fortsatt karriär inom branschen.

Det som dessutom försvårar arbetssökandet avsevärt är, att samtliga sjöfartsexamen/-utbildningar även innehåller sådan skolning som leder till att studeranden kan ansöka om vaktmansbehörighet redan efter 60 dagars handledd ombordpraktik. Vaktmansbehörigheten berättigar studeranden till att arbeta i manskapsbefattning som vaktman på däck och/eller i maskin. Detta faktum leder till att manskapsstuderanden som medvetet har valt att inrikta sig på uppgifter i manskapsposition blir tvungna att konkurrera med befälsinriktade studeranden eller utexaminerade befäl om exakt samma arbetsplatser. Det bör tilläggas, att

för manskapet är förutsättningen för en högre behörighet den, att sjödagarna i huvudsak utförs i arbetsförhållande, inte i handledd praktik. Konkurrensen är genomgående oavsett om studeranden är s.k. ungdoms- eller vuxenstuderande förutsatt, att studeranden inte redan har ett arbete att gå tillbaka till efter studierna.

Notera, att vaktmansbehörigheten inte är en egen examen i sig, utan bara en examens del av sjöfartsutbildningen.

Handelsflottans och arbetsplatsernas utveckling under 2000-talet

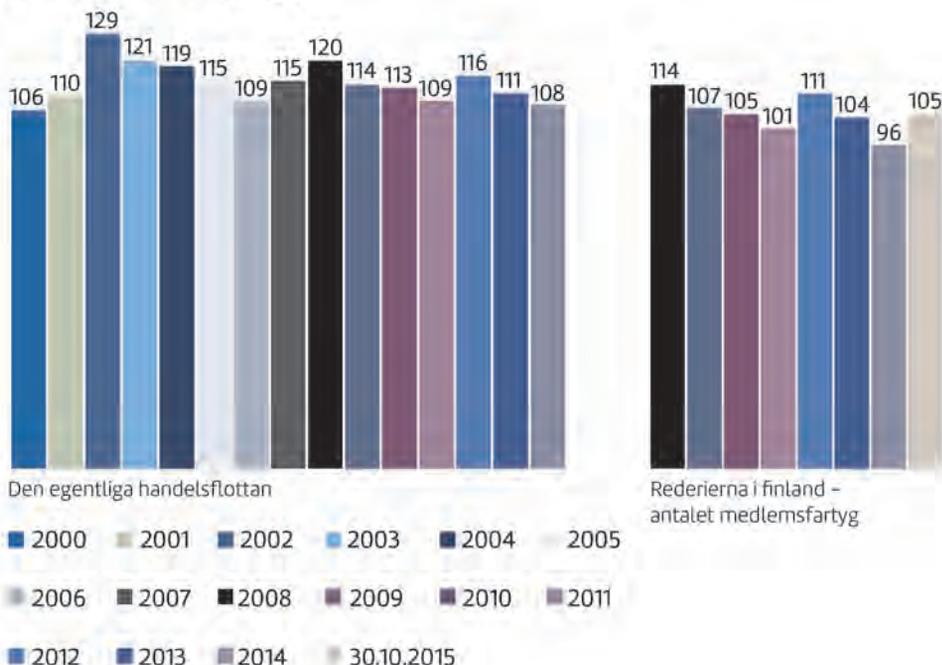
Sammansättningen av Finlands handelsflotta har förändrats en hel del de senaste åren. Efter en nedgång under 1980- och 1990-talen har flottans antal sakta men säkert förstärkts och stabiliserat sig. Detta stöds därtill av att vi kan konstatera, att arbetsplatserna inom utrikestrafiken under de senaste fem åren har hållits nästintill konstanta.

Den egentliga handelsflottan omfattar finländska frakt- och passagerarfartyg med en längd över 15 m. De fartyg, som är avsedda för utrikestrafiken är därtill införda i förteckningen över handelsfartyg. Rederierna i Finland rf:s (RiF) medlemsfartygsantal står för nästan 100 % av den egentliga handelsflottans utrikestrafik. Det är ombord på dessa fartyg som största delen av den handledda praktiken utförs.

Enligt arbetsmarknadsorganisationerna har antalet nya arbetsplatser för finländska sjöfarare, under finsk flagg i utrikestrafiken uppskattningsvis ökat med ca 600 platser efter introduktionen av blandbesättningen ombord på fraktfartygen år 2009 och tonnagebeskattningsreformen, som kom i kraft under skatteåret 2011.

Trots att fartygens antal har ökat sedan 1990-talet, så kompenserar det fortfarande inte överskottet på sjöfarare som på intet sätt har visat sig vara en avtagande trend utan tvärtom en ökande. Detta kan inte endast tolkas som ett resultat av blandbesättningarna, dvs. att arbetsplatserna går till andra än finländska eller EU sjöfarare. Även sjöfartsläroverken har ökat antalet antagningsplatser och inträdesintervjuerna, som tidigare delvis sållade bort de mest omti-

Antalet handelsfartyg



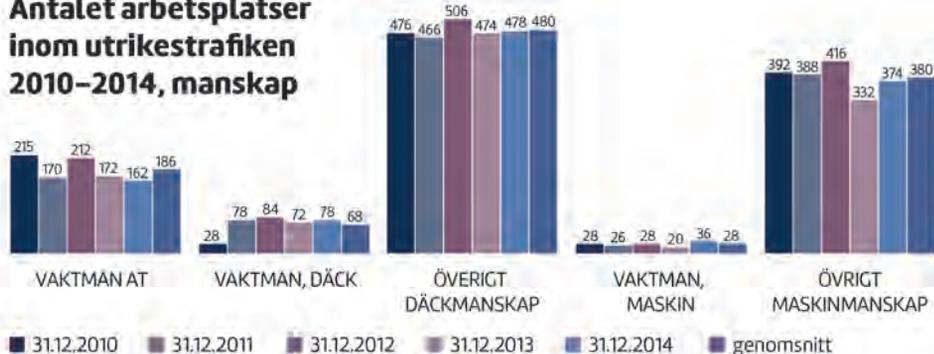
Egentliga handelsflottans utveckling i utrikestrafiken och handelsfartygsförteckningen 2000 - 2014. Uppgifter Trafi 2014. Rederierna i Finlands medlemsfartyg 2008-2015. Uppgifter RiF 2015.

Antalet arbetsplatser inom utrikestrafiken 2010-2014, befäl



Arbetsplatser inom utrikestrafiken 2010-2014, befäl. Källa Trafis sjömansstatistik.

Antalet arbetsplatser inom utrikestrafiken 2010-2014, manskap



Antalet arbetsplatser inom utrikestrafiken 2010-2014, manskap. Källa Trafis sjömansstatistik.

verade studeranden har på många håll slopats helt. Därtill försöker läroverken fylla tomma studieplatser genom en tilläggsansökning under hösten. Dialogen mellan arbetslivet och läroverken är i det här fallet mycket bristfällig och någon slags uppbyggande anda eller samförstånd verkar inte direkt existera i dagsläget.

Konkurrensen om praktikplatserna

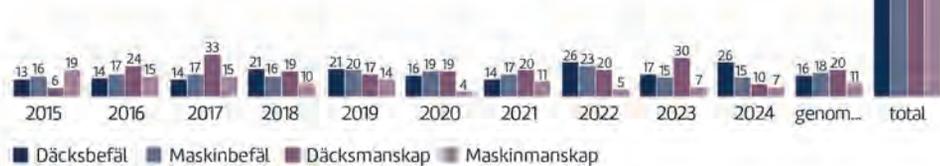
Med ungefär 400 nya sjöfartsstuderanden årligen behövs det inom de första sex månaderna av studierna lika många praktikplatser. Detta samtidigt som andra, tredje och fjärde års befälsstuderanden fortsättningsvis samlar ihop sina 360 dagar praktik för examen. Det är dock positivt, att läroverken försökt underlätta belastningen på handelsflottan genom att auditera fartyg i inrikestrafiken och ge dem skolfartygsstatus. Kvaliteten av denna typ av praktik har ifrågasatts och dylik praktik godkänns endast för vaktmansbehörighet.

Trots vissa variationer under årets olika månader har man kunnat konstatera, att omsättningen ökat för varje år och utnyttjandet av praktikplatserna har maximerats allt mer. Behovet av platser är dock större än vad handelsflottan kan erbjuda idag. Uppskattningsvis finns det för tillfället ca 130 tillgängliga praktikplatser, men det ständiga behovet under "högsäsongen" från november till juni, uppgår till ca 180 platser.

Den handledda ombordpraktik (360 dagar), som en befälsexamen inom sjöfarten förutsätter, utförs i första hand inom utrikestrafiken. Distribueringen och koordineringen av praktikplatserna sköts sedan år 2012 via Sjöfartsbranschens PraktikKvarn. Under år 2014 distribuerades det ca 800 praktikplatser via PraktikKvarnen.

Den ibland långa väntan på en praktikplats medför frustration för studeranden samt risk för, att studierna fördröjs. Denna problematik eller kritik ska inte ensamt läggas på PraktikKvarnen, eftersom det definitivt är fråga om en kombination av många faktorer, som ex. antalet praktikplatser, förläggningen av praktikperioderna, hastiga ändringar i fartygens rutter och tidtabeller, studerandens egna inställning och attityd osv. >>

Pensionsöversikt åren 2015–2024



Statistik över sjöfarnas pensionering under perioden 2015 – 2024.
Källa och uppgifter sjömanspensionskassab (SPK) november 2015.

Sjöfarnas pensionsavgång

Inom sjöfarten har det "alltid" talats om den stora pensionsvägen som är på kommande och av den påföljande bristen av sjöfarna. Trots allt, verkar det mera vara fråga om en hörsägen än objektiva fakta. Visst, det ska erkännas att det har blivit utmanande att hitta senior befäl och manskap, framför allt på maskinsidan. Detta innebär dock inte, att det endast är ett direkt resultat av en högre frekvent pensionsavgång, utan snarare en kombination av både en lånvarig och felaktig fokus gällande studieinriktningarna och studieplatserna samt en utbildningsreform som på intet sätt har gynnat sjöfarten och dess behov av utbildning.

Man kan konstatera, att det genom pensionsavgången inte kommer att lösas speciellt många nya arbetsplatser inom utrikestrafiken de närmaste 10 åren. Gällande översikten ska det dock påpekas, att det i denna inte är beaktat sådan övrig pensionsavgång som hänror sig till nedsatt arbetsförmåga, sjukdom, dödsfall, byte av bransch eller liknande. Detta då det

är mycket svårt att förutspå och uppskatta en sådan avgång. Samtidigt ska man komma ihåg, att pensionsavgången vid införtjänad personlig ålderspension är frivillig och en person kan mycket väl arbeta många år ännu efter att den har uppnåtts. Därtill har sjömanspensionslagen reformerats och sjöfarna kommer i framtiden att omfattas av samma pensionsålder som personer som arbetar i land.

Det har också blivit mera sällsynt, att sjöfaren överhuvudtaget går i ålderspension från sin sjötjänst, dvs. han/hon byter bransch eller går iland innan denna uppnås. Tilläggningsvis ska det påpekas, att däckavdelningens befäl och manskap till antalet alltid har varit och är fortsättningsvis flera

än maskinavdelnings personal. Därför är variationerna mellan avdelningarna något avvikande.

Slutledning

Om vi utgår från att trenden fortsätter som sådan, dvs. det sker ingen markant ökning av nya arbetsplatser under finsk flagg, pensionsavgången fortgår som uppskattat, antagningen och utexamineringen av sjöfartsstuderanden kvarstår i samma takt fram till år 2024, så kommer vi att ha ett teoretiskt överskott av sjöfarna som sannolikt inte tidigare har skådats.

Det uppskattade antalet utexaminerade sjöfarna gott och väl täcker behovet ombord på de finska fartygen, därtill finns det en reserv i de arbetslösa. Endast manskapets förhållande mellan utexaminering och pensionsavgång, 31 respektive 48, kan ses som något oroväckande. Med manskap avses fartygens driftsmanskap.

Från en utredning från år 1999 ("Suomalaisten merenkulkijoiden tarve vuosina 1999 - 2010 suomalaisissa varustamoissa ja merenkulun hallinnoissa"), gällande behovet av finska sjöfarna uppskattade man, att utexamineringsmedeltalet under perioden 1999 – 2010 för däcksbefäl skulle vara 174 personer/år, för maskinbefäl 96 personer/år och för manskap 84 personer/år, dvs. totalt 354

Sammanfattning gällande avgång och arbetskraftsreserv inom den finska utrikestrafiken.

	DÄCKSBEFÄL	MASKINBEFÄL	MANSKAP	SAMMANLAGT
Pensionsavgång medeltal/år	18	18	31	67
Pensionsavgång, sammanlagt fram till år 2024	182	175	305	662
Utexaminerade fram till år 2024	1210	890	480	2580
Utexaminerade/år (medeltal baserat på år 2013–2014)	121	89	48	258
Arbetslösa per den 30.6 (medeltal åren 2012–2015)	160	70	287	517
Arbetsplatser inom utrikestrafiken (medeltal baserat på åren 2010–2014)	717	504	1142	2363

personer/år. Jämför man med ovanstående tabell har manskapets antal nästan halverats sedan 1999. Detta kan delvis förklaras med, att man minskat antalet studieplatser för manskapet bl. a. på Åland. För övrigt, så skiljer sig inte utvecklingen av antalet utexaminerade maskinbefäl så väldigt mycket under de senaste 17 åren, men bristen på sådana består ändå. Globalt sett är bristen gemensam och den är sannolikt större än i Finland.

Gällande pensionsavgången kan man ännu generellt säga, att avgången nästan har halverats sedan 1999 års undersökning. Detta kan delvis förklaras genom att den stora gruppen "40-talister" uteslutande uppnått sin pensionsålder och därmed utgått ur statistiken.

Visserligen måste man anta, att en del av de utexaminerade aldrig fysiskt kommer att arbeta till sjöss, utan väljer att fortsätta sin karriär iland eller inom någon annan bransch. Detta är sannolikt mera vanligt hos maskinbefälet, framför allt för sjöingenjörerna. För däcksbefälets del är förutsättningen för en tjänst iland oftast det, att man har några års arbetserfarenhet i befälsposition bakom sig. Arbete inom en rederiorganisation iland förutsätter nödvändigtvis inte en sjöfartsexamen, men ses som en merit. För administrativa tjänster inom ex. sjöfartsmyndigheter eller läroverk (yrkeshögskolor) krävs idag, förutom en yrkeshögskole-examen, dessutom en högre yrkeshögskole-examen.

I tabellen, som ingår i artikeln har inte beaktats pensionsavgången från landorganisationer, hamnar eller inrikestrafiken (förbindelsefartyg och färjor), som anställer personer med sjöfartsexamen. Risken, att efterfrågan på något sätt skulle överstiga utbudet är ändå inte realistisk gällande däcksbefälet.

Sjöfartsnäringen i Finland är helt och hållet beroende av de statliga stöd och subventioner, som den erhåller. Utan dessa har flottan ingen möjlighet att konkurrera med utländska rederier om frakt och passagerare på den internationella marknaden. Behovet av sjöfarare i framtiden är avhängigt av utvecklingen gällande sjöfartsstöden, vilket i sin tur avgör huruvida de finländska rede-

rierna kommer att flyga den finska flaggan på sina fartyg eller inte. Genom tonnagebeskattningen och blandbesättningarna har man lyckats hålla kvar och öka intresset för den finska flaggan. Blandbesättningarna medför i viss mån, att behovet av finländska sjöfarare är något mindre och givetvis bör detta beaktas i utvärderingen av den kvantitativa sjöfartsutbildningen, men icke EU-sjöfararnas antal får ändå inte överstiga mera än 1/3 av fartygets totala antal arbetsplatser. Sedan år 2009 har blandbesättningsavtal ingåtts med 59 fartyg, dock har alla rederier inte ännu verkställt avtalet och anställt icke EU-sjöfarare.

Resultatet i tabellen påvisar, att vi har ett överskott av sjöfarare inom branschen. Överskottet gäller däcksbefälet och vaktstyrmännen i huvudsak. Överskottet av lägre däcksbefäl och bristen på sådana arbetsplatser kommer att leda till en akut ökad efterfrågan på senior befäl. Det samma gäller maskinbefälet, även om bristen på arbetsplatser inom avdelningen inte kan ses som lika avgörande. Det finns orsak, att

Genom tonnage- beskattningen och blandbesättningarna har man lyckats hålla kvar och öka intresset för den finska flaggan.

överväga en ökning av studieplatsernas antal gällande manskapet.

Behovet av ett samspel mellan arbetslivet och läroverken måste värderas högre. Alla parter har en skyldighet och ansvar att värna om de studeranden som söker sig till sjöfarten. Man måste kunna garantera studeranden en framtid till sjöss genom att kunna erbjuda honom/henne ett arbete. Det är ju därför de ursprungligen har sökt sig till utbildningen. Det är oförsvarbart, att en studerande ska behöva välja att avbryta eller fördröja sina studier pga. att branschen han/hon har valt, inte kan erbjuda ett arbete eller en praktikplats. Systemet bara fortgår och missnöjet bland de studeranden ökar.

Just nu kan man inte förvänta sig, att de skulle ske en massiv inflaggning av fartyg, utan man måste utgå och arbeta från det

som finns. Detta innebär i första hand, att sjöfartsutbildningen och antalet studieplatser bör justeras och antagningsprocessen ses över. Fördelningen av utbildningsområdena bör dessutom omvärderas och koncentreras till de områden där bristen konstateras, ex. på manskapssidan. Befälsstuderanden bör kunna garanteras en praktikplats och manskapsstuderanden ska inte behöva konkurrera om samma arbetsplatser som befälsstuderanden. Därtill måste man vara mera beredd, att reagera på snabba förändringar inom branschen.

Det är också av stor vikt för arbetsmarknadsorganisationerna att utvärdera situationen och hitta den rätta balansen mellan anställningen av finländska och icke EU sjöfarare så, att vi ska kunna behålla den finländska sjöfararen i framtiden.

De stora inbesparningar, som finns i regeringsprogrammet idag gällande yrkesutbildningen, kommer sannolikt att verkställas genom att ge utbildningsanordnarna ansvaret för inbesparingarna, dvs. att avgöra inom vilket område, vilken utbildning och på vilket sätt detta ska ske. Senast i samband med detta finns det all orsak att utvärdera situationen. Med tanke på den långa tradition av sjöfart vi har i Finland och vikten av den för vår export och import, så vore det fel, att inte försöka utveckla, komplettera och justera sjöfartsutbildningen på ett konstruktivt sätt, både för blivande befäl och manskap. ⚓

Artikeln baserar sig på Jessica Trobergs lärdomsprov för sjökaptensexamen vid yrkeshögskolan Novia i Åbo.



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! Brunsvatten 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 långsluttande 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 även www.smu.fi



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 övernattningssmöjligheter. Gården är delvis täckt av gräs/sand, svagt sluttande, stranden är tvärdjup med dybotten, simning från bryggan.



VILLA VARPUNEN

Belägen i Åbolands skärgård, på Gustavs nordspets Kiparuoto 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.



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. Övernattningssmöjligheter för sex personer: tvåvånings-säng 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.



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 dessutom en grill/lusthus samt en båt.



MERILEVI

Sjömans-Unionen har även i Levi en stuga, 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 olika orter runtom i Finland.

Bokningar för sommarsäsongen görs enligt veckoprincipen på basen av skriftliga ansökningar. 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 22–35
(1.6.–31.8.2016)

Kerimäki lilla stugan

110 e / vko

Alla andra stugor

280 e / vko

Har du frågor?

Stugreservering
tel. (09) 6152 0260
måndag–fredag kl 10–14

[SOMMARSÄSONGEN 2016]

Hyresansökan av Sjömans-Unionens stugor

Bytesdag måndag, stugor att hyra

Under tiden 6.6.–29.8.2016

GUSTAVS: stuga 1
KERIMÄKI: stugor 1–2, liten stuga, stor stuga
VILLA VARPUNEN: Pyttis
MERILUOTO: Vasa
VÄLLSKOG: Esbo – inga sällskapsdjur

1. Alternativ

stugans namn:

måndag dag / månad – måndag dag / månad 2016

2. Alternativ

stugans namn:

måndag dag / månad – måndag dag / månad 2016

Bytesdag onsdag, stugor att hyra

Under tiden 1.6.–31.8.2016

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

1. Alternativ

stugans namn:

onsdag dag / månad – onsdag dag / månad 2016

2. Alternativ

stugans namn:

onsdag dag / månad – onsdag dag / månad 2016

Namn:

Gatuadress:

Postnummer:

Telefon:

Personbeteckning:

Underskrift

Obs!

Blanketten gäller endast hyra av stuga **under sommaren** veckor 22–35 (1.6.–31.8.2016). Bara ansökningar som anlänt senast **den sista 8.4.2016 beaktas**. Svaren och fakturorna skickas till de sökande senast 13.5.2016. **Genom att betala hyran senast 31.5.2016 säkerställer du din reservering!**

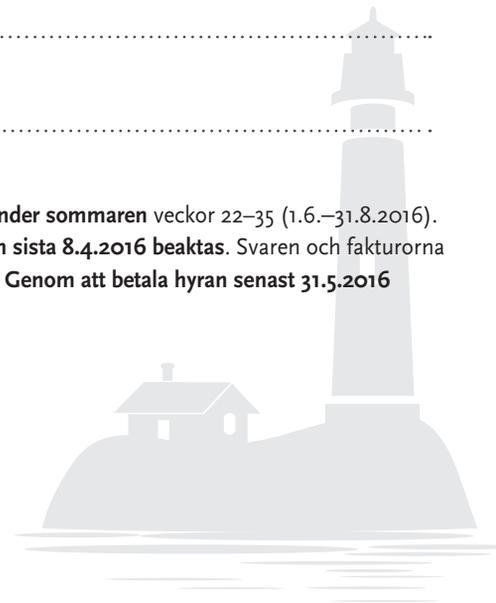
Postadress:

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

Ansökningsblanketter också på hemsidor

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

Vi beaktar bara fyra alternativ



Lönetabeller 2016

PASSAGERARFARTYGS GARANTILÖNER 1.3.2016

LÖNEGRUPP 1 1 929,50

Köks- och kallskönsbiträde
Butiks- och lagerbiträde
Nisse och utgivare
Ekonomibiträde och städare
Barnskötare
Servitörspraktikant och barelev

LÖNEGRUPP 2 2 072,46

Servitör och försäljare samt kassor
Hyttstädare/-värdinnor
Bastuvärdinna, överstädare, **SPA-arbetstagare**
Konferenssekreterare och ADB-praktikant

LÖNEGRUPP 3 2 131,33

Kockar och kallskönsbiträde

LÖNEGRUPP 4 2 164,96

Proviantlagerförvaltare
Chefsstädare/-husfru, sjuksköterska
Programvärdinna / -värd
Ansvarig servitör
Vinkassa, croupier, musiker
Purserbiträde /ADB-kontorist

LÖNEGRUPP 5 2 266,10

Hov- och barmästare
Cafeteriaföreståndare
Chefskock och chefskallskönsbiträde, **proviant?**
Snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare
Konferensvärdinna/ -värd
Kryssningsvärdinna/ -värd

LÖNEGRUPP 6 2 439,16

Städs- och hotellchef
Butikschef
Restaurangchef och purser
Kökschef
Chefsbar- och chefshovmästare

LÖNEGRUPP 7 2 614,61

Intendent

DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING

Lättmatros och maskinvaktman 2 005,18
Matros och motorman 2 080,87
Ordningvakt 2 148,14
Reparatör och båtsman 2 200,28
Elektriker 2 307,15

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthantering. 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 1.3.2016

2. PASSAGERARFARTYG

Dagslön under arbetsförhållandet 1/30 garantilön

Övertid / timme 1/100 garantilönen

Beredskapsersättning / timme 1/260 garantilönen

Beredskapsersättning / dygn 3,99 €

(då arbetstagare beordrats att bära
personsökare eller tekniskt hjälpmedel)

Lasthanteringsersättning / timme 1/164 garantilönen

Serveringsersättning 0,56 € / matgäst / dag

Betjäningsarvodets minimibelopp¹⁾ 212,58 € / månad

Naturförmånersättning²⁾

- 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 ombord²⁾

- kostersättning

- i Finland 30,22 € / dag

- utomlands 56,89 € / dag

- logiersättning enligt räkning

Ersättning för smutsigt arbete 14,32 € / gång

Ersättning för praktikanthandledning 3,99 € / dag

Taxikostnader 42,82 € maximalt

Musikers beklädnadsersättning 19,57 € / månad

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

²⁾ Naturförmånerna stannar på samma nivå som under året 2015.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, LÖNETABELLER FR.O.M. 1.3.2016

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYG

Däcks- och maskinmanskap	AT-tillägg		
Båtsman, reparatör, svarvare	1 777,64	1 955,40	
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	1 750,73	1 925,80	
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 689,68	1 858,65	
Lättmatros/maskinvaktman ¹⁾	1 622,40	1 784,64	
Lättmatros/maskinvaktman	1 596,67	1 756,34	
Trimmare	1 592,30		
Jungman, elev	1 570,43		
Elektriker			
fartygets generatoreffekt	under 999	1 805,73	1 986,30
	1000–1499	1 834,32	2 017,75
	1500–4199	1 854,33	2 039,76
	över 4200	1 875,36	2 062,90
			AT-tillägg
Ekonomipersonal	Föreståndare för ekonomi- avdelningen	Kock- stuart¹⁾	Kock
DWT/IHK under 4499	1 821,71	1 774,28	1 719,45
4500-12999	1 852,65	1 793,45	1 730,56
13000–29999	1 871,99	1 805,73	1 736,60
30000–79999	1 906,47	1 831,29	1 750,90
80000–159999	1 970,07	1 873,84	1 760,49
över 160000	2 047,03	1 921,81	1 770,07
II Kock	1 647,97		
II Kock ²⁾	1 659,74		
Ekonomibiträde ³⁾	1 647,97		

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.

³⁾ Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL SÄRSKILDA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2016

Övertidsersättning

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

Vederlagsersättning

- under arbetsförhållandet	1/164 månadslönen / vederlagstimme
----------------------------	------------------------------------

Oceantillägg

- föreståndare för ekon.avd.	66,32 € / månad
- matros eller arbetstagarare i högre löneklass	47,22 € / månad
- övriga	32,70 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg

61,02 € / månad	Förhöjer grundlönen
-----------------	---------------------

Beklädnadsersättning

19,57 € / 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

14,32 € / gång

Ersättning för handledning av praktikant

3,99 € / dygn

Serveringsersättning

Tillfälliga passagerare

- grundersättning	1,99 € / passagerare
- tilläggsersättning	0,69 € / passagerare/dag
Tillfälliga matgäster	0,54 € / person/dag

Nattarbetsersättning

6,93 € / vakt

åt skiftarbetare på lastfartyg

Om åt arbetstagarare inte kan anordnas kost och logi ^{*)}

- kostersättning	
- i Finland	30,22 € / dag
- utomlands	56,89 € / dag
- logiersättning	enligt räkning

Då maskinrummet är obemannat erläggs åt skiftarbetare nattarbetsersättning 00–04

Naturförmånsersättning ^{*)}

- under semester	22,16 € / dag
(- kostersättningsandel)	14,83 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,33 € / dag
- under vederlagstid	22,16 € / dag
- under sjukdom	22,16 € / dag
(- då arbetstagararen inte vårdas på sjukhus)	

Taxikostnader

Reseersättning	42,82 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	42,82 € / resa / (t.ex. högst)

^{*)} Naturförmånerna stannar på samma nivå som under året 2015.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, GARANTILÖNER PÅ SMÅTONNAGE FR.O.M. 1.3.2016

25.1.1.

Garantilön 1:1

Båtsman AT 2 091,27

Matros AT 1 997,42

Vaktman 1 876,16

Kockstuert 2 092,95

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 2,96 € / passagerare

Tillfälliga matgäster 0,58 € / gäst

Manskapets praktikanthandledartillägg 3,99 € / dag

Taxikostnader (högst) 42,82 € / gång

Ersättning för naturaförmåner under
årssemestern *) 22,16 € / dag

Naturaförmånersättning under
sjukdom*) 22,16 €/dag

(när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)

*) Naturförmånerna stannar på samma nivå som under året 2015.

Ansök om semestervecka med subvention

Hyvinvointilomat rf och Sjömans-Unionen arrangerar tillsammans semesterveckor med färdigt program till subventionerat pris. Penningautomatföreningen RAY stöder verksamheten. Semesterveckorna ordnas i **semestercentrum Huhmari** i Polvijärvi, ungefär 30 kilometer från Joensuu. www.lomakeskushuhmari.com

SEMESTERVECKORNA innehåller ledd motion och uppfriskande program, samt lektioner om veckans teman.

PRIS INNEHÅLLER **VECKANS** program och helpension. Logi i trivsamma bostäder (en bostad/familj eller par). Ensam kommande inkvarteras i bostäder för två. Resan till Huhmari betalar man själv.

Information och ansökningsblanketter (på finska) från Sjömans-Unionen, Arja Merikallio, arja.merikallio@smu.fi

www.hyvinvointilomat.fi

Ansökningsblanketter skickas till
Finlands Sjömans-Union FSU rf
Arja Merikallio
John Stenbergs strand 6
00530 Helsingfors

Pensionärer

(för Unionens pensionerade medlemmar + maka/make)

Semesterns namn	Tid	Pris/person	Ansökningstiden slutar
Livskraft från vattnet <i>Semestercentrum Huhmari</i>	5.-10.9.2016	100 €	31.5.2016

Barnfamiljer

(för förbundets medlemmar och deras barn)

Vuxna betalar 100 e för semesterpaketet/barnunder 16 år gratis

Semesterns namn	Tid	Pris/person	Ansökningstiden slutar
Barnvecka <i>Semestercentrum Huhmari</i>	11.-16.7.2016	100 €	31.3.2016



Arbetstagarens skyldighet att ersätta skada som skett i arbetet

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Wc-stolen och avloppet i en passagerarhytt behövde lagas under kryssningen. Under arbetet i det trånga utrymmet blev passagerarens värdefulla handväska blöt och smutsig, och nu kräver hon ersättning för den av rederiet. Kan arbetsgivaren kräva att jag ersätter väskan? Och om det handlar om arbetsgivarens egendom som skadas medan man utför arbetet, är arbetstagaren då skyldig att ersätta den vållade skadan?

JURISTEN: Om en person som står utanför arbetsförhållandet, dvs. en *tredje part*, vållas skada när man utför ett arbete ska bestämmelserna i skadeståndslagen (412/1974) tillämpas. I tredje kapitlet i lagen regleras arbetsgivarens ersättningsansvar för skada som förorsakats av arbetstagaren, det så kallade principalansvaret. Enligt 1 § i kapitlet är arbetsgivaren skyldig att ersätta skada som arbetstagare förorsakar genom fel eller försummelse i *arbetet*. Skadan skall vara fast knuten till arbetstagarens arbete och arbetsuppgifter och skall ha inträffat där arbetet utfördes. Grunden för arbetsgivarens ersättningsansvar är alltså arbetstagarens vållande. Ansvar styrs till arbetsgivaren baserat på arbetsförhållandet och den skadelidande skall rikta ersättningskravet direkt till arbetsgivaren, inte till arbetstagaren. Arbetsgivaren ersätter den utomstående fullt ut för den förorsakade skadan enligt huvudreglerna i skadeståndslagen med beaktande av den skadelidandes eventuella egna medverkan till skadan.

Principalansvaret innebär dock inte att arbetstagaren inte skulle ha något som helst ansvar för skador som han eller hon vållat tredje part i sitt arbete. Arbetsgivaren har nämligen s.k. regressrätt dvs rätt att kräva tillbaka den utbetalda ersättningen eller del av den från arbetstagaren. I sådana fall tillämpas bestämmelserna i kapitel 4 i skadeståndslagen. Enligt 1 § i kapitlet är arbetstagaren skyldig att ersätta skada som han eller hon i sitt arbete vållar genom fel eller försummelse. Ersättningen skall dock vara rimlig med hänsyn till skadans storlek (förlustens mängd, omfattning, antal skadelidande m.m.), handlingens beskaffenhet (t.ex. grad av vållande, brottslig karaktär), skadevällarens ställning (bl.a. en eller flera skadevällare, betalningsförmåga), den skadelidandes behov (t.ex. social ställning) och övriga omständigheter. Har arbetstagaren endast gjort sig skyldig till lindrigt vållande föreligger ingen skadeståndsskyldighet. Med andra ord tillämpas inte den skadeståndsrättsliga *principen om full ersättning* vid fastställande av arbetstagarens ersättningsansvar. Enligt denna princip skall den skadelidande sättas i samma ställning som rådde före skadan eller som skulle ha rätt om inte skadan hade inträffat. Om arbetstagaren däremot har orsakat skadan uppsåtligt skall full ersättning betalas ut. Ett lindrigare ersättningsansvar illustrerar arbetstagarens ställning som den svagare parten i arbetsförhållandet. Arbetstagaren skall arbeta och agera enligt arbetsgivarens arbetsreglemente utan möjlighet att vägra utföra arbete på grund av ett eventuellt skadeståndsansvar.

Sjöarbetsavtalslagens 12 kap. 1 § innehåller på arbetsförhållandet tillämpliga allmänna skadeståndsbestämmelser. Huvudprincipen är att såväl arbetsgivaren som arbetstagaren har skyldighet att ersätta den andra parten i arbetsförhållandet för skada som vållats uppsåtligt eller av oaktsamhet. Enligt 3 momentet i paragrafen är arbetstagare som i sitt arbete orsakar *arbetsgivaren* skada skyldig att ersätta skadan genom tillämpning av de ovan beskrivna bestämmelserna i 4 kap. i skadeståndslagen.

För att sammanfatta svaret på frågorna: arbetsgivaren är i första hand ansvarig för skadan som vållats passageraren och skyldig att ersätta den fullt ut, dvs. i detta fall enligt det belopp som den begagnade designväskan var värd precis innan den blev smutsig. Passageraren har gjort rätt genom att rikta kravet mot rederiet, dvs. arbetsgivaren. Du kan bli tvungen att ersätta arbetsgivaren för det utbetalda skadeståndet i sin helhet eller delvis om du i detta fall har agerat oaktsamt i en större grad än endast ringa. Vid bedömningen av grad av vållande ska man naturligtvis utgå ifrån vad som var rätt agerande i situationen. En noggrann arbetstagare flyttar passagerarens saker ur vägen och skyddar omgivningen innan han eller hon påbörjat ett smutsigt arbete, vidtar nödvändiga åtgärder kontrollerat och snabbt och städar upp efter sig. Om arbetet visar sig bli stökigare eller om det inträffar något annat oförutsett kan man dock anse att arbetstagaren har agerat omsorgsfullt eller bara lindrigt oaktsamt, varmed det inte uppstår något ersättningsansvar. För att kunna fastställa arbetstagarens ersättningsansvar och ersättningsbeloppet måste man alltså besvara två frågor: har arbetstagaren genom sitt agerande vållat skadan dvs handlat felaktigt, oaktsamt eller försummat något och om svaret är ja, i vilken grad på skalan lindrigt till grovt? Uppsåt leder till fullt ersättningsansvar och kan också uppfylla kriterierna för brott. Samma principer och bestämmelser tillämpas även i fall där arbetsgivaren är den skadelidande.

Rederierna har en ansvarsförsäkring (P&I) som även täcker skador som vållats såväl passagerare som arbetskamrater genom fartygsbesättningens oaktsamhet och försummelse. I en del fall kan försäkringsbolaget alltså betala ut ersättningen direkt till passageraren istället för till arbetsgivaren.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

SJÖMANNEN
FRÅGAR,
JURISTEN
SVARAR

Stor glädje när Viken återvände till Pargas

Konkurrensutsättningen av förbindelsebåtar tar in privata aktörer på marknaden medan de statliga fartygen lämnas vid stranden. I Pargas gick det tvärtom: M/S Viken som redan en gång förlorat anbudstävlingen återvände som vinnare till sin gamla rutt.

TEXT OCH BILDER LASSI LÄHTEENMÄKI

En mörk förmiddag i januari närmar sig förbindelsebåten bryggan i Granvik i södra Pargas. Viken vänder smidigt och angör bryggan. Matros **Bertel Virtanen** kliver ut från styrhytten och ner på bildäcket för att vägleda de bilar som kör av och på fartyget. Ett par personbilar och Valios tankbil kör ombord på bildäcket.

Klockan är tio och båten fortsätter söderut från Granvik. En familj lämnar båten i Björkholm. Nästa brygga är Heisala. Chauffören från Valio väntar lugnt på att rampen ska sänkas. Det lönar sig inte att skynda med en stor bil.

Morgonsolen som skymtar vid horisonten har ännu inte nått landskapet på Heisala. Trafiken är lugn och mjölkbilens kommer fram i tid till mjölkgården Santalahti. Tankbilen börjar tömma gårdens mjölk tank och under tiden byter chauffören några ord med gårdens värdpar.

I tankbilen finns nu två dagars mjölmängd från Santalahti gård och bilen återvänder till Viken som väntar vid bryggan. Efter två dagar återvänder mjölkbilens igen till Heisala.

Mjölkgården klarar inte av osäkerhet

På Santalahti gård är man glada över att den bekanta Viken återvänt till skärgårdsrutten. För tre år sedan slutade Viken trafikerera rutten och ersattes av M/S Nordic Duck som vunnit NTM-centralens konkurrensutsättning. Fartyget är omkring 30 år äldre än Viken och opereras av Nordic Coast Line. Det är registrerat i Finland men rederiets rötter finns i Estland. I den senas-

Viken genomgick en totalrenovering före återkomsten.

te konkurrensutsättningen gavs det vinnande anbudet av det statsägda Finlands Skärgårdsrederi Ab med fartyget Viken.

Nordic Duck, dvs. Ankan drabbades enligt gårdens värdinna **Sonja Ek-Johansson** ofta av maskinfel. Senast i början av december hade fartyget problem och stannade i hamn. På Viken förekom problem bara ibland.

Varje år har Ankan haft problem med att frakta mjölkbilens. Om man missar en

tömning av gårdens tank, måste man be Valio om lov att få fortsätta fylla den. Gårdens tank rymmer inte fyra dagars mjölmängd, så en del av mjölken har hållits i avloppet.

– Inte är det roligt att tvingas hålla sin utkomst i avloppet, säger Sonja förargat.

Under tiden med Nordic Duck rasade Heisala brygga. Många andra bryggor på rutten måste också repareras. Enligt öborna berodde skadorna på den kraftiga strömningen från bogpropellern.

Besättningen på Nordic Duck får ingen kritik av mjölkgårdens ägare. – De gjorde nog sitt bästa, säger Sonja.

En last äpplen väntar i stan

På Heisala finns också en stor äppelgård. Fem gånger i veckan fraktas en lastbilslast med äpplen från gårdens lager till fastlandet.

– Om lasten inte hinner fram till postens terminal, kommer den inte i tid till Helsingfors, förklarar gårdens ägare **Toni Rahkonen**.

En del av gårdens äppelodlingar finns på fastlandet och äpplena fraktas därifrån med



M/S Viken förlorade den första anbudstävlingen men vann den andra.

förbindelsebåt till förpackningsenheten på Heisala. Gården har planer på att utvidga produktionen så i framtiden blir det ännu viktigare med ett välfungerande förbindelsefartyg.

Utmärkt arbetsmiljö

Heisala, Björkholm, Ramsholm, Aspholm, Kuggö och Pensar. Dessa bryggor angörs av förbindelsebåten från Granvik längs Pargas södra rutt. Den första turen avgår klockan sex på morgonen och klockan sju på kvällen kommer man hem. På fredagar går sista turen klockan nio. Besättningen jobbar i en veckas skift.

Största delen av hamnarna angörs endast vid behov. Bertel Virtanen känner ruttens så bra att han redan på förhand vet vem som åker med från vilken brygga.

– Ibland väntar vi då en stampassagerare inte har hunnit till bryggan.

Matros Bertel Virtanen arbetade på Viken också före Ankan. Under de senaste åren jobbade han på M/S Finnö. När det blev klart att Viken återvänder, sökte pargasbon Bertel tjänsten som matros och fick den.

Bertel är inte så förtjust i förbindelsefartygens konkurrensutsättning men den senaste omgången slutade bra.

– Vi fick tillbaka Viken på ruttens, säger Virtanen.

Viken spinner som en katt

M/S Viken byggdes 1987 specifikt för denna Pargasrutt. Fartygets ramp försågs med klor på undre sidan som håller fartyget vid bryggan. Ruttens bryggor har på motsvarande sätt fördjupningar för klorna. På grund av rampens konstruktion är det svårt för Viken att trafikera andra rutter. För tio år sedan förlängdes Viken och fick då en avsevärt större transportkapacitet.

Fartyget genomgick en totalrenovering före återkomsten. Metallytorna målades, motorerna servades och svängpropellrarna ersattes med motsvarande dubbelpropellrar.

Vikens eftermiddagstur börjar vara inne på slutrakan. När rampen sänks vid bryggan i hemmahamnen Granvik, börjar redan midvinterskymningen sänka sig. För förbindelsebåtens besättning återstår ännu två turer. ⚓



Skepparen Tom Olin styr Viken mot Kuggö hamn.



För Sonja Ek-Johansson och Andreas Johansson är det ytterst viktigt att mjölkgårdens förbindelser till fastlandet fungerar. Vid bordet sitter också barnen Kalle och Matilda.



Det är svårt att frakta äppellaster om förbindelsebåten inte håller tiderna. säger äppelodlaren Toni Rakkonen på Heisala.



Bertel Virtanen fick jobb som matros på det gamla bekanta fartyget i Pargas.

Genom att hamnarna blivit företag har även utvecklingen av servicen fått fart –

HAMNARNA VÄNTAR SIG ETT BÄTTRE ÅR

–Knappast blir det här året sämre än i fjol, förutspår Hamnförbundets verkställande direktör **Annaleena Mäkilä**. Landets hamnar har nu upplevt två dåliga år. Varumängden som transporteras via hamnarna minskade år 2014 med fem procent i förhållande till föregående år. Och den kumulativa volymen i oktober månad 2015 sjönk med 5,5 procent.

TEXT **KATARIINA KIVISTÖ**

Emellertid kan vi nu hoppas på bättre tider, eftersom finansministeriet förutsäger att bruttonationalprodukten växer en aning, 1,2 procent. Även de små investeringarna ser ut att öka i någon mån.

En del kom på plus

Mängderna av hamnarnas varutrafik har sjunkit på grund av både Finlands långvariga recession och industrins strukturförändring. Man har även fruktat att svaveldirektivet skulle minska på transportererna, eftersom det förorsakar tilläggskostnader för exporten. Det sänkta priset på råolja har emellertid lättat på kostnadstrycket.

Finlands hamnmarknad är splittrad. Splittringen gör sig kännbar i hamnarnas inbördes konkurrens. En del hamnar klarar av att öka trafiken till och med under svåra tider, andra har däremot svårigheter med det. Mäkilä nämner som goda exempel på tillväxt bland annat hamnarna i Helsingfors, Karleby, Hangö och Brahestad. Flera andra hamnar kunde även vara nöjda med sina resultat i fjol.

Relativt bra klarade sig även Uleåborgs hamn. Dess totala trafik ökade under föregående år 0,5 procent. Containertrafiken uppnådde till och med en tillväxt på dryga 8 procent.

– Vi förväntar oss även en lindrig tillväxt av det nya året, säger verkställande direktör **Marko Mykkänen**.

Logistiken klarar av allt mera

Det gångna året var speciellt för hamnarna, för från och med början av 2015 har alla hamnar verkat som företag. Kommunerna måste omfunktionera sina hamnar till företag, eftersom EU-bestämmelserna förpliktar till det.

Annaleena Mäkilä betonar, att hamnbranschen förhöll sig positivt till förändringen. Det fanns redan en ömsesidig konkurrens, förändringen till företag gjorde det

Hamnen måste inte fungera enbart i ändan av kajen.



hela bara ännu mera transparent, klarade spelreglerna och avlägsnade korssubventioneringen. Problem förorsakar enbart tidpunktens yttre omständigheter.

– Omstruktureringen till företag kom i ett dåligt skede. Landets finansiella och industriella problem är till nackdel för utvecklandet av hamnarna, klagar Mäkilä.

Behovet av att utveckla hamnarna medför bland annat ökningen av fartygens storlek. Då utvecklingen kräver resurser, har man förespeglat en sammanslutning av hamnarna. Mäkilä antar, att de kommer att anta former inom 5–10 år.

I vilket fall som helst har hamnarna nu

nya styrelser och nya strategier. I ledningen för många hamnar har det skett en generationsväxel. I och med det har även kunskapen om logistik tilltagit. Man kan se längre framåt ifråga om transportkedjor.

– Hamnen bör inte fungera enbart i ändan av kajen. Det är mycket viktigt att utveckla infrastrukturen, men ett tilläggsvärde åt kunderna ger även servicen. Förr specialiserade sig hamnarna enligt transportformerna, nuförtiden enligt affärsmodeller.

Uleåborg väntar på en djup farbar vattenväg

Uleåborgs Marko Mykkänen är en av de nyutnämnda hamndirektörerna. Han har lett Uleåborgs hamn först ett drygt år, vilken å sin sida har fungerat som företag i ett par års tid. Mykkänen uppskattar att hamnarna blev företag i och med att möjligheterna att utveckla verksamheten sålunda utökades med tanke på kunderna.

– Företagen behöver kompanjoner, som vill utvecklas och har förmågan att utvidga utbudet på service. Vi kan nu som aktiebolag mycket bättre än tidigare svara på detta behov, gläder sig Mykkänen.

Vi har ännu mycket arbete kvar att utföra, men verkställande direktören ser framtiden som mycket ljus. Det viktigaste projektet i framtiden är Uleåborgs nya 12,5 m djupa vattenväg.

– Den djupa farleden är det viktigaste infrastrukturprojektet som kommer att utveckla exporten och sysselsättningen i norra Finland. ⚓

Kvalitet istället för kvantitet

Hamnarnas säkerhetsbyråkrati avvecklas

Det krävs så mycket säkerhetsplaner av hamnarna, att de inte längre främjar säkerheten. Tid och uppmärksamhet går i värsta fall åt till att administrera och uppdatera drygt 50 planer baserade på över 70 lagar. Nu reds trasslet upp.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ

Hamnförbundet initierade ett projekt för att optimera hamnarnas säkerhetsstyrning, vilket i slutet av i fjol resulterade i en rapport med ytterligare rekommendationer. Arbetet har utförts i samarbete med trafik- och kommunikationsministeriet, trafiksäkerhetsverket Trafi och trafikverket.

Målet är att säkerhetsplanerna utkommer mera sällan men att de ska vara klarare än tidigare. Prioriteringen av säkerheten avtar inte i och med avvecklingen av pappren – värtemot.

Från en råddig härva till rättfram planering

– En yttre räddningsplan, en inre räddningsplan, en räddningsplan för farliga ämnen, Hamnförbundets verkställande direktör **Annaleena Mäkilä** räknar upp exempel på överlappning i verksamheten.

Säkerhetslagstiftningen har även under de senaste åren utökats med tillägg och förändringar, som har höjt företagens beredskapskyldigheter, planer med uppdateringar samt övningar. Kraven är anslutna till säkerhetsåtgärder, beredskapsplane-

ring, järnvägsnätet, transport, nödatgärder, miljön och arbetssäkerheten.

Enligt Mäkilä finns det ett obestridligt behov att lätta på hamnbolagens och myndigheternas last, avlägsna ”dumheterna” och överlappningarna samt klarlägga helheten.

Trafikrådet **Lassi Hilska** från kommunikationsministeriet deltog i arbetet och han är

Ifall räddningsövningen hålls den här veckan, kan vi inte med detsamma också öva andra färdigheter?

av samma åsikt. Han anser också att man måste bli av med ”räddet”. Åtgärderna bör genomföras mera rättfram. I flera åligganden ingår övervakning och rapportering, som det är skäl att samordna. Så blir det klarare vem som ansvarar för vad, arbetsmängden minskar och kostnaderna sjunker.

– Ifall räddningsövningen hålls den här veckan, kan det då inte löna sig att samtidigt också öva andra färdigheter? Och kunde eventuellt årsrapporterna skötas i samma veva?, frågar Hilska.

Uppskattningen av säkerheten tilltar

Det kan vara nödvändigt att finjustera lagarna, men enligt Lassi Hilskas åsikt försvinner en stor del av problemen och det onödiga arbetet, när man väljer ut den bästa praktiken och kommer överens om gemensamma tillvägagångssätt.

Annaleena Mäkilä betonar, att Hamnförbundets projekt vill avveckla byråkratin utan att säkerheten får lida. Tvärtom framhävs säkerhetens betydelse genom att den höjs till en funktion på den strategiska nivån, vilket även hamnens verkställande direktör och styrelse uppskattar.

– Vårt projekt signalerar, att säkerheten är anknuten till en massa tekniska detaljer, men att det lika mycket handlar om god vilja. Säkerheten bör ha högsta prioritet.

Projektet presenterade ytterligare rekommendationer, vilka ännu bör slipas i sin formulering och därefter måste man finna en passlig tidtabell. Hamnarna vill till exempel uppnå en överenskommelse om gemensamma övningar som skulle kunna utföras redan detta år. Utredningens rekommendationer införs i praktiken punkt för punkt i samarbete med myndigheterna. ↓



Niilo Wälläri – den förträffliga förbunds- informatören



Sjömans-Unionen fyller 100 år i år. Det är omöjligt att minnas Unionens olika skeden utan att även titta på förbundets mångåriga ordförande **Niilo Wälläri**. Wälläris insatser för sjömännens utkomst och pensions- och utbildningssystemet är välkänt. Däremot uppmärksammas det inte lika ofta att Wälläri rent ut sagt också var en pionjär som förbundskommunikatör.

Det är i sig inte konstigt att han skötte förbundets kommunikation eftersom han hade en bakgrund som journalist. Han hade skaffat sin journalisterfarenhet från bland annat de amerikanskfinska syndikalisternas tidning *Industrialisti*, *Työväenjärjestöjen Tiedonantaja* och *Suomen Työmies*.

Under sitt första år i Unionens tjänst skickade Wälläri ut 50 pressmeddelanden.



När Niilo Wälläri valdes in i Sjömans-Unionens styrelse 1931 krävde han att Unionens verksamhet skulle bli mer aktiv för att han skulle vara med. En av förnyelserna var förbättringen av medlemstidningen. Tidningen *Merimies-Sjömännens* hade getts ut i stencilform sedan 1922. Målet var att göra tidningen mer informativ för medlemmarna.

Censuren slog till

Informationsverksamheten och pressrelationerna blev en viktig del av Sjömans-Unionens verksamhet när Wälläri utsågs till förbundssekreterare 1932. I praktiken var han även informationssekreterare. Wälläri anförtroddes ansvaret för medlemstidningen, och tidningen låg nära hans hjärta under de 30 år som han var ordförande för Unionen (1938–1967). Att skriva ledaren var en viktig uppgift.

Wälläri hade för vana att uppmuntra sjömännen att inte bara utöva litterära-konstnärliga intressen, utan också att hjälpa till med förbundets tidning. Wälläri själv var djärv och rättfram som redaktör. De rättframma skrivelserna ledde under fortsättningskriget till att krigscensuren ständigt var på tidningen *Sjömännens* och Wälläri. Rödpennan och saxen tog en del av tidningens innehåll.

Branding och kriskommunikation

Wälläri var bra på att utnyttja sina kunskaper från pressen även vid Unionens kommunikation utåt. Under sitt första år som förbundssekreterare skickade han omkring 50 pressmeddelanden och skrivelser till

pressen. Förbundet fick mer publicitet, vilket gynnade medlemsansaffningen.

Unionen informerade med hjälp av tidningarna aktivt om bland annat strejkhot och situationer där den förklarade något rederi i blockad. På så sätt fick man även fram arbetstagarnas synvinkel.

Wälläri arbetade också med branding: förbundets långa namn *Suomen Merimiesten ja Lämmittäjäin Unioni* ändrades 1935 till *Suomen Merimies-Unioni*, dvs. *Finlands Sjömans-Union*, vilket fungerade bättre i skriv och tal. Planeringen av kriskommunikation handlade i sin tur om att Wälläri bad Unionens medlemmar skicka in sitt foto till tidningen *Sjömännens*. De behövdes beklagligt ofta för att illustrera sorgliga nyheter: många av förbundets medlemmar drunknade i olyckor till havs.

Niilo Wälläri var även en förträfflig förbunds-informatör för att han hade god språkförmåga och ett brett nätverk. Som nykterist stannade Wälläri inte nödvändigtvis uppe länge på kvällarna. Å andra sidan gjorde det inget om det kom arbetsamtal mitt i natten. Man kan bara föreställa sig hur Sjömans-Unionens budskap hade flugit omkring om Wälläri hade haft tillgång till kommunikationsmedlen i dagens värld med alla sociala medier! 📍

Källa: *Erkki Savolainen: Niilo Wälläri, legenda jo eläessään. WSOY 1978*

TEXT **Katariina Kivistö**,
katariina.kivisto@smu.fi
BILDER **Sjömans-Unionens arkiv**



Vi firar år!

I ÅR FYLLER SJÖMANS-UNIONEN 100 år. Även fyra fackavdelningar fyller jämna år under de närmaste månaderna. Rese- och Speditionsbranschen, Södra Finlands avdelning, Västra Finlands avdelning och Östkustavdelningen firar alla sin 30 års fest.

Festligheterna syns på olika sätt i avdelningarnas verksamhet. Västra Finlands avdelning har beslutit att bjuda alla medlemmar på kaffe i restaurang Kupoli i Vasa den 18 maj. Rese- och Speditionsbranschen och Östkustavdelningen håller på att planera sina festligheter. Södra Finland har ansett att det är bäst att fira egna festen på hösten, när Unionen har haft sin kongress på våren.



FÖRTROENDEMÄN KRÄVER RÄTTVISA FÖRHANDLINGAR

MED ANLEDNING av den kritiska situationen på arbetsmarknaden kallade FFC samman drygt 400 förtroendemän till ett möte lördagen den 23 januari. Evenemanget gick under namnet Från förlovad till fastkedjad?

Förtroendemän som samlades i Tammerfors tog ställning till situationen på arbetsmarknaden och regeringens förslag till tvingande lagstiftning.

Förtroendemän är av den åsikten att regeringen borde dra bort tvångslagarna från beredningen så att förtroendet kunde återställas och att verkliga förhandlingar kunde påbörjas.

På måndag efter evenemanget tog FFC:s ställning till situationen på arbetsmarknaden. Finlands Näringsliv EK hade tidigare meddelat att organisationen är villig att återgå till förhandlingsbordet för att diskutera ett samhällsfördrag. EK avbröt det senaste försöket att nå en överenskommelse i början av december efter att Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT hade meddelat att förbundet inte kommer att gå med i ett eventuellt avtal.

FFC fattade beslut att inleda förhandlingarna om ett avtal på arbetsmarknaden. FFC betonade ändå att man också måste nå ett resultat som arbetstagarerna kan godta i arbetsgruppen som på trepartsbasis utreder lokala avtal.

– Det centrala är att få regeringen att ersätta tvångslagarna med andra åtgärder, betonade ordförande **Lauri Lyly**.



BILD: JÄNNE RUOTSALAINEN

Arbetslösheten ökade i Svenskfinland

I SLUTET AV NOVEMBER fanns det sammanlagt 342 100 arbetslösa arbetssökande vid arbets- och näringsbyråerna i Finland. Det är 15 600 fler än vid samma tidpunkt i fjol, och 4 400 fler än i slutet av oktober i år. Uppgifterna framgår av arbets- och näringsministeriets sysselsättningsöversikt.

Antalet långtidsarbetslösa, alltså personer som har varit arbetslösa arbetssökande utan avbrott i minst ett år, uppgick till 114 400. Det är 19 900 fler än vid samma tidpunkt i fjol.

Dyster utveckling i Lovisa och Lapträsk

I Svenskfinland ökade arbetslösheten i 28 kommuner jämfört med samma tidpunkt i fjol. I 18 finlands-svenska kommuner minskade arbetslösheten.

Högst var arbetslöshetsgraden fortfarande i Åbo (16,1 %), och Kaskö (14,3 %), men ny trea i statistiken är nu Lovisa där antalet arbetslösa det senaste året har ökat med nästan 150 personer och arbetslöshetsgraden har stigit från 11,5 % till 13,6 %. Också i grannkommunen Lapträsk har arbetslöshetsgraden stigit från 10,5 % till 13,5 %.

I de finlandssvenska kommunerna på fastlandet är arbetslösheten lägst i Pedersöre (3,3 %), Larsmo (3,6 %) och Närpes (3,8 %). Ännu lägre är arbetslösheten i de åländska kommunerna Saltvik, Jomala, Föglö, Lumparland och Vårdö. Sottunga har inte haft en enda registrerad arbetslös arbetssökande på flera år.

I slutet av november fanns det 25 900 lediga jobb vid arbets- och näringsbyråerna, vilket innebär att det fanns drygt tretton arbetslösa arbetssökande för varje ledigt jobb.

Kom ihåg att förnya ditt behörighetsbrev senast 31.12.2016



Övergångsperioden för de s.k. Manilaändringarna i lagstiftningen om manskap och behörighet löper ut den 31 december 2016. Trafif 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.

Behörighetsbrev som ska förnyas är de som utfärdats innan 1.3.2013 förutom ena avdelningens vaktmans behörighet (Vaktman, däck och Vaktman, maskin). Dessa behörigheter upphör att gälla den 1.1.2017, eftersom de inte uppfyller Manilaändringarna.

Ekonomiavdelningens behörighetsbrev behöver inte förnyas.

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 däckavdelningen 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 specialsakkunniga **Stella Wallenius**.

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

Ditt behörighetsbrev har begränsad giltighet eftersom du har ansökt om din första behörighet då Manilaändringarna har trätt ikraft i Finland och då måste man uppfylla de nya utbildnings- och sjötjänstkraven. I annat fall har giltighetstiden begränsats till övergångsperioden, som nu tar slut den 31.12.2016.

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

Observera att sjötjänstkravet ökat för vissa behörigheter och då kan det hända att du inte hinner få ihop den sjötjänst som numera krävs. I så fall bör du förnya ditt vaktmansbrev, vilket de flesta har och vars förnyande är betydligt lättare, säger man från Trafif. Försäkra dig om att du har ett giltigt manskapsbrev även efter den 31.12.2016.

På Trafif:s webbsidor hittar du mera information om utbildningarna och jämförelse av nya och gamla krav och vilka utbildningar som möjligtvis kräver komplettering.

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

Kom ihåg att du inte kan arbeta i internationell fart med de nya behörighetsbrev 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 behörighetsbrev hittar du på Trafif:s webbsidor på adressen: http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemannning_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/bemannning_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 behörighetsbrev.*

Tilläggsuppgifter:

Behörighetsbrev inom sjöfarten, tfn 029 534 5133, vardagar kl 9–11, [merimiesyksikko\(at\)trafi.fi](mailto:merimiesyksikko(at)trafi.fi).
enhetschef Stella Wallenius, tfn 029 5346 472, [stella.wallenius\(at\)trafi.fi](mailto:stella.wallenius(at)trafi.fi), på Twitter @StellaWallenius

AMMATTIOSASTOT/ FACKAVDELNINGARNA

SISÄ-SUOMEN OSASTO (001)

Kevätkokous ja pilkkikilpailu

Aika: lauantai 19. maaliskuuta

Paikka: Haukilahden iso maja, Kerimäki
Pilkkikisa klo 9 alkaen, vuosikokous
klo 14 alkaen

Lähde ulkoilemaan kauniiseen miljööseen!

Ilmoittautumiset perinteiseen yhdistettyyn
pilkkikilpailuun ja kevätkokoukseen
Seppo Immoselle;

seppo.immonen57@gmail.com,
puh. 050 368 2298 ja Markku Rautiaiselle;
markku.j.rautiainen@luukka.com,
puh. 0400 768 414.

Tervetuloa kaikki joukolla mukaan!

ÅLANDSAVDELNINGEN (005)

Värmöte

Tid: måndagen den 18 april kl 19.00

Plats: Förenings lokal, Ålandsvägen 40
Välkommen!

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO (006)

Kevätkokous

Aika: torstai 21. huhtikuuta klo 16 alkaen

Paikka: Maariankatu 6 b, 5. krs, Turku
Kokouksessa käsitellään sääntöjen mukaiset
asiat. **Huom!** Sitovat ilmoittautumiset
ruokailuun **18.4. mennessä**,

puh. (02) 233 7416.

Osallistujien kesken arvotaan palkinto.

Jäsenemme – Tervetuloa -Hallitus

Pilkki-/ulkoilupäivä

Perinteistä ulkoilupäivää vietetään

Meripesä-mökillä Narvijärvellä

sunnuntaina 6. maaliskuuta.

Pilkkikisa alkaa klo 12.

Makkaramestari pitää saunan ja grillin
kuumana.

Lisätietoja ja ajo-ohjeita Turun toimistolta,
puh. (02) 233 7416.

Ilmoitathan tulostasi **2.3. mennessä**, jotta
osaamme varautua muonitukseen.

LÄNSI-SUOMEN OSASTO (008)

Osastomme täyttää 30 vuotta!

Siksi haluamme tarjota **kaikille** osastomme
jäsenille kahvivilaisuuden.

Aika: perjantai 18. maaliskuuta klo 15

Paikka: Ravintola Kaksi Kupolia,
os. Kauppapuistikko 12, Vaasa
Ilmoittautumiset järjestelyjen vuoksi
14. maaliskuuta mennessä.

Varaukset: Kari Nurmirinta,
puh. 0400 418 511; kari.nurmirinta@smu.fi
Tervetuloa!

Kevätkokous

Aika: torstai 14. huhtikuuta klo 18

Paikka: Pitkäkatu 43, Vaasa

Käsitellään kevätkokouksen sääntömääräiset
asiat. Tule ja vaikuta, juuri sinä.

Ruokailu kokouksen päätteeksi. Pyritään
saamaan liiton edustaja paikalle.

Tervetuloa!

Kevättalkoot

Osastomme järjestää perinteiset talkoot
Unionin mökillä Raippaluodossa

Aika: 4. toukokuuta klo 14 alkaen, jatkuu 6.5.
(päättty klo 12)

Mökin osoite: Söderuddentie 1352 A

Jos et ole vielä käynyt paikalla, nyt on oikea
hetki tulla. Maisemat ovat komeat.

Sankoin joukoin liikkeelle yhteisen hyvän
nimissä, kirveet ja lapiot mukaan!

Majoittumiset otetaan ilmoittautumis-
järjestyksessä.

Ilmoitus osallistumisesta järjestelyjen vuoksi

2.5. mennessä, Kari Nurmirinta

puh. 0400 418 511; kari.nurmirinta@smu.fi

Tervetuloa "töihin"!

ETELÄ-SUOMEN OSASTO (009)

Kevätkokous

Aika: maanantai 21. maaliskuuta klo 13

Paikka: osaston toimisto, Linnankatu 13,
Helsinki

Kokouksen jälkeen pientä purtavaa.

Kaikki jäsenet, tervetuloa!

Teatteri-ilta

Menemme porukalla teatteriin tiistaina

10. toukokuuta klo 19.

Esitys on Helsingin kaupunginteatterin

Arena-näyttämöllä.

Palvelija-näytelmä perustuu Kari Hotakaisen
tekstiin.

Martti Suosalo esittää kaikki roolit.

Lippu maksaa osaston jäsenelle 10 e

(normaalihinta 34,50 e).

Lippuja on varattu 15 kappaletta.

Ilmoittautumiset Mari Ikoselle, puh.

0505283564 mariikoneathotmail.com **15.3.**
mennessä.

Lipun voi maksaa osaston tilille

OP FI33 5541 2810 0003 65 teatterilippu.

Toteutamme tapahtuman yhdessä Mepan

kanssa.

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA (010)

Kevätkokous

Aika: keskiviikko 20. huhtikuuta klo 15 alkaen

Paikka: Turun Kellariravintola, Linnankatu
16, Turku.

Musikaali-ilta

Osasto tarjoaa musikaalin Myrskyluodon
Maija torstaina 17. maaliskuuta klo 19.

Esitys on Åbo Svenska Teaterissa.

Omakustannus on 5 e ja lisäksi jokainen
maksaa itse vaatesäilytyksen 2 e.

Sitovat ilmoittautumiset 15.2.mennessä

puheenjohtaja Mirjam Ahlrothille,

mirjam.ahlroth@finnlink.fi

LAIVAN VIHDEAMMATTILAISET (011)

Kevätkokous

Aika: torstai 10. maaliskuuta klo 14.

Paikka: Sastamala, uusittu Vuorihotelli
(Ellivuori)

Kokouksessa käsitellään viralliset kevät-
kokouksiasiat sekä tulevan kesän tapahtumia.

Illalla luvassa saunontaa, ruokailua ja
mukavaa yhdessäoloa.

Mahdollisuus yöpymiseen.

Tilaisuus on maksuton jäsenille.

Lisätiedot ja ilmoittautumiset:

viihdeammattilaiset@gmail.com

1. maaliskuuta mennessä. Ilmoitathan myös
yöpymistarpeen.

Jäsenet, tervetuloa mukaan!

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Alm Berndt

Ekroos Peter

Karlsson Päivi

Lappalainen Kirsti

Myllyaho Anitta

Norrgård Marika

Ottavainen Ulla

Pentti Veli-Pekka

Silén Pirkko

Sundqvist Jari

Wernfeldt Tarja

IN MEMORIAM

Ilkka Lankila

4.11.1942–9.11.2015 Rejmyre

Omaiset ja ystävät ovat saattaneet pitkällisen
sairauden murtaman Ilkan Kalajoen multa.



Posti Green

2016 luottamusmiesskurssit Förtroendemanna utbildning 2016



14.–18.3.2016 Luottamusmiesten peruskurssi
12.–13.4.2016 Luottamusmiesten täydennyskurssi
16.–20.5.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10.2016 Luottamusmiesten täydennyskurssi

14.–18.3. Luottamusmiesten peruskurssi
12.–13.4. Kompletteringskurs för förtroendemän
16.5.–20.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10. Kompletteringskurs för förtroendemän

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta:

Liittosihteeri

Kenneth Bondas

puh. (09) 615 20254, 040 456 0245

s-posti: kenneth.bondas@smu.fi

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Förbundssekreterare

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

e-post: kenneth.bondas@smu.fi

smu.fi > koulutus

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.kuljetusalan.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.kuljetusalan.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

Viestintäasiantuntija /
Kommunikatioexpert
Katariina Kivistö
0400 502128

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitiäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

ma–pe klo 10–14.

Lounais-Suomen osaston mökin
varaukset Turun toimistolta /
Sydvästra Finlands avdelnings
stugans bokningar från
kontoret i Åbo

