



MERIMIES

SJÖMANNEN



Robotit yleistyvät

– ihmistyötä tarvitaan
edelleen

Tähtäimessä meriura

Merikoulun oppilaat
uskovat töitä löytyvän

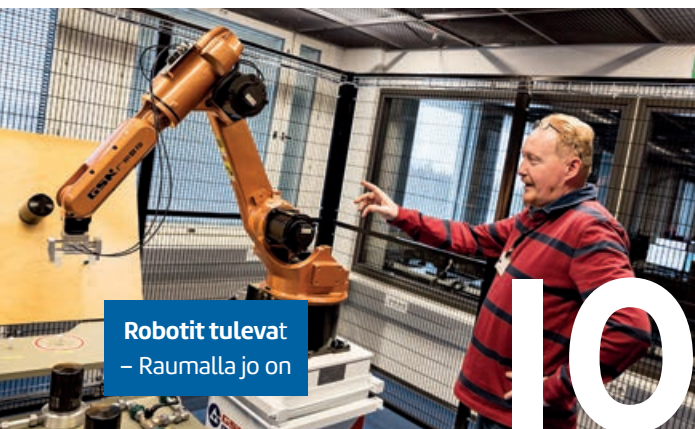
En karriär till havs

Tässäkö tulevia
unionilaisia?



JUKKA-PEKKA FLANDER

4



Robotit tulevat
– Raumalla jo on

JUKKA-PEKKA FLANDER

10



Turvallisuudessa
huomio
onnistumisiin

KARI HULKIO

16

sisältö | innehåll

- 8 Merenkulku tarvitsee moniosaajia
- 15 Merimiesenglantia omin päin
- 18 Ihmiskauppa tarkkailuun laivoilla
- 26 Vastuullisuutta kuljetusketjuun
- 28 Suomalaisvarustamoille uusia aluksia
-
- 33 Ledare: Bolagiseringshysterin råder
- 34 Nästa generations sjöman
- 40 Autonomiska fartyg kommer – när?
- 41 Har arbetsgivaren rätt att kvitta en del av lönen?
- 44 Positivt säkerhetstänkande

KANNEN KUVA Jukka-Pekka Flander

*Rauman merikoulun konekorjauksen opiskelijoita;
Jeremias Vuokila (vas.), Semmi Mäkelä ja Joonas Heinonen.*

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2017 | 1

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

VASTAAVA TOIMITTAJA • ANSVARIG REDAKTÖR Katariina Kivistö | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu |
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rantaa 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 BESÖKSADRESS
John Stenbergin rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHEDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI • E-POST
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
1/1 vuosi/år 25 e
1/2 vuosi/år 15 e

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2017 • TIDTABELLEN 2017

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
2	30.3.	25.4.
3	26.5.	19.6.
4	15.9.	9.10.
5	30.11.	18.12.

Suomi nousuun – kansallisomaisuutta hävittämälläkö?

Liikenne- ja viestintäministeriö julkisti vastikään väyläyhtiö-hanketta koskeneen selvityksen. Selvityksen ja siihen perustuneen väyläyhtiömallin hylkäsivät nopeasti niin keskustan oman ministeriryhmän kuin hallituskumppanitkin. Selvityksestä vastanneen ministeri **Anne Bernerin** oli pakko perääntyä ja pistää hanke jäihin. Hyvä näin.

Jos hanke olisi saanut tuulta purjeisiin, Suomessa ei olisi yhtiötetty ainoastaan kansallisomaisuutemme kuuluvia teitä, vaan ennen pitkää myös rautatiet ja vesiväylät.

Ministeri Berner kuvasi tieverkoston yhtiöittämistä niin, että kyseessä olisi suurempi mullistus kuin auton keksiminen aikanaan. Todellakin, vireillä olisi ollut vallankaappaukseen rinnastettava operaatio, jossa kansalle kuuluvalta olisi riistetty sitä edustavalta eduskunnalta yksityiselle yhtiölle. Miten tämän jälkeen olisi voitu demokraattisesti päättää siitä, miten tiestöä pidetään kunnossa ja minne rakennetaan uusia väyliä?

Kaiken lisäksi kansa ja veronmaksajat olisivat joutuneet uudestaan kustantamaan erilaisten käyttö- ja muiden vastaavien maksujen kautta jo kerran verorahoilla rakennetut tiet ja muut liikenneväylät. Yhtiöittäminen olisi tosin mahdollistanut sen, että väylien kunnossapitoon ja rakentamiseen tarvittavat miljardit olisivat siirtyneet pois valtion budjetista väyläyhtiön kontolle. Mutta tämä silmankääntötempu ei olisi poistanut sitä tosiasiaa, että väyläyhtiö tai väylien hoidon itselleen kilpailutuksen kautta hankkinut yhtiö olisi tullut keräämään samat miljardit tiestön tai väylien käyttäjiltä – eli meiltä tavallisilta veronmaksajilta. Vai olisiko kilometri asfaltitietä tullut yhtiöittämisen kautta ilmaiseksi?

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin hanke heijastelee sitä uskomatonta näkemystä, että kaikesta tulee tehokkaampaa ja halvempaa yhtiöittämisen kautta. Saman asian toinen puoli on se, että kansaan on juurrutettu näkemys, jonka mukaan Oy Suomi Ab tarvitsee itselleen johtajiksi businesshenkisiä kovan markkinatalouden ammattilaisia. Suomi ei ole kuitenkaan yhtiö eikä sitä voi-

da johtaa markkinatalouden opeilla. Yritysjohdajien, kuten pääministeri **Juha Sipilän** ja ministeri Anne Bernerin tapa toimia yrityselämässä ja yhtiön johdossa saattaa poliittisessa järjestelmässä johtaa – ja todennäköisesti johtaa – katastrofiin.

Merenkulun alalla 20 viime vuoden aikana vallinnut yhtiöittämismisvimma on esimerkki siitä, miten pahasti asiat voivat mennä pieleen. Aiemmin meillä oli yksi viranomaistaho, merenkulkuhallitus, joka hoiti keskitetysti jäänmurtoa, yhteysalusliikennettä, luotsausta, väylänhoitoa ja merenmittausta. Nyt jokainen sektori on eriytetty – lukuisten vaiheiden kautta – omiin yhtiöihinsä.

On luotu moninkertaisia hallintoja ja selvästi kannattamattomia yhtiöitä aloille, joilla ei ole minkäänlaista todellista kilpailua. Valtion omistusta, joka on hankittu verorahoin, kuten esimerkiksi jäänmurtaajat ja monitoimimurtaajat, on jaettu yhtiöille pois poliittisen kontrollin piiristä. Samalla valtion omistuksessa olevat yhtiöt on saatu kilpailemaan keskenään. Pahimmassa tapauksessa keskinäinen kilpailu voi johtaa siihen, että kilpailun hävinnyt toimija joutuu konkurssiin. Onko tässä mitään järkeä?

Suomi nousuun, sitä me kaikki haluamme. Mutta nousu ei onnistu hävittämällä kansallisomaisuutta.

Merenkulussa vallinnut yhtiöittämismisvimma osoittaa, miten pahasti asiat voivat mennä pieleen.



Simo Zitting
Puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi



Jukka-Pekka Flander

Merenkulun opiskelijat luottavat työllistyvänsä
MAALLE VAI MERELLE
– kas siinä haaste

Tommi Vehviläinen, Niklas
Tammisto, Jere Koskinen ja
Annika Ritola perehtyvät
sähkön saloihin.

– Eiköhän tästä ammatti saada. Ja työpaikkakin varmaan löytyy.

Rauman merikoulun opiskelijat vastaavat lähes samoin sanoin kysymykseen, miltä tulevaisuus työelämässä näyttää.

Seuraavan sukupolven merenkulkijat kehuvat myös saamaansa opetusta. Teoriaoppia ja käytännön taitoja on tarjolla sopivassa suhteessa. Ammattikoulutuksessa kertyvät monipuolinen osaaminen avaa työtilaisuuksia myös maissa. Useimmat tähtäävät kuitenkin nimenomaan meriuralle.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER

WinNova-oppilaitoksen merenkulkualan koulutuksesta valmistuu kansi- ja konekorjaajia sekä laivasähköasentajia. Myös majoitus- ja ravitsemisalan opiskelijoista monilla on mielessä meriammatti.

➤ Sähköriksi rollikkaan tai pulkkeriin

Ulkona raivoo talvimyrsky, mutta merikoulun sähköluokassa on iloinen hyöriä. Opiskelijat siirtyivät sujuvasti sähkölaitteiden ja tietokoneiden väliä.

Joukossa touhuu **Tommi Vehviläinen**, joka opiskelee toista vuotta laivasähköasentajaksi. Kaksi harjoittelujaksoakin hän on jo läpikäynyt. Yksi kouluvuosi on jäljellä.

Alun pitäen Tommi ei aikonut merille vaan metsään, Metsäopistoon. Vähitellen mieli kääntyi merenkulkuun, ei vähiten siksi että perheessä on merellä olleita. Kaveista monet vaikuttavat kumipyöräpuolella, joten hiukan sai kuulla kysymyksiä: ”Miksi tuommoista alaa meinaat?”.

WinNovaan hakeutuessaan Tommi vielä arpoi kone- ja sähköpuolen välillä.

– Nyt minulla ei ole enää muuta ammatia mielessä kuin laivan sähkömies, Tommi vakuuttaa.

Ja täsmentää vielä, että haluaa työpaikansa olevan rahtilaiva, rollikka tai pulkkeri. Toiveissa siintävät mukava työympäristö ja monipuoliset tehtävät, joita saisi tehdä

rauhassa ilman liikoja päällepäsmäreitä.

Opiskelu on yllättänyt Tommin myönteisesti. Teoriakin menee, vaikka hän tykkää eniten käytännön tekemisestä.

– Meininki on välillä sekainen, mutta pärjään kyllä. Paljon on siitä kiinni, miten itse jaksaa panostaa.

Tommille on ”totta kai selvää”, että hän suorittaa opinnot loppuun. Tekniikan nopea kehitys kuitenkin askarruttaa.

Meininki on välillä sekainen, mutta pärjään kyllä.



– Kun on yhden homman oppinut, pitääkö parin vuoden välein opetella uutta, nuori mies ihmettelee.

➤ Automies empii: ehkä telakalle

Hitsauskipinät säkenöivät merikoulun koneosalissa. Muista erillään omaa juttuaan työstään **Karri Liukkonen**. Hänellä on takanaan autonasentajan opintoja, joten monet perusasiat ovat entuudestaan tuttuja.

Karri on touhunnut autojen kanssa pienestä pitäen; autot ovat hänen ykkösjutunsa.

Automies tuli ajautuneeksi merikouluun, ainakin osaksi lähipiirin merenkulkijoiden suosituksesta. Tuleva reperi ➤



Autot ovat Karri Liukkoselle ykkösjuttu. Tulevan reparin todennäköisin työpaikka on telakka.



Tommi Vehviläinen nähtäneen parin vuoden päästä rahtilaivalla sähkömiehenä.



Alekski Nurmi tietää mitä tahtoo: töihin laivan keittiöön.

opiskelee nyt toista vuotta merenkulkualaa, mutta ei ole sulkenut pois maahommia.

– Tähtäimessäni on työ laivalla tai telakalla. Mieluiten telakalla, mutta en pidä laivallekaan menoa mahdollisena, Karri kertoo.

Iso syy vaa’an kallistumiseen maatoihin on laivaharjoittelussa vaivannut merisairaus.

– Konkarit kylläkin vakuuttivat, että merenkäyntiin tottuu ajan myötä.

Karri on tyytyväinen Raumalla annettuun opetukseen ja aikoo saada koulusta paperit käteen.

– Täällä vaaditaan ja saa näyttää osamistaan. Voi myös itse ehdottaa, mitä halua oppia lisää.

➤ Tosi hyväksi laivakoksi

Alekski Nurmen posket punottavat, mutta käsi ei täris, kun hän täyttää asiakkaan vesilasiasia. Ensimmäisen vuoden kokkiopiskelija on tähän saakka näyttänyt taitojaan vasta opetuskeittiössä. Nyt tuli aika tehdä oikeita keittiö- ja tarjoilutöitä harjoitteluravintolassa.

Liityin Unioniin – ilman muuta

RAUMAN MERENKULUN opiskelijoista useimmat kuuluvat Merimies-Unioniin.

– Totta kai olen liittynyt. Jos tulee ongelmia, on auttajia ja saa apua, Tommi Vehviläinen perustelee.

Karri Liukkonen on hänkin jo Merimies-Uniionin jäsen. Hän myöntää, ettei ole paljon tutustunut Unioniin, mutta näkee ammattiyhdistysliikkeen tarpeellisenä.

– Aina liitosta jotain hyötyä on.

Ay-asiat tulevat merenkulun opiskelijoiden agendalle viimeistään silloin, kun he menevät laivaharjoitteluun. Luottamusmies tai joku vanha skönäri yleensä ottaa liiton jäsenyyden puheeksi.

Siihen on sitten jo pidempi matka, että alan opiskelijat näkisivät itsensä tulevina luottamusmiehinä tai liittoaktiiveina.

– En ole ikinä ajatellut, että voisin olla ay-aktiivi, opiskelijat pyörittelevät päätään.

Voi itsekkin ehdottaa, mitä haluaa oppia.



– Vähän jännittää, Alekski myöntää.

Mutta ammatinvalintaa Aleksin ei tarvitse jännittää, päätös on tehty.

– Tahdon merille. Näkee muutakin kuin yhtä kaupunkia. Ja kokiksi halusin jo peruskoulussa, työ tuntuu omalta ja kivalta.

Aleksin haaveena on tulla tosi hyväksi laivakoksi. Mutta perushyväkin riittää kokkiopiskelijalle, joka valmistaa mielellään ihan tavallisia lounasruokia.

Ennen kuin Alekski valloittaa byssien ja messien maailman hän ehtii nauttia hyvästä opetuksesta ja odotettua rennommasta opiskelusta.



Opiskelijat Merimies-Unioniin

Merenkulun opiskelijoiden kannattaa liittyä Merimies-Unioniin jo opiskeluaikana

- hakemuslomake osoitteessa [smu.fi>jasenyys](https://smu.fi/jasenyys)
- opiskeluaikana ei tarvitse maksaa jäsenmaksua, jos ei saa tuloja

Opiskelijajäsenet saavat Unionin jäsenedut

- alennuksia ja tarjouksia, Merimies-lehti, lomamökkivuokraus
- Unionin toimisto ja luottamusmiehet opastavat työelämäasioissa
- Unioni on apuna ja turvana työharjoitteluajana ja työhön mentäessä
- Unionin jäsenosasto on paikka vaikuttaa ja viihtyä

Jos käy töissä opiskeluaikana

- veronalaisesta ansiotulosta maksetaan normaali jäsenmaksu
- ota yhteyttä Unionin jäsenrekisteriin kun menet töihin
- Kuljetusalan työttömyyskassan jäsenyys alkaa, kun ensimmäinen jäsenmaksu on maksettu

jasenrekisteri@smu.fi; puh. (09) 6152 0257

Kosti Wessman opiskelee konekorjausta.



Opettaja Jarno Laineen luokassa ovat käden taidot kunniaa.



Merenkulkualaa opiskellaan Raumalla ajanmukaisin välinein.

Opettaja tahtovat lisää moniosaajia

Paljon myönteistä, jonkin verran ongelmia. Näin voi tiivistää WinNovan merenkulkualan opettajien tilannekuvan.

Opiskelijoiden määrä on laskenut.

– Kiinnostus hakeutua merenkulun opintoihin voi tippua, kun puskaradio kertoo, että sekamiehitys vie porukalta työpaikat, konepuolen opettaja **Vesa Lähteenlahti** arvelee.

Mutta toisaalta: viime vuonna merenkulku oli hakijamäärässä WinNovan suosituin koulutusala.

Vaikka keskeyttäminen on yleistä, merikouluun hakeutuu myös erittäin motivoituneita opiskelijoita, jotka haluavat ehdottomasti laivatyöhön ja suorittavat opinnot loppuun.

Sähkötöihin opiskelevat pysyvät parhaiten kelmassa. He myös työllistyvät vaivattomimmin. Meriteollisuuden menestys heijastuu eniten juuri sähköammattilaisten kysyntänä.

– Laivasähköreistä on jopa pulaa. Valmistuneet tullaan melkein hakemaan koulusta, opettaja **Jarno Laine** kertoo.

Merenkulun profiili ylös!

Keskeyttämiä tulee usein ensimmäisen työssäoppimisen jälkeen. Laivalla, poissa. Monille on kova paikka olla laivalla, poissa kotoa ja kavereiden luota.

*Ei voi olla merillä,
kun ei pääse nettiin.*



– Osa nuorisosta on nykyään lyhytjänteistä. He eivät pysty olemaan merillä, kun nettiyhteydet eivät aina toimi, STCW-vas- taava **Tero Virtanen** sanoo.

Siinä nykynuoret päihittävät aiemmat ikäluokat, että he osaavat englantia suunnattomasti paremmin kouluun tullessaan.

Opettajakunta pitää tärkeänä, että merikoulusta valmistuu todellisia moniosaajia. Heistä koulutuksen uudistusten tulisi tukea yleistoimipätevyyskirjan saamista. Nykyisellään varsinkin matruusin pätevyyteen vaaditaan paljon seilausta, poosuksi vielä enemmän.

Merenkulun profiilin nosto on myös kouluttajien toiveissa.

– Ei merenkulkua saa piilottaa logistikan alle. ⚓

LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY

WINNOVA järjestää toisen asteen ammatillista perus-, lisä- ja täydennyskoulutusta, oppisopimuskoulutusta sekä muuta ammatillista koulutusta.

WinNovan omistavat Porin, Rauman ja Laitilan kaupungit sekä Porin aikuiskoulutussäätiö.



Työnantajan oikeus kuitata osa palkasta

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Ihmettelin suuresti, kun palkkalaskelmastani kävi ilmi, ettei työnantaja ole maksanut minulle kuukausipalkkaani kokonaisuudessaan, vaan pidättänyt siitä osan omatoimisesti itselleen. On totta, että edellisen palkanmaksun yhteydessä minulle maksettiin erehdyksessä ylityökorvauksia, jotka eivät kuuluneet minulle. Voiko työnantaja todellakin noin vain ottaa osan palkkapussistani pois?

LAKIMIES: Merityösopimuslain 2 luvun 21 §:n mukaan työnantaja ei saa kuitata työntekijän palkkasaamista vastasaamisella siltä osin kuin palkka on *ulosottoa ja -menettelyä koskevien säännösten* mukaan jätettävä ulosmittaamatta. Yleiskielellä ja kääntäen sanottua tämä tarkoittaa, että työnantaja voi yksipuolisella päätöksellään tiettyjen edellytysten täyttyessä pidättää itsellään eli jättää maksamatta osan työntekijän palkasta tilanteessa, jossa työntekijä on velkaa työnantajalle. Velka voi olla syntynyt monella tavalla: se voi perustua työntekijän vahingonkorvausvastuuseen, työnantajan työntekijälle antamaan lainaan, siihen, että työnantaja on virheellisesti maksanut liikaa palkkaa tai muuhun työnantajan saatavaan työntekijältä.

Kuittauksen idea on se, että saatavien olemassaolo lakkaa siltä osin kuin ne peittävät toisensa. Kuittauksen edellytyksiä ovat saatavien *vastakkaisuus, perimiskelpoisuus ja riidattomuus*. Vastakkaisuudella tarkoitetaan sitä, että sopimusosapuolet voivat kuitata vain toistensa saatavia, eivät muiden velkoja. Perimiskelpoisuus taas liittyy siihen, onko saatava lain mukaan olemassa ja tarvittaessa ulosoton kautta perittävissä eli onko se syntynyt laillisella tavalla eikä vielä vanhentunut. Kumpaankaan saatavaan ei saa liittyä keskenäisiä epäselvyyksiä ja riitaisuuksia esimerkiksi saatavan määräästä tai siitä, onko työntekijällä sittenkin ollut oikeus työnantajan väittämään liikaa maksettuun palkkaan.

Ennen kuin työnantaja saa toteuttaa yksipuolisen kuittauksen, on tämän ilmoitettava aikeestaan työntekijälle ja annettava tälle mahdollisuus suorittaa velka muutoin kuin palkan pidätyksenä tai sopia maksuaikataulusta. Kuittaus ei siis saa tulla yllätyksenä työntekijälle. Samalla varmistetaan saatavien riidattomuus: ilmoituksen johdosta työntekijällä on tarvittaessa mahdollisuus ”reklamoida” ja kiistää työnantajan saatavan olemassaolo, sen määrä tai peruste.

Kuten sanottu, työnantaja voi kuitata *vain osan palkasta* eli kokonaan sitä ei voida jättää maksamatta, vaikka velka olisikin suurempi kuin kuukausipalkka. Ulosottoa koskevien säännösten mukaan palkasta voidaan ulosmitata pääsääntöisesti yksi kolmasosa. Työn-

tekijälle on kuitenkin aina maksettava vähintään *nk. suojaosuus* työntekijän ja tämän perheen toimeentuloa varten. Suojaosuus vahvistetaan vuosittain oikeusministeriön asetuksessa ja sen suuruudessa otetaan huomioon työntekijän elatusvelvollisuus. Vuonna 2017 *päiväkohtainen* suojaosuus on 22,41 € ja siihen lisätään 8,04 € jokaisen elatuksen varassa olevan osalta. Näin ollen työntekijälle, jolla on kaksi alaikäistä lasta, on maksettava vähintään 1154,70 € suuruinen osa kalenterikuukauden *nettopalkasta*. Palkan ulosmittausta menettelyineen ja esimerkkeineen on selostettu tarkemmin ulosottoviranomaisen sivuilla <https://oikeus.fi/ulosotto/fi/index/velallisenaulosotossa/palkanulosmittaus.html>.

Jos työntekijälle on maksettu palkkaennakkoa eli förskottia, on sääntö toisenlainen. Merityösopimuslain 2 luvun 21 §:n toisen momentin mukaan palkkaennakko vähennetään palkanmaksupäivänä maksettavasta palkkasummasta ja luetaan yllä mainittuun suojaosuuteen.

Mainittakoon vielä, että samat säännöt koskevat ulosmaksua eli viimeistä palkanmaksua työsuhteen päättyessä. Jos osa velasta jää suojaosuussäännösten takia kuittaamatta ulosmaksusta, ei tämä tarkoita, että velka lakkaisi, vaan loppuosa saatavasta edelleen jää olemaan ja on työnantajan perittävissä muilla tavoin. Loppuosan suorittamisesta on tällöin hyvä sopia erikseen.

Eli vastaus kysymykseen on kyllä. Työnantajan olisi kuitenkin ehdottomasti ensin pitänyt ilmoittaa sinulle kuittauksesta ja antaa mahdollisuus maksaa liikaa maksetut korvaukset takaisin muuna ajankohtana tai sopia muusta järjestelystä.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi



Katariina Kivistö



Mikä rooli roboteille?

SAK: Automaatioon siirryttävä hallitusti

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVA ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce julkistaa huhtikuussa Helsingissä lisää tutkimustuloksia etäohjauksen ja autonomisen merenkulun kehityksestä.

SAK selvittää digitalisaation vaikutuksia työelämään ja palkansaajien arkeen. Selvitykseen ryhdyttiin, koska digitalisaatio, robotisaatio ja automaatio muuttavat myös SAK:laisten töitä.

SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** sanoo, että yleisesti luullaan ay-liikkeen vastustavan digitalisaatiota. Näin ei kuitenkaan ole.

– SAK haluaa, että muutos saadaan vietä läpi hyvin ja hallitusti.

Elorannan mukaan digitalisaatio ja robotisaatio haastavat myös ay-liikkeen ja ammattiliitot. Palkansaajaliike joutuu miettimään toimintatapojaan.

Kontrolli lisääntynyt

SAK järjesti marraskuussa luottamusmielille seminaarin tekniikan kehityksen vaikutuksista. ”Robotistako työpaikan luotta-

musmies?” -seminaarissa käynnistettiin keskusjärjestön *Mahdollisuuksien aika* -hanke. Luottamusmielille ja työsuojeluvaltuutetuille on tehty kyselykin aiheesta.

Luottamushenkilöt ovat havainneet työpaikoillaan sekä myönteisiä että kielteisiä digitalisaation vaikutuksia. Enemmistö SAK:laisista luottamushenkilöistä arvioi

Ei haittaa, jos robotti tekee fyysisesti raskaimmat työt.



digitalisaation helpottaneen työntekoa. Samalla kuitenkin työntekijöiden kontrolli ja valvonta ovat työpaikoilla lisääntyneet. Kuljetusaloilla peräti 76 prosenttia katsoi kontrollin lisääntyneen.

Jossain työstä on tullut yksitoikkoisempaa ja tylsempää. Toisaalla työtä on onnis-

tuttu monipuolistamaan ja on voitu keskittyä palveluun. Kellään ei ollut mitään sitä vastaan, että robotti tekee fyysisesti raskaimmat työt.

Toiveena koulutus

Työpaikoilla ei kuitenkaan vielä ole herätty nopean teknologisen kehityksen tarpeisiin. Luottamusmiesten mukaan vain neljännes työpaikoista on tehnyt tai aloittanut siihen liittyvän strategisen valmistelun.

Monilla työpaikoilla hukataan digitalisaation mahdollinen hyöty, kun perehdytyksestä ei huolehdi ja koulutuksesta säästetään. Seminaariin osallistuneet luottamusmiehet korostivat, että on tärkeää kouluttaa luottamushenkilöstöäkin tekniisiin muutoksiin ja ottaa se mukaan kehittämään työtä. Työn tekemisen muutokset edellyttävät uusia kirjauksia myös työehtosopimuksiin.

Tero ja Turo pohtivat tekniikan kehitystä

Muutoksia tulee – mutta ei vielä

Varustamoissa ei olla juurikaan käsitelty henkilökunnan kanssa automaation etenemistä. – Ei ainakaan minun tietääkseni, sanovat sekä Viking Linen pääluottamusmies Tero Palokoski että OSM:n pääluottamusmies Turo Ihalainen.

Luottamusmiehet ovat itseksensä pohtineet tekniikan kehitystä ja robottien tuloa ja työporukoissakin niistä on puhuttu.

Tähtäimessä henkilökunnan vähennys

Tero Palokosken mukaan robotisoitumista ei nähdä Viking Linellä uhkana merityöläisille nyt eikä tulevaisuudessa.

– Mutta mistä sen tietää, mihin tämä maailma johtaa, tuohan Tallink uudisrakennuksen yhteydessä mallin, jossa alus kiinnitetään satamissa automaattisesti. Nähtäväksi jää, miten se toimii, Palokoski sanoo.

Pääluottamusmies on sitä mieltä, että jos automaatio tulee merenkulkuun, siihen on vain sopeuduttava. Varautuminen etukäteen on vaikeaa.

– Sehän on varmaa, että uudisrakennuksissa automatisointia on pyritty viemään eteenpäin eikä vähiten henkilökunnan määrän vähentämistä silmällä pitäen.

Palokoski näkee tekniikan kehityksen siinä kiinnostavana. Hänestä ei ole mahdollontaa, että tulevaisuudessa rahtialukset

kulkevat ilman miehistöä satamasta toiseen.

– Onhan näitä dokumentteja tullut katsottua, joissa navigointi ja aluksen ohjaaminen on automatisoitua. Matkustaja-aluksilla asiakkaita palvellaan jatkossakin; niitä ei jätetä ilman miehistöä. Ainakin nyt muunlaista kehitystä on vaikea uskoa todeksi.

Vaikea uskoa, että matkustaja-alukset jätettäisiin ilman miehistöä.



Yhteydet maihin kalliita

– Laivoilla olemme ihmetelleet, miten tekniikka muka pelaisi, jos aluksella ei ole ainuttakaan ihmistä työssä, Turo Ihalainen kertoo.

Aikanaan asia selviää, mutta Ihalainen arvelee, että saattaa mennä kymmeniä vuosia ennen kuin merenkulun säädökset

muuttuvat, vaikka tekniikka olisikin saatavilla.

Ihalainen ottaa vertailukohdaksi tietoliikenteen toimivuuden.

– Varustajien mukaan nykyiset tietoliikenneyhteydetkin ovat tolkuttoman kalliita aluksille. Yhteydet ovat niin hitaita, että hyvä jos siviiliasioita pystyy hoitamaan netin kautta. Aika kalliiksi siis tulisi näillä hinnoilla hallita alusta maista käsin.

Ihalainen olettaa, että automaation lisääntyessä aluksille tarvitaan enemmän tekniikan tuntemusta ellei lisäresursseja hoideta jollain tavoin maista käsin.

Miten käy työpaikoille?

UUDET TYÖTAVAT JA ROBOTTIEN

yleistyminen vievät 15 teollisuusmaassa 7,1 miljoonaa työpaikkaa vuoteen 2020 mennessä. Maailman talousfoorumi WEF ennusti näin viime vuonna.

Toisaalta sama taho arvioi, että uuden tekniikan käyttöönotto luo 2 miljoonaa uutta työpaikkaa.

Myös Maailman työjärjestö ILO on ennustanut työpaikkojen vähenevän. Se ennakoii työttömien määrän kasvavan 11 miljoonalla nykyisestä vuoteen 2020 mennessä.

”Naisten työpaikkoja” menetetään enemmän kuin miesten, koska myynnissä, hallinnossa ja toimistotöissä tarvitaan vähemmän väkeä. ”Miesten töissä” jokaista kolmea lopetettavaa työtä kohti syntyy yksi uusi.

SAK:n mukaan digitalisaatio hävittää jo lähiaikoina 40 prosenttia matalasti koulutettujen tehtävistä. Toisaalta avautuu uusia työtilaisuuksia. Roboteilla kasvatetaan tuottavuutta ja historiassa on aina käynyt niin, että uutta tekemistä syntyy ja palkanmaksajiakin ilmaantuu.



Tero Palokoski on varma, että matkustaja-aluksilla asiakkaita palvelevat jatkossakin ihmiset.



Turo Ihalainen uskoo, että alusten tekniikan tuntemusta tarvitaan lisää.



Autonomiset laivat yleistyvät – hitaasti

Etäohjattavat laivat tulevat, mutta maailmanlaajuisen laajamittaisen käyttöönoton vuosikymmen on vielä hämärän peitossa.

TEKSTI EIIJA KALLIONIEMI KUVAT ROLLS-ROYCE JA JUKKA-PEKKA FLANDER



Miehittämättömiä laivoja ohjataan maalle rakennettavista ohjauskeskuksista.

Potkurivalmistaja Roll-Roycella on syvennytty autonomisiin laivoihin menneet kolme-neljä vuotta. Yhtiön tänä vuonna päättyvän Aawa-hankkeen maalina ei ole vielä täysin autonominen laiva, vaan tarkoituksena on testata teknologioita ja lisääautomatisoituja tuotteita. Hanketta rahoittaa Tekes.

Rolls-Roycen kehityspäällikkö **Esa Jokioinen** kertoo, että lähiaikojen teknologisen kehityksen on tarkoitus helpottaa ja tehostaa merenkulkijan työtä ja tehdä siitä turvallisempaa.

Jokioinen puhuu mieluummin autonomisista tai etäohjattavista kuin miehittämättömistä laivoista.

– Minun maailmassani ei ole laivaa, joka kulkee täysin itseksensä. Vähintään etäopeeraattori seuraa sitä ja tarvittaessa ohjaa

etäkeskuksesta. Työ laivalta siirtyy muualle, Jokioinen avaa tulevaa.

– Ensin kuitenkin jo olemassa olevien laivojen siltavahdit, työkalut ja navigaatio automatisoituvat lisää. Mahdollisesti aika

Pitkän matkan autonomisissa aluksissa puhutaan 2030–2040-aikajanasta.



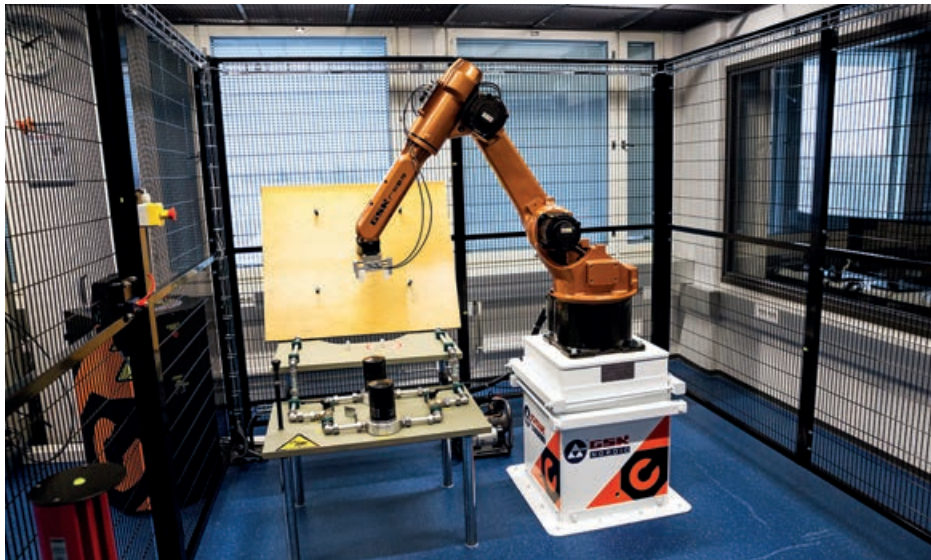
nopeastikin tulee järjestelmiä, jotka hoitavat esimerkiksi ympäristöhavainnointia eri tavalla kuin tänään, hän jatkaa.

Merenkulku automatisoituu sekä kustannus- että turvallisuussyistä. Kun

laiva rakennetaan alusta asti etäohjattavaksi, lastia mahtuu enemmän. Laivoilta miehistö siirtyy etäohjauskeskukseen, jossa yksi miehistö voi operoida useakin laivaa.

– Raskaassa ajoneuvoliikenteessä pyritään seuraavan vuosikymmenen aikana selvästi siihen, että yksi kuljettaja ohjaa rekkaletkaa. Jos kilpailevat kuljetusmuodot tehostuvat, se voi nopeuttaa myös laivojen kehitystä.

Jokioinen uskoo, että täyden mittakaavan testejä autonomisista laivoista nähdään maailmalla hyvinkin lähivuosina. Tähän asti testejä on tehty simulaattoreissa ja pienoismalleilla. Vauhti riippuu myös asiakkaista ja lainsäädäntöelimistä, erityisesti Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä IMO:sta.



Merikoulussa Raumalla on robottisolu. Se palvelee meriklusterin osaamistarpeita. Lisäksi sitä käytetään kunnossapitoasentajien ja automaatio-tekniikan koulutuksessa.

Automaation polku sama kun ilmailussa

Digitalisaation johtaja **Mikko Tepponen** Wärtsilän Services-liiketoiminnan yksiköstä sanoo, että heidän yrityksensä näkökulmasta autonomisia laivoja kiinnostavampaa on polku niitä kohti.

– Pitkän matkan autonomisissa aluksissa ei puhuta missään tapauksessa 2020-ajakanasta vaan 2030–2040-janasta. Vahva käsityksemme on, että nähtävissä olevassa tulevaisuudessa laivalla on ihmisiäkin, Tepponen arvioi.

Tepponen uskoo, että merenkulun automaatiopolku noudattaa ilmailun tietä: teknologia tuo enemmän työkaluja kapteenille ja muille sillalla oleville. Ihmisen kontrolloiva rooli muuttuu vian ratkaisijaksi – kuten lentäjälläkin.

– Tähän mennessä tekemämme aputyökalut liittyvät esimerkiksi nopeusprofiilin

määrittämiseen. Seuraavaksi se automatisoituu. Meillä Wärtsilässä on pitkä historia autopiloteissa. Aputyökalut linkittyvät myös konehuoneeseen ja etäohjausparametrien etäsäätöön. Esimerkiksi vikatilannetta voidaan selvittää niin laivalla kuin maissa asiantuntijoiden voimin.

Tepponen ennakoii, että viiden seuraavan vuoden aikana on jo edetty harppauksin siinä, että ohjauksessa vältetään inhimillisiä virheitä. Lähiajan visiona on esimerkiksi, että laiva telakoi itsensä laituriin nappia painamalla.

– Turvallisuus ja inhimillisten virheiden välttäminen ohjaavat kehitystä eniten, niiden jälkeen tehokkuus.

Tepponen toivoo, että koko toimiala kehityisi yhdessä, ei vain yksittäisinä yrityksinä.

– Laivateollisuudessa standardien puute on se haaste.

Robottivirasto suunnitteilla

EUROOPAN PARLAMENTTI ESITTÄÄ, että EU:hun perustetaan **robotiikka- ja tekoälyvirasto**. Robottirekisteriäkin on mietitty.

Parlamentti on laatimassa sääntöjä roboteille, niiden valmistajille, tutkijoille, käyttäjille ja mahdollisille uhreille.

Parlamentissa toimii Robotisaatio ja

tulevaisuuden työ -ryhmä. Ryhmässä on todettu, että tarvitaan pykälät siitä, missä määrin kone voi olla vastuussa teoistaan tai laiminlyönneistään. On ratkaistava, kenen pitää korvata vahingot esimerkiksi siinä tapauksessa, että itsestään ajava auto ajaa kolarin. Vastaako vahingoista ohjelmoija, omistaja vai matkustaja?

Kokeiluja käyntiin

LIIKENTEEN turvallisuusviraston Trafin mukaan merkittävin megatrendi liikenteessäkin on digitalisaatio. Se läpäisee lähivuosina koko liikennejärjestelmän.

Liikenteen automatisaatioissa edetään kokeilujen kautta. Trafti on jo myöntänyt luvan kahdelle kokeilulle, joissa automaattiautoja testataan normaalin liikenteen seassa. Tavoitteena on, että kokeilut laajenevat monipuolisesti automaattiliikenteen sovelluksiin kaikissa liikennemuodoissa.

Liikennevirasto käynnistää lähiviviikkoina **meriliikenteen älyväyläkokeilun**. Tavoitteena on tehdä navigoinnista turvallisempaa ja tehokkaampaa.

Älykäs väylä kertoo merenkulkijalle väylällä vallitsevista olosuhteista ja mukautuu hänen tarpeisiinsa. Kaksivuotisen kokeilun testialueina käytetään useita meriväyliä eri puolilla Suomen rannikkoa.

Älyväylää lähestyessä alus saa ajantasaiset säätiedot suoraan komentosillan järjestelmiin. Reaaliaikaiset vedenkorkeustiedot yhdistetään kolmiulotteiseen merenpohjan malliin. Näiden tietojen avulla on mahdollista suunnitella aluksen lastaus todellisten olosuhteiden mukaisesti. Se parantaa kuljetusten tehokkuutta. 📍



Korvaako robotti merimiehen?

MERIMIES-LEHDEN TOIMITUS pyysi minua kirjoittamaan taustojeni vuoksi kolumnin otsikon kysymyksestä. Toimin 1980-luvulla Merimies-Unionin lakimiehenä ja ajauduin sittemmin erilaisten eduskunta- ja liikenne- ja viestintäministeriövaiheiden jälkeen suorittamaan pääosan työelämästäni ICT-alalla.

Näiltä pohjilta vastaukseni kysymykseen on kyllä ja ei.

Avataanpa hieman tarkemmin, miksi vastaan näin. Tekninen kehitys ohjelmointineen, antureineen, robotteineen ja valtavine laskentakykyineen on mahdollistanut lentokoneiden, junien ja autojen automaatioon perustuvan liikkumisen. Näissä liikennevälineissä on toki edelleen "kapteenit", mutta esimerkiksi konehuoneet eivät ole miehitettyjä.

Pitkiä matkoja navigoidaan täysin automaattisesti. Lentokoneissa kapteeni hoitaa koneiden nousut ja laskut ja perämies valvoo yläilmoissa automaattiohjauksen häiriötöntä toimintaa. Junien vetureissa puhutaan niin sanotuista kuolleen miehen napeista, joita kuljettajan tulee painaa määrääjain, jotta järjestelmä tietää kuskin olevan hereillä ja valvovan junan kulkua. Henkilöautot tulevat muuttumaan robottiautoiksi yllättävänkin pian. Sama kehitys on mahdollista laivoissa ja on osittain jo tätä päivää.

Suurinta tekninen kehitys on ollut erilaisten antureiden ja niiden välittämän datan käsittelyn osalta. Anturit mittaavat kaikkea mahdollista: liikettä, lämpötilaa, kosteutta, jäätymistä, kulumista ja muuta vastaavaa. Näitä tietoja välitetään joko kyseisen kulkuvälineen tietouteen tai etänä keskitettyyn järjestelmään. Siellä tietoja käsitellään, niistä tehdään johtopäätöksiä ja annetaan komennot takaisin päin.

Nimenomaan anturitekniologia ohjelmistopohjaisen laskenta- ja ohjausteknologian ohella on ihmisen työtä korvaavaa tekniikkaa. Robotitkin lisääntyvät, mutta ne tekevät alkuvaiheessa enemmänkin yksinkertaisimpia, raskaimpia ja toistoa vaativia tehtäviä. Tekoälyllä varustetut robotit yleistyvät pitkän ajan kuluessa.

Miksi sitten vastasin myös ei? Lähinnä siksi, että kyllä-vastaus liittyy erityisesti bulkkitavaraa kuljettaviin rahtialuksiin. Risteilylaivoille elämyksiä hakemaan tulevat matkustajat tuskin saisivat samanlaista ihmisläheistä matkakokemusta robottien ja itsepalvelun maailmassa. Vastaavasti vaarallisten aineiden kuljetukset vaativat tulevaisuudessakin paikan päällä olevan ihmisen suorittamaa valvontaa.

Lisäksi ihmisten osallistumista tarvitaan edelleen satamien läheisyydessä, vaikeilla kulkuväylillä ja oletettavasti myös niillä alueilla, joilla esiintyy edelleen merirosvouutta. Sekin vaikuttaa, että olemassa olevien laivojen elinikä on melko pitkä.

Muutos ei pelkästään syö työpaikkoja, vaan muodostaa myös uudenlaisia työtehtäviä. Konehuoneessa ei joskus tulevaisuudessa tarvita donkeymania, mutta laivojen etähallintapisteissä navigointikykyisille ja laivojen toimintoja ymmärtäville henkilöille on tarjolla työtehtäviä, jotka eivät edellytä pitkäaikaisia poissaoloja perheen parista.

Maailma siis muuttuu, Eskoseni.

Pysyt siinä parhaiten mukana, jos muutut itsekkin. Nykymaailma edellyttää jatkuvaa oppimista ja valmiutta hoitaa ihan uudenlaisia työtehtäviä.

Jos haluat nähdä varsin futuristisen kuvan uuden maailman laivoista, niin youtubesta löytyy video: *Rolls-Royce future shore control centre*.

Reijo Svento

Kirjoittaja johti pitkään Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiComia. Aikanaan hän oli Merimies-Unionin ensimmäinen lakimies.

Laivojen etähallintapisteet tarjoavat uudenlaisia työtehtäviä.



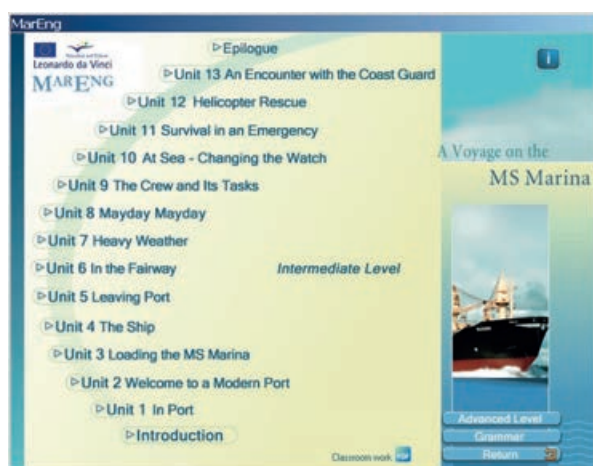
Kielitaitoa omalta koneelta!

Merimiesenglantia voi opiskella maksutta verkossa

Merenkulkijat oppivat englantia käytännön työtilanteissa, mutta kieltä kannattaa jatkuvasti opiskellakin. Niille, jotka tahtovat parantaa työenglantiaan, on tarjolla verkossa maksutonta oppimateriaalia.

SeaTalk –sivusto on kehitetty merimiesten itseopiskelua varten.

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM



Verkon opetusohjelmassa seilataan kuvitellun M/S Marinan mukana.

I am ready to receive your message.

SeaTALK

Merimiesten kielitaito on kohentunut

Ammattikorkeakoulu Noviassa opettajana työskentelevä **Peter Björkroth** arvioi, että suomalaiset merimiehet taitavat englantia kansainvälisesti vertaillen hyvin.

Björkroth on seurannut ammattienglannin tasoa parikymmentä vuotta. Sinä aikana kielitaito on hänen mukaansa parantunut paljon.

– Nuoret käyttävät englantia luontevasti ja vanhemmat ovat oppineet ainakin omaan työhönsä liittyvän kielen. On kuitenkin eri asia osata niin hyvin, ettei väärynmäyryksiä pääse tapahtumaan esimerkiksi englantia heikoimmin puhuvien kanssa tai murteita käyttävien kanssa.

Miehistön englannin kielen tarve liittyy ennen kaikkea aluksen sisäiseen turvallisuuteen sekä asiakaspalveluun. Englanti on ollut vuodesta 1995 alkaen merenkulun virallinen ammattikieli. Se on myös dokumentoinnin kieli.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n mukaan merenkulkijat eivät kuitenkaan vielä osaa ammattikieltään riittävästi hyvin. Tilastot viittaavat siihen, että liki kolmannekseen merenkulun onnettomuuksista liittyy puutteellinen englannin kielen taito ja siitä johtuvat väärynmäyrykset.

Englanti yleistyy myös merenkulkualan koulutuksessa. Esimerkiksi Satakunnan ammattikorkeakoulussa Raumalla voi vastedes opiskella merikapteeniksi englanniksi. 🚢

Merimiesenglannin verkkosivustolta löytyy miehistölle sopivaa oppimateriaalia, jossa keskitytään työssä tarvittavaan sanastoon ja sanontoihin.

– SeaTalkista löytyy itseopiskeluun sopivaa materiaalia. Muun muassa kone- ja kansipuoli on jaoteltu eri tasoiksi. Näin opiskelijalle on tarjolla juuri hänelle soveltuvaa aineistoa, kertoo koulutuspäällikkö **Sari Nyroos** Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta.

Sivustolla www.seatalk.pro on seitsemän koulutuspakettia, jotka on räätälöity ammattiryhmille miehistöstä kapteeneihin. Tarjonnasta hyötyvät varsinkin ne, jotka siirtyvät entistä parempaa kielitaitoa vaativaan tehtävään.

Merimies-lehden kokeilussa kävi ilmi, että SeaTalk on alkuun hieman hankala käyttää. Tämä johtuu siitä, että se on tarkoitettu myös kieliaineistojen tuottajille kuten oppilaitoksille ja opettajille. Niinpä itseopiskelijan pitää uhrata hiukan aikaa löytääkseen palvelusta haluamansa.

SeaTalk –oppimateriaalit

- www.seatalk.pro
- kielipalvelu merenkulun ammattilaisille
- alkuun auttaa sivuston faq-osio
- käyttäjä lukee, kuuntelee, tekee tehtäviä
- palveluun upotettu merienglannin

- standardia vastaava ohjelma MarEng
- materiaalin käyttämiseen tarvitaan SeaTalk-sivustolta ladattavissa oleva MarEng-ohjelma (409 Mt, Windows)
- materiaalit tarjoaa Centre for Factories of the Future

Viimeinen loikka turvalliseen merenkulkuun

Ohjeistukset, auditoinnit ja katsastukset sujuvat. Mutta raportoinnissa ja henkilöstön mukaan otossa on vielä paljon parannettavaa. Inhimilliset tekijät on saatava paremmin hallintaan, jotta merenkulun turvallisuus parane.

Näin summattiin laajassa SeaSafety-hankkeessa.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT KARI HULKKO



Merenkulun turvallisuus kiinnostaa. Seasafety-hankkeen loppuseminaari keräsi salin täyteen väkeä. Hanke tuotti raportin ja opaskirjasen.

Merenkulussa on viimeinen turvallisuusloikka vielä ottamatta, jos sitä vertaa muihin liikennemuotoihin, Trafín osastopäällikkö **Sanna Soininen** sanoo.

Soinisen mukaan inhimillistä näkökulmaa ja myönteistä turvallisuusajattelua on vahvistettava.

– Entistä enemmän pitää raportoida siitä, missä laivayhtiöt ja henkilöstö ovat onnistuneet.

SeaSafety-hanke tuotti turvallisuusajattelua tukevia työkaluja ja malleja laivayhti-

öille. Niiden avulla voidaan jatkossa käydä järjestelmällisesti läpi tapahtumia.

– Tämän hankkeen seurauksena raportoinnin laatu parane, TallinkSiljan operatiivinen päällikkö **Jan Valtonen** uskoo.

Silmätikkuja ja syntipukkeja

Selvityksessä kysyttiin, joutuuko työntekijä silmätikuksi, jos hän raportoi poikkeamista (vaatimustenvastaisuus, läheltä piti -tilanteet, onnettomuudet). Melkein 20 prosenttia on sitä mieltä, että näin käy.

– Tämä porukka on traagisin. Liian moni luulee saavansa huonon maineen, jos ottaa

puutteita esiin. Suhtautuminen pitää kääntää. Samoin on lopetettava syntipukkien osoittelu, Boren turvallisuuspäällikkö **Tero Haapalinna** jyrähti hankkeen päätösseminaarissa.

Väsymys paljastui isoksi riskitekijäksi merenkulkijoiden haastatteluissa. Lähes kaikki merenkulkijat kärsivät väsymyksestä, joka lisääntyy työjakson kuluessa.

Uskaltaanko väsymystä tarkastella riskinä?



– Talous ja turvallisuus ovat usein vastakkain. Halutaanko ja uskaltaanko tarkastella, miten väsymys vaikuttaa?, merimieslääkäri **Päivi Miilunpalo** kysyi.

Turvallisuuspohdinnoissa painotettiin myös vahinkojen ja onnettomuuksien jälkihoitoa. Kun ikävää on sattunut, henkistä ensiapua pitää olla tarjolla. Monesti riittää ”hetipurku”, keskustelut kollegoiden kanssa. Tarvittaessa purkukeskusteluissa voidaan käyttää apuna ammattilaisia. 🛥

*Merenkulun turvallisuuskulttuurin arviointi ja kehittäminen – parempaa turvallisuutta inhimillisten tekijöiden hallinnalla. SeaSafety-loppuraportti. Työterveyslaitos
Turvallisesti merellä. Me turvallisuuden tekijöinä. Opaskirjanen. Työterveyslaitos*

SeaSafety-hanke

- www.ttl.fi/seasafety
- kehitti merenkulun turvallisuuskulttuuria
- arvioi turvallisuusjohtamista
- kesti 1½ vuotta
- varustamoista osallistui TallinkSilja, Bore, Strömma Finland
- viranomaisista mukana mm. Trafi, Työterveyslaitos, STM:n työsuojeluosasto

Laivapalojen ehkäisyyn tehoa

Laivapalojen ehkäisemiseen ja sammuttamiseen haetaan uusia keinoja maailmanlaajuisesti.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on päättänyt alkaa työstää erityisesti ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuutta. IMO etsii tapoja ehkäistä paloja ja minimoida palojen vaikutukset. Ajoneuvojen kehitys, esimerkiksi sähköautojen lisääntyminen, pakottaa tarkastelemaan käytössä olevienkin ro-ro-alusten paloturvallisuutta.

Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA on sekin käsitellyt laivapaloja, erityisesti ro-ro-matkustaja-alusten kansipalojen torjuntaa sekä palojen rajaamista ja sammuttamista. Myös sähköturvallisuuden lisää-

minen on noussut vahvasti mietintään, sillä 60 prosentissa tapauksista palo oli alkanut sähkölaitteista. Panostaminen sähkölaitteiden turvallisuuden parantamiseen katsotaankin kustannus-hyötysuhteeltaan tehokkaimmaksi toimeksi, kun yritetään vähentää laivapaloja.

Suomi on korostanut kansainvälisillä foorumeilla myös laivojen hyvän turvallisuuskulttuurin merkitystä.

Euroopassa sattui vuosina 2010–2014 yhteensä 353 laivapaloa. Vakaviksi niistä luokiteltiin kymmenesosa. Itämerellä paloturvallisuus on parempi kuin Euroopan muilla merialuilla. Laivatyypeistä palojen uhka on suurin ro-ro-matkustaja-aluksissa. ⚓



Näyttötutkinnon tekijät näyttämässä turvaosaamistaan.

Norstreamia kiitetty!

Suomalaisalus kunnostautui pelastusoperaatiossa

Boren M/s Norstreamin pelastustoimet Englannin kanaalissa ovat keränneet ansaittua kiitosta. Norstream pelasti uponneen rahtilaivan koko miehistön.

Fluvius Tamar -rahtilaivan 7-henkisistä miehistöstä osa pääsi pelastuslautalle ennen laivan uppoamista, osa joutui veden varaan. Norstreamin väki auttoi merihätänsä joutuneet turvaan luotsiportin kautta.

Norstreamin miehistö sai Mayday-hätkutsun yön pimeydessä 14. tammikuuta. Kanaalissa oli tuulta 15–20 m/s ja aallon-

korkeus 3–4 metriä. Norstreamin miehet näkivät laivan nopean uppoamisen.

Pelastustyön jälkeen helikopteri toi paikalle lääkärin ja pelastuneet vietiin sairaalaan. Pelastajina toimineiden jälkihoitoa varten alukselle saapui Suomen Merimieskirkon pappi.

– Uskon, että suomalaisen aluksen miehistön taito oli ensiarvoisen tärkeää operaation onnistumisen kannalta, Trafin merenkuljohtaja **Tuomas Routa** sanoo.

Routa pitää mahdollisena, että kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO noteeraa tapahtuneen. ⚓



Media – Ilta-Sanomat mukaan lukien – hehkutti Norstreamin miehistön toimintaa.

Laivayhtiöt halutaan torjumaan ihmiskauppaa

Asiantuntijat suosittelevat, että laivayhtiöt ottaisivat vastuuta ihmiskaupan vastaisessa toiminnassa. He vetoavat yhteiskuntavastuuseen ja korostavat, että yhtiöille voi tulla mainehaittoja siitä, että laivoja käytetään ihmiskaupan uhrien kuljettamiseen. Laivahenkilöstöä aiotaan kouluttaa tunnistamaan ihmiskaupan uhreja.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ

Kansainväliset järjestöt ovat teettäneet pienimuotoisen selvityksen siitä, miten Itämeren alueen toimijat suhtautuvat asiaan. Raportti osoittaa tiedossa olevan, että rikolliset ryhmät käyttävät matkustaja-aluksia satunnaisesti lainvastaisissa toiminnoissa tarvitsemiinsa ihmisten ja tavaroiden kuljetuksiin.

Matkustajalaivoilla esiintyvä ajoittainen maahanmuuttajien ja työvoiman salakuljetusta, seksuaalista hyväksikäyttöä, huumeiden käyttöä ja väkivaltaa.

Henkilökuntaan kuuluvat ovat kertoneet tutkijoille havaintojaan häiriötilanteista. Yleisimmin ne liittyvät päihteiden käyttöön ja aggressiivisuuteen, parisuhdeväkivaltaan ja lasten laininlyöntiin. Noin

kolmasosa henkilökunnasta oli havainnut prostituutiota tai seksuaalista hyväksikäyttöä. Selvästi ihmiskaupaksi tulkittavia havaintoja henkilökunnalla ei juurikaan ollut.

Tutkijat lähestyivät kyselyin ja haastatteluin laivayhtiöiden väkeä, viranomaisia sekä ammattiliittojen edustajia. Selvityksessä keskityttiin Suomen, Ruotsin, Viron ja Latvian väliseen liikenteeseen.

Viranomaisyhteistyö toimii

Raporttia hyödynnetään, kun laivayhtiöille suunnitellaan koulutusta siitä, miten ih-

miskauppaa havainnoidaan ja miten siihen voisi puuttua. Koulutusmateriaali on viimeistelyvaiheessa. Koulutusta suunnataan niin infotiskin ja hyttiosaston työntekijöille, ravintoloiden ja myymälöiden henkilökunnalle, turva- ja maahenkilöstölle kuin laivayhtiöiden johdollekin. Ihmiskaupan vastaisessa työssä avainkysymys on tunnistaa uhrit, jotta he pääsevät suojan piiriin. Nekin, jotka ovat tehneet vuosia töitä uhrien hyväksi, myöntävät että tunnistaminen on vaikeaa.

Matkustajien käytöksen tarkkailu on oleellista. Huolestuttavaa ovat muun muassa pelokkuus ja henkilökunnan välttely. Ulkoisiin merkkeihin (esimerkiksi väkivallan jäljet) kannattaa kiinnittää huomiota.

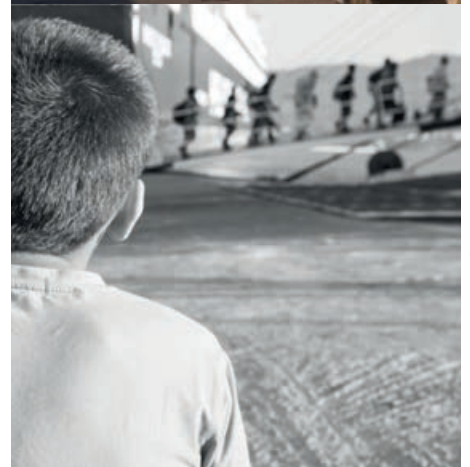
Laivahenkilökunnalla on rajalliset mahdollisuudet tarkastaa henkilöllisyyksiä ja tehdä havaintoja, koska matkustajia on satoja ellei tuhansia ja aikaa vähän. Tarkka henkilöllisyyden tutkiminen haittaisi liiketoimintaa ja olisi vapaan liikkumisen vastainen. Mutta kun epäilyttävää ilmenee, on tärkeää tietää, kenelle kuuluu ilmoittaa havainnoista.

– Viranomaisten ja laivayhtiöiden yhteistyö toimii hyvin, sanoo Kansainvälisen siirtolaisuusjärjestön IOM:n Suomen maatoimiston päällikkö **Simo Kohonen**.

Laivahenkilökunnalla on rajalliset mahdollisuudet tarkastaa henkilöllisyyksiä.



Ihmiskauppa on toisen ihmisen haavoittuvan aseman hyväksikäyttöä ja itsemääräämisoikeuden riistoa.



Kohosen mukaan tietojen vaihtoa epäilyistä ihmisoikeusrikkomuksista on silti edelleen syytä tiivistää. Erityisesti laivojen turvahenkilöstö haluaa tietää, millaisista huomioista on hyötyä raja- ja poliisiviranomaisille. [↓](#)

Natalia Ollus and Anni Lietonen

Addressing Human Trafficking in the Baltic Sea

Nordic-Baltic Partnership with Passenger Ferry Companies to Counter Trafficking in Human Beings, Smuggling of Migrants and Exploitation of Migrant Workers in the Baltic Sea Region & European Institute for Crime Prevention and Control, affiliated with the United Nations. Publication Series No. 83. Helsinki 2016

Miten toimia, jos epäilee ihmiskauppaa

- Epäilyistään voi kertoa kollegalle tai esimiehelle.
- Oma turvallisuus on otettava huomioon. Traumaattinen henkilö käyttäytyy arvaamattomasti. Uhrikin voi olla vaarallinen.
- Jos ryhtyy puhuttelemaan, toisen työntekijän pitäisi tarkkailla tilannetta.
- Luottamuksen rakentaminen rohkaisee uhria pyytämään apua.
- Ystävällinen small talk on hyvä tapa lähestyä.
- Parhaita ovat välittävät, ystävälliset ja yleisluontoiset kysymykset: "Onko kaikki OK?"

Luontoisetukorvaukset nousivat

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset ovat nousseet yhden prosentin verran. Korotus tuli voimaan tämän vuoden alussa.

Korotus seuraa kuluttajahintaindeksin nousua.

Korvausten tarkistamisesta sopivat Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset

1.2017 alkaen

• vuosiloman ajalta	22,38 €
(- ravintokorvausosuus)	14,98 €
(- asuntokorvaus)	7,40 €

• vastikeaikana (rahti-alukset)	22,38 €
• työ- ja vapaajaksolta (matkustaja-alukset)	11,19 €

• sairauden aikana	22,38 €
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa

• ravintokorvaus Suomessa	30,52 €
• ravintokorvaus ulkomailla	57,46 €
• asuntokorvaus laskun mukaan	

Sisä-Suomi risteili Eskon ja Vesan eläkkeelle

Aktiivisesti Sisä-Suomen osastossa toimineet **Esko Käyhkö** ja **Vesa Salenius** ovat jääneet eläkkeelle. Heidän läksiäisiään vietettiin syksyllä risteillen Tallinnaan.

Syyskokous valitsi eläköityneiden tilalle osaston hallitukseen **Eino Leppäsen** ja **Kalle Vasaran**. Osaston puheenjohtajana jatkaa **Markku Rautiainen**.

Katso jäsenkortista Mihin osastoon sinä kuulut?

Jokainen Merimies-Unionin jäsen kuuluu myös johonkin Unionin jäsenjärjestöön eli ammattiosastoon. Jos et ole varma, mikä on oma osastosi, voi tarkistaa asian jäsenkortistasi. Siihen on merkitty osaston numero. Jos haluat vaihtaa osastoa, ota yhteyttä Merimies-Unionin jäsenrekisteriin.

Osastot tarjoavat monipuolista ohjelmaa ja mahdollisuuksia vaikuttaa. *Kannattaa mennä mukaan toimintaan!*

Unionin 11 ammattiosastoa ja niiden numerot ovat

Sisä-Suomi 001
Pohjoisen osasto 002
Satama-ala 003
Ålandsavdelningen 005
Lounais-Suomi 006
Itäkusti 007
Länsi-Suomi 008
Etelä-Suomi 009
Matkailu- ja huolinta-ala 010
Laivan viihdeammattilaiset 011
Väylänhoitoammattiosasto 012



Sisä-Suomi piti vuosikokouksensa Savonlinnassa kylpylähotellissa.



Esko Käyhkön ja Vesa Saleniuksen läksiäisristeily Tallinnaan oli samalla kokousmatka.



YHTEYS ALUKSEEN

Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työpäivän kuulumisia. Jututettavaksi osui väylämestari **Juha Kuronen**.

Puhelimeen vastatessaan Kuronen vietti vapaaviikkoa. Mutta hän ei ollut kotona hoitamassa lapsia, kuten yleensä vapaalla. Hän teki paperihommia konttorilla.

– Työaika ja vapaa-aika sekoittuvat, tällaista tämä nykyään on meillä Meritaidossa, Kuronen naureskeli.

Väylänhoitaja kiirehti kuitenkin lisäämään, että ihan omasta halusta hän tuli raportteja kirjoittamaan. Ja

Auovesissä voimme liikkua vesisuihku-veneillä.



toivoo tietenkin, että sekä paperi- että kenttätöitä riittää.

Raportoitavaa oli parin päivän takaa, jolloin työporukka oli rakentanut linjataulua Emäsalossa. Ja vieläpä loistavissa olosuhteissa.

– Aurinkoa ja linnunlaulua tammi-kuussa!

Työkohteessa jätettiin betoni kuivumaan. Viikon päästä Suomenlahden tiimi käy nostamassa taulun pystyyn. Kuronen toivoo, että silloinkin on lauhasää.

– Avovedet sopivat meille mainiosti. Pääsemme liikkumaan vesisuihku-veneillä.

Myrskyistä ei ole väliksi. Pahimpiin myrskyn silmiin väylämiesten on turha lähteä, mitään ei kuitenkaan saisi tehtyä.

Sebastian Kotilehto



Näkymä Meripesän rannasta.

UUOKRAMÖKIT | 2017

MERIPESÄ-MÖKIN KESÄHAKU

Lounais-Suomen osaston mökki sijaitsee Rauman Lapissa, noin 100 km Turusta. 92 neliön hirsimökissä on 3 makuuhuonetta (6 makuupaikkaa). Saunassa (38 m²) on takkatupa (2 makuupaikkaa). Hyvät kalastus- ja uintimahdollisuudet. Vuokra **on viikolta 280 euroa**.

Hakemukset on jätettävä 20. huhtikuuta mennessä. Hakijoille vastataan toukokuun puolivälissä. Etusija annetaan uusille vuokraajille.

LISÄTIETOJA JA LOMAKKEITA

Turun toimistolta ma-to klo 10–14. puh. (02) 233 7416; verkossa www.smu.fi

Meripesän vuokra-hakemus kesäkaudeksi

Merimies-Unionin Lounais-Suomen osasto omistamaa Meripesä-mökkiä voivat vuokrata **vain osaston jäsenet**.

**KESÄKAUSI KATTAA
KESÄ-ELOKUUN VIIKOT 22–35 (31.5.–30.8.)**

1. Vaihtoehto:

keskiviikko päivä/kk – keskiviikko päivä/kk

2. Vaihtoehto:

keskiviikko päivä/kk – keskiviikko päivä/kk

Nimi

Katuosoite

Postinumero ja postitoimipaikka

Puhelin

Työpaikka

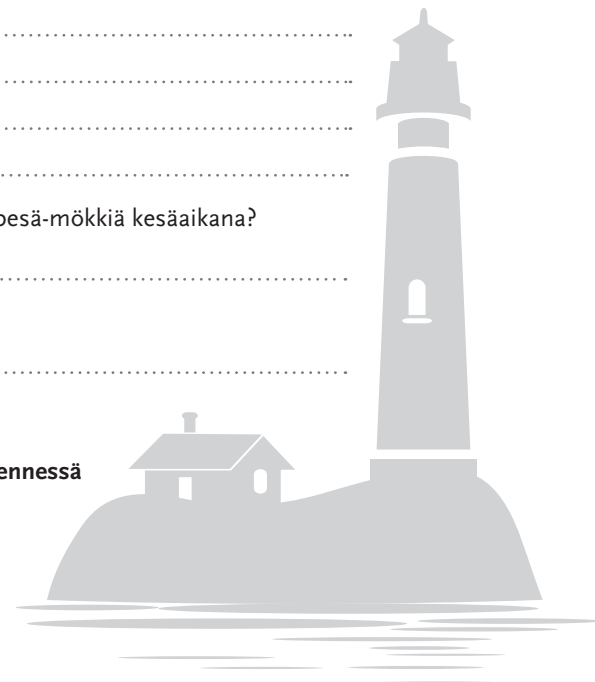
Oletko aiemmin vuokrannut Meripesä-mökkiä kesäaikana?

☐ En ☐ Kyllä, koska?

Allekirjoitus

Postita hakemus **20. huhtikuuta mennessä**

**Merimies-Unioni,
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, grillikatot.

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/huvimaja sekä vene.



VELSKOLA

Sijaitsee Espoossa, Velskolan Pitkäjärven rannalla, n. 30 km Helsingin keskustasta.

Maastossa jyrkkiä rinteitä, järven rantaan 40 m, ranta nopeasti syvenevä. Hirsitalo, jonka pinta-ala n. 120 m². Iso tupa, avokeittiö, makuuhuone, sauna. Yöpymispaiikat kuudelle: makuuhuoneessa kerrossänky, tuvan sohva 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!

Mökkiesittelyt myös
www.smu.fi



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.

Kaikki mökit ovat **perustarvikkein varustettu**. Vuokraajan tulee viedä mukanaan lakanat, tyynyliinat ja pyyhkeet sekä muut henkilökohtaiset tarvikkeet.

Hinnat kesäkaudella
viikot 22–35 (31.5.–30.8.2017)

Kerimäen pikkumökki
110 e / vko

Muut mökit
280 e / vko

LISÄTIETOJA:
Mökkivaraamo
p. (09) 6152 0260
ma–pe klo 10–14

[KESÄ 2017]

Merimies-Unionin mökin vuokrahakemus

Haettavat mökit, joiden vaihtopäivä maanantai

Ajalla 5.6.–28.8.2017

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

1. Vaihtoehto:

mökin nimi:

maanantai pvä / kk – maanantai pvä / kk 2017

2. Vaihtoehto:

mökin nimi:

maanantai pvä / kk – maanantai pvä / kk 2017

Haettavat mökit, joiden vaihtopäivä keskiviikko

Ajalla 31.5.–30.8.2017

KUSTAVI	mökki 2 (ei lemmikkieläimiä)
KERIMÄKI	mökki 3

1. Vaihtoehto:

mökin nimi:

keskiviikko pvä / kk – keskiviikko pvä / kk 2017

2. Vaihtoehto:

mökin nimi:

keskiviikko pvä / kk – keskiviikko pvä / kk 2017

Nimi:

Katuosoite:

Postinumero:

Puhelin:

Henkilötunnus:

Allekirjoitus:

Huom!

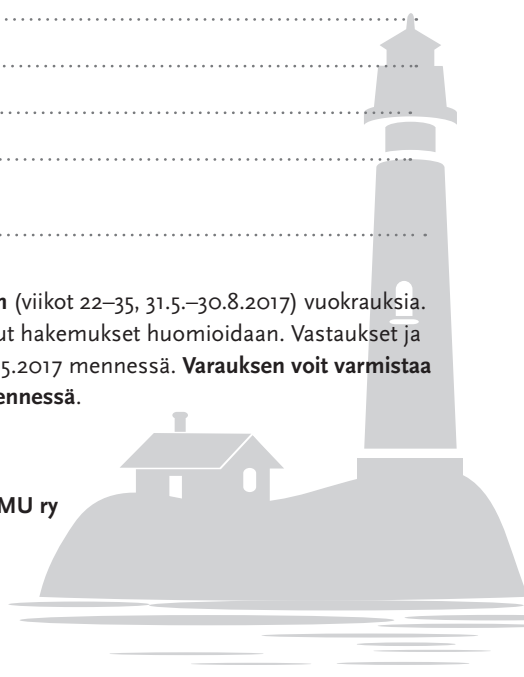
Tällä lomakkeella haetaan **kesäajan** (viikot 22–35, 31.5.–30.8.2017) vuokrauksia. Vain **7.4.2017** mennessä palautetut hakemukset huomioidaan. Vastaukset ja laskut toimitetaan vuokraajille 12.5.2017 mennessä. **Varauksen voit varmistaa maksamalla vuokran 31.5.2017 mennessä.**

Hakemuksen postitusosoite:

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

Haku-
lomakkeet
myös
netissä
www.smu.fi.
jäsenyys >
jäsenedut >
Unionin mökit

Huomioimme
vain neljä
vaihtoehtoa.



Lukeminen on rentouttava harrastus. Lukea voi missä ja milloin vain.

Koskaan ei ole myöhäistä aloittaa lukemista.

Mitäpä jos tutustuisit eläköityneen merenkulkijan muisteluihin?

Sattumuksia ravintolamaailmasta

Aluksi salonkipoikana sokerilas-tia(kin) kuljettaneella M/S Malmilla ja lopulta eläkkeelle tarjoilijan töistä Vikingin ja Siljan laivoilta. Ja siinä välissä lähes 50 vuotta ravintola-alan hommia etupäässä maissa.

Näin kulki **Tuomo Kangasniemen** ura. Monessa mukana ollut mies on kirjannut eläkepäivinä muisteluksia omakustannekirjaan.

Parkanossa 11-lapsiseen perheeseen syntyneen Kangasniemen ensimmäinen työpaikka oli Siilinkarin grilli Tampereella. Suomen Joutsenella suoritetun kokkikoulun jälkeen hän seilasi pian jo maailman merillä rahtilaivassa. Touhu oli sen ajan tyyliin ronskia ja märkää.

Kostea meno oli myös herrojen illallisilla, joita Kangasniemi hoiti tarjoilija ja hovimestarina muun muassa Tammerissa, Hamburger Börsissä sekä asiakaspalvelupäällikkönä Valtion Ravitsemiskeskuksessa.

Kirjaan on kuvattu monia kommelluksia niin ravintolasalin kuin keittiönkin puolelta. Muisteluksissa vilisee tunnettuja henkilöitä yritysjohtajista prinsseihin ja presidentteihin. Kuvatuiksi tulevat esimerkiksi henkilö-

kuntaa pelottanut **Armas Puolimatka** ja umpihumalassa isännöinyt **Urho Kekkonen**. | KK

Kirjan voi tilata tekijältä kangasniemi.tuomo@gmail.com hintaan 25 euroa +postikulut.



Maalla, merellä ja ravintolassa.
Tuomo Kauko Vilhelmin muistoissa.
Tuomo Kangasniemi 2016. 155 s.

HALLITUS PIMITTÄÄ AIKEENSA ÄÄNESTÄJILTÄ

Vaalikauden alku oli hallituksen esittämine pakkolakeineen aikamoista myllerrystä myös työmarkkina-asioissa, joten budjettilukujen ja mahdollisten lisäleikkausten pimittäminen vaalien jälkeiseen aikaan ei vähennä epäilyksiä työmarkkina-asoidenkaan ympäriltä. Hallitus on ilmoittanut palaavansa niihinkin puoliväliriihessään.

Riku Aalto, Metalliliiton puheenjohtaja
Ahjo 1/2017

LUOTTAMUSMIEHET PALJON VARTIJOINA

Luottamusmiesjärjestelmä, sen vahvistaminen ja kehittäminen työsuojeluvallatutetut mukaan lukien on suomalaisen työelämän ja yritystoiminnan kehittämisen yksi avaintekijä. Tämä on myös useissa yrityksissä havaittu.

Särmä, Puuliiton jäsenlehti 1/2017

KÄRSIVÄLLISYYS ON KILPAILUKYVYN KULMAKIVI

En näe työvoimakustannuksia keskeiseksi uuden liiketoiminnan kehittämisen esteeksi. Siinä missä tulopoliittiset neuvottelut aiheuttavat muutamien prosenttien vaihteluita työntekijöiden palkkatasoon, uutta luovan kehitys- ja investointitoiminnan tulosvaikutukset ovat hyvin epävarmoja.

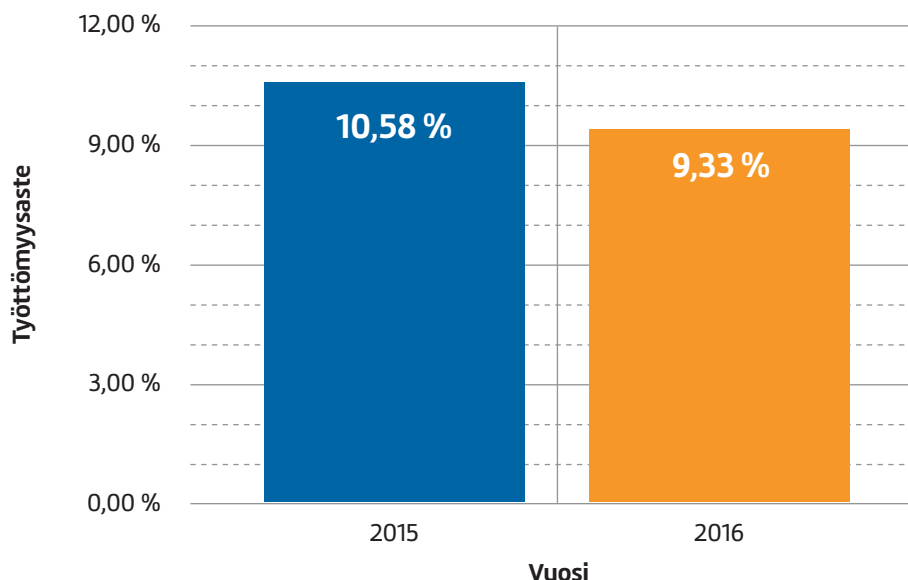
Tulos voi olla tappiollinen umpikuja tai uusi miljardibisnes. Työvoimakustannuksilla on siis lopputulokseen vain marginaalinen vaikutus.

Jukka Luoma, apulaisprofessori
Talous & yhteiskunta 3/2016

Merenkulkijoiden työttömyys laskussa

MERENKULKIJOISTA OLI viime vuonna työttömänä 9,33 prosenttia. Työttömyysaste laski edellisestä vuodesta 1,25 prosenttiyksiköllä. Työttömyys oli korkeimmillaan tammikuussa (11,13 %) ja alimmillaan elokuussa (7,11 %).

Työttömyyspäivärahaa maksettiin 1 120 Työttömyyskassan merimiesjäsenelle. Maksettuja etuuspäiviä oli yhteensä 134 398. Vuorotteluvapaalla oli 60 jäsentä. Maksettuja vuorottelukorvauspäiviä oli yhteensä 6 562.



Työelämä kilpailuvaltiksi

TYÖELÄMÄN BRÄNDIRYHMÄN mielestä Suomen työelämä on monessa asiassa maailman kärkeä. Niinpä ryhmä esittää, että hyvästä työelämästä rakennetaan vahva brändi ja siitä tehdään Suomelle kilpailutekijä.

Hyvä työelämä olisi keino houkutella Suomeen ulkomaisia investointeja ja osaajia. Se voi myös edistää yritysten vientiä. Suomella on mahdollisuus olla esimerkkinä ja innostaa muita maita parantamaan työelämäänsä.

Ryhmä rakentaisi Suomen työelämän markkinoinnin kolme vahvuuden varaan

- kova osaaminen
- kehittynyt yhteistyö ja vahva keskinäinen luottamus
- turvallinen ympäristö.

Aikuisten perustaidot ovat meillä maailman huippua. Lisäksi kansalaiset osaavat hyvin hyödyntää digitaalisia viestintävälineitä ja tietoverkkoja.

Suomi on maailman kärkeä omaisuuden suojassa, oikeusjärjestelmän tehokkuudessa, sisäisessä turvallisuudessa ja kansallisten instituutioiden toimivuudessa. Miesten ja naisten mahdollisuus osallistua työelämään toteutuu tasavertaisemmin kuin missään muualla.

Suomalaisen omaakin tietoisuutta maamme työelämästä ja sen kehittämisen tarpeista halutaan lisätä. Tehtävä osoitetaan Suomalaisen työn liitolle, ministeriöille sekä työmarkkinajärjestöille.

Kalenterit sekoittuneet

OSA MERIMIES-UNIONIN JÄSENISTÄ

on saanut väärän taskukalenterin. Painotalo on erehdyksessä laittanut Unionin vuoden 2017 kalenterikansiin toisen liiton sisältösiivut. Ne, jotka haluavat vaihtuneen kalenterin tilalle oikean, voivat lähettää pyynnön nimi- ja osoitetietoineen sähköpostitse jasenrekisteri@smu.fi

Netta-verkkopalveluun jäsennumerolla

MUISTATHAN KIRJAUTUA kassan uuteen Netta-verkkopalveluun käyttäen **jäsennumeroa** ja salasanaa. Jäsennumerosi näet jäsenkortistasi.

Jos olet hukannut jäsenkorttisi, voit tiedustella jäsennumeroasi Merimies-Unio-

nin jäsenrekisteristä, p. (09) 6152 0257.

Jos olet unohtanut salasanasi tai et pääse vanhalla salasanallasi Nettaan, vaihda salasana **noudattaen tarkasti** osoitteesta www.kuljetusalan.fi löytyviä ohjeita uuden salasanan tilaukseen.



Vastuullisuus pitää ulottaa kuljetusketjuihin

MEDIASSA JA MIELIPITEISSÄ alkaa näkyä kiinnostus siihen, miten yritykset hoitavat yhteiskuntavastuunsa ja tiedottavat asiasta. Keskustelun myötä yritykset ovat ryhtyneet avaamaan tuotteidensa valmistusketjuja ja julkaisemaan vastuullisuusraportteja. Kehityksen suunta on tietenkin oikea. Kuluttajan on aiempaa helpompi löytää tietoa siitä, missä maassa ja milloin hyödyke on valmistettu ja milloin se on tuotu kaupan hyllylle. Eräissä tapauksissa jopa raaka-aineiden alkuperä voi olla selvitettävissä. Näin on jo vaikutettu tuotantolaitosten työoloihin ja työsuhteen ehtoihin globaalisti.

Vastuullisuusasioiden esiintulosta voidaan kiittää muun muassa Finnwatchin pitkäjänteistä toimintaa avoimuuden puolesta.

Erityisesti pörssiyrityksille vastuullisuus on tärkeää, jotta maine säilyy ja toimintaedellytykset voidaan varmistaa pitkäjänteisesti. Huolehtimalla käyttämiensä tuotantolaitosten työvoiman oloista yritykset pystyvät vähentämään mahdollisia työnseisauksia ja vahingollista julkisuutta. Tiedonvälityksen nopeus ja sosiaalinen media ovat muokanneet uudelleen sitä julkisuuskenttää, jossa yritykset toimivat. Kielteiset uutiset ja mielipiteet leviävät yhä nopeammin ja muuttavat yrityksen reaaliarvoa.

Merenkulussa ja kuljetusalalla vastaavat menettelyt eivät ole todellisuutta. Muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta kuljetus- sekä miehitysasioista ei kanneta yhteiskuntavastuuta eikä avoimuudesta huolehdita.

Yritykset käyttävät tuotteidensa kuljetukseen kyseenalaisia palveluntarjoajia.



Samat yritykset, jotka ovat huolissaan julkisuuskuvastaan, käyttävät tuotteittensa kuljetukseen vähintään kyseenalaisia palveluntarjoajia. Kuljetuksesta vastaavat usein yritykset, joiden alukset on rekisteröity mukavuuslippurekistereihin - salonkikelpoisesti sanottuna ”kustannusten minimoimiseksi”. Todellisuudessa kustannukset painuvat minimiin, koska valvonta on puutteellista, alusten kunnossapidon vaatimukset vähäiset, lainsäädäntö soveltuu aggressiiviseen verosuunnitteluun ja työntekijöiden suoja on keho.

Osasyi tilanteeseen on siinä, miten kuljetuspalveluita tilataan. Kuljetuksesta huolehtiminen saatetaan ulkoistaa täysin tai antaa toisen kauppaosapuolen järjestettäväksi. Molemmissa vaihtoehdoissa käy helposti niin, ettei tilaajayritys tiedä kuljetuksesta muuta kuin saapumispäivämäärän ja lopullisen laskun. Näin saadaan muilla aloilla aiemmin viljelty perustelu sille, miksei väärinkäytöksiin puututa: ”Ei tiedetty”.

Nähdäkseni yritykset pitävät kuljetuksia edelleen vain pakollisena kulueränä, joka tulee minimoida, vaikka omassa ydinliiketoiminnassaan sama yritys jo tiedostaisikin, että vastuunkannolla ja avoimuudella saavutetaan mittavia etuja.

Avoimuuden puute on yleistä, koska yritykset uskovat hämäryyden tuovan turvaa. On erittäin vaikea osoittaa, että juuri minun tilaamani pelikonsoli tai kaupasta ostamani askartelupaperi liikkuu juuri tietyn aluksen kyydissä. Ja hankala todentaa, että kyseisen aluksen omistaa juuri se varustaja tai miehittää se miehitystoimisto, joka polkee pahiten työntekijöidensä oloja - maksaa jopa minimipalkan alittavia palkkoja ja sitoo työntekijänsä saneltuihin olosuhteisiin, joita valheellisesti kutsutaan työehtosopimuksiksi.

Voidaan puhua lastin anonymiteetista. Olisikin kiinnostavaa nähdä, riittäisikö vastuunkantoon heräämiseen se, että kulutuselektroniikkakontin kyljessä lukisi aina isolla tilaajan nimi, esimerkiksi ”POWER” tai ”verkkokauppa.com” taikka tuotteen valmistajan nimi. Tai että metsäteollisuuden käyttämissä aluksissa olisi kyljessä tuottajan nimi ja teksti ”Kuljetamme ylpeinä suomalaista puuta tietämättä mitään tämän laivan työehdoista”.

Jokaisella tuonti- ja vientitavaraa liikuttelevalla yrityksellä on mahdollisuus ja velvollisuus vaikuttaa siihen, millaisia linkityksiä ja toimijoita sen kuljetusketjut sisältävät.



Heikki Karla

Kirjoittaja on ITF-tarkastaja.

Rauman satama laajenee ja syvenee

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER



Toimitusjohtaja Hannu Asumalahti on tyytyväinen, sillä Rauman sataman kilpailuasema paranee.



Lisää töitä

Raumalla satama on myös iso työpaikkakeskittymä. Noin 800–900 ihmistä saa päivittäisen leipänsä satamatoiminnoista. Yksi heistä on satamavalvoja **Samuli Saimo**.

– Me sataman työntekijät olemme tyytyväisiä, että satama laajenee. Työt lisääntyvät, kun Raumalle pääsee isompia laivoja isommissa lasteissa, Saimo iloitsee.

Merimies-Unioniin kuuluva Saimo katsoo, että muutokset on nähtävä mahdollisuutena. Toisaalta häntä mietityttää se, mitä tulevaisuus tuo henkilöstön edunvalvonnan kannalta.

Raumalaiset eivät tiedä, kumpi on vanhempi -kaupunki vai satama. Mutta se tiedetään, että Rauman satama on ensi vuonna entistä suurempi.

Satamassa ovat käynnissä isot muokaus- ja syvennystyöt. Syväväylää syvennetään 12 metrin kulkusyvyyteen ja nykyistä konttiterminaalialueita laajennetaan.

– Rauman satamaan satsataan sata miljoonaa euroa, kun lasketaan yhteen valtion, sataman ja Europortsin osoittama rahoitus. Suurinvestointi hyödyttää koko Suomen ulkomaankauppaa, Rauman Satama Oy:n toimitusjohtaja **Hannu Asumalahti** kertoo.

Vuosi 2016 ei mennyt satamassa aivan nappiin, sillä sen liikenne väheni 2,5 prosenttia. Erityisesti paperin vienti laski. Sata-

massa käsiteltiin kaikkiaan 5,6 miljoonaa tonnia tavaraa ja 256 000 konttiyksikköä.

Valoisia näkymiä

Parempaa on kuitenkin luvassa. Asumalahti uskoo, että Rauman satama pääsee tänä vuonna jälleen kasvun tielle. Odotukset kohdistuvat varsinkin nesteiden, sellun

Isompia laivoja isommissa lasteissa



ja sahatavaran vientiin. Tuontiliikenteessä kasvua ennakoidaan öljytuotteissa ja metalleissa.

Syvennetty väylä ja uudistettu konttiterminaalialue on tarkoitus saada käyttöön vuoden 2018 alusta ja silloin Rauman kilpailuasema vahvistuu oleellisesti. Enää

suurtenkaan alusten ei tarvitse tulla Raumalle vajaalastista kuten toisinaan nyt.

Asumalahtea ilahduttavat paitsi oman sataman valoisat näkymät myös Suomen meriklusterin voimaantuminen. Kaikki osapuolet hyötyvät meriteollisuuden tilauksista.

– Kovasti hyvältä näyttää. Risteilijöiden rakentaminen tuo myös satamaliikennettä. Pitkät tilauskannat antavat nuorille uskoa hakeutua meriteollisuuden ja merenkulun tehtäviin.

Osassa Rauman satamassa lastattavista rahtilaivoista liehuu Suomen lippu. Asumalahden mukaan näin on vastakin, jos Suomen verotus pysyy kilpailukykyisenä. Huoltoturvamus on sekin otettava huomioon.

– Suomi tarvitsee laivoja ja miehistöjä, jotka kykenevät toimimaan talviolosuhteissa. ⚓

Tilattuna 10 uutta alusta

Suomen merenkulkua vahvistettava määrätietoisesti

– Suomalaisten varustamoiden alushankinnat on tuotu Suomen lipun alle, alusten keski-ikä on alentunut, markkinaosuudet kasvaneet ja merenkulkijoiden työllisyys on voitu turvata. Suomalaisilla varustamoilla on nyt tilattuna yksin tai yhdessä muiden toimijoiden kanssa yli kymmenen uutta alusta.

Ulosliputettuna ollut Stena Arctica palasi Suomen lipun alle.



Peter Titmuss / Shutterstock, Inc.

Näin myönteisesti Suomen kauppamerenkulun tilaa kuvaavat Suomen Varustamot ry:n puheenjohtaja **Tapani Voionmaa** ja varatoimitusjohtaja **Hans Ahlström** (kirjoitus Pullopostissa nro 41). Varustamoyhdistyksen johto katsoo, että parannus johtuu kilpailukykyä vahvistaneista rakennemuutoksista. Niitä ovat muun muassa sekamiehityssopimukset sekä tonnisto-verolaki. Lisäksi työvoimakustannusten alentamista on jatkettu palauttamalla sivukuluja työnantajille.

Ympäristöystävällisestä merenkulusta on tehtävä kilpailuvalttimme.

Valttina ympäristöystävällisyys

Merenkulkua on uudistettu ottaen samalla huomioon kiristyneet ympäristövaatimukset. Rikkidirektiivi vaati elinkeinolta isoja investointeja uuteen teknologiaan. Vuonna 2021 ja sen jälkeen rakennettavien uusien alusten tulee täyttää rikkivaatimusten lisäksi uudet Tier III -tason typpivaatimukset, jotka vähentävät typenoksidipäästöjä 80 prosentilla. Lähivuosina investoidaan myös painolastivesien käsittelylaitteistoihin sekä harmaan ja mustan veden tehokkaampaan talteenottoon.

– Kaikkiin tilattuihin uusiin aluksiin tulee joko LNG- tai biopolttoainetekniikka. Yhdessä meriklusterin kanssa ympäristöystävällisestä merenkulusta on tehtävä kilpailuvalttimme kansainvälisillä markkinoilla, Voionmaa ja Ahlström vaativat.

Uusia ympäristöinvestointeja hankaloittaa se, että pankit ovat varovaisia lainoitamaan alustilauksia. Varustamoyhdistys onkin esittänyt valtiovalle alushankintakuiden laajempaa myöntämistä Finnveran kautta. Yhdistys vaatii myös siirtymistä merenkulun tukilainsäädännössä nettopalkkajärjestelmään. Lisäksi väylämaksujen määräaikaista alennusta tulisi jatkaa.

– Toivomme, että tuloksia tuottava yhteistyö jatkuu elinkeino- ja työmarkkinapolitiikassa. Suomella on tarve parantaa kansainvälistä edunvalvontaansa ympäristö- ja turvallisuusasioissa. Myös tämä vaatii eri tahojen yhteistyötä, työnantajien edustajat kirjoittavat. 📌

Stena Arctica liehuu taas Suomen lippu

M/t Stena Arctica on palannut Suomen lipun alle. Raakaöljytankkeri on ollut viime vuodet ulosliputettuna.

Tammikuun lopussa Porvoossa alus vaihtoi Britannian lipun Suomen lippuun. Hoitovarustamo vaihtui brittiläisestä Northern Maritime Managementista OSM Finlandiksi. Alus on Nesteen rahtauksessa

Paluun yhteydessä Stena Arctica sekamiehitettiin, sillä se ei kuulu OSMin hoidossa oleviin huoltovarmuusaluksiin.

Stena Arctica on maailman suurin 1A Super -jääluokiteltu öljytankkeri. 250 metriä pitkä alus pystyy kulkemaan omin voimin kevyehköissä jääolosuhteissa.

Aluksen omistaa bermudalainen Glacia Limited.

Alun perin ruotsalainen alus seilausi Suomen lipun alla 2008-2013 ja oli kuolleealta painoltaan (117 099 tonnia) maamme suurin laiva.

Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen
Jäsenkortti Medlemskort
2017-2018



UUSI ETU

**Suomen Merimies-Unionin jäsenkortilla
alennusta St1- ja Shell-asemilta**

- Polttoainealennusta
- Lämmitysöljyalennusta
- Shell HelmiSimpukka-ravintoloista ruokaetuja
- Asemakohtaisia tarjouksia
- Sinua lähinnä olevat asemat puhelimellasi m.st1.fi

Lue kaikista eduista www.smu.fi





*Suomi
Finland*
100

Työväenliikekin juhlii 100-vuotista itsenäisyyttä

TYÖVÄENLIIKE JUHLISTAA Suomen itsenäisyyden merkivuotta monin hankkein ja tapahtumin.

Juhlavuoden kohokohdat kootaan työväenliike.fi-verkkosivuston tapahtumakalenteriin. Sivustolle on koottu runsaasti valokuvia ja historia-artikkeleita. Ne kertovat tarinoita eri vuosikymmeninä eläneiden suomalaisten kohtaloista.

Uusi sivusto tukee samalla Tampereella Työväenmuseo Werstaalla avattavaa **Vapauden museota**. Museon avajaispäivänä 27.11. tulee kulu-neeksi tasan sata vuotta kahdeksan tunnin työaikaista.

Vapauden museo käsittelee itsenäisyyden aikaa tavallisen kansan ja arjen näkökulmasta. Museo herättää pohtimaan, millaisia vapauksia nyky-Suomessa kaivataan.

Työväenliikkeessä itsenäisyyden juhlavuoden viettoa koordinoi neuvottelukunta, johon kuuluvat muun muassa SAK, ammattiliitot, vasemmistopuolueet ja monet muut työväenliikkeen toimijat.



Shutterstock

Samaa sukupuolta olevat vihityt parit tervetulleita merimieskirkoille

SUOMEN MERIMIESKIRKON HALLITUS on vedonnut kirkolliskokoukseen, että se ottaa myönteisen kannan samaa sukupuolta olevien parien kirkolliseen vihkimiseen ja avioliiton siunaamiseen mahdollisimman pian 1.3.2017 jälkeen.

Merimieskirkko pitää tärkeänä, että ihmisen kunnioittaminen ja hyväksyminen kokonaisvaltaisesti voisi toteutua myös kirkollisessa vihkimisessä ja avioliiton siunaamisessa.

Samaa sukupuolta olevat vihityt parit ovat tervetulleita viettämään häät juhlaa merimieskirkoille. Ihminen on tervetullut Merimieskirkolle riippumatta hänen seksuaalisesta suuntautumisestaan, ihonväristään tai uskonnostaan.

Merimieskirkon perusarvo on vieraanvaraisuus, joka tarkoittaa ihmisen hyväksymistä ja kunnioittamista kokonaisvaltaisesti. Kirkollisessa vihkimisessä ja avioliiton siunaamisessa pariskunnat, riippumatta heidän seksuaalisesta suuntautumisestaan, viettävät elämänsä tärkeimpiä hetkiä. He ovat tilanteessa pyytämässä siunausta yhteiselle elämälleen.

Merimieskirkolla on yhteistyösopimus kirkkohallituksen kanssa kirkon ulkosuomalaistyön hoitamisesta. Sopimuksen mukaisesti Merimieskirkko noudattaa samaa sukupuolta olevien parien vihkimisessä ja avioliiton siunaamisessa kirkossa vallitsevaa käytäntöä.

Pienten sopimusalojen työehdoista neuvotellaan

MERIMIES-UNIONIN pienten sopimusalojen työehtosopimusten voimassaolo päättyy helmikuun lopussa.

Unioni neuvottelee työnantajien kanssa helmikuun kuluessa sopimusten uudistamisesta.

Avoinna ovat muun muassa kotimaan matkustaja-alusliikenteen, Suomen lauttaliikenteen ja Rasilan kanssa solmitut työehtosopimukset.

Kaikkiaan Merimies-Unioni solmii 50–60 työehtosopimusta. Niistä isointa määrää jäseniä koskevat ulkomaanliikenteen matkustaja-alusliikenteen ja ulkomaanliikenteen kauppa-alusliikenteen. Näille pääsopimusaloille tehtiin viime vuonna työehtosopimukset, jotka ovat voimassa helmikuun loppuun 2019.

Arctia tähyää maailmalle

MONITOIMIMURTAJA NORDICA on Ohotanmerelle. Vuodenvaihteessa alkanut työrupeama kestää toukokuun alkuun. Silloin murtaja palaa Suomeen.

Arctia Offshore Oy myy jäänmurto- palveluita kansainväliselle varustamolle. Yhtiön mukaan näin parannetaan Arctian laivaston käyttöastetta ja ylläpidetään miehistön ammattitaitoa.

Monitoimimurtaja Nordica on toiminut aiemminkin kansainvälisissä offshore-tehtävissä.

Arctia suunnittelee myös **tutkimusmatkaa**. Se on etsinyt tiedemaailmasta kumppaneita ensi kesäksi kaavailulle matkalle. Jos Arctia löytää riittävästi yhteistyökumppaneita säännöllisten tutkimusmatkojen aloittamiseen, jokin monitoimimurtajista saatetaan valjastaa tutkimuskäyttöön. Murtaja varustettaisiin erityislaitteilla ja tutkimuskonteilla.

Jäänmurtajat – viennin veturit

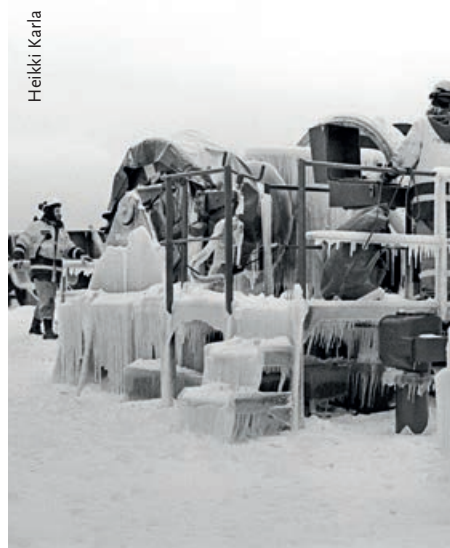
TIETEEN PÄIVILLÄ TAMMIKUUSSA perehdyttiin jäänmurron historiaan. Merenkulkua tarkasteltiin muutoinkin teemalla *Suomi saarena*.

Tilaisuudet olivat osa Suomi 100 -ohjelmaa. Jäänmurtajat saivat erityistä huomiota, koska tutkijoiden mukaan ne ovat osa Suomen kasvun historiaa. Jäänmurtajat olivat tärkeässä roolissa, kun Suomesta tuli teollinen maa, joka kykeni suojelemaan itseään talvelta. Talvimerenkulku mahdollisti sen, että hyvinvointi koheni ja sivistys edistyi.

– Jäänmurtajat ovat osa modernin, länsimaisen Suomen syntytarinaa, tutkija **Aaro Saharin** kiteytti.

Nykytilan kritiikkiäkin kuultiin.

– Valtio ei näe merenkulkua tärkeänä elinkeinona. Merenkulkuhallinto on pirstoutunut olemattomiin, jäänmurtaja Urhon entinen päällikkö **Ilmari Aro** arvosteli.



Tehoa Saimaan jäänmurtoon

SAIMAALLE AIOTAAN HANKKIA nykykalustoa tehokkaampi jäänmurtaja. Uusi murtaja saataneen jo ensi vuoden talviliikenteeseen.

Tarkoitus on, että uusi murtaja pystyy avaamaan syväväylälle vähintään 12,6 metrin levyisen kulku-uran.

Liikennevirasto kilpailuttaa aluksen hankinnan. Varustamot voivat osallistua rakentamalla uuden murtajan tai tehostamalla vanhaa kalustoaan. Huhtikuussa selviää, mitkä varustamot lähtevät kisaan. Liikennevirasto tekee päätökset etenemisestä kesään mennessä.

Liikennevirasto kehittää myös uudentyyppistä moottoroitua irtokeulaa jäänmurtoa varten yhdessä Ruotsin ja Viron kanssa. Keksintöä voitaisiin hyödyntää myös Saimaalla.

Saimaan talviliikennettä avustaa jatkossakin vähintään kolme alusta. Nyt jäätä siellä murtavat Iso-Pukki, Protector ja Meteor. Ne saattavat joutua luovuttamaan, jos väylälle on esimerkiksi pakkautunut runsaasti teräsjäätä.

Nimitys

SUOMEN VARUSTAMOT RY:N toimitusjohtajaksi on nimitetty **Tiina Tuurnala**. Diplomi-insinööri Tuurnala aloittaa tehtävässä 1.4.

Tuurnala siirtyy Varustamoyhdistykseen Liikennevirastosta, jossa hän on toiminut liikenne- ja tietotoimialan ylijohtajana.

Nykyinen toimitusjohtaja **Olof Widen** siirtyy senior advisoriksi.

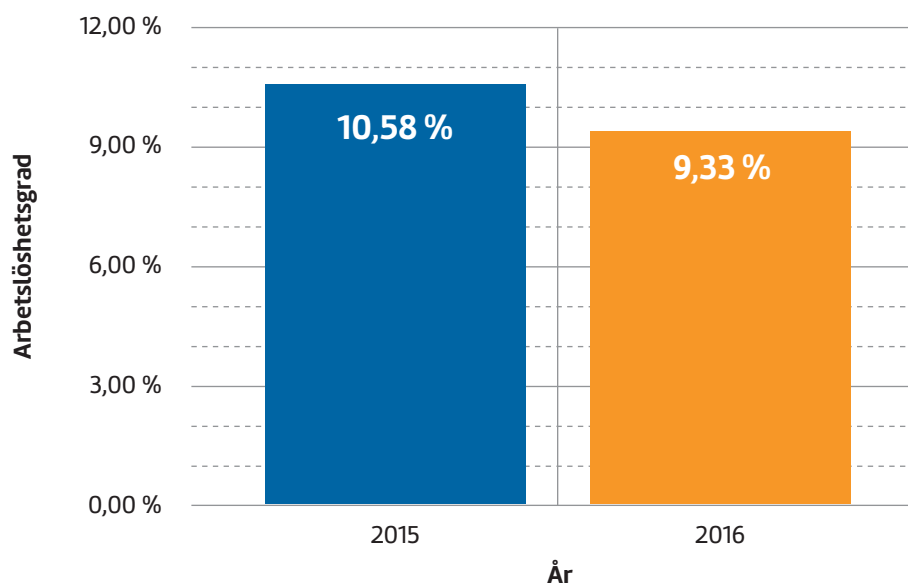
Varatoimitusjohtajana jatkaa **Hans Ahlström**. Hänen vastuullaan ovat työmarkkina-asiat.



Arbetslösheten bland sjömän sjunker

FÖRRA ÅRET VAR 9,33 procent av sjömännen arbetslösa. Arbetslöshetsgraden sjönk med 1,25 procentenheter från föregående år. Arbetslösheten var som högst i januari (11,13 %) och som lägst i augusti (7,11 %). Arbetslöshetsdagpenning betalades ut

till 1 120 sjömansmedlemmar i Arbetslöshetskassan. Antalet utbetalda förmånsdagar uppgick till totalt 134 398. 60 medlemmar var alterneringslediga. Antalet utbetalda alterneringsersättningsdagar uppgick till totalt 6 562.



Logga in i Netta med medlemsnumret

KOM IHÅG ATT LOGGA in i kassans nya nättjänst Netta med ditt **medlemsnummer** och lösenord. Ditt medlemsnummer finns på ditt medlemskort.

Om du har tappat bort ditt medlemskort kan du be Sjömans-Unionens medlemsregister om ditt medlemsnummer på tel. (09) 6152 0257.

Om du har glömt ditt lösenord eller inte kan logga in i Netta med ditt gamla lösenord kan du byta lösenord genom att noggrant följa anvisningarna om hur du beställer ett nytt lösenord på www.kuljetusalanthk.fi.

BILLIG ARBETSKRAFT ÖKAR RISKEN

Om rederierna anställer arbetskraft där den fås billigast har befälet inte alltid den kompetens eller det sinne för sjösäkerhet som navigering på Finska viken förutsätter.

Hufvudstadsbladet 30.12.

HUR MYCKET SKULLE VI HA SLAGIT VAD OM?

Om man i höstas skulle ha slagit vad om att BTA (AKT) har ett avtal färdigt för alla sektorer innan den nya avtalsperioden inleds, skulle summorna ha varit blygsamma och oddsen stora. Trots allt formades avtalen, och därpå utan stridsåtgärder eller hot om det.

Avtalandet och kollektiva förhandlingssystemet har visat sig vara ett bra och civiliserat sätt att sköta saker och bära ansvar. Också landets regering kunde ha framskridit med samma strategi.

Medlemstidning AKT 1/2017

VÄRLDEN OCH FINLAND PÅ DYSTER KURS

Världen har fått en ledare för en supermakt som är mer oförutsägbar än Rysslands ledare – och riskerna är stora. Vi kan ta **Donald Trumps** installationstal som ett exempel. På nätet finns en videosnutt av **Adolf Hitlers** tal efter att han blivit rikskansler i januari 1933. Likheterna med Trumps tal och formuleringar är skrämmande.

Det är inte enbart fråga om att undvika ett kärnvapenkrig. Lika farligt för människoslåktets framtid är det om Trump verkligen lyckas avstyra de små försöken att stoppa klimatförändringen.

*Riksdagsledamot **Erkki Tuomioja**,
blogginlägg 25.1.*

Uppåt för Finland – på nationalförmögenhetens bekostnad?

Trafik- och kommunikationsministeriet publicerade nyligen en utredning rörande ett trafikledbolagsprojekt. Utredningen och trafikledsbolagsmodellen som baseras på den avslogs snabbt av såväl centerns egen ministergrupp som regeringskollegorna. Minister **Anne Berner**, som ansvarade för utredningen, var tvungen att backa och lägga projektet på is. Det är bra.

Om projektet hade fått vind i seglen så hade man inte bara bolagiserat vägar som tillhör vår nationalförmögenhet, utan framför allt även järnvägar och vattenleder. Minister Berner beskrev att bolagiseringen av vägnätet skulle bli en större omvälvning än när bilen uppfanns en gång i tiden. Det skulle verkligen ha blivit något som kunde jämföras med en statskupp, där makten som tillhör folket skulle ha slitits från riksdagen som representerar dem till ett privat bolag. Hur skulle man däremot kunnat besluta demokratiskt om hur vägarna ska hållas i skick och var man ska bygga nya vägar?

Till råga på allt skulle folket och skattebetalarna bli tvungna att återigen genom olika användnings- och andra avgifter bekosta vägar och andra trafikleder som redan byggts med skattepengar en gång i tiden. Bolagiseringen skulle verkligen ha lett till att miljarderna som behövs för att underhålla och bygga trafikleder skulle ha försvunnit från statens budget till trafikledsbolagets konto. Detta trolleritrick skulle dock inte ha påverkat det faktum att trafikledsbolaget eller bolaget som skaffat sig skötseln av trafikleder genom konkurrensutsättning skulle ha samlat in samma miljarder från väg- eller trafikledsanvändarna – alltså vi vanliga skattebetalare. Eller skulle en kilometer asfaltsväg blivit gratis genom bolagisering?

Trafik- och kommunikationsminister Anne Berners projekt reflekterar den otroliga uppfattningen att allt blir effektivare och billigare genom bolagisering. Dessutom har man prantat i folket att Oy Finland Ab behöver affärsdrivna marknadsekonomer för att leda landet. Finland är dock inget bolag och kan inte ledas med

marknadsekonomiska läror. Företagsledares, som statsminister **Juha Sipiläs** och Anne Berners, sätt att agera i företagslivet och bolagsledning kan – och kommer troligen – att leda till en katastrof i det politiska systemet.

Den bolagiseringshysteri som rått inom sjöfarten de senaste 20 åren är ett exempel på hur fel det kan bli. Tidigare hade vi ett myndighetsorgan, sjöfartsstyrelsen, som skötte all isbrytning, förbindelsefartygstrafiken, lotsningen, farledsskötseln och sjömätningen. Nu har alla sektorer separerats – i flera faser – till egna bolag.

Bolagiseringshysterin som råder inom sjöfarten visar hur fel det kan bli.



Man har skapat flerfaldiga förvaltningar och tydligt olönsamma bolag i sektorer där det inte finns någon som helst riktig konkurrens. Statligt ägande, som har skaffats genom skattepengar, som t.ex. isbrytare och kombinationsisbrytare, har delats ut till bolag bort från den politiska kontrollen. Samtidigt har man fått statligt ägda bolag att konkurrera mot varandra. I värsta fall kan den inbördes konkurrensen leda till att den förlorande parten går i konkurs. Finns det någon rim och reson i det?

Vi vill alla att det ska gå uppåt för Finland. Men vi vill inte göra det på bekostnad av vår nationalförmögenhet!

Simo Zitting
Ordförande

simo.zitting@smu.fi



Jukka-Pekka Flander



Sjöfartsstuderande litar på att de får jobb

I LAND ELLER TILL SJÖSS – det är frågan

*Semmi Mäkelä (till vänster), Joonas Heinonen,
Tomi Koskela, Kosti Wessman och Jeremias
Vuokila är blivande maskinreparatörer.*

– Det blir nog ett yrke av det här. Och jobb finns det säkert.

Eleverna på sjöfartsskolan i Raumo svarar nästan identiskt på frågan om hur framtiden i arbetslivet ser ut.

Nästa generations sjömän berömmar också undervisningen. Teori och praktik erbjuds i lagom balans. De mångsidiga kunskaperna man får i yrkesutbildningen öppnar också upp arbetstillfällen i land. De flesta siktar dock på en karriär till havs.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILDER JUKKA-PEKKA FLANDER

Sjöfartslinjen på WinNova utbildar däck- och maskinreparatörer och fartygselektriker. Många av eleverna som studerar inkvartering och kosthåll funderar också på ett sjöfartsyrke.

➤ Elektriker på fraktfartyg

Utomhus rasar en vinterstorm, men i elklassen på sjöfartsskolan stojas det glatt. En av eleverna är **Tommi Vehviläinen**, som läser till fartygselektriker på andra året.

I början tänkte Tommi inte arbeta till havs, utan ville till skogs och studera på forstinstitutet. Med tiden byttes tankarna till sjöfarten, inte minst för att några i familjen hade arbetat till sjöss.

– Nu har jag bara fartygselektriker i tankarna, intygar Tommi.

Han preciserar dessutom att han vill arbeta på ett fraktfartyg, roll-on roll-off-fartyg eller bulkfartyg.

Tommi är positivt överraskad av studierna. Teorin är också okej, även om han tycker om praktiska saker mest.

– Det går så där ibland, men jag klarar mig. Mycket handlar om hur mycket man orkar satsa.

För Tommi är det ”såklart självklart” att slutföra studierna. Den snabba tekniska utvecklingen håller honom dock sysselsatt.

– När man lärt sig en sak, måste man lära sig något helt nytt efter ett par år, undrar han.

➤ Riktigt bra fartygskock

Aleksi Nurmis kinder blir röda, men handen darrar inte när han fyller kundens vattenglas. Som kockelev på första året har han hittills bara fått visa upp sina färdigheter i undervisningsköket. Nu är det dags att göra riktigt köks- och serveringsarbete i övningsrestaurangen.

– Jag är lite spänd, medger Aleksi.

Han behöver dock inte vara spänd över sitt yrkesval, utan beslutet är fattat.

– Jag vill till havs. Man får se annat än bara en stad. Och kockarbetet känns roligt och som min grej.

Det handlar om hur mycket man orkar satsa.



Aleksi drömmer om att bli en riktigt bra fartygskock.

– Men det räcker med lagom bra.

➤ Mekanikern tvekar: kanske på ett varv

Svetsgnistorna flyger i sjöfartsskolans maskinsal. **Karri Liukkonen** står avskilt och arbetar med sitt. Han har tidigare studerat bildemontering. Han har hållit på med bilar sedan han var liten – bilar är det han gillar mest.



Tommi Vehviläinen är positivt överraskad av studierna.



Aleksi Nurmi är kockelev.



Karri drevs till sjöfartsskolan, åtminstone delvis på rekommendation av sjömän i den närmaste kretsen. Han har inte uteslutit arbete i land.

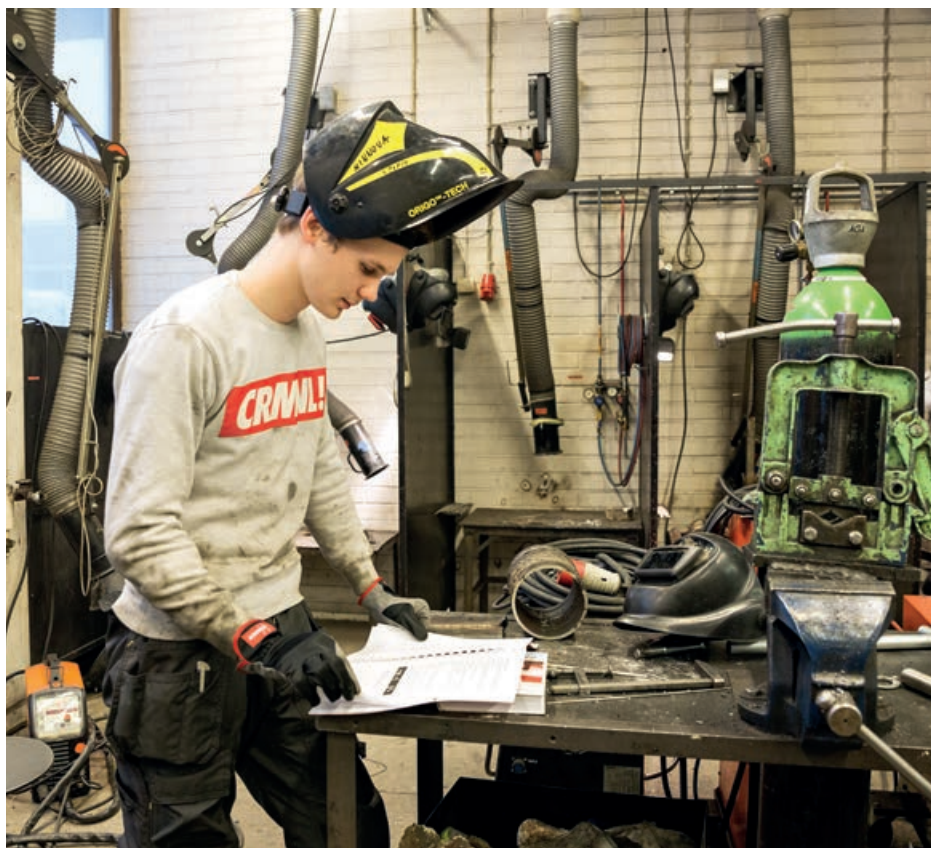
– Jag siktar på att jobba på ett fartyg eller på ett varv. Helst på ett varv, men jag ser det inte som omöjligt att jobba på ett fartyg, berättar han.

En stor anledning till att vågen tippar över till landsarbetets fördel är att han blivit sjösjuk när han praktiserat på fartyg.

– Veteranerna intygar visserligen att man vänjer sig vid sjögången med tiden.

Karri är nöjd med undervisningen i Raumo.

– Här krävs det kunskap och man får även visa upp den. Man kan också själv föreslå vad man vill lära sig mer. ⚓



Karri Liukkonen vet inte ännu, om han ska jobba på ett varv eller på ett fartyg.

Studerande till Sjömans-Unionen

Det lönar sig för sjöfartsstuderanden att ansluta sig till Sjömans-Unionen redan under studietiden

- ansökningsblankett finns på adressen smu.fi>medlemskap
- under studietiden behöver man inte betala medlemsavgift ifall man inte har några inkomster

Studerandemedlem åtnjuter Unionens medlemsförmåner

- rabatter och erbjudanden, tidningen Sjömannen, stughyrningar
- Unionens kontor samt förtroendemän ger råd i ärenden som gäller arbetsförhållandet
- Unionen är till hjälp och stöd under praktikperioden och då man börjar arbeta till sjöss
- Unionens fackavdelningar är en plats där man har möjlighet att påverka och trivas

Ifall man arbetar under studietiden

- från den skattepliktiga inkomsten betalas normal medlemsavgift
- ta kontakt med Unionens medlemsregister när du får ett arbete
- medlemskapet i Transportbranschens arbetslöshetskassa (Kuljetusalan työttömyyskassa) börjar då den första medlemsavgiften har betalats

jasenrekisteri@smu.fi; tel. (09) 6152 0257

Med i Unionen – absolut

DE FLESTA ELEVERNA på sjöfartsskolan i Raumo är medlemmar i Sjömans-Unionen.

De vet att förbundet hjälper dem om de får problem. Fackföreningsrörelsen är fortfarande främmande för många, men de ser den som nödvändig.

– Man har alltid någon nytta av förbundet, säger de blivande sjömännen.

Sjöfartseleverna kommer att ha med fackföreningen att göra senast när de ska praktisera på fartyg. Förtroendemannen eller någon gammal sjöbjörn brukar ta upp medlemskap i förbundet.

Sedan ligger det längre bort innan eleverna kan se sig som framtida förtroendemän eller aktiva i förbundet.



Mer ansvar till transportkedjor

I MEDIA OCH OLIKA ÅSIKTER börjar man skönja ett intresse för hur företagen sköter sitt samhällsansvar och hur de informerar om det. I och med dessa diskussioner har företagen börjat öppna upp produkternas tillverkningskedja och publicera ansvarsrapporter. Utvecklingen går naturligtvis i rätt riktning. Det är numera lättare för konsumenten att hitta information om i vilket land och när en förnödenhet är tillverkad och när den hamnade på butikshyllan. I vissa fall kan man till och med ta reda på råvarornas ursprung. På så sätt har man redan påverkat arbetsförhållandena och anställningsvillkoren på produktionsanläggningarna globalt sett.

En av de som lyft fram ansvarsfrågorna är Finnwatch, som arbetat länge för öppenhet.

Ansvar är speciellt viktigt för börsbolag för att de ska kunna bevara sitt anseende och trygga sina verksamhetsförutsättningar på lång sikt. Genom att se till att arbetskraften på de produktionsanläggningar de använder har goda arbetsförhållanden kan företagen minska antalet eventuella arbetsnedläggelser och skadlig publicitet. Snabb kommunikation och sociala medier har förvandlat offentlighetsfältet där företagen verkar. Negativa nyheter och åsikter sprids allt snabbare och förändrar företagets realvärde.

Inom sjöfarten och transportsektorn finns det inget liknande förhållande. Förutom några undantag tar man inte samhällsansvar för transport- och bemanningsfrågorna och sköter inte öppenheten.

Företagen använder tvivelaktiga serviceleverantörer för att transportera sina produkter.



En del av orsaken till det ligger i hur man beställer transporttjänster. Man kanske lägger ut transporttjänsten helt på kontrakt eller låter den andra handelspartnern ordna det. I båda fallen blir det lätt så att beställarföretaget inte vet något annat om transporten än ankomstdatum och den slutliga räkningen. På så sätt får man samma motivering till varför man inte ingripit i missförhållandena som andra branscher använt tidigare: "Vi visste inte".

Så vitt jag kan se betraktar företagen fortfarande transporter som en nödvändig kostnad som ska minimeras, även om samma företag i sin kärnverksamhet är medveten om att ansvar och öppenhet kan ge betydande fördelar.

Bristen på öppenhet har att göra med att företagen därigenom upplever sig trygga. Det är extremt svårt att bevisa att just den spelkonsol som jag beställde eller det pysselpapper som jag köpte i affären transporterats på ett specifikt fartyg. Och det är krångligt att bekräfta att det fartyget ägs av just den redaren eller bemannas av det bemanningsföretag som dumpar personalens förhållanden mest – betalar ut löner som till och med ligger under minimilönen och binder arbetstagaren till dikterade förhållanden som falskt kallas kollektivavtal.

Man kan tala om lastens anonymitet. Det vore intressant att se om man kunde väcka ansvar genom att alltid skriva beställarens namn på konsumtionselektronikcontainerns sida med stora bokstäver, som t.ex. "POWER" eller "verkkokauppa.com" eller tillverkarens namn. Eller om man skrev producentens namn och texten "Vi transporterar finskt virke stolt utan att känna till något om arbetsförhållandena på detta fartyg" på sidan på fartyg som används av skogsindustrin.

Varje företag som skickar och beställer import- och exportvaror kan och är skyldiga att påverka länkarna och aktörerna i dess transportkedjor.

Samma företag som är bekymrade över sin offentliga bild använder minst sagt tvivelaktiga serviceleverantörer för att transportera sina produkter. Företag med fartyg som är registrerade i bekvämlighetsflaggregister ansvarar ofta för transporterna – fint sagt "för att minimera kostnaderna." I verkligheten minimerar man dessa kostnader genom bristfällig övervakning, få krav på underhåll av fartygen, en lagstiftning som passar en aggressiv skatteplanering och dåligt arbetstagskydd.



Heikki Karla

Skribenten är ITF-inspektör



Vilken roll spelar en robot?

FFC: Kontrollerad automatisering

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD ROLLS-ROYCE

Automationsutvecklingen inom sjöfarten följer den inom luftfarten.

FFC utreder digitaliseringens inverkan på arbetslivet och löntagarnas vardag. Anledningen är att digitalisering, robotisering och automatisering även förändrar FFC-medlemmarnas arbete.

FFC:s ordförande **Jarkko Eloranta** säger att de flesta tror att fackföreningsrörelsen är emot digitalisering. Så är det däremot inte.

– FFC vill att förändringen ska ske ordentligt och kontrollerat.

Enligt Eloranta utmanar digitalisering och robotisering även fackföreningsrörelsen och fackförbunden. Löntagarrörelsen måste tänka över sina handlingssätt.

Kontrollen har ökat

I november anordnade Finland Fackförbunds Centralorganisation ett seminarium för förtroendemen om effekterna av den tekniska utvecklingen. På seminariet ”Ska roboten bli förtroendeman på arbetsplat-

sen?” inleddes centralorganisationens projekt *Möjligheternas tid*. Man har även gjort en enkät i ämnet bland förtroendemen och arbetarskyddsfullmäktige.

Förtroendemännen har upptäckt både positiva och negativa effekter av digitaliseringen på sina arbetsplatser. Majoriteten av förtroendemännen som är medlemmar i

Det är okej om en robot gör de fysiskt tyngsta jobben.



FFC bedömde att digitaliseringen har underlättat deras arbete. Samtidigt har kontrollen och övervakningen av arbetstagare ökat på arbetsplatserna. Inom transportbranscherna ansåg hela 76 procent att kontrollen hade ökat.

På en del håll har arbetet blivit mer monotont och trist. På andra håll har man

lyckats diversifiera arbetet och kan nu fokusera på servicen. Ingen hade något emot att en robot gör de fysiskt tyngsta jobben.

Utbildning önskas

På arbetsplatserna har man dock ännu inte reagerat på behoven som den snabba tekniska utvecklingen medför. Enligt förtroendemännen har bara en fjärdedel av arbetsplatserna genomfört eller påbörjat strategiska förberedelser.

På många arbetsplatser slösar man bort den eventuella nyttan med digitalisering eftersom man inte bryr sig om att sätta sig in i det och sparar in på utbildning. Förtroendemännen som deltog på seminariet betonade att det är viktigt att även utbilda sin förtroendepersonal i tekniska förändringar och ta med dem i utvecklingsarbetet. För att göra ändringar i arbetet krävs det även kompletteringar i kollektivavtalen.

Tero och Turo funderar över den tekniska utvecklingen

Ändringar kommer, men inte än

På rederierna har man inte alls gått igenom framstegen inom automatisering med personalen. – Inte vad jag vet i alla fall, säger såväl Viking Lines huvudförtroendeman Tero Palokoski som OSM:s huvudförtroendeman Turo Ihalainen.

Förtroendemännen har själva funderat över den tekniska utvecklingen och robotar och även pratat om det med andra på jobbet.

Minskad personal i sikte

Enligt Tero Palokoski ser man inte robotisering som ett hot mot sjöpersonalen på Viking Line nu eller i framtiden.

– Men vem vet vart världen är på väg. När TallinkSilja lanserar sin nybyggnation kommer de att ha en modell där fartyget förtöjs automatiskt. Vi får väl se hur det fungerar, säger Palokoski.

Han anser att man helt enkelt måste anpassa sig till automatisering, om det kom-

mer till sjöfarten. Det är svårt att förbereda sig.

– Det är klart att man försökt utveckla automatiseringen vid nybyggnationer, inte minst för att skära ner på personalen.

Svårt att tro att passagerarfartygen skulle lämnas utan besättning.



Palokoski tycker att den tekniska utvecklingen i sig är intressant. Han tror inte att det är omöjligt att fraktfartygen i framtiden

kommer att åka mellan hamnar helt utan besättning.

– Jag har ju sett dokumentärer där navigeringen och styrningen är helt automatiserad. På passagerarfartygen kommer man även i fortsättningen att betjäna kunder, de kommer inte att bli utan besättning. Jag har svårt att tänka mig något annat, åtminstone i nuläget.

Förbindelserna med land är dyra

– På fartygen har vi undrat hur tekniken skulle fungera om inte en enda person arbetade på fartyget, berättar Turo Ihalainen.

Det visar sig med tiden, men Ihalainen gissar att det kan ta tiotals år innan sjöfartsförfattningarna ändras även om tekniken skulle finnas.

Han jämför det med datakommunikationen.

– Enligt redarna är dagens datakommunikationsförbindelser vansinnigt dyra för fartygen. Förbindelserna är så långsamma att man har tur om man kan sköta sina civila ärenden via nätet. Det skulle alltså bli ganska dyrt att sköta fartyget från land med dessa priser.

Ihalainen antar att den ökade automatiseringen på fartygen kommer att kräva ännu mer tekniska kunskaper, såvida inte extrakursen sköts från land på något sätt. ➤



Tero Palokoski är säker på att man betjänar kunder på fartygen även i fortsättningen.



Turo Ihalainen antar, att ännu mera tekniska kunskaper kommer att krävas.

Autonoma fartyg kommer – långsamt

Fjärrstyrda fartyg kommer. Det är dock fortfarande oklart vilket årtionden de tas i bruk globalt sett.

TEXT EIJA KALLIONIEMI BILD ROLLS-ROYCE



Autonoma fartyg styrs från en fjärrcentral.

– Först kommer dock redan existerande bryggvakter, verktyg och navigationen att automatiseras ytterligare. Eventuellt kommer det ganska snabbt att komma system som sköter t.ex. miljöobservationer på andra sätt än idag.

Automation avancerar längs samma väg som inom luftfarten

Digitaliseringsdirektör **Mikko Tepponen** vid affärsenheten Services på Wärtsilä säger att för dem är vägen mot autonoma fartyg intressantare än själva fartygen.

– När det gäller autonoma långfärdsfartyg talar man absolut inte om 2020-talet, utan 2030–2040-talet. Vi är övertygade om att det även kommer att finnas människor på fartygen under den överskådliga framtiden, tror Tepponen.

Han tror att automationsutvecklingen inom sjöfarten följer den inom luftfarten, att tekniken kommer att ge kaptenen och andra på bryggan fler verktyg. Människans kontrollerande roll kommer att förvandlas till problemlösare – som det är för piloter.

Tepponen förutspår att man under de följande fem åren kommer att ha kommit långt när det gäller att undvika mänskliga fel inom styrning. Visionen för den närmaste tiden är t.ex. att fartyget dockar sig själv genom en knapptryckning.

– Säkerhet och undvikande av mänskliga fel styr utvecklingen mest. Därefter kommer effektivitet. ⚓

På propellertillverkaren Rolls-Royce har man fördjupat sig i autonoma fartyg de senaste tre-fyra åren. Målet med bolagets projekt Aawa är inte ännu ett helt autonomt fartyg, utan syftet är att testa teknologier och extraautomatiserade produkter.

Rolls-Royce utvecklingschef **Esa Jokioinen** berättar att syftet med den närmaste tidens teknologiska utveckling är att underlätta och effektivisera sjömännens arbete och förbättra säkerheten.

Jokioinen talar hellre om autonoma, eller fjärrstyrda, fartyg än om obemannade fartyg.

– I min värld finns det inga fartyg som går helt av sig själv. Åtminstone fjärroperatören följer det och styr det vid behov från

När det gäller autonoma långfärdsfartyg talar man om 2030–2040-talet.



en fjärrcentral. Arbetet förflyttas från fartyget till någon annanstans, säger Jokioinen om framtiden.



Arbetsgivarens rätt att kvitta en del av lönen

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Jag blev verkligen förvånad när jag såg på mitt lönebesked att min arbetsgivare inte hade betalat ut hela min månadslön, utan hållit inne en del av det på eget initiativ. Det är sant att jag av misstag fick övertid ersättning som inte tillhörde mig vid min förra löneutbetalning. Kan arbetsgivaren verkligen bara ta bort en del av min lön?

JURISTEN: Enligt 2. Kap. 21 § i lagen om sjöarbetsavtal får arbetsgivaren inte kvitta arbetstagarens lönefordran med motfordran till den del lönen enligt regler gällande utsökning och utsökningsförfarandet är undantagen från utmätning. På vanligt språk och omvänt sagt innebär det att arbetsgivaren med ett ensidigt beslut och om vissa villkor uppfylls kan innehålla, dvs. låta bli att betala ut, en del av arbetstagarens lön i en situation där arbetstagaren har en skuld till arbetsgivaren. Skulden kan ha uppstått på flera sätt: den kan baseras på arbetstagarens skadeståndsansvar, på ett lån som arbetsgivaren gett arbetstagaren, på att arbetsgivaren felaktigt har betalat ut för mycket lön eller på en annan fordran som arbetsgivaren har på arbetstagaren.

Tanken med kvittning är att fordringar upphör att gälla till den del som de täcker varandra. Förutsättningarna för kvittning är att fordringarna står mot varandra, är indrivningsbara och obestridda. Med att de står mot varandra menas att avtalsparterna bara kan kvitta varandras fordringar, inte andras skulder. Indrivningsbar handlar i sin tur om huruvida fordringen är lagenlig och vid behov kan drivas in genom utsökning, dvs. om den har uppstått på lagligt sätt och inte har preskriberats än. Det får inte finnas några oupplärade oklarheter eller stridigheter kring någondera fordran när det gäller t.ex. storleken på fordran eller om arbetstagaren kanske ändå har haft rätt till den lön som arbetstagaren påstår att han betalat ut för mycket av.

Innan arbetsgivaren får göra en ensidig kvittning ska han informera arbetstagaren om sin avsikt och ge honom möjlighet att betala skulden på annat sätt än genom innehållning av lönen eller avtala om en avbetalningsplan. Kvittningen får alltså inte komma som en överraskning för arbetstagaren. Samtidigt tryggar man att fordringarna är obestridda: när arbetstagaren har informerats har han vid behov möjlighet att "reklamera" och bestrida arbetsgivarens fordran, dess belopp eller grund.

Arbetsgivaren kan alltså bara kvitta *en del av lönen* och kan alltså inte hålla inne hela lönen även om skulden skulle vara större än

månadslönen. Enligt bestämmelserna om utsökning kan i regel bara en tredjedel av lönen utmätas. Arbetstagaren ska dock alltid få minst ett s.k. skyddat belopp för arbetstagarens och dennes familjs utkomst. Det skyddade beloppet fastställs årligen i justitieministeriets förordning, och arbetstagarens underhållsskyldighet beaktas i dess storlek. År 2017 var det *dagspecifika* skyddade beloppet 22,41 €, och till det läggs 8,04 € till för varje person som ska försörjas. Därmed ska en arbetstagare som har två minderåriga barn få minst 1 154,70 € av kalendermånadens *nettolön*. Löneutmätning inkl. förfaranden och exempel förklaras närmare på utsökningsmyndighetens sida <https://oikeus.fi/ulosotto/sv/index/velallisen-ulosotossa/palkanulosmittaus.html>.

Om arbetstagaren har fått ett förskott är bestämmelserna anordnade. Enligt 2. kap. 21 § i lagen om sjöarbetsavtal ska förskottet dras av från lönebeloppet som ska betalas ut på löneutbetalningsdagen och ingå i ovan nämnda skyddade belopp.

Jag kan även nämna att samma bestämmelser rör utbetalning, dvs. den sista löneutbetalningen när anställningen upphör. Om en del av skulden inte kvittas från utbetalningen på grund av skyddsbeloppsbestämmelserna innebär det inte att skulden upphör, utan att resten av fordringen fortfarande är kvar och kan drivas in av arbetsgivaren på annat sätt. Då är det bra att avtala separat om hur den resterande delen ska betalas.

Svaret på frågan är alltså ja. Arbetsgivaren skulle dock absolut först ha informerat dig om kvittningen och ge dig möjlighet att betala tillbaka den för mycket utbetalade ersättningen vid en annan tidpunkt eller komma överens om ett annat arrangemang.

Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi



Katriina Kivistö

Stugornas ansökningstid närmar sig

Reservera unionens stugor för sommaren



STUGORNA I KERIMÄKI

Belägna nära Nyslott, vid Suurijärvi strand.

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

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

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

Gård och strand:

- **stuga 1:** gården är bergig, stranden tvärdjup, simning från bryggan.
- **stuga 2:** gården är jämn, stranden långsluttande med sandbotten, lämplig för barn, ställvis vassbevuxen
- **stuga 3:** vid den grunda stranden vid stuga 3 har sandbotten lagts på ett filertyg.

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 Kipaluoto 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.

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

Priser under sommarsäsongen

veckorna 22–35
(31.5.–30.8.2017)

Kerimäki lilla stugan

110 e / vecka

Alla andra stugor

280 e / vecka

Har du frågor?

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

[SOMMARSÄSONGEN 2017]

Hyresansökan av Sjömans-Unions stugor

Bytesdag måndag, stugor att hyra

Under tiden 5.6.–28.8.2017

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 2017

2. Alternativ

stugans namn:

måndag dag / månad – måndag dag / månad 2017

Bytesdag onsdag, stugor att hyra

Under tiden 31.5.–30.8.2017

GUSTAVS	stuga 2 (inga sällskapsdjur)
KERIMÄKI	stuga 3

1. Alternativ

stugans namn:

onsdag dag / månad – onsdag dag / månad 2017

2. Alternativ

stugans namn:

onsdag dag / månad – onsdag dag / månad 2017

Namn

Gatuadress

Postnummer

Telefon

Personbeteckning

Underskrift

Obs!

Blanketten gäller endast hyra av stuga **under sommaren** veckor 22–35 (31.5.–30.8.2017). Bara ansökningar som anlänt senast **den sista 7.4.2017 beaktas**. Svaren och fakturorna skickas till de sökande senast 12.5.2017. **Genom att betala hyran senast 31.5.2017 säkerställer du din reservering!**

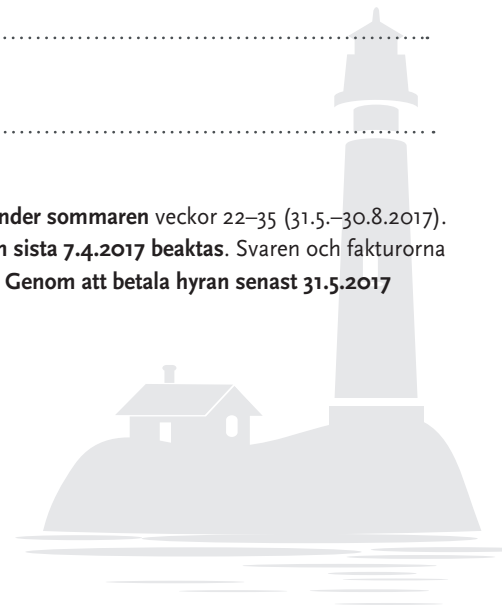
Postadress:

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

Ansöknings-
blanketter också
på hemsidor

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

Vi beaktar
bara fyra
alternativ





Jessica Troberg från Sjömans-Unionen, Tero Haapalinna från Bore och Tomi Tanskanen från Rederierna i Finland bekantade sig med SeaSafety-projektets broschyr.

Nya vindar i sjöfartens säkerhetstänkande

Säkerheten i sjöfarten har utvecklats bra, men säkerhetstänkandet bygger för mycket på anvisningar, hierarkier och felsökande, visar forskningsprojektet SeaSafety.

Sjöfarten behöver en ny typ av positivt säkerhetstänkande som bygger på proaktivt riskhantering och kännedom om faktorer som påverkar människors tänkande och handlande.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD KARI HULKKO

SM-koden betonar kanske för mycket fartygsbefälhavarens ansvar och bestämmanderätt och befäster på så sätt sjöfartens hierarkiska karaktär, säger specialforskare **Anna-Maria Teperi** vid Arbetshälsoinstitutet.

Arbeteamete borde reflektera tillsammans

Teperi tycker, att man borde öka de anställdas engagemang och medverkan i ar-

betet med att utveckla säkerhetskulturen.

– Det kan hända att man inte rapporterar farosituationer av rädsla för att det ska leda till en jakt på skyldiga. Så här borde det naturligtvis inte vara. Avvikelse-rapporter borde behandlas på ett konstruktivt sätt, så att hela arbetsteamet tillsammans går igenom situationen och reflekterar över vad man gjorde bra och vad man kan göra annorlunda i fortsättningen.

Ett av SeaSafety-projektets förslag är att grunda ett nätverk för sjöfarten, där dialo-

SeaSafety-undersökningen

I undersökningen deltog rederierna TallinkSilja, Bore och Strömma Finland, Trafiksäkerhetsverket (Trafi), Trafikverkets sjötrafikledning (VTS), regionförvaltningsverken (RFV) som ansvarar för arbetarskyddstillsynen, social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning samt Passagerarfartygsföreningen i Finland. Projektet leddes av Arbetshälsoinstitutet.

Undersökningen finansierades av Arbetskyddsfonden och Trafi.

www.ttl.fi/seasafety

Handboken *Turvallisesti merellä* (Säkerheten till sjöss) kommer att översättas på svenska också.

gen mellan sjöfartsaktörerna skulle kunna fortsätta. Speciellt cheferna skulle ha nytta av att utbyta erfarenheter och utveckla verksamheten tillsammans.

Det kan hända att man inte rapporterar farosituationer av rädsla för att det ska leda till en jakt.



Begreppet Human Factors har inte fått samma genomslag i säkerhetstänkandet inom sjöfarten som i andra säkerhetskritiska branscher som t.ex. lufttrafik.

– Vi undersökte hur olika verktyg som används i luftfarten lämpar sig för användning inom sjöfarten, berättar Teperi.

Till de undersökta verktygen hörde bl.a. Verktyget för säkerhetsledning, Human Factors-schemat och verktyget KollegaStöd. Till exempel Human Factors-schemat upplevdes som mycket användbart vid analyser och diskussioner om avvikelssituationer. ⚓



Transportstyrelsen kritiseras efter olycka

SVERIGES HAVERIKOMMISSION riktar skarp kritik mot Transportstyrelsen i samband med utredningen av en arbetsplatsolycka på Finnpartner. Transportstyrelsen gjorde aldrig någon utredning för att säkra arbetsmiljön efter att en matros skadats allvarligt av en fallande ramp i november förra året.

Enligt Haverikommissionens rapport dröjde det 15 dagar efter olyckan innan rederiet kontaktades av Transportstyrelsen – och då enbart via telefon. Detta trots att sektionschefen för sjöfartstillsyn och arbetsmiljöhandläggaren omedelbart fått information om olyckan när den inträffade.

Även **Pelle Andersson**, arbetsmiljöansvarig på Seko Sjöfolk, är kritisk mot Transportstyrelsens sena agerande.

– Transportstyrelsen som myndighet har tillsynsansvaret för arbetsmiljön. Att då bara ringa ett telefonsamtal, eller komma ombord flera dagar efteråt, fungerar inte om man ska skapa sig en riktig bild av vad som hänt. De måste vara på plats och säkra arbetsplatsen med eventuella förlägganden, säger han.

Pakastevarastolisä på svenska?

ARBETSMARKNADENS svenska språknämnd Fackterm har gett ut en ny finsk-svensk arbetsmarknadsordlista. Listan innehåller termer från A till R.

Vad heter *pakastevarastolisä* på svenska och på vilka olika sätt kan man överätta *rivijäsen*? Svar på de här och andra knepiga termfrågor ger den nya arbetsmarknadsordlistan. Den publicerades vid årsskiftet. Ordlistan består av 774 finskspråkiga termer som har översatts till svenska.

Den första delen av arbetsmarknadsordlistan publicerades 2013 med termer från A till N. Nu har de bokstäverna kompletterats med nya termer samtidigt som bokstäverna O till R har publicerats. Bokstäverna S-Ö publiceras senare.

Ordlistan på webben kaino.kotus.fi/ordlistor/fackterm2016.html

Pakastevarastolisä=fryslagertillägg
Rivijäsen=(vanlig) medlem, medlem på fältet, medlem på gräsrotsnivå



FFC har en egen modell för föräldraledigheten

FFC TYCKER ATT föräldraledigheten borde ha en klarare och flexiblere modell. FFC:s egen modell innebär ett steg framåt när det gäller jämlikheten mellan könen och mellan olika slags familjer.

De könsbundna förmånerna skulle avskaffas så att de nuvarande moder- och faderskapspenningarna ersätts med en förlossningspenning på en månad och en föräldrapenning på tolv månader. Dessutom skulle föräldrapenningen delas lika mellan föräldrarna. Föräldrarna skulle få flytta över sin rätt till föräldrapenning åt den andra föräldern, men båda föräldrarna skulle ändå ha en egen tre månaders kvot som inte går att överföra.

Med hjälp av bättre ekonomiska förmåner kan man locka papporna att stanna hemma med barnen. Därför föreslår FFC att en månad av pappans föräldrapenning skulle motsvara 90 procent av lönen, på samma sätt som det fungerar för mamman i dag. I dag använder papporna bara 1,7 procent av föräldrapenningen trots att förmånen i princip kan delas lika mellan föräldrarna.

FFC:s modell skulle göra det möjligt att stanna hemma med barnet tills barnet fyllt tre år. Men FFC ville inte sporra till det ekonomiskt. Hemvårdsstödet orsakar lång frånvaro från jobbet i synnerhet bland kvinnor. Det försvagar deras ställning på arbetsmarknaden.

Naturaför- månserätt- ningarna

Utrikesfartens
naturaförmånserättningarna steg
med 1 procent från och med den
1.1.2017.

Naturaförmånser- sättningarna

• under semester	22,38 €
(- kostersättningsandel)	14,98 €
(- logiersättningsandel)	7,40 €

• under vederlag (lastfartyg)	22,38 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	11,19 €

• under sjukdom	22,38 €
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

Ersättning åt arbetstagare,
som inte reserverats
kost och/eller logi ombord

• kostersättning i Finland	30,52 €
• kostersättning utomlands	57,46 €
• logiersättning enligt räkning	

Lehtietu tarjolla

Merimies-Unioni myöntää jäsenilleen
tukea työväenlehden tilaamiseen.

Vuonna 2017 Unionin tuki on
Demokraatti 30 euroa
Kansan Uutiset 25 euroa
Viikko Pohjois-Karjala 15 euroa
Uusi Aika 12 euroa

Edun saa, kun työväenlehteä tilatessaan
ilmoittaa olevansa Merimies-Unionin
jäsen. Tuen saa myös lehden sähköisen
version tilaamiseen.

Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Vuosikokous ja pilkkikisat

Aika: **lauantai 18.3.** klo 9-
Paikka: Unionin mökki,
Kerimäen Haukilahti
Pilkkikisat klo 9-12; vuosikokous klo 13.30
alkaen isossa mökissä
Ilmoittautuminen toivottavaa järjestelyjen
vuoksi: seppo.immonen@gmail.com,
puh. 050 368 2298 tai
markku.j.rautiainen@luukku.com,
puh. 040 0768414
Tervetuloa!

LOUNAIS-SUOMI

Kevätkokous

Aika: **torstai 6.4.** klo 16
Paikka: Turun toimisto,
Maariankatu 6 b, 5. krs
Kokouksessa käsitellään sääntöjen mukaiset
asiat.
Kokouksen jälkeen ruokailu; siihen sitovat
ilmoittautumiset **30.3. mennessä**
puh. (02) 233 7416. Osallistujien kesken
arvotaan palkinto.
Osaston jäsen, tervetuloa!

Kesäteatteria Naantalissa

Avaamme kesän taas perinteisesti teatterissa!
Osasto on lunastanut lippuja **Fingerpori-**
näytökseen Naantalin Emma-teatteriin.
Ohjaus Pentti Kotkaniemi, esiintyvät
näyttelijäkonkarit Pertti Sveholm, Miska
Kaukonen, Tom Petäjä ja Linda Wiklund.
Esitykset **perjantaina 9.6. ja perjantaina**
16.6. klo 19.
Hinta osaston jäseneltä 20 € ja avecilta 25 €
(sis. teatterilipun ja klo 18 tarjottavan kahvin
ja leivoksen) Lippujen lunastus **4.5. mennen-**
sä Turun toimistolta.

ETELÄ-SUOMI

Kevätkokous

Aika: **perjantai 31.3.** klo 13
Paikka: Osaston toimisto, Linnankatu 13,
Helsinki.

Tarjolla kahvetta ja pullaa.
Jäsenet, tervetuloa!

Teatteriesityksiä

Aika: **lauantai 11.3.** klo 19
KOM teatteri: Kokki, varas, vaimo ja
rakastaja
Hinta osaston (työssä käyville)
jäsenille 10€/lippu
Aika: **perjantai 17.3.** klo 19
Helsingin kaupunginteatteri:
Tenorit liemessä
Hinta osaston (työssä käyville)
jäsenille 15€/lippu
Sitovat ilmoittautumiset Liliana Kinnunen,
puh. 040 5899563;
lilianashopkina@gmail.com

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Kevätkokous

Aika: **lauantai 8.4.** klo 15
Paikka: Turku
Tarkempi paikka avoinna, kts. verkosta
smu.fi/tapahtumat

LAIVAN VIIHDEAMMATTILAISET

Kevätkokous

Aika: **lauantai 11.2.** klo 14
Paikka: Sokos Hotelli Flamingo, Vantaa
Kokouksessa käsitellään viralliset kevätkoko-
usasiat sekä tulevan kesän tapahtumia.
Kokouksen jälkeen Prison Island -seikkailu,
ruokailua, mukavaa yhdessäoloa. Mahdolli-
suus yöpyä.
Tilaisuus jäsenille maksuton.
Lisätiedot: viihdeammattilaiset@gmail.com

VÄYLÄNHOITOAMMATTIOSASTO

Kevätkokous

Aika: **lauantai 22.4.–sunnuntai 23.4.**
Paikka: Silja Europa
Lähtö laivamatkalle Helsinki/Länsiterminaali
22.4. klo 18.30; paluumatkalle
Tallinna/D-terminaalista 23.4. klo 12.30.
Osaston jäsenet tervetulleita seuralaisineen!
Ilmoittautumiset **22.3. mennessä**
Hemmo Mutka, p. 0400 158618;
hemmo.mutka@meritaito.fi tai
Bengt Alborg, 0400 494754;
bengt.alborg@gmail.com

ILMOITUKSET

KIITOS/TACK

Matkailu- ja huolinta-alan ammattiosasto täytti 30 vuotta 10. joulukuuta. Juhlimme päivää kakkukahvein.

Kiitos kaikille osaston jäsenille: ilman teitä osasto ei olisi voimissaan!

Kiitos myös Merimies-Unionille siitä, että tuitte osaston toiveen mukaisesti Puhdas Itämeri -hanketta juhluvuoden kunniaksi.



Suuri kiitos Merimies-Unionin Etelä-Suomen osastolle muistamisesta jättäessäni vapaaherraksi 1.1.2017.

Jori Mikkola

Jussilla tulivat merimailit täyteen 1.12.2016.

Kiitos kaikille seilauskavereilleni, jotka olette sattuneet kanssani samaan rekeen.

Juha Korkka

Kiitos Silja Serenaden työtovereille ja ystäväilleni muistamisesta jättäessäni eläkkeelle.

Eeva Hiltunen, messimummo

Kiitos Silja Serenaden henkilökunnalle yhteisistä vuosista.

Marja-Leena Viinamäki

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Anders Bamberg
Kata Eriksson-Toivoniemi
Pekka Niemi
Veikko Muurikainen
Johanna Virta

IN MEMORIAM

Merimies
Tuure "Purtsi" Purhonen

s. 3.11.1954 Juva
k. 2.1.2017 Uusikaupunki

*Hetket ovat kuin laivat,
ne lähtevät armottomasti aikanaan.
Meidän on oltava kuin satama,
tyyneesti kaivaten.*

Lapset, perhe ja läheiset; suuri joukko ystäviä maista ja mereltä

*Purtsi oli tarinaniskijä, Kiviniemen soutaja,
mettämies, koiramies, hirventappaja,
muikunpyytjä, saamamies,
ystävä.*

Nyt hän on siirtynyt merimiesten taivaalle tähtenä loistamaan.

Ottakaamme ryppy hänen muistolleen.

T. Koskinen

Merihistorian päivät Kotkassa maaliskuussa

MERIKESKUS VELLAMOSSA Kotkassa pidetään merihistorian päivät 24.–26. maaliskuuta.

Ohjelmassa on esityksiä ja keskustelutilaisuuksia. Osallistumismaksulla pääsee myös Vellamon näyttelyihin.

Aiheina ovat mm. 1400-luvun laivat, laivurit ja kauppa sekä haaksirikot ja pelastustoiminta 1700-luvun Itämerellä.

Lähemmäs nykyaikaa tulee esitelmä talvimerenkulun teknologisesta kehityksestä ja kansallisesta merkityksestä. Yhden luennon otsikko kysyy: "Lottovoitto saapua Suomeen? Sekamiehitys Suomen lipun alla"

Tapahtuman järjestävät Merihistoriallinen yhdistys, Meriarkeologinen seura ja merimuseo.

Ohjelma, hintatiedot ja ilmoittautumisohjeet www.suomenmerihistoriallinenyhdistys.fi



Finnjetin muistoksi 40-vuotisristeily

M/S Silja Serenadella 12.–14.5.2017

AIKATAULU

Lähtö Helsingistä pe 12.5. klo 17.00 →

Saapuminen Tukholmaan la 13.5 klo 9.30

Lähtö Tukholmasta la 13.5 klo 16.45 →

Saapuminen Helsinkiin su 14.5 klo 9.55

HYTTIHINNAT

Commodore-hytti 920 €, Deluxe-hytti 320 € (erikoisaamiainen sisälty näiden hyttien hintaan)

A-hytti 224 €; Promenade-hytti 210 €;

B-hytti 170 €

(FHS:n jäsenhinnat näkyvät vain sisäänkirjautuneille.)

Hytissä 1–4 henkilöä (Deluxe ja Commodore 1–2 henkilöä).

ATERIAHINNAT

Buffet-illallinen 38,50 €/hlö ja meriaamiainen 11,50 €. Vaihtoehtoisesti ateriapaketti: 2x buffet-illallinen ja 2x meriaamiainen hintaan 94 €/hlö.

Atlantis Palace on varattu käyttöömmme päiväohjelmaa varten.

Varaa matkasi <http://www.matkapojat.fi/risteily/teamaristeily/finnjet40v>

Voit myös varata matkan suoraan Matkapojien toimistoista koodilla 33FINNJ.

Tervetuloa juhlistamaan 40-vuotiaasta GTS Finnjetia!

Finnjet Historical Society ry

KOULUTUSTA LUOTTAMUSMIEHILLE

Förtroendemannutbildning

KOULUTUS VUONNA 2017/UTBILDNING 2017

- 13.-17.3. Luottamusmiesten peruskurssi (Kiljavan opisto)
- 4.-5.4. Luottamusmiesten täydennyskurssi 1 (Helsinki)
Kompletteringskurs för förtroendemän (Helsingfors)
- 15.-19.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1 (Kiljava)
- 18.-22.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2 (Kiljava)
- 17.-18.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi 2 (Helsinki)
Kompletteringskurs för förtroendemän (Helsingfors)



Saana Lamminsivu

Ammattiyhdistysliikkeen hakemuslomakkeet verkossa [smu.fi>koulutus](http://smu.fi/koulutus). Lomakkeita saa myös luottamusmiehiltä ja Merimies-Unionin toimistoilta. Fackföreningsrörelsens kursansökningsblanketter [www.smu.fi> utbildning](http://www.smu.fi/utbildning).

Lisätietoja/ Ytterligare information

Liittosihteeri/Förbundssekreterare **Kenneth Bondas**
puh./tel. (09) 615 20254, 040 456 0245
kenneth.bondas@smu.fi

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

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

AUKIOLOAJAT / ÖPPETTIDER
Arkin 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 /
Kommunikationsexpert
Katriina Kivistö
0400 502128

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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
Pitkätie 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

MÖKKIVARAUKSET / BOKNINGNUMMER 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