



MERIMIES

SJÖMANNEN

**MERIMIES-
UNIONIN
EDUSTAJA-
KOKOUS**

**SJÖMANS-
UNIONS
KONGRESS**

**20
20**

**KÄYTÄ ÄÄNTÄSI
VAALEISSA!**

**Äänestysaika
20.1.–16.3.2020**

Äänestysmateriaali
postitetaan kotiisi!

RÖSTA NU!

**Röstningsperiod
20.1.–16.3.2020**

Omröstningsmaterialet
postas hem till dig!

Bertel Virtanen:

**50 vuotta
meritöissä ja
Merimies-Unionin
jäsenenä**

Onnettomuustutkintakeskus:

**Lossitoiminnan
turvallisudessa
parannettavaa**



18

Rantaparlamentin tuhannen ja yhden työn tarinoita

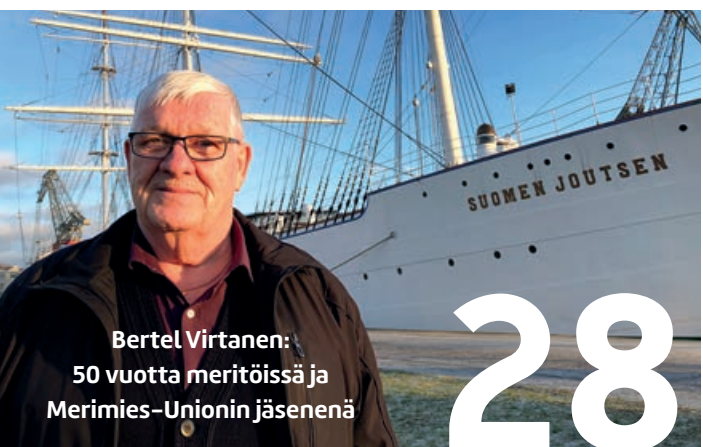
JUHA GRANATH



Kelluva tietokone houkuttaa hyökkääjiä

24

GETTY IMAGES



Bertel Virtanen:
50 vuotta meritöissä ja
Merimies-Unionin jäsenenä

28

SAANA LAMMINSIVU

sisältö | innehåll

- 4 Edustajakokousvaalit / Kongressval
- 22 Sovitteluinstituutio kuukausia myrskyn silmässä
- 30 Lossitoiminnan turvallisuudessa parannettavaa
- 31 Merivälitys on merenkulkijoiden oma väylä työllistymiseen
- 32 Merimies-Unionin lakimiehen viikko
- 36 Tervaskanto Raila Smedman teki 45,5-vuotisen meriuran
-
- 38 Strandparlamentets berättelser från världens hav
- 44 Flytande dator lockar angripare
- 48 Bertel Virtanen och 50 år i Sjömans-Unionen
- 50 Utrymme för förbättring i säkerheten i vajerfärjverksamheten
- 51 Havsförmedlingen är sjömannens egen väg till sysselsättning
- 52 Terminologi vid sjöarbete

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2020 | 1

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Simo Zitting | TOIMITTAJA • REDAKTÖR Saana Lamminsivu |
ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu | TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rant 6, 2. kerros, 00530 Helsinki,
p. (09) 615 2020 • John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Grano Oy, ISSN 0355-872X

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

VAIHE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI • E-POST
etunimi.sukunimi@smu.fi /
fornamn.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
ILMESTYMISSAIKATAULU 2020 • TIDTBELLEN 2020

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
2	16.3.	to 9.4.
3	1.6.	to 18.6.
4	21.9.	pe 16.10.
5	23.11.	pe 18.12.

Merimies–Unionin edustajakokous 2020 lähestyy

Äänestämällä voit vaikuttaa Merimies–Unionin toimintaan

Merimies–Unionin 25. edustajakokouksen ehdokasvaalit ovat juuri käynnistyneet. Vaalimateriaali postitetaan jokaiselle Merimies–Unionin äänioikeutetulle jäsenelle kotiin.

Vaalien kautta jäsenet voivat vaikuttaa Unionin tulevaan toimintaan: kokousedustajat, jotka tulevat valituiksi edustajakokoukseen, valitsevat liitolle valtuuston ja hallituksen sekä johdon alkavalle nelivuotiskaudelle.

Edustajakokouksessa päätetään myös Merimies–Unionin tulevasta toiminnasta ja taloussuunnitelmasta tulevalle kaudelle. Edustajakokous on Merimies–Unionin korkein päättävä elin. Edustajat edustavat eri sopimusaloja jäsenmäärän mukaisessa suhteessa. Äänestämällä voit siis vaikuttaa Unionin tulevaan toimintaan.

On itsessään selvää, että Unionin toiminta tulee jatkossakin olemaan suurien haasteiden edessä. Varustamoelinkeino on varmasti yksi kilpailluimmista aloista maailmassa. Varustamot etsivät jatkuvasti vaihtoehtoja kilpailukyvyyn säilyttämiseen ja parantamiseen, ja valitettavasti aluksen lippuvaltiolla on näin ollen suuri merkitys.

Suomalaisilla varustamoilla on tällä hetkellä tilattuna 13 uudisrakennusta, jotka valmistuvat vuosina 2021–2022. Tulevalla edustajakokouskaudella on erittäin tärkeää, että Merimies–Unioni jatkaa työtä sen eteen, että suomalaiset varustamot tuovat kaikki nämä uudisrakennukset Suomen lipun alle ja saimme niiden myötä lisäksi uusia merityöpaikkoja suomalaisille merimiehille.

Tämän lisäksi on tärkeää, että nykyisillä Suomen lipun alla olevilla aluksilla turvataan vähintään nykyiset merityöpaikat myös tulevaisuudessa. Suomalaiseen merenkulkuun on saatava aikaan pitkän tähtäimen poliittista tahtoa ja myönteistä asennetta varustamoalaa kohtaan, joka hoitaa maamme tuonti- ja vientikuljetukset.

Onkin suorastaan kohtalonkysymys taata se, että suomalaisen kauppamerenkulun tukijärjestelmä säilyy vähintään nykyisellä ta-

Merimies–Unionin tulevalla edustajakokouskaudella merimiesten edunvalvonnassa riittää työtä ja haasteita myös uusille ja vanhoille tuleville Unionin päättäjille.



solla – ja mahdollisuuksien mukaan sitä kehitetään vielä niin, että se on kilpailukykyinen muiden lippuvaltioiden merenkulun tukijärjestelmiin nähden. Lähin kilpailijavaltio Ruotsi panostaa vahvasti merenkulkuun ja on saanut tonnistonsa nousuun. Myös mertentakaisen Suomen on taattava oman tonnistonsa tulevaisuus, jotta varustamot uskaltaisivat investoida kotimaahan ja saavat uudisrakennuksia varten rahoitusta.



Kenneth Bondas
liittosihteeri

kenneth.bondas@smu.fi

**MERIMIES-
UNIONIN
EDUSTAJA-
KOKOUS**

**SJÖMANS-
UNIONS
KONGRESS**

**20
20**

KÄYTÄ ÄÄNTÄSI VAALEISSA!

Äänestysaika 20.1.–16.3.2020

Äänestysmateriaali postitetaan kotiisi!

RÖSTA NU!

Röstningsperioden 20.1.–16.3.2020

Omröstningsmaterialet postas hem till dig!

Merimies-Unioni **Sjömans-Unionen**



Edustajakokousvaalit

Suomen Merimies-Unionin 25. edustajakokous pidetään 14.-15.5.2020 Helsingissä, Kuljetusliittojen talossa (John Stenbergin rantaa 6)

Merimies-lehti on pyytänyt kaikilta ehdokailta valokuvan ja kysynyt

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



Äänestys-
materiaali
postitetaan
kotiisi!

Kokousedustajia koskevat vaalit alkavat 20.1.2020 ja päättyvät siten, että palautuskuoren tulee olla perillä viimeistään 16.3.2020.

Merimies-Unionin jäsenistö on jaettu vaaleja varten ammattiosastoittain ja työehtosopimusaloittain vaalipiireihin. Kukin ammattiosasto muodostaa oman vaalipiirinsä. Kukin äänioikeutettu saa äänestää vaalipiirissään vain yhtä ehdokasta. Äänioikeutetun kuuluminen vaalipiiriin on ratkaistu 1.4.2019 tilanteen mukaan.

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

Kongressval

Finlands Sjömans-Unionen tjugofemte kongress hålls den 14-15 maj 2020 i Helsingfors i Transportförbundens hus (John Stenbergs strand 6).

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

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



Omröstnings-
materialet
postas hem till
dig!

Valet av kongressrepresentant inleds den 20.1.2020 och upphör så tillvida att returkuvertet skall vara oss tillhanda senast den 16.3.2020.

Sjömans-Unionens medlemmar har inför valet delats in i valkretsar efter fackavdelning och kollektivavtalsområde. Varje fackavdelning utgör en egen valkrets. Varje röstberättigad medlem får endast rösta på en kandidat i sin valkrets. Vilken valkrets en röstberättigad medlem tillhör beror på dennes situation den 1.4.2019.

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

Vaalipiiri 001

Suomen Merimies-
Unionin Sisä-Suomen
osasto ry

Valitaan 3 edustajaa
ilman vaaleja

Valkrets 001

Finlands Sjömans-
Unions Inre Finlands
avdelning rf

Val av 3
representanter
utan val



TARJA RÄNNÄLI-LEHTO

(54 v., Joensuu)

M/s Finnstar, Finnlines

keittiömestari,

varalaivaluottamusmies,
SAK:n valtuuston jäsen, SMU:n
hallituksen jäsen

köksmästare, vice
fartygsförtroendeman,
medlem i FFC:s fullmäktige,
styrelsemedlem i FSU

*SMU:n täytyy kohdella
tasapuolisesti jokaista varustamoa
etenkin tukilakoissa. Saavutetuista
eduista on pidettävä kiinni.*

*FSU måste bemöta varje rederi
jämlikt, speciellt vid stödstrejker.
Man måste hålla fast vid förmåner
som uppnåtts.*



EINO LEPPÄNEN

(45 v., Joroinen)

M/s Finnfellow, Finnlines

keittiömestari, Sisä-Suomen
osaston toimikunnan jäsen,
osaston sihteeri ja rahastonhoitaja
vuoden 2020 alusta

köksmästare, Inre Finlands
utskotts medlem och Inre
Finlands avdelningens
sekreterare och kassör med
början av 2020

*Tärkeää on luottamus
edunvalvontaan, SMU:n
organisaation toimintaan ja
suomalaisten työpaikkojen
säilyttäminen.*

*Det är viktigt att förtroende
består för intressebevakningen,
för Unionens verksamhet och för
tron på att de finländska jobben
bevaras.*



KALLE VASARA

(35 v., Savonlinna / Nyslott)

Laitaatsillan Telakka Oy,
Savonlinna

koneenhoitaja, Sisä-
Suomen osaston hallituksen
varapuheenjohtaja ja toimikunnan
jäsen

maskinskötare, vice ordförande
för Inre Finlands avdelning
samt medlem i Inre Finlands
avdelningsutskott

*Nuorta työväkeä pitäisi innostaa
enemmän mukaan liittoon ja
Unionin aktiiviseen toimintaan.*

*Unga arbetare borde inspireras
mera att delta i förbundets och
Unionens aktiva verksamhet.*

Vaalipiiri 002

Suomen Merimies-
Unionin Pohjoisen
osasto ry

Valitaan 1 edustaja

Valkrets 002

Finlands Sjömans-
Unions Norra
avdelning rf

Val av 1 representant



4 MATTI LUKKARILA

(50 v., Oulu / Uleåborg)

J/m Sampo, Kemin Satama

pursimies yt,
luottamusmiesmies
båtsman at, förtroendeman

*Koen tärkeäksi laivojen
seilaamisen Suomen lipun alla
suomalaisella miehistöllä.*

*Jag finner det viktigt att
fartygen seglar under finsk
flagg och med finländska
besättningar.*



5 JOUNI KOISTINEN

(39 v., Oulu / Uleåborg)

J/m Kontio, Arctia Oy

konekorjausmies, SMU:n
Pohjoisen osaston hallituksen
jäsen
maskinreparatör,
styrelsemedlem i Norra avdelning

*Sopimusten heikentämiselle ja
työehtoshoppailulle jyrkkä ei.
Hyvästä työstä hyvä palkka.*

*Ett klart nej till försämring av
avtalen och till avtalsshopping.
Bra lön för ett bra jobb.*



Vaalipiiri 003Suomen Merimies-
Unionin

Satama-ala ry

Valitaan 1 edustaja
ilman vaalia**Valkrets 003**

Finlands

Sjömans-Unions

Hamnbranschen rf

Val av 1 representant
utan val**TAPIO RISTIMÄKI**(59 v., Merikarvia / Sastmola)
Porin Satama Oy /
Björneborg Hamn**Satamavalvoja**, Satama-alan
osaston puheenjohtaja
Hamnöverbakare, ordförande
för Hamnbranschen*Tärkeää Merimies-Unionin
toiminnassa tulevaisuudessa
on toimia jäsentensä tukena
aikaisemman käytännön
mukaisesti (esim. koulutus,
työehtosopimukset, ym.).**Det är viktigt att Sjömans-
Unionen i framtiden stöder sina
medlemmar liksom förr (via
kollektivavtal, utbildning och
dylikt).***Valkrets 005**

Finlands

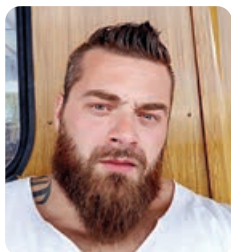
Sjömans-Unions
Ålandsavdelning rfVal av 2
representanter utan
val**Vaalipiiri 005**Suomen Merimies-
Unionin Ahvenanmaan
osasto ryValitaan 2 edustajaa
ilman vaalia**SIMON DAHL**(32 år, Mariehamn /
Maarianhamina)
M/s Rosella, Viking Line**korjaaja**, osastoluottamusmies
ja osaston
työsuojeluvaltuutettu
reparatör, förtroendevald
för maskinavdelningen samt
skyddsombud på avdelningen**EIJA KIVIÖ**(62 år, Föglö, Åland / Ahvenanmaa)
M/s Embarsund, Ålands
landskapsregering / Ahvenanmaan
maakuntahallitus**färförare**, FSU:s styrelsemedlem,
ordförande för Ålandsavdelningen
lossinkuljettaja, SMU:n hallituksen
jäsen, Ahvenanmaan osaston
puheenjohtaja*Besättningarna på fartygen måste
få schyssta sjöarbetsavtal, samt
redarna följa finsk arbetslagstiftning.
Laivoilla tulee olla kunnolliset
työehtosopimukset ja varustamojen
on seurattava Suomen
työlainsäädäntöä.*Äänestäjä,
käytä ääntäsi!Rösta **nu!**

Vaalipiiri 006

Suomen Merimies-
Unionin Lounais-
Suomen osasto ry

Valkrets 006

Finlands Sjömans-
Unions Sydvästra
Finlands avdelning rf



10 JARI MÄKINEN
(34 v., Tammisaari / Ekenäs)
M/s Mariella, Viking Line

järjestysmies,
osastoluottamusmies
ordningsvakt,
avdelningsförtroendeman

Tärkeää on työntekijöiden etujen puolustaminen ja parantaminen tässä nykyaikaisen maailmassa.

I dagens ekonomiska värld är det viktigt att försvara och utöka arbetstagarnas förmåner.



12 JOONAS KALLIO
(31 v., Valkeakoski)
M/s Viking Grace, Viking Line

kokki, SMU:n valtuuston jäsen,
Lounais-Suomen osaston
hallituksen jäsen
kock, fullmäktigeledamot i FSU,
styrelsemedlem i Sydvästra
Finlands avdelning

Henki, asenne, kunnia, arvot.

Andan, attityden, äran och värderingarna.



14 MARKO LAINE
(49 v., Turku / Åbo)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

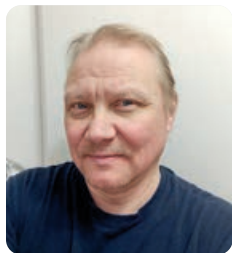
kansikorjausmies,
pääluottamusmies, SMU:n
hallituksen jäsen, Lounais-
Suomen osaston puheenjohtaja
däcksreparatör,
huvudförtroendeman,
styrelsemedlem i FSU, ordförande
i Sydvästra Finlands avdelning

Suomalaisten merimiesten täytyy saada seilata suomalaisilla työehdoilla ja sopimuksilla.

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

**Lohko I,
matkustaja-alukset**
valitaan 7 edustajaa

**Sektor I,
passagerarfartygen**
val av 7 representanter

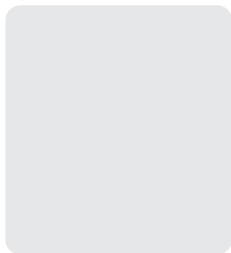


9 ISMO SILVENNOINEN
(52 v., Turku / Åbo)
M/s Silja Serenade, Tallink Silja

varastonhoitaja,
varapääluottamusmies,
erityistyösuojeluvaltuutettu
lagerförvaltare, vice
huvudförtroendeman,
specialarbetsskyddsfullmäktige

Unionin tehtävä on turvata suomalainen merenkulku, unohtamatta suomalaista merimiestä.

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



11 JONI KURONEN
(37 v.,)
M/s Gabriella, Viking Line

tarjoilija
servitor



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

kassa, avdelningsförtroendeman
för butikerna
kassa, myymäläosaston
luottamusmies

Haluan edistää oikeudenmukaisuutta, tasa-arvoa sekä yhdenvertaisuutta.

Jag vill främja rättvisa, jämlikhet och jämställdhet.

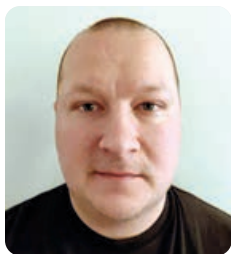


15 MATIAS WIDJESKOG
(45 v., Turku / Åbo)
M/s Finlandia, Eckerö Line

infotyöntekijä,
osastoluottamusmies ja
varalaivaluottamusmies
infoarbetare, avdelningens
förtroendeman och fartygens vice
förtroendeman

Aktiivit, koulutetut ja oikeudenmukaiset luottamusmiehet ovat liiton selkäranka.

Aktiva, utbildade och rättvisa förtroendeman utgör förbundets ryggrad.



16 MIKAEL SVANBERG
(34 v., Kerava / Keruo)
M/s Gabriella, Viking Line

hytti-isäntä,
osastoluottamusmies,
varalaivaluottamusmies, SMU:n
hallituksen jäsen
hyttvärd, avdelningens
förtroendeman, vice
fartygsförtroendeman,
styrelsemedlem i FSU

*Tärkeää on säilyttää suomalaisten
merimiesten työpaikat ja pitää
merimiesten palkat ajan tasalla
sekä kilpailukykyisenä.*

*Det är viktigt att de finländska
sjömannens arbetsplatser
bevaras, att deras löner hålls
kuranta och konkurrenskraftiga.*



17 PATRICK KURONEN
(35 v., Parainen / Pargas)
M/s Finlandia, Eckerö Line

pursimies, pääluottamusmies
båtsman, huvudförtroendeman

*Tärkeää liiton toiminnassa
tulevaisuudessa on hyvä yhteistyö
liittojen välillä kotimaassa sekä
naapurimaissa.*

*Ett gott samarbete mellan
förbunden i hemlandet och
i grannländerna är viktigt i
förbundets framtida verksamhet.*



18 TARU HAKALA
(53 v., Littoinen)
M/s Baltic Princess, Tallink Silja

hyttisiivoja, hotelliosaston
luottamusmies
hyttstädare, hotelavdelningens
förtroendeman

*Tärkeää on säilyttää merimiesten
työpaikat Suomen lipun alla.*

*Det är viktigt att behålla
sjömannens arbetsplatser under
Finsk flagg.*



20 TOMI LAMMINEN
(54 v., Turku / Åbo)
M/s Finlandia, Eckerö Line

varastovastaava,
osastoluottamusmies,
varapääluottamusmies
lagerföreståndare, avdelningens
förtroendeman, vice
huvudförtroendeman

*Merimies-Unionin on säilytettävä
itsenäinen ja merkittävä asema
Suomen ammattijhdistyskentässä.*

*Sjömans-Unionen bör bevara sin
själständiga och centrala position
på den fackliga scenen i Finland.*



19 TERO PALOKOSKI
(50 v., Lapinjärvi /
Lapträsk)
M/s Mariella, Viking Line

varastonhoitaja,
pääluottamusmies
lagerförvaltare,
huvudförtroendeman

*Alusten purjehtiminen Suomen
lipun alla on äärimmäisen tärkeää.*

*Det är ytterst viktigt att fartygen
seglar under finsk flagg.*

Äänestäjä,
**käytä
ääntäsi!**

Rösta **nu!**

**Lohko II,
rahtialukset**
valitaan 2 edustajaa

**Sektor II,
fraktfartyg**
val av 2 representanter

Äänestäjä,
**käytä
ääntäsi!**

Rösta **nu!**

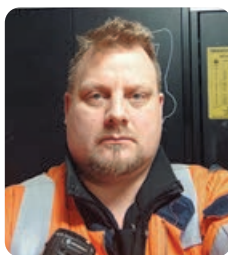


22 TURO IHALAINEN
(41 v., Rauma / Raumo)
OSM Ship Management Finland

sähkömies, pääluottamusmies,
SMU:n hallituksen jäsen, Lounais-
Suomen osaston hallituksen jäsen
elektriker, huvudförtroendeman,
styrelsemedlem i FSU,
styrelsemedlem i Sydvästra
Finlands avdelning

*Sekamiehitystä ei tule lisätä
nykyisestä kolmasosasta!
Kehitetään liittoa jäseniä
kuunnellen.*

*Blandbesättning bör inte tillåtas
utöver nuvarande en tredjedel.
Förbundet skall utvecklas enligt
medlemmarnas önskligheter.*



24 TIMO KESKITALO
(40 v., Tampere /
Tammerfors)
M/t Mastera / OSM Ship
Management Finland

pursimies yt,
varalaivaluottamusmies,
ent. pääluottamusmies, ent.
työsuojeluvaltuutettu
båtsman at, fartygs vice
förtroendeman, tid. huvud-
förtroendeman, tid. special
arbetskyddsfullmäktig

*Merimies-Unionin toiminnassa
tärkeää on suomalaisten
merimiesten työpaikkojen
säilyminen.*

*Det är viktigt att de finländska
sjöarbetsplatser bevaras.*



26 SUSANNA MÄNTYSAARI
(43 v., Raisio)
M/s Finn Lady, Finnlines

baarimestari, Lounais-Suomen
osaston hallitus / sihteeri, SMU:n
valtuuston varajäsen, SMU:n edustaja
SAK-nuorissa, SAK Turun seudun
paikallisyhteistyön hallituksen jäsen
barmästare, styrelsemedlem /
sekreterare i Sydvästra Finlands
avdelning, suppleant i FSU:s
fullmäktige, FSU:s representant i FFC-
ungdomar, styrelsemedlem i FFC:s
lokalorganisation i Åboregionen

*Tärkeintä on turvata työtä jatkossakin
suomalaisille merimiehille ja säilyttää
suomalaiset laivat Suomen lipun alla.*

*Viktigast är att trygga arbetet för
finländska sjömän också i framtiden,
och att bevara finländska fartyg under
finnsk flagg.*



21 JARI GRÖNBLOM
(57 v., Pyhärinta)
M/s Alppila, ESL Shipping

talousesimies,
laivaluottamusmies
kock-stuert,
fartygsförtroendeman

*Tärkeimpänä pidän
suomalaisten merenkulkijoiden
työpaikkojen säilymistä:
ei halpatyövoimaa
suomalaisaluksiin.*

*Viktigast finner jag att
finländska sjömans
arbetsplatser skyddas: nej till
billigarbetskraft på finländska
fartyg.*



23 EMIL JANSSON
(30 v., Tammisaari /
Ekenäs)
M/s Finnstar, Finnlines

**kansimies / perämies
däcksmän / styrman**

*Meidän on pyrittävä tuomaan
takaisin työpaikkoja suomalaisilla
aluksilla suomalaisille
merimiehille.*

*Vi skall försöka få tillbaka
finländska sjömän på
de finländska fartygens
arbetsplatser.*



25 JUHA KARHU
(43 v., Turku / Åbo)
M/s Marjatta / Långsholmen

kokkistueretti, pääluottamusmies
kockstueret,
huvudförtroendeman

*Eiköhän merimiehen
kyykyttäminen ala riittämään
ammattinimikettä katsomatta.
Uusia tuulia tulevaisuuteen,
Suomen lippu kunniiaan
suomalaisilla merimiehillä!*

*Nu har väl sjömannen mobbats
tillräckligt, oavsett yrkesgrupper.
Må nya vindar blåsa. Finländska
sjömän skall hålla den finska
flaggan i topp!*



27 PASI VIRTANEN
(51 v., Naantali / Nådendal)
M/s Finn Lady, Finnlines

**korjausmies yt
reparatör**

*Merimies-Unionin toiminnassa
tärkeää on miehistökoulutettujen
työllistyminen ja
miehistöammattien jatkuvuus
sekä turvaaminen.*

*Det är viktigt att Sjömans-Unionen
säkrar arbetsplatserna för
manskaputbildade och att
manskapsyrkena består.*

**Lohko III,
muut sopimusalat**
valitaan 2 edustajaa ilman
vaaleja

**Sektor III,
övriga autalsområden**
val av 2 representanter utan
val

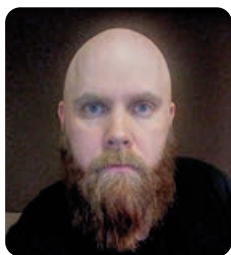


KIM LINDBERG
(49 v., Turku / Åbo)
J/m Voima, Arctia Oy

talousapulainen, laivaluottamusmies
ekonomibiträde, fartygs-
förtroendeman

*On taattava suomalaiset
merityöpaikat.*

*De finländska jobben till sjöss måste
tryggas.*



VILLE OLLIKAINEN
(39 v., Rauma / Raumo)
J/m Otso, Arctia Icebreaking

matruusiyt, laivan vara-
luottamusmies
matrosat, fartygs vice förtroendeman

*Merimies-Unionin toiminnassa
tulevaisuudessa tärkeää on nykyisten
työehtojen turvaaminen ja toiminnan
kehitys.*

*Det är viktigt att Sjömans-Unionen i
framtiden verkar för att den nuvarande
arbetsvillkoren tryggas och att
verksamheten utvecklas.*

Vaalipiiri 007

Suomen Merimies-
Unionin Itäkustin
osasto ry
Valitaan 3
edustajaa

Valkrets 007

Finlands
Sjömans-Unionis
Östkustavdelning
rf
Val av 3
representanter



30 TUOMO ALASTALO
(39 v., Kotka)
M/s Finnstar, Finnlines

korjaaja,
varalaivaluottamusmies M/s
Finnmaidilla (2014–2018)
reparatör, vice
fartygsförtroendeman på
M/s Finnmaid (2014–2018)

*Suomalaisten
merityöntekijöiden työ-
paikkojen puolustaminen.
Saavutettujen etujen
valvominen ja sopimusten
kunnioittaminen.*

*Att försvara finländska
sjömannens arbetsplatser.
Att bevaka uppnådda
förmåner och att respektera
vad som autalats.*

PERUNUT
EHDOKKUUTENSA

DRAGIT TILLBAKA
SIN KANDIDATUR

31 JUUSO HÄMÄLÄINEN

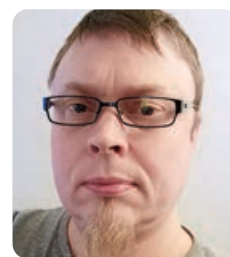


32 ILKKA KATAINEN
(45 v., Porvoo, Borgå)
M/s Finlandia, Eckerö Line

kokki, Itäkustin osaston
varapuheenjohtaja, SMU:n
hallituksen jäsen
kock, vice ordförande
i Östkustavdelningen,
styrelsemedlem i FSU

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

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



33 JANI KAUKORANTA

(40 v. Hamina)
M/s Silja Serenade,
Tallink Silja

kansikorjausmies, kansiosaston
luottamusmies
däcksreparatör,
däckavdelningens förtroendeman

*SMU:n on pyrittävä
säilyttämään Suomen lippu ja
suomalaiset työehdot, nyt ja
tulevaisuudessa.*

*Saker unionen skall bevara:
Finländsk flagg och finländska
arbetsvillkor, nu och i framtiden.*



34 ANNE-MARIE MAHKONEN
(54 v., Kotka)
OSM Ship Management
Finland

kokkistuertti, Itäkustin osaston
puheenjohtaja
kockstuert, ordförande för
Östkustavdelningen

*Pidetään pinnalla: suomalainen
miehistö, Suomen lippu ja
huoltovarmuus.*

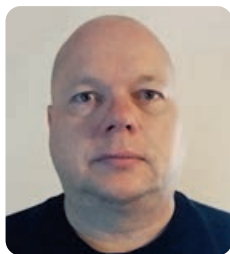
*Låt oss hålla den finländska
besättningen, Finlands flagg och
försörjningsberedskap flytande.*



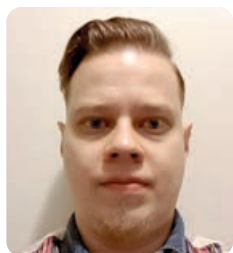
35 TEEMU NURMI
(37 v., Espoo / Esbo)
M/t Mastera, OSM Ship Management Finland
matruusi,
laivaluottamusmies
matros,
fartygsförtroendeman
Pidetään huolta SMU:n jäsenten edunvalvonnasta. Sköt om intressebevakningen för unionens medlemmar.



37 MAIJU PYLVÄNÄINEN
(30 v., Kotka)
M/s Finlandia, Eckerö Line
myyjä, Itäkustin osaston hallituksen jäsen
försäljare, styrelsemedlem i Östkustavdelningen
Suomalaisten merimiesten työpaikat ja edut turvattava! Finländska sjömäns arbetsplatser och förmåner måste säkras!



39 JARI VALKONEN
(54 v., Pyhtää, Pyttis)
M/s Silja Serenade, Tallink Silja
kokki, Itäkustin osaston hallituksen jäsen
kock, styrelsemedlem i Östkustavdelningen
Nettopalkkaukseen siirtyminen Suomen lipun alla olevissa/ tulevissa laivoissa. Att övergå till nettolön på fartyg som är eller kommer under finländsk flagg.



36 ANTTI NYKÄNEN
(34 v., Kotka)
M/s Finlandia, Eckerö Line
kokki
kock
Tärkeää on turvata suomalaisten meritöyöpaikat. Viktigt att säkerställa finländska sjöarbetsplatser.



38 JUHO SYRJÄ
(46 v., Kotka)
M/s Silja Serenade, Tallink Silja
pursimies, laivaluottamusmies 2009–2011 (Langh Ship), laivaluottamusmies 2014–2019 (Finnlines)
båtsman, fartygsförtroendeman 2009–2011 (Langh Ship), fartygsförtroendeman 2014–2019 (Finnlines)
Nuorten työllisyys alalla on turvattava ja työvoiman halpuutuksen loputtava. Man måste trygga arbetsplatserna för de unga i branschen, och lönedumpningen måste ta slut.



40 ANNE VUORIJÄRVI
(55 v., Kotka)
M/s Gabriella, Viking Line
kylmäkkö, keittiöosaston luottamusmies, Itäkustin osaston hallituksen jäsen
kallskänka, förtroendeman för ekonomiavdelningen, styrelsemedlem för Östkustavdelningen
Työntekijöiden taustalla oikeudenmukaisten työolojen turvaava ja yhteiskunnassa kantaaottava sekä tulevaisuuden merenkulkijoiden näkyvä liitto. Alusten pysyminen Suomen lipun alla on tärkeää koko Suomelle. Framtida sjömäns förbund skall jobba i bakgrunden för att trygga rättvisa arbetsvillkor, samt ta ställning och ta plats i samhället. Det är viktigt för hela Finland att fartygen förblir under finsk flagg.

Vaalipiiri 008
Suomen Merimies-
Unionin Länsi-Suomen
osasto ry
Valitaan 2 edustajaa
ilman vaalia

Valkrets 008
Finlands Sjömans-
Unions Västra Finlands
avdelning rf
Val av 2
representanter
utan val



SATU ASPEGREN
(51 v., Vaasa (Maalahti), Vasa)
M/s Silja Serenade,
Tallink Silja
tarjoilija, Länsi-Suomen osaston puheenjohtaja
servitris, ordförande för Västra Finlands avdelning
Toivon Unionin tarjoavan tukea, turvaa, laillista apua ja aktiiviteetteja merimiehille. Jag hoppas Unionen erbjuder stöd, trygghet, aktiviteter och juridisk hjälp.

Äänestäjä,
käytä
ääntäsi!

Rösta **nu!**

Vaalipiiri 009

Suomen Merimies-
Unionin Etelä-Suomen
osasto ry

Valkrets 009

Finlands Sjömans-
Unions Södra Finlands
avdelning rf

**Lohko I,
matkustaja-alukset**
valitaan 4 edustajaa

**Sektor I,
passagerarfartyg**
val av 4 representanter



44 MIKKO HEIKKA
(29 v., Naantali /
Nådendal)

M/s Silja Serenade,
Tallink Silja

**matruusi
matros**

*Suomalaisen merenkulun
työpaikat säilytettävä vähintään
nykyisellä palkkatasolla ja vanha
eläkejärjestelmä palautettava.*

*Man bör bevara minst den
nuvarande lönenivån för de
finländska sjöarbetsplatserna,
och det gamla pensionssystemet
bör återinföras.*



47 SIRPA KRISTO
(54 v., Helsinki / Helsingfors)

M/s Silja Serenade / Tallink Silja

tarjoilija, osastoluottamusmies,
Etelä-Suomen osaston hallituksen
jäsen

servitris, avdelningens
förtroendeman, styrelsemedlem i
Södra Finlands avdelning

*Pidetään laivat Suomen lipun alla.
Låt oss hålla fartygen kvar under
finsk flagg.*



TERO YLI-MÄENPÄÄ

(51 v., Vaasa / Vasa)
M/s Baltic Princess,
Tallink Silja

varastoapulainen, SMU:n
hallituksen jäsen, Länsi-
Suomen osaston hallituksen
jäsen / rahastonhoitaja,
työsuojelun 1. varavaltuutettu
lagerbiträde, styrelsemedlem i
FSU, styrelsemedlem och kassör
i Västra Finlands avdelning, 1:a
vice arbetarskyddsfullmäktige

*Suomalaisten merenkulkijoiden
työpaikat ja edut turvattava.*

*De finska sjömannens
arbetsplatser och intressen
måste tryggas.*



43 JARI AHO

(47 v., Helsinki /
Helsingfors)

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

talousapulainen, hotelliosaston
luottamusmies
ekonomibiträde,
hotellavdelningens
förtroendeman

*Määrätietoinen jäsenmäärän
sekä järjestymisasteen korkealla
pitäminen on ehto hyvien
neuvottelutuloksien saamiseksi.*

*Det är livsviktigt för
framgång i förhandlingar
att man målmedvetet håller
uppe medlemsantalet och
organiseringssgraden.*



46 KAI KORHONEN

(57 v., Helsinki /
Helsingfors)

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

kokki, keittiöosaston
luottamusmies, Etelä-Suomen
osaston hallituksen jäsen
kock, ekonomiaavdelningens
förtroendeman,
styrelsemedlem i Södra
Finlands avdelningen

*On tärkeää, että jäsenistöllä on
hyvä olla töissä ja olisi mukava
mennä töihin.*

*Det är viktigt att medlemmarna
har det bra på jobbet och gärna
går på jobb.*



48 HANNU KUMPULAINEN

(37 v., Helsinki / Helsingfors)

M/s Gabriella, Viking Line

matruusi, kansiosaston
luottamusmies,
laivaluottamusmies, Etelä-Suomen
osaston hallituksen jäsen
matros, däckavdelningens
förtroendeman, fartygs vice
förtroendeman, styrelsemedlem i
Södra Finlands avdelning

*Tärkeää on vahva ammattiliitto,
joka edistää merimiesten
työehtosopimusehtoja sekä
yhteistyö alusten luottamusmiesten
kanssa päivittäisessä edunvalvonta-
työssä myös tulevaisuudessa.*

*Det är viktigt med ett starkt fack
som också i framtiden främjar
sjömannens arbetsvillkor, samt
samarbetet med fartygens
förtroendeman i den dagliga
intressebevakningen.*



49 ANNE PASSINEN

(52 v., Pirkkala)
M/s Mariella, Viking Line

tarjoilija,
varalaivaluottamusmies,
baariosaston luottamusmies,
Etelä-Suomen osaston
hallituksen jäsen, SMU:n
hallituksen varajäsen
servitris, fartygs
vice förtroendeman,
baravdelningens
förtroendeman,
styrelsemedlem i Södra
Finlands avdelning, suppleant i
FSU:s styrelse

Jokainen jäsen ON tärkeä!
Suomen lipun säilyttäminen &
yhteistyö jäsenistön kanssa!
Varje medlem ÄR viktig! Att
bevara den finska flaggen, samt
samarbetet med medlemmarna!



50 TIMO PURHO

(52 v., Sammatti)
M/s Mariella, Viking Line

kokki, SMU:n hallituksen
jäsen, varapääluottamusmies,
laivaluottamusmies, Etelä-
Suomen osaston puheenjohtaja
kock, styrelsemedlem i FSU,
vice huvudförtroendeman,
fartygsförtroendeman,
ordförande för Södra Finlands
avdelning

*Häirinnän ja kiusaamisen
kitkeminen laivoilta, vakinaisen
ja määräaikaisten työntekijöiden
oikeuksien, palkkaehtojen
suojaaminen sekä kehittäminen.
Utrota trakasserier och mobbning
på fartygen, skydda och utveckla
rättigheterna och lönevillkoren för
fast och tillfälligt anställda.*



52 SATU VALAPURO

(55 v., Lahti / Lahtis)
M/s Silja Serenade, Tallink
Silja

tarjoilija,
laivaluottamusmies, SMU:n
hallituksen jäsen, Etelä-
Suomen osaston hallituksen
jäsen
servitris,
fartygsförtroendeman,
styrelsemedlem i FSU,
styrelsemedlem i Södra
Finlands avdelning

*Tärkeää on suomalainen
merimies ja Suomen lippu!
Den finska sjömannen och
Finlands flagga är viktig!*

Lohko II, rahtialukset
valitaan 2 edustajaa
ilman vaaleja

Sektor II, fraktfartyg
val av 2 representanter
utan val



TONI PELTOLA

(29 v., Kerava / Kervo)
M/s Finnstar / Finnlines

kansikorjausmies
däcksreparatör

*Sydäntäni lähellä on suomalaisten
merimiesten työpaikkojen pysyvyys
Suomen lipun alla olevilla rahtilaivoilla.
Parempi kommunikointi Unionin ja
työnantajan välillä.*

*Framtiden för de finländska sjömannens
arbetsplatser på fraktfartyg under finsk
flagg ligger mig varmt om hjärtat. Bättre
kommunikationer mellan Unionen och
arbetsgivaren.*



LASSE VIRTANEN

(59 v., Helsinki / Helsingfors)
M/s Finn Lady, Finnlines

purseri
purser

*Tärkeää on koulutuksen, ammattitaidon,
hyvinvoinnin ja työpaikkojen
turvaamisen varmistaminen.*

*Det är viktigt att slå vakt om
utbildningen, yrkesskickligheten,
välmåendet och försvaret av
arbetsplatserna.*



51 KIMMO RIIVARI

(36 v., Lempäälä)
M/s Finlandia, Eckerö Line

hyttisiivoja, hotelliosaston
luottamusmies, Etelä-Suomen osaston
hallituksen jäsen

hyttstädare, hotelavdelningens
förtroendeman, styrelsemedlem i Södra
Finlands avdelning

*On tärkeää muuttaa jatkuva epävarmuus
suomalaisen merenkulun tulevaisuudesta
varmuudeksi sen jatkuvuudesta.*

*Det är viktigt att den ständiga osäkerheten
kring den finländska sjöfartens framtid
förbyts i förvisning om att det finns en.*

Lohko III, muut sopimusalat
valitaan 2 edustajaa ilman vaaleja

Sektor III, övriga autalsområden
val av 2 representanter utan val

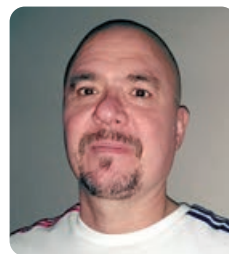


MIKKO ERVAST
(47 v., Turenki / Turengi)
Arctia Oy

kokkistuerti, pääluottamusmies, SMU:n hallituksen jäsen, Kuljetusalan Työttömyyskassan valtuuston varapuheenjohtaja, Etelä-Suomen osaston hallituksen jäsen / sihteeri, MEK:in ja Mepan valtuuskunnan jäsen, SMU:n valtuuston puheenjohtaja
kokkstuert, huvudförtroendeman, styrelsemedlem i FSU, vice ordförande för Transportbranschens Arbetslöshetskassas fullmäktige, styrelsemedlem och sekreterare i Södra Finlands avdelning, fullmäktigeledamot i Sjömanspensionskassa och Sjömansservice, ordförande för FSU:s fullmäktige

Tärkeimpinä asioina pidän työpaikkojen säilyttämisen suomalaisilla ja tasarvoisen kohtelun sekä oikeudenmukaisuuden.

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



TIMO KYÖSTILÄ
(53 v., Kouvola)
Msv Fennica, Arctia Oy

Konekorjausmies yt, laivaluottamusmies Maskinreparatör at, fartygsförtroendeman

Rohkeasti suomalaisen merimiehen puolesta, aktiivisesti jäsenistön asioita ajaen, tiedonkulusta huolehtien.

Försvara modigt den finländska sjömannen, jobba för medlemmarna aktivt och utan att glömma att informera.

Vaalipiiri 010

Matkailu- ja huolinta-ala ry

Valitaan 1 edustajaa ilman vaaleja

Valkrets 010

Rese- och expeditionsbansbransch rf

Val av 1 representant utan val



PIA AIRAS
(54 v. Turku / Åbo)
Viking Line

rahtivaraaja fraktbokare

Merimies-Unionin toiminnassa tärkeää on luotettavuus, rehellisyys, avoimuus, yhteistyökyky, sitoutuminen jäsenten edunvalvontaan, merenkulun turvallisuuden kehittäminen.

Det är viktigt att Sjömans-Unionen agerar pålitligt, upprättligt, öppet och samarbetsvilligt samt förbinder sig att försvara medlemmarnas intressen och utveckla sjöfartens säkerhet.

Äänestäjä,
käytä ääntäsi!

Rösta **nu!**

Vaalipiiri 011

Laivan
Viihdeammattilaiset ry
Valitaan 1 edustaja

Valkrets 011

Fartygens
Underhållnings-
arbetare rf
Val av 1 representant



58 JOHANNA VAALIKIVI- LINDHÖLM

(52 v., Turku / Åbo)
M/s Mariella, Viking Line

croupier, SMU:n hallituksen jäsen, koulutusvaliokunnan puheenjohtaja, Laivan Viihdeammattilaisten osaston sihteeri

croupier, styrelsemedlem i FSU, utbildningsutskottets ordförande, Fartygens Underhållningsarbetares sekreterare

Tehtävänä on taata suomalaisen merimiehen oikeudenmukainen kohtelu, myös tulevaisuudessa.

Uppgiften är att trygga ett rättvist bemötande av finska sjömän, även i framtiden.



59 ALEXANDER RUZZA

(44 v., Salo)
M/s Viking Grace, Viking Line

talousapulainen, kokki, baarimestari, osastoluottamusmies, työsuojeluvaravaltuutettu ja työsuojelutoimikunnan puheenjohtaja M/s Viking Gracella, Laivan Viihdeammattilaisten osaston hallituksen varajäsen
cateringbiträde, kock, barmästare, avdelningsförtroendeman, vice arbetarskyddsfullmäktig och arbetarskyddskommisionens ordförande M/s Viking Grace, Fartygens Underhållsarbeters vice styrelsemedlem

Tärkeäksi koen Merimies-Unionin toiminnassa tulevaisuudessa: selkeä ja avoin informaatio merenkulkijoille suomalaisen merenkulun tilasta.

Viktigt för Sjömans-Unionen framöver: att klart och öppet informera sjöfararna om hur det står till med Finlands sjöfart.



60 PERTTU NURMI

(49 v., Sastamala)
M/s Gabriella, Viking Line

AV-tekniikko, Laivan Viihdeammattilaisten puheenjohtaja
AV-tekniiker, ordförande för Fartygens Underhållsarbeters avdelningen

Tärkeäksi koen Merimies-Unionin toiminnassa työrauhan, aktiivisen edunvalvonnan ja oikeudenmukaisuuden.

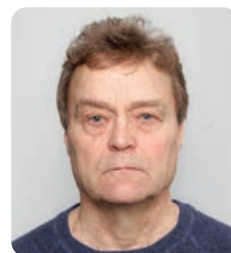
Arbetsfreden, den aktiva intressebevakningen och rätttrådheden är saker jag finner viktiga i Sjömans-Unionens verksamhet.

Vaalipiiri 012

Väylänhoito-
ammattiosasto ry
Valitaan 1 edustaja
ilman vaaleja

Valkrets 012

Farledssköts-
avdelningen rf
Val av 1 representant
utan val



HEMMO MUTKA

(63 v.)
Puumalan väyläasema / Mikkeli

väylämestari, pääluottamusmies, SMU:n valtuuston varapuheenjohtaja, Väylänhoitoammattiosaston puheenjohtaja
farledsmästare, huvudförtroendeman, vice ordförande för FSU:s fullmäktige, ordförande för Farledsskötsavdelning

Tärkeäksi koen tulevaisuudessa liittojen välisen tiiviin yhteistyön sekä sisäisen yhtenäisyyden.

Jag tycker det är viktigt framöver att förbunden har ett nära samarbete och är internt eniga.



Vielä allekirjoitus, kiitos!

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Työnantajani ilmoitti, että työsopimukseni pitää uudistaa. Kuulemma koko miehistön työsopimukset tarkistetaan ja tarvittaessa tehdään uudestaan. Olen ollut vakituksessa työsuhteessa varustamoon jo yli kuusi vuotta. Mitä minun pitää nyt tietää?

LAKIMIES: Työsopimus on tärkein työoikeudellinen asiakirja, koska siihen ja sen voimassaoloon perustuvat työntekijän työsuhde ja sen ehdot. Merityösopimuslain (756/2011) 1 luvun 1 §:n mukaan työsopimus on sopimus, jolla työntekijä sitoutuu henkilökohtaisesti tekemään työtä työnantajan lukuun tämän johdon ja valvonnan alaisena palkkaa tai muuta vastiketta vastaan. Saman luvun 3 §:n mukaan työnantajan on huolehdittava, että työsopimus tehdään kirjallisesti. Pykälässä on myös lista niistä tiedoista, jotka työsopimuksesta on käytävä ilmi. Jos näissä tiedoissa tapahtuu muutoksia, on työsopimusta päivitettävä.

Tarkkojen sisältö- ja muutovaatimusten takia merityösopimus laaditaan yleensä yleisesti varustamoissa käytössä olevalle lomakkeelle. Tälle on merenkulussa erityinen syynsä. Työsopimus on yksi niitä asiakirjoja, jotka viranomaiset tutkivat tehdessään kansainvälisen merityöyleissopimuksen mukaisia sertifikaatti- ja satamavaltiotarkastuksia. Jotta varustamo ja alus täyttävät yleissopimuksen mukaiset työntekijöiden ja työsuhteiden dokumentointia koskevat määräykset, on työsopimusten oltava aluksella ja ajantasaisia.

Kokonaan uusi työsopimus on tietenkin tehtävä silloin, kun aiempi ei ole enää voimassa. Kun määräaikaisen työsopimuksen määräaika umpeutuu, mutta työ jatkuu, tehdään joko uusi määräaikainen työsopimus laissa määriteltyjen edellytysten täytyessä tai toistaiseksi voimassa oleva työsopimus. Merenkulussa yleisesti käytössä olevassa lomakkeessa on sarakkeita, joihin voidaan merkitä uuden määräaikaisen työsopimuksen päivämäärät. Tällöin ei tarvitse täyttää uutta työsopimusasiakirjaa, vaikka kyseessä onkin uusi työsopimus. Kun uuden työsopimuksen luonne muuttuu määräaikaisesta vakituiseksi, lienee aihetta tehdä myös kokonaan uusi työsopimusasiakirja. Kolmas esimerkki on tilanne, jossa yhteistoimintaneuvottelujen päätteeksi työnantajalla on tuotannollis-taloudellinen peruste irtisanoa työsopimus, mutta mahdollisuus tarjota toista työtä heikommin ehdoin. Tällöin aiempi työsopimus irtisanotaan ja uusi sopimus uusine ehtoineen tulee voimaan irtisanomisajan jälkeen.

Silloin, kun työsopimus on voimassa, voi olla aihetta laatia uusi työsopimusasiakirja. Toisin sanoen, vaikka itse työsopimuksessa, sen ehdoissa tai voimassaolossa ei ole tapahtunut eikä ole tarkoi-

tus tehdä mitään muutoksia, päivitetään itse sopimuspaperi. Esimerkiksi jos työntekijä on hankkinut uuden pätevyyden, edennyt uusiin tehtäviin tai hänen yhteystietonsa ovat muuttuneet, on syytä päivittää sopimus. Jos esimerkiksi alus on myyty toiselle varustamolle ja työntekijät ovat siirtyneet nk. vanhoina työntekijöinä uuden työnantajan palvelukseen, on sopimukseen merkittävä uuden työnantajan nimi. Syy täyttää ja tulostaa uusi työsopimusasiakirja on myös se, että vanha on niin täynnä käsin tehtyjä lisämerkintöjä, ettei niistä saa enää selvää.

Molemmissa tapauksissa on työsuhteen ensimmäinen päivä aina merkittävä uuteen sopimusasiakirjaan. Työsuhde-sanalla tarkoitetaan usein samaa kuin työsopimus. Työsuhde on kuitenkin työoikeudellisenä käsitteenä eri asia kuin työsopimus. Työntekijällä voi olla useita peräkkäisiä työsopimuksia, mutta vain yksi työsuhde yhden ja saman työnantajan kanssa. Työntekijän, joka on tehnyt saman työnantajan kanssa kolme määräaikaista työsopimusta ennen työsopimuksen vakinaistamista, ensimmäinen työsuhdepäivä on ensimmäisen määräaikaisen työsopimuksen ensimmäinen päivä. Ensimmäisestä työsuhdepäivästä lasketaan työsuhteen kesto, jolla merkitystä mm. irtisanomisajan pituuden määrittämisessä.

Tarkista työsopimus aina huolellisesti ennen allekirjoittamista. Kysy työnantajan edustajalta, jos et ymmärrä jotakin kohtaa ja huomauta mahdollisista asia- ja kirjoitusvirheistä. Kirjallisen työsopimuksen täytyy vastata sitä, mitä on puhuttu ja sovittu. Sinulla on myös aina oikeus pyytää, että saat mahdollisuuden keskustella esimerkiksi luottamusmiehen kanssa sopimuksen sisällöstä ennen sen allekirjoittamista. Allekirjoittamisen jälkeen sinun kuuluu saada oma kappale työsopimuksesta. Jos huomaat sopimuksessa myöhemmin jotain epäselvää, kysy esimieheltä tai käänny luottamusmiehen puoleen.



Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Rantaparlamentin tuhannen ja yhden työn tarinoita

Reposaaressa kokoontuu viikoittain rantaparlamentti. Sen istunnoissa kuljetaan maailman merillä, pohditaan merenkulun tilaa ja kerrotaan uskomattomia tarinoita.

Rantaparlamentin olemassaololle lieene oikeutus, sillä Porin kupeessa olevasta Reposaaresta suunniteltiin aikoinaan Suomen pääkaupunkia.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH

Varttuneista reposaarelaisista koostuva *Rantaparlamentti* on kokoontunut uudenvuodenaattoon viikoittaiseen muistelu- ja vankäämistilaisuuteensa. Päivän aihe ”Meren ja merimiesten vaikutus saaren elämään” on täyttänyt vanhan puukansakoulun luokahuoneen viimeistä pulpettia myöten.

– Meitä on viitisenkymmentä vakiojäsentä, joista suuri osa on entisiä merimiehiä, laivanrakentajia, ahtaajia, luotseja ja laivureita. Tarinaa kyllä riittää, vaikka ensi vuoteen asti, vakuuttaa entinen laivarakentaja ja telakan pääluottamusmies **Jorma Holm**.

Tasan puoli kymmeneltä parlamentin presidentti **Matti Salokangas** töräyttää torvea ja ilmoittaa parlamentin vuoden viimeisen istunnon avatuksi. Parlamentin pu-

hemiehistö on päättänyt soittaa ukkoköörin muistin virkistämiseksi *Skönö-Heikin* laulun.

”Skönömanneja tunnen mä monta, yksi kaikista voiton kai vie. Fritz Sissä föörissä sielä, Häntä -Heikkinä tunnettiin lie”

Jo parin ensimmäisen säkeistön jälkeen parlamentin jäsenten puheissa alkavat vilahdella hampurit, lissabonit ja köpikset. Taustalla *Skönö-Heikin* tarina jatkuu.

”Kupan syömä on poika tää oiva, sen hän Riossa käydessään sai.”

Laulun edetessä muistot kultaavat omia seikkailuja. Aivan kaikki tarinat eivät sovi naisten ja nallikoiden korville.

– Parlamentissa ei ole naisjäseniä. Heillä on kotona parempaa tekemistä, presidentti **Matti Salokangas** puolustaa parlamentin sukupuolijakaumaa.

Toki Reposaaren satamassa ahdanneet ja maailman merille lähteneet saaren naiset ovat parlamentissa kovassa kurs-

sisssa. Ykköspuheenaiheeksi nousee aina Afrikkaan asti seilannut laulajalegendan **Eino ”Kekke” Grönin Salli**-äiti.

– ”Kekken” äiti ja isä tapasivat laivalla, kun Salli työskenteli kokkina ja **Lauri**-isä lämmittäjänä. Ties missä Päiväntasaajan kulmilla poika on alkunsa saanut. Kyllä ”Kekke” tänne aina kaffeelle tulee, kun käy saarella. Meillä on halpa kahvi, entinen seilori **Lasse Elg** nauraa.

Karhu kaatui ensimmäisenä työpäivänä

Reposaari on Porin kupeessa oleva kolme kilometriä pitkä ja puoli kilometriä leveä saari, joka oli 1700-luvulla Suomen vilkkain vientisatama. Parhaimmillaan sen redillä odotti jopa 160 laivaa purkua ja lastausta.

Saaren kunnian päivät kestivät pitkään 1900-luvulle asti, kunnes naapuri Mäntyluoto sai uudenaikaisen sataman ja rautatien. Pikkuhiljaa saarelta hävisi-



Parlamentin päivän aihe "Meren ja merimiesten vaikutus saaren elämään" on täyttänyt vanhan puukansakoulun luokkahuoneen viimeistä pulttia myöten.



Parlamentin presidentti Matti Salokangas avaa parlamentin istunnon joka tiistai torven töräyksellä.

vät saha, telakka ja konepaja. Väkiluku puoliintui 2000:sta nykyiseen vajaaseen tuhanteen.

– Vielä 1950- ja 60-luvuilla luotsit työskentelivät kahdessa vuorossa seitsemän miestä per vuoro. Sitten vuonna 1967 luotsiasemakin siirtyi Mäntyluotoon, telakoilla

ostajana toiminut **Pertti Nurmi** muistelee **Eero**-isänsä 30 luotsausvuotta Reposaaressa.

Kun luotsilla piti vanhaan hyvään aikaan olla vähintään perämiehen paperit, niin **Jouni Lahtinen** pääsi 16-vuotiaana perstuntumalla töihin satamahinaaja **Porin Karhuun**. Jounin ensimmäinen työ-

päivä oli 4.6.1969. Sitä päivämäärää ei parlamentissa unohdeta.

– Karhu kaatui heti ensimmäisellä hinauskeikallani. Toimme *M/s Finnmaidia* Mäntyluotoon, kun Karhu alkoi kallistua. Sitten se kellahti kyljelleen, mutta pystyi jatkamaan matkaa matalikolle. Selvisin säikähdykselle, mutta asiasta kuittaillaan täällä vieläkin, Lahtinen hymähtää.

100 päivää ahtojäissä

Vuoden 2019 viimeisenä päivä Reposaaresa maa, meri ja taivas ovat mustia. Ennen oli erilaista. Sen vakuudeksi **Jorma Holm** kaivaa vuoden 1918 *Työväen taskukirjasta Kalle*-tuffansa merkinnän tammikuun 1. päivän kohdalta:

"Ajojäitä satama täynnä – ei Urho (satamahinaaja) päässyt kulkemaan."

– Nyt satamassa ei ole jäitä eikä laivoja. Meille jäi vain uljas historia, Jorma Holm sanoo.



Paikallishistorioitsija **Haakon Uddfolk** palauttaa parlamentin jääkauteen kertomalla **Viktor**-tuffansa seikkailusta *S/s Lapponialla*. Viktorin merimatka Tukholmasta Mäntyluotoon alkoi tammikuun 22. päivä 1916. Kotimatkan piti kestää kolme päivää.

– Lapponian kanssa kohti Mäntyluotoa lähti myös toinen **FÅA**:n alus *Ariel*. Pohjanlahden vaikea jäätilanne oli tiedossa, ja jo kahden päivän jälkeen molemmat alukset jäivät ahtojäiden puristuksiin Gävlen ja Mäntyluodon korkeudelle, Uddfolk kertoo.

Parlamentin ukkokööri hiljentyy, kun Uddfolk kertoo laivoilla alkaneesta armostomasta eloonjäämiskamppailusta. Lastina ollut muona alkoi huveta, juomavesi piti sulattaa jäätä, polttoaine ja hiili alkoivat loppua.

– Laivoista lähti kaksi retkikuntaa taivalamaan jalan yli sadan kilometrin matkaa Mäntyluotoon. Ihme kyllä, miehet pääsivät perille. Alukset pystyttiin paikantamaan ja varustamolle sähkötettiin laivojen sijainti, Haakon Uddfolk kertoo.

Maaliskuun lopussa *Ariel* upposi. Aluksen miehistö vaelsi jäätä pitkin kolme ja puoli vuorokautta 20 merimailin päässä olleeseen *Lapponiaan*. Kuukautta myöhemmin *S/s Oihonna* löysi Lapponian. Toukuun 2. päivä painajainen oli ohi ja alukset saapuivat Mäntyluotoon.

Kun Uddfolk heijastaa seinälle kuvan Lapponian jäähelvetistä selvinneestä miehistöstä, parlamentti herää eloon.

– Eivät ne kokemukset laivoilla aina niin hauskoja olleet. Punertavista auringonlaskeista ja satamien villeistä seikkailuista kertovat ovat yleensä seilanneet vain Turun ja Åbon väliä, konemestari **Tarmo Lindroos** keventää tunnelmaa.

”Vierasta kieltä ja outoja tapoja”

Reposaaresta suunniteltiin maamme pääkaupunkia 1700-luvulla. Suunnitelma ei toteutunut, mutta se ei saarelaisten itsetuntoa romuttanut. Vuosien mittaan



– Parlamentin keski-ikä on 74 vuotta, joten monella kertomuksella on vielä silminnäkijähavainnot tukena, Reposaaressa historian perin juurin tuntevat Jorma Holm (vas) ja Haakon Uddfolk sanovat.

”Räpsöön” saari jaettiin osiin, jotka saivat sellaisia komeita nimiä kuin Berliini, Lontoo ja Villi Länsi.

– Merimiehet ja muualta tilapäisenä työvoimana tulleet ahtaat toivat mukanaan kansainvälisen meiningin. En minä ”klop-pina” 1950-luvulla mustaa miestä kummastellut. Aina täällä vieraita kieliä on kuultu ja outoja tapoja oppinut, konemestari Tarmo Lindroos muistelee.

Myös Rantaparlamentti vakuuttaa saarelaisten suvaitsevuutta. Siitä on osoituksena se, että parlamenttiin on hyväksytty jäseniä aina naapurikylistä Ahlaisista ja Mäntyluodosta asti.

– Täällä sitten vängätään saaren historiasta ja katsellaan vanhoja valokuvia, mutta politiikkaa yritetään vältellä. Vaihtelua arkeen ovat tuoneet visiitit Kristiinankaupungin, Rauman ja Turun merimuseoihin. Nyt suunnittelemme matkoja Kotkaan ja Tallinnaan, Jorma Holm kertoo.

.... ja tämä on tosi

Sitten onkin vuorossa päivän paras hetki. Pöytään on katettu kaffet ja saarelaisten perinneherkut Köyhät ritarit. Tekotapa on ainoa oikea: pannulla paistetut pullansiivut kuorutettuna kermavaahdolla ja mansikkahillolla.

Ja sitten alkaa tarina luistaa. Jos Savossa vastuu vieritetään kuulijalle, niin Räpsöössä näin ei käy. Täällä kaikki tarinat ovat tietysti totta.

– Talvella lähdimme hakemaan jäätä pitkin puolalaislaivasta vodkaa. Puolalaiset laskivat takiltä rukkasan alas ja siihen panimme rahat. Sitten rukkanen ylös ja hetken päästä alas. Paluupostissa oli aina se maksettu tavara, Jorma Holm muistelee.

– Kerran maalaisisäntä tuli laivasta pimeän viskipullon kanssa. Kaverini kopautti herraa olalle ja sanoi olevansa tulli. Valetulli sanoi päästävänsä isännän palka-



Ahtojäihin juuttunut Lapponia oli rakennettu teräksestä vuonna 1898. Laivan miehistö oli tehty samasta aineesta. Reposaarelainen Viktor Uddfolk istuu pyhäpuvussaan kolmantena vasemmalta.



S/s Lapponia otti tammikuussa 1916 Tukholmassa täyden lastin: viinirypäleitä, omenoita, appelsiineja, viikunoita, sardiineja ja muuta kalaa. Tällä lastilla miehistö piti miehistön hengissä runsaat kolme kuukautta ahtojäiden puristuksissa.

hästä, jos hän luovuttaa pullon virkavallalle. Näin kävi ja valetulli kiitti, entinen työnjohtaja **Heikki Salmi** kertoo.

– Kun kuljetimme dieseliä Mustamereltä Reykjavikiin, niin Pohjois-Atlantilla puhalsi pahimmillaan niin kovaa, että keski-laivalta ei päässyt pariin päivään achteriin syömään, konemestari Tarmo Lindroos muistelee.

– Kun seilasin tanskalaispaatissa, siellä oli antelias naiskokki. Tosin hän vaati vastapalvelusta, ja autoin häntä silloin tällöin perunankuorinnassa, ylikonemestari **Ilpo Niemi** muistelee työvuosiaan tanskalaisytissä.

– Öljylaivoissa aika ei riittänyt romantiikalle, mutta olihan meillä sentään päiväntasaajan ylitykseen kuuluva Neptunus-kaste. Siinä



– Pisimmät matkat tein Etelä-Amerikkaan ja Kauko-itään. Nykyään merimiehelle riittää töitä enää hinaajilla, rannikkoliikenteessä ja Ruotsin-laivoilla, salonkipoikana 16-vuotiaana M/t Mirakelilla aloittanut Lasse Lavonen sanoo.



– Tässä annan lääkärinä lääkettä ensikertaiselle päiväntasaajan linjakasteessa vuonna 1980, ylikonemestari Lasse Lavonen muistelee.

sitten leikittiin lääkäriä, ajeltiin karvat, mustattiin kasvot ja tervattiin munat, M/t *Enskerin* ylikonemestari **Lasse Lavonen** kertoo.

Vieraan maan multiin

Kaffetta kuluu, puheensorina yltyy ja rantaparlamentti siirtyy vuoden 2019 viimeisestä päivästä kultaisille takavuosisikymmenille. Miesten tarinat risteilevät Atlantin, Mustan

meren ja Välimeren kautta Pohjanlahdelta kotisatamaan.

– Räpsööläisen viimeinenkin matka vie vieraalle maaperälle. Saaren hautausmaa tehtiin purjelaivojen 1600-luvulla tuoman painolastimaan eli paarlastin päälle. Vanhan sanonnan mukaan räpsöölaiset haudataan vieraan maan multiin, Jorma Holm sanoo. 🚢

SOVITTELUINSTITUUTIO KUUKAUSIA MYRSKYN SILMÄSSÄ

TEKSTI JUHANI ARO KUVA JUHA PÖYRY

Uusi valtakunnansovittelija **Vuokko Piekkala** on lyhyen uransa aikana ehtinyt aiheuttaa hämmästyttävän määrän monenlaista keskustelua. Häntä on tulitettu monelta suunnalta erityisesti Postin lakon aikana viime joulun alla. Postilakko aiheutti melkoisen kiehunnan työmarkkinoilla ja poiki lukuisia tukitoimia, joihin osallistui myös **Merimies-Unioni** muiden kuljetusliittojen rinnalla. Kerrotaan Piekkalan loppumetreillä jopa tahallaan viivytteen lakon ja tukilakkojen päättymistä vuorokaudella. Viivytyksen kerrotaan maksaneen miljoonia. Lopulta sovintoesitys hyväksyttiin. Lakon poliittisista seurauksista maan hallituksen vaihtumisineen on kerrottu *Merimies-lehden* numerossa 5/2019.

Piekkalan esitys koski pääsopimusta, 9 000 postilaista. Kiistan ytimessä oli kuitenkin 700 pakettilajittelijaa, jonka osapuolet sopivat keskenään Piekkalan ilmoitettua, että hän ei koske jupakkaan. Tämä on tyypillistä. Tätä kirjoitettaessa ovat kaikki sopimukset syntyneet ilman Piekkalaa. Teknologiaeollisuuden sopimusta yritettiin laatia Piekkalan avulla – turhaan. Molemmat osapuolet hylkäsivät Piekkalan esityksen. Lopulta päänavaus tapahtui osapuolten kesken 3,3 prosentin korotuksineen,



Valtakunnansovittelija Vuokko Piekkala (oik.) on lyhyen uransa aikana ehtinyt aiheuttaa kannanotoillaan valtaisan ja ennennäkemättömän keskusteluryöpyn, jota on kestänyt kuukausia. Kuvassa sovittelija median ympärillä postilakon aikana viime vuonna.

ilman kiky-pidennyksiä. Tätäkin korkeammalle ylsivät akavalaiset apteekkien farmaseutit, 3,6 prosenttiin, kiky pois – ilman Piekkalaa.

Piekkalan linja näyttääkin olevan, että hän pyrkii pakottamaan osapuolet ensisijaisesti sopimaan keskenään. Tästä kielii sekin, että nykykiistoista vaikeinta, kikyn

työaikapidennyksiä hän ei halua edes käsitellä. Tämä on poikkeuksellista. Yleensä juuri vaikeimmat kiistakapulat viedään valtakunnansovittelijalle, koska osapuolet eivät keskenään kiistassa etene.

Kuka on Vuokko Piekkala?

Vuokko Piekkala, 56, oli ennen nimitystään kirkkoneuvoksena *Kirkon työmarkkinalaitoksen* työmarkkinajohtaja. Piekkala on aiemmin toiminut *Opetushallituksen* palveluksessa sekä *Suomen kuntaliiton* lakimiehenä ja neuvottelupäällikkönä. Seikoilla on todistettu hänen kyvyttömyytään hoitaa tehtäviään. Mutta ei kukaan muukaan sovittelija ole ennen nimitystään saanut koke-musta virasta.

Tällä kertaa oli työnantajan vuoro nimittää sovittelija. Heidät nimetään vuorotellen palkansaajien ja työnantajien kesken. Työnantajien tehtävä ei ollut helppo, sillä hakijoita oli vain neljä, eikä heistä yksikään ollut varsinainen tähti, kokenutta **Harri Hietalaa** lukuunottamatta. Hän oli kuitenkin virkamies *työ- ja elinkeinoministeriöstä*, eikä tullut tavallaan ulkopuolisena valittua. Kaksi muuta hakijaa tulivat tuntemattomuudesta ja Piekkala nousi työmarkkijärjestöjen suosikiksi – ilmeisesti paremman puutteessa. Edeltäjä **Minna Helle** tuli palkansaajien leiristä, mutta hän loikkasi kesken kautensa työnantajien leiriin. Tämäkin lienee vaikuttanut hakijoiden määrään ja laatuun. Piekkala aloitti virassaan 6.8.2018.

Ensimmäinen kohu jo ennen aloitusta

Ensimmäinen kohu nousi, kun Piekkala kertoi 2018 heinäkuussa, ennen virkaanastumistaan, *Ylen Ykkösaamussa*, että aikoo noudattaa edeltäjänsä Minna Helteen linjaa ainakin kahdessa asiassa. Hän aikoo opetella pika-viestien eli twiittien lähettämisen ja jatkaa Helteen linjaa, jonka mukaan sovittelijalta on turha tulla hakemaan liittokierroksen avannutta alaa korkeampia palkankorotuspro-sentteja.

Jo tämä ensi lausunto aiheutti melkoi-sen kohun palkansaajajärjestöissä. Minna Helteen linjaus oli sekin aikanaan aiheutta-nut palkansaajajärjestöissä paheksuntaa.

Vuokko Piekkalan linjaus oli kuin olisi heit-tänyt bensaa liekkeihin.

Sitten alkoi postin pakettijakelijoiden lakko. Kun valtakunnansovittelijan toimis-tosta ei alkanut kuulua esityksiä sovuksi, osapuolet asettivat erityisen ”neljän viisaan komitean” laatimaan sovintoesitystä. Sii-hen kuului neljä vanhaa työmarkkinakonka-ria **Lauri Ihalainen, Ann Selin, Lasse Laatu-nen** ja entinen vt.sovittelija **Jukka Ahtela**.

Lopulta erinäisten vaiheiden jälkeen päästiin sopuun, mutta vasta mittavien – ja kalliiden – tukitoimien jälkeen, joihin Meri-mies-Unionikin osallistui muiden mukana. Sitä seurasi aina vaan paisuva kohu, joka huipentui monen palkansaajajärjestön vaa-timukseen Piekkalan vaihtamisesta. Radi-kaaliksi muuttunut ammattiliitto, **SAK:**lai-nen **Sähköliitto** jopa pyysi oikeuskansleria tutkimaan, onko sovittelija rikkonut lakia.

Sähköliiton puheenjohtaja **Sauli Vääntti** kertoi *Iltaalehdelle* 21.1.2020, että kantelun taustalla on kaksi pääsyytä. Ensimmäinen liittyy työriidan sovitteluun. Tarkemmin sa-nottuna siihen, että Sähköliiton mukaan sovittelu on ollut jäissä. Liiton työtaistelu alkoi jo 5.12.2019, mutta Vääntin mukaan so-vittelija ei edes kutsunut osapuolia koolle, vaikka niin olisi pitänyt. Toinen kantelun syistä liittyy työtaistelun siirtoon, johon Vääntin mukaan ei ollut perusteltua syytä.

Nämä ovat jo niin vakavia syytöksiä, että ne on syytä ottaa tässäkin jutussa huo-mioon. Sovittelijan toiminta – tai toimimat-tomuus – kun koskee myös merimiehiä. Ja jos oikeuskansleri katsoo, että sovittelija on rikkonut lakia, se on lähes ennenäkemä-töntä Suomen työmarkkinariitojen sovitte-lussa.

Kestäkö Vuokko Piekkalan luottamus hänen tyyliinsä? Ainakin monet palkansaa-jat ovat ilmaisseet epäluottamuksensa, mutta riittäkö se? Historiasta löytyy vain yksi esimerkki siitä, että luottamus on lop-punut.

Sovittelijalle potkut vain kerran

Vain kerran sovittelijalle on annettu potkut. Edesmennyt valtakunnansovittelija **Jorma Reini** sai potkut 16. tammikuuta 1997 saa-tuaan neljän kuukauden ehdollisen van-

keustuomion virkavallan väkivaltaisesta vastustamisesta. Potkut antanut työminis-teri **Liisa Jaakonsaari** (sd.) katsoi Reinin menettäneen luottamuksen, jota sovitteli-jan virassa vaaditaan. Huomattava on, ettei edes Reinin ankara juopottelu, asia, jonka kaikki tiesivät, vienyt luottamusta. Sen vei vasta vankeustuomio.

Piekkalan kohdalla ei ilmeisesti olla ihan näin pitkällä.

On myös vaadittu koko sovitteluinstituution uudistamista esimerkiksi Ruotsin mallin mukaiseksi, jossa ei ole yhden sovittelijan mallia, vaan sovitteluinstituutti (*Medlings-institutet*), joka sovittelun lisäksi laatii tilas-toja. SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** esitti 2018 *Lännen Mediassa* kahden sovitte-lijan järjestelmää, josta toisen nimittäisi pal-kansaajapuoli ja toisen työnantaja.

Esityksiä on ollut muitakin. ↴

Zitting: Ei tarvetta muutoksiin

MERIMIES-UNIONIN

puheenjohtaja **Simo Zitting** on pitkän uransa aikana törmännyt monenmoisiin sovittelijoihin.

Itse sovitteluinstituutio on Zittingin mielestä kunnossa.

– Kyllä se on ihan kuranntti.

Onkin kyse sovittelijan henki-löstä. Kuka istuu sovittelijan pallilla – jos on osaava ja taitava sovittelija, niin kyllä hän hoitaa asiat näilläkin resursseilla. Nyt jo voidaan asettaa apulaissovitte-lijoita vaikka miten paljon.

Lakimuutoksia ei tarvita.

Esimerkiksi hän ottaa aikaisem-man valtakunnansovittelijan

Jukka Ahtelan.

KELLUVA TIETOKONE

houkuttaa hyökkääjiä

Lisääntyvä automaatiotekniikan määrä ja laitteiden keskinäinen vuorovaikutus
avaavat mahdollisuuksia kyberrikollisille.

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM
KUVA GETTY IMAGES



Eräs haavoittuva kohta on laivan internetiin päin näkyvä satelliittimodeemi.

– Aluksen satelliittiantenni-järjestelmä saattaa avata hyökkääjälle tien. Sisään päässyt voi muuttaa manuaalisesti aluksen GPS-koordinaatteja tai jopa pilata laivan navigointijärjestelmän kokonaan ujutamalla sisään uuden laiteohjelmiston. Internet-yhteyteen kytkettyjä laivan laitteita voi etsiä hakukone Shodanilla. Pahimmillaan löytyy julkisia IP-osoitteita ilman palomuuria, kertoo johtava asiantuntija **Juhani Eronen Traficomista**.

Tietoturva-aukkojen pahantahtoinen hyödyntäminen on laitevalmistajien ja murtoimpien kilvoittelua. Turvallisuuden takaisi vain sataprosenttinen suojaus maailmassa, jossa yhden prosentin heikkous voisi teoriassa johtaa katastrofiin merellä tai kaapatun aluksen vaarallisen lastin käytössä toisaalla.

Toisenlaisessa hyökkäystavassa vaikutusyrityksen kohteena on yksittäinen merimies ja sitä kautta edelleen koko kelluva toimistojärjestelmä, johon halutaan syöttää ransomware eli kiristyshaittaohjelma.

Kyberrikollinen haluaa väärinkäyttää dataa. Tiedonsiirto tarjoaa mahdollisuuden manipulointiin – erityisesti aluksen ja maa-toimintojen välillä, ja verkottumisen tarjoamat mahdollisuudet avaavat tunkeutumisy yrityksille teitä aiempaa syvemmälle aluksen automaatiojärjestelmiin.

Syytä olla kyberturvallisuustietoinen

Tutkimustyössään nykyinen perämies **Niko Pajunen** selvitti kyberturvallisuuden tilaa merenkulussa. Pää tavoitteena oli saada tietää, millaisia tietoverkkoja aluksissa käytetään ja kuinka turvallisia ne ovat.

– Opinnäytetyöhön tutkimistani aluksista Laiva A oli selkeästi haavoittuvaisempi inhimillisille tekijöille. Laivassa ei ole miehistölle tarkoitettua omaa verkkoa, vaan miehistön tulee käyttää laivan tietokoneita esimerkiksi omien sähköpostien lukemiseen merellä. Tämä altistaa laivan koko verkon hyökkäyksille. Tilannetta pahentaa entisestään se, että laiva on osa

varustamon verkkoa, mikä voisi johtaa myös muiden laivojen ja konttorin tietokoneiden kaappaukseen.

Laivan B:n verkko oli toteutettu paremmin.

– Siellä miehistön käyttöön on tarkoitettu täysin erillinen verkko, mikä ei ole millään tavalla yhteydessä työkäyttöön tarkoitettuihin tietokoneisiin. Pitää kuitenkin muistaa, että vaikka tietoverkot olisi rakennettu kuinka hyvin, tulee inhimillinen tekijä olemaan suurin uhakuva. Esimerkiksi henkilökohtaisten muistitikkujen käyttö laivan tietokoneissa on hyvin riskialtista.

Pajunen tutki myös, miten nykyiset vaakuutukset kattavat aluksen tietoturvahävinkö. Onko jotain tilannetta, joka voisi olla miehistön jäsenen syyksi luettavaa?

– Mielestäni lähtökohtaisesti miehistön jäsentä voisi pitää syllisenä ainoastaan mikäli hän on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella. Eri asia sitten on, mikäli varustamolla on ohjeistus kyberturvallisuuteen ja ohjeistusta rikkomalla on aiheutettu vahinko.

Useimmiten perehdytys tapahtuu osana aluksen toimintaan perehdyttämistä, mutta mitään erityistä kyberturvallisuuskoulutusta ei ole.

Verkkohyökkäys voi pysäyttää laivan

Kybermaailmassa hyökkäyskeinot ovat monet ja usein niin hämärissä ja vaihtuvia, ettei vakiintunutta termistöä ole suomeksi.

– Miehistön osalta suurimpina uhkina näkisin social engineeringin ja phishingin sekä watering holen. Social engineering ja phishing toimivat periaatteessa samalla tavalla: lähestytään uhria sähköpostilla tai somessa yksityisviestillä tarkoituksena saada uhri avaamaan linkki tai lataamaan tiedosto, joka sisältää haittaohjelman tai viruksen. Erona näillä keinoilla on, että phishing on hyvin yleiseen sävyyn kirjoitettu ja tarkoitettu lähetettäväksi suurille massoille. Social engineering voi puolestaan olla hyvinkin tarkkaan kohdistettu yhdelle henkilölle. Hyviä esimerkkejä ovat julkisuudessa aina välillä esiintyvät ”nigerialainen prinssi” -huijaukset. Watering holessa puolestaan on tarkoitus ohjata uhri todellisen

Kansainvälisiä merenkulkualan kyberhyökkäyksiä

2017 APM MÖLLER–MAERSK; PETYA–VIRUS

- vaikutuspiirissä 80 terminaalia
- nosturit, kontit, laivat ja rekat samassa IoT-systeemissä (esineiden internet)
- arvioidut tappiot 350 miljoonaa dollaria
- Maersk ei ollut tavoiteltu uhri vaan haitasta osansa saanut sivullinen

2011 – 2013 ANTWERPIN SATAMA, BELGIA

- Yksittäinen, pitkittynyt hyökkäys
- Motiivina huumeiden salakuljetus

2013 ICEFOG–VIRUS, JAPANI JA KOREA.

- kohde: konttiliikenteen tietojärjestelmä

Vuosina 2001 – 2018 suuria kyberhyökkäyksiä paljastui neljatoista kappaletta, enin osa Yhdysvalloissa.

verkkosivun, esimerkiksi merenkulun uutissivuston, kautta haitallisella sivustolle. Tapa edellyttää, että hyökkääjä löytää todellisen sivuston koodista heikkouden, jota hyödyntämällä hän pystyy ohjaamaan uhrin toisaalle haitalliselle sivustolleen.

Haluatko hyökätä toisen laivan verkkoon? Niko Pajunen esittelee vaihtoehtoisia malleja.

– Ensinnäkin laivoihin kohdistuvat uhat voidaan jakaa kolmeen eri tarkoitukseen: rahallinen hyöty, poliittinen vaikuttaminen sekä näyttämisen halu. Rahallinen >>

motivaatio voidaan vielä jakaa lastiin tai miehistöön kohdistuvaksi. Poliittisella motivaatiolla halutaan haitata lastin kulkemista joko tietyn varustamon laivoilla tai lastin kulkemista tiettyyn maahan. Lisäksi on olemassa henkilöitä, jotka haluavat aiheuttaa vahinkoa vain koska pystyvät siihen.

Laiva pysähtyy esimerkiksi näin.

– Riittävällä osaamisella, resursseilla ja tahtotilalla ei olisi kovin vaikeaa tehdä haittaohjelmaa, joka laivan verkkoon päästyään levittäisi itseään kaikille koneille joihin vain pääsee. Tässä kohtaa haittaohjelma ei tekisi vielä mitään, vaan “haistelisi” millaiseen tietokoneeseen on päätytty. Havaitessaan, että haittaohjelma on päässyt kiinni komentosillan laitteistoon se voisi esimerkiksi joko poistaa kaikki tiedostot tai salauskirjoittamalla lukita kiintolevyn, lopputulos olisi kuitenkin sama. Tänä päivänä komentosillan laitteet on integroitu melko tiiviisti, joten vahinko ei välttämättä rajoituisi ainoastaan ECDIS-karttalaitteeseen.

Ohjelman saaminen laivalle hoituu edellä mainituilla hyökkäyskeinoilla.

– Laivojen sähköpostiosoitteet ovat usein muotoa työtehtävä@laiva.fi tai työtehtävä@laiva.varustamo.fi. Navigointilaitteisiin haittaohjelma siirtyisi joko komentosillan tietokoneelta muistitikun välityksellä karttapäivityksiä siirrettäessä tai suoraan verkon kautta mikäli ECDIS on kiinni internetissä.

Pajusen mukaan tulevaisuudessa olisi järkevää ottaa kyberturvallisuuskoulutus osaksi merenkulkijoiden osaamista. Mitä ammatillista täydennyskoulutusta tai hyvää kurssitusta on olemassa ammatissa jo toimiville?

– Merenkulkijoille suunnattuja kursseja ei ole olemassa. Toki on monia erilaisia koulutuksia olemassa, mutta ne on usein suunnattu IT-alan ammattilaisille tai toisessa ääripäässä tietotekniikan vasta-alkajille, eli varsinainen keskitason tietoisuus-koulutus puuttuu, arvioi Pajunen.

Lisääntyvä tekniikan määrä sekä laitteiden keskinäinen vuorovaikutus huolestuttavat Pajusta suuresti.

– Merenkulussa tietotekniikka on kuitenkin suhteellisen uusi asia. Tuntuu, että



WEB
Niko Pajunen:
*Overview of Maritime
Cybersecurity*

usein asioita tehdään vain sen takia, että voidaan tehdä, eikä mietitä asiaa loppuun asti, varsinkaan tietoturvan osalta.

Varustamoilla omat tietoturvaperiaatteet
Merenkulussa paikannukseen ja ohjaamiseen liittyvä automaatio on kriittistä ja näin ollen erittäin merkityksellistä kyberturvallisuudessa.

– Alus itsessään on iso tekninen laitos. Siihen liittyy samoja kyberriskejä kuin mihinkä tahansa teolliseen laitokseen. Oman lisämausteensa tuo se, että nämä ”liikkuvat laitokset” operoivat kansainvälisessä ympäristössä ja niiden toimintoihin kytkeytyy joukko eri alojen yrityksiä, tiivistää Suomen Varustamoiden johtava asiantuntija **Sinikka Hartonen**.

Nykypäivänä alusten sensorit ja järjestelmät ovat jatkuvasti yhteydessä toisiinsa, ja dataa kulkee säännöllisesti myös aluksesta maihin ja päinvastoin. Varustamoilla on omat menettelynsä ja sopimuksensa palveluntuottajiensa kanssa tietojen siirrostä ja hyödyntämisestä eri palveluissa.

– Alukselta on perinteisesti välitetty maihin tietoa muun muassa aluksen sijainnis-

ta, lastista ja sääolosuhteista. Nykyisin tietoa siirtyy huomattavasti kattavammin aluksen koneistosta ja tiedonsiirto on usein automatisoitua, kuvailee Hartonen.

Datasta ja tietoyhteyksistä huolehtiminen tapahtuu varustamoiden omien tietoturvaperiaatteiden mukaisesti ja sitä koskee myös kansainvälinen sääntely.

– Tulevaisuuden digitaalisen ja automaattisesti toimivan työkaverin toimintaa on mahdollista riittävällä tavalla monitoroida vain silloin, jos ymmärtää järjestelmän toiminnan periaatteet. On siis tärkeää, että henkilöstö on asianmukaisesti perehdytetty automaation avulla toimiviin järjestelmiin ja samalla kyberturvallisuusasioihin, korostaa Hartonen.

Pitääkö merimiehen siis olla monilajakkaan astronautin osaamistasolla?

– Ei nyt näinkään, naurahtaa Hartonen, ja lisää: ”Koulutuksen ja säännöllisen jatko-perehdyttämisen tärkeys korostuvat alati muuttuvassa ympäristössä. Millaista perus- ja jatkokoulutusta merenkulkijat tulevaisuudessa tarvitsevat ja kuinka koulutus saadaan elämään joustavasti ajassa – tämä on yksi ratkaistavista haasteista”. ⚓

Aboa Maren uusi kurssi valmentaa merenkulun organisaatioita kyberhyökkäyksiä vastaan

Ensimmäinen Maritime Cyber Security -kurssi järjestetään 10.2.2020

Kurssi soveltuu kapteeneille, konepäälliköille, perämiehille ja muulle laivan henkilöstölle.

Merenkulun koulutuskeskus **Aboa Mare** järjestää *Maritime Cyber Security* -kurssin yhteistyössä merenkulun kyberturvallisuusasiantuntija **Deductive Labs Ab Ltd:n** kanssa. Yhteistyön myötä Aboa Maren kurssivalikoima laajenee. Kurssin tavoitteena on tutustua **Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n** kyberriskien hallintaan liittyviin sääntöihin ja ohjeisiin, jotka suojaavat laivoja kyberhaitoilta.

Laivat ovat entistä alttiimpia kyberhyökkäyksille, sillä laivoilla olevan teknologian määrä kasvaa jatkuvasti. Koska järjestelmät ovat yhä integroituneempia, alttiina eivät ole vain laivojen perinteiset IT-järjestelmät, vaan myös operatiivisen teknologian (OT) järjestelmät. Laivoilla on monia erilaisia IT- ja OT-järjestelmiä perinteistä tietokoneista, tulostimista ja nettikameroista edistyneisiin navigointi- ja viestintäjärjestelmiin. Toimintoja voidaan hallita tai tarkkailla etänä maissa olevilta virtuaalisilta komentosilloilta, ja digitalisaatio johtaa uusiin haasteisiin. Varustamoiden tulee tehdä kyberturvallisuusarviointeja aluksillaan alentaakseen kyberhyökkäysten riskiä.

IMO on antanut ohjeistuksen merenkulun kyberhyökkäysten hallintaan. Ohjeistus kehottaa hallintohenkilöstöä varmistamaan, että kyberriskit huomioidaan olemassa olevissa turvallisuudenhallintajärjestelmissä asianmukaisesti (kuten ISM-koodissa on määritelty) viimeistään ensimmäiseen 1.1.2021 jälkeen tapahtuvaan yhtiön vaatimustenmukaisuusasiakirjojen vuositarkastukseen mennessä.

Käytyään Aboa Maren Maritime Cyber Security -koulutuksen osallistuja ymmärtää laivoilla tehtävään kyberriskien hallintaan liittyvien IMO:n sääntöjen ja ohjeis-

tusten asettamat ajankohtaiset vaatimukset, tuntee uhat, uhkaavat tekijät ja niiden tavoitteet sekä osaa tunnistaa mahdollisia kyberturvallisuushäiriöitä. Kurssin käytyään osallistuja pystyy myös ymmärtämään ja osallistumaan kyberturvallisuusstrategioiden ja -toimien hallintaan organisaatiossa tai aluksella.

Koulutuksessa käsiteltäviä aiheita:

- mitä kyberturvallisuus on ja miten se voi vaikuttaa merenkulkutoimintaan
- miten erilaiset hyökkäysskenaariot vaikuttavat merenkulkulaitteistoon
- miten navigointilaitteisto voi joutua manipuloinnin tai hakkeroinnin kohteeksi
- miten kyberturvallisuushäiriöitä havaitaan ja hallitaan (esim. kirjaaminen, valvonta, menettelytavat)
- IMO:n säännöt, standardit ja ohjeistukset
- tarpeelliset valmistautumistoimenpiteet ja strategioiden laatiminen

Kurssi soveltuu kapteeneille, konepäälliköille, perämiehille ja muulle laivan henkilöstölle. Kurssista on myös hyötyä varustamoiden DPA-työntekijöille (Designated Person Ashore) ja muille työntekijöille, jotka ovat suoraan tai epäsuorasti tekemisissä kyberturvallisuuden kanssa.

Lisätietoja:

Training Director

Micael Vuorio

Aboa Mare

puh. 044 762 3413

micael.vuorio@aboamare.fi

Bertel Virtanen & 50 vuotta jäsenyyttä Merimies- Unionissa

Paraisilla asuva Bertel Virtanen on ollut Merimies-Unionin jäsen yli 50 vuotta. Tammikuussa hän jäi eläkkeelle Finferriesin M/s Vikenistä matruusin tehtävistä 66-vuotiaana. Siihen mennessä hän ehti tehdä yli 50 vuotta meritöitä eri varustamoissa, joista pisin rupeama- yli 30 vuotta – saariston yhteysaluksilla.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



M/s Vikenistä matruusin tehtävistä eläkkeelle jäänyt Bertel Virtanen korostaa turvallisuusasioita korkealle saaristossa liikuttaessa.

"Merille lähdin 15-vuotiaana "pikkupoikana" ennen joulua", Bertel muistelee elämäänsä taaksepäin.

"Olen kotoisin Korppoosta, jossa ei ollut muita töitä tarjolla."

Merille Turun merityönvälityksen kautta
Vanhemmat eivät siis ihmetelleet pojan

merireissua, mutta Bertel kyllä myöntää väärentäneensä vanhempiensa allekirjoituksen tarvittavaan asiakirjaan. Hän kaivaa taskustaan Turun merityönvälityksen paperisen kupongin, joka on säilynyt matkassa kaikki kuluneet vuosikymmenet. Virtanen on päivätty Turun merityönvälityksen asiakkaaksi **16.10.1969**. Ei mennyt aikaakaan, kun hän sai ensimmäisen työnsä.

"Päysin messikalleksi M/t Ronnyyn, joka oli **Rederi Ab Sallyn** tankilaiva. Lähdimme liikkeelle Göteborgista."

"Laiva oli 24 000 dwt ja miehistöä siinä oli 42 henkeä. Koko miehistö oli suomalaisista, mutta ruotsinkielistä."

Ronny teki hakurahtireissuja ympäriinsä, eli oli niin sanottu villin linjan laiva.

"Kuljetimme öljyä Amerikasta ja kävimme Japanissa. Persianlahdellakin ajeltiin. Siellä ei päässyt maihin, enkä olisi kyllä mennytäkään", Bertel toteaa.

Pisin törni yli 700 päivää

Työ tankkilaivoissa oli raskasta, vaikka niissä oli paljon enemmän miehistöä kuin tänä päivänä. Puheet "tankkipöpeistä" eivät tule Bertelin mukaan aivan tyhjistä. Nuorena laivatyössä jaksoi paremmin, mutta elämä laivalla oli railakasta.

"Kyllä sitä ryypättiin, eikä työssä varmaan ihan selvin päin olisi jaksanutkaan. Törnit olivat pitkiä."

"Pisin törnini taisi olla 700 päivää, eli lähestulkoon kaksi vuotta yhtä soittoa", hän laskee.

Työnantaja maksoi tuohon aikaan työmatkat vain yli puolen vuoden mittaisilta törneiltä, mutta ei sitä lyhyemmältä ajalta.

"Jos teit alle kuusi kuukautta töitä laivalla, sinun oli maksettava omasi – ja sen lisäksi vaihtoparisi työmatkat. Se kävi kalliiksi, jos vaihto oli jossakin kaukomailla."

Nykyisin työnantaja maksaa ulkomaanliikenteen vaihtoon liittyvät matkat.

Laivoilla väki väheni, työmäärä kasvoi

Yli 50 vuoden merityöuran aikana Bertel seilasi tankkilaivojen lisäksi pasaseereilla, rahtilaivoilla ja jäänmurtajalla Avulla.

1980-luvun alku oli suomalaisessa merenkulussa haastavaa ja laivoja ulosliputet-

tiin. Bertel koki, että työt laivoilla lisääntyvät ja väki väheni.

"Tankkilaiva Ronnyn miehistö oli huven-



M/s Vikenillä työskentelee kaksi henkilöä: aluksen kapteeni (kuvasa Jan Eriksson), jolla pitää olla alustavat konemiehen taidot, jos laivaan tulee ongelmia. Hänen työparinsa on matruusi, jonka puolestaan pitää pystyä ajamaan alus maihin tarvittaessa.

nut vuosien varrella 42 hengestä 19 henkeen. Nykyään tankkereilla on vielä tätäkin vähemmän miehistöä töissä."

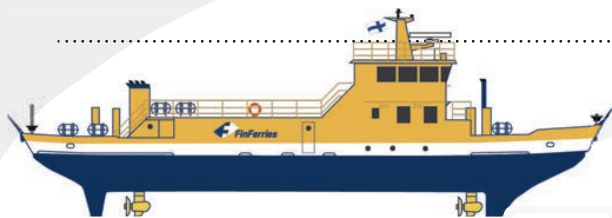
Työ yhteysalusliikenteessä tuntui kotoisalta

Vuonna 1984 Bertel päätti siirtyä lauttaliikenteeseen kotikulmilleen Turun saaristoon. Tuolloisen firman nimi oli **Merenkululaitos**.

"Jos olisi ollut vain ulkomaanliikenteessä töissä, olisin päässyt eläkkeelle jo 55-vuotiaana", hän laskee.

Siirtyminen töihin lautoille nosti Bertelin eläkeikää reilulla kymmenellä vuodella. Hän viihtyi töissään kuitenkin hyvin. Lopulta kävi kuitenkin nimittäin niin, että hän jäi yhteysalus Vikenistä eläkkeelle tämän vuoden tammikuussa 66-vuotiaana. Lievät-kö vuodet tehneet tehtävänsä ja hämärtäneet ajantajun.

"Tai jos on hieman tankkipöpi", huumorintajuinen Bertel naurahtaa itselleen.



M/s Vikenillä liikennemäärät kasvussa

PARAISTEN REITTIALUEELLA liikennöivällä M/s Vikenillä liikennemäärät ovat olleet hyvässä kasvussa. Syynä on saariston rakennusbuumi ja manner-Suomen suurin omenatila. Heisalassa laajennettiin vast'ikään myös navettaa, jossa on nyt 120 lehmää. Heiniä niille kerätään ja ajetaan muun muassa M/s Vikenin kyydissä eri saarilta.

Finferriesin M/s Viken on saariston asukkaille ja yrittäjille tärkeä laiva, sillä se kuljettaa autojen ja matkustajien lisäksi kyydissään maatalan maitoauton ja saaristoon työkoneet sekä peräkärryt.

"Saaristosta on myyty uusia tontteja, joille rakennetaan. Työmiehiä ja peräkärryjä

näkee laivallamme paljon. Paraisten reittialueella on vireää toimintaa."

Vikenin kyydissä saaristosta mantereelle kuljetetaan runsaasti myös omenoita. Paraisten Heisalaan Rahkosen tilalle valmistui kaksi vuotta sitten Manner-Suomen ensimmäinen vähähappinen varasto omenoille. Kuluttajat voivat ostaa kotimaisia omenoita nyt lähestulkoon ympäri vuoden kaupoista. Uuden varastomenetelmän ansiosta omenat säilyvät hyvänä aina maaliskuuhun saakka. Suomalaisilla omenoille on edelleen enemmän kysyntää kuin tarjontaa, sillä kauppojen myymistä omenoista yli 90 prosenttia tulee ulkomailta, Yle tietää kertoa. 

Saariston lautoilla, losseilla ja yhteysaluksilla pitää olla töissä ammattitaitoinen miehistö

Saariston (ja Sisä-Suomen) lautoilla, losseilla ja yhteysaluksilla on työskenneltävä ammattitaitoisen henkilöstön. On suoranainen turvallisuusriski, jos esimerkiksi lähes sata metriä pitkä ja 15 metriä leveä lautta annettaisiin ammattitaidottoman henkilöstön ajettavaksi. Tämä vaarantaisi matkustajien ja kyydissä olevien ajoneuvojen turvallisuuden. Saaristossa on myös väyliä, joita halkoo Suomen päämeritiet ja laivoja liikkuu lauttaväylän poikki päivittäin. Tällainen paikka on esimerkiksi Paraisten ja Nauvon välinen lauttaväli, jonka läpi kulkee Utön väylä.

Onnettomuustutkinta-keskuksen raportti linjasi 3.12.2019:

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että **Liikenne- ja viestintäministeriö** valmistelee lakimuutoksen, jolla **lossit määrittellään aluksiksi**.

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa toiseksi, että **Liikenne- ja viestintävirasto** määrittelee **lossinkuljettajien merenkululliset pätevyysvaatimukset ja lossien minimimiehityksen**.

Kolmanneksi Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että **ELY-keskus** (palveluntilaaja) sisällyttää palvelukuvaukseen lossinkuljettajien **merenkululliset pätevyysvaatimukset ja lossien miehitysvaatimukset**.

Onnettomuustutkintakeskuksen raportti luettavissa kokonaisuudessaan sivulla 30 tässä lehdessä.

Onnettomuustutkintakeskus 3.12.2019:

Lossitoiminnan turvallisuudessa parannettavaa

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta Palvan lossin karilleajosta Velkualla 28.12.2018 on valmistunut.

Palvan lossi oli joulukuun 28. päivän iltana 2018 matkalla Varsinais-Suomen Palvasta Teersaloon, kun lossinkuljettaja havaitsi noin puolivälissä lossireittiä aluksen ajautuneen ajolinjan vasemmalle puolelle. Palvan ja Teersalon välinen lossi kulkee normaalisti ohjausvaijeriin kiinnitettynä. Ohjausvaijeri oli onnettomuuden aikaan irrotettu tilapäisesti, mistä johtuen vaijeri ei ollut osoittamassa kuljettajalle lauttaväylän sijaintia tai ohjattavaa suuntaa. Kuljettaja ei kyennyt useista yrityksistä huolimatta korjaamaan lossin kurssia takaisin väylälle ja lossi ajautui karille Rännit-nimisen saaren itäpuolella. Karilleajosta ei aiheutunut henkilö- eikä ympäristövahinkoja.

Karilleajo oli usean tekijän summa:

- Lossia oli ajettu ilman ohjausvaijeria elokuusta 2018 lähtien lauttaikan maatuken kunnostustöiden johdosta, mikä aiheutti hankalauuden arvioida lossin sijaintia väylän suhteen.
- Keliolosuhteet olivat huonot - näkyvyys oli sakeasta sumusta ja pimeydestä johtuen huono ja optinen havainnointi täten haasteellista.
- Myös kuljettajan perehdytyksessä ja ammatitaidossa oli parannettavaa – karttaplotterissa (vesiliikenteessä käytetty navigointilaite) oli tekninen vika eikä kuljettaja hallinnut tutkan avulla tapahtuvaa navigointia.

Lossin kuljettaja hoiti karilleajon jälkeiset pelastustoimet ammatitaitoisesti.

Karilleajon seurauksena Onnettomuustutkintakeskus antaa kolme suositusta lossien turvallisuuden parantamiseksi:

Onnettomuustutkintakeskus suositaa, että Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee lakimuutoksen, jolla lossit määritellään aluksiksi.

Toiminnanharjoittaja voi omalla päätöksellään siirtää tilapäisesti operoimaan lossia ilman ohjausvaijeria jopa 12 kuukauden ajaksi. Lossia ei tulkita alukseksi, vaikka sitä operoitaisiin tilapäisesti ilman vaijeria. Se kuitenkin tulkitaan alukseksi siirtoajossa ilman vaijeria, matkustajia ja lastia, esimerkiksi telakalle.

*Lautta-alusten päälliköiden ja lossinkuljettajien pätevyysvaatimukset eroavat toisistaan toiminnan samankaltaisuuksista huolimatta. Tälle asialle on tehtävä jotakin. Jos lossia ajetaan ilman ohjausvaijeria, täytyy se luokitella alukseksi ja tällöin kuljettajalla on myös oltava riittävä pätevyys aluksen ohjaamiseen, painottaa Onnettomuustutkintakeskuksen johtaja, professori **Veli-Pekka Nurmi**.*

Onnettomuustutkintakeskus suositaa toiseksi, että Liikenne- ja viestintävirasto määrittelee lossinkuljettajien merenkululliset pätevyysvaatimukset ja lossien minimimiehityksen.

Lossin kuljettamisessa ei mielletä tarvittavan merenkulullista kokemusta eikä erityisiä

navigointitaitoja. Lossinkuljettajien kokemus ja navigointitaidot vaihtelevat eivätkä välttämättä vastaa vaikeiden olosuhteiden asettamia vaatimuksia ilman vaijeria ajettaessa. Lossinkuljettajien pätevyyden varmistaminen, koulutus ja perehdytys jäävät toiminnanharjoittajien vastuulle, toteaa Nurmi.

Onnettomuustilanteessa lossinkuljettajalle kasaantuvat kaikki matkustaja-, lasti- ja alusturvallisuuteen liittyvät tehtävät, mikä vaikuttaa yleiseen turvallisuuteen, lisää Nurmi.

Kolmanneksi Onnettomuustutkintakeskus suositaa, että ELY-keskus (palvelutilaaja) sisällyttää palvelukuvaukseen lossinkuljettajien merenkululliset pätevyysvaatimukset- ja lossien miehitysvaatimukset.

Lossinkuljettajien merenkulullinen koulutus ja perehdyttäminen jäävät toiminnan harjoittajan vastuulle ja omavalvonnan piiriin. ELY-keskus voi tarvittaessa päättää lossien miehityksestä.

*Miehitysvaatimuksilla voidaan vaikuttaa lossien merenkululliseen ja matkustajaturvallisuuteen. Lossinkuljettajien on kyettävä toimimaan myös vaativissa olosuhteissa ajattaessa ilman vaijeria, lisää tutkinnanjohtaja **Risto Haimila**. ↴*

MERIVÄLITYS

on merenkulkijoiden oma väylä työllistymiseen

Varsinais-Suomen TE-toimistossa on pitkät perinteet merenkulkijoiden työllistämiseksi. Noin kymmenen vuotta sitten Helsingin TE-toimiston Merivälitys kuihtui olemattomiin. Jäljelle jäi ainoastaan Turun TE-toimiston silloinen ”Mylly”, joka tänä päivänä kulkee nimellä **Merivälitys**. Ahvenanmaalla on myös pienimuotoista vastaavaa toimintaa, joka palvelee lähinnä saaren omia varustamoita.

Tänä päivänä Varsinais-Suomen TE-toimiston Merivälitys välittää työvoimaa koko Suomessa. Työnhakijan kannalta riittää, että on työhakemus voimassa, jotta voi työllistyä Merivälityksen kautta.

Työvoiman etsintä

Tänä päivänä noin 20 eri suomalaista varustamo etsii työvoimaa Merivälityksen kautta. Suurin osa paikoista on suoravälityspaikkoja, jolloin varustamo ilmoittaa etsivänsä esimerkiksi matruusi yt-pätevyden omaavia työnhakijoita. Merivälitys esittelee listan sopivista työnhakijoista varustamolle, joka ottaa yhteyttä heidän mielestään parhaiten sopivaan. Lopputulos tulee Merivälitykseen tietoon ja näin syntyy toivon mukaan työnvälitys.

Ikävä puoli työssäni on se, että joskus työnhakija kieltäytyy saamastaan työmahdollisuudesta. Silloin TE-toimiston on kirjallisesti selvitettävä miksi työnhakijalle ei työ sopinut.

Työpaikkoja on tarjolla laajalle skaalalle eri aluksia. On matkustaja-, rahti- ja kuiva-rahtialuksia. On myös ro-ro ja ropax-aluksia. Lisäksi työpaikkoja on tarjolla lautoille, tankkereille, bunkkereille ja myös kotimaan liikenteeseen.

Usein kyseessä on nopeita lähtöjä, toisin sanoen sairaspöissaoloja. Törnien pi-

tuudet vaihtelevat 2-6 viikon välillä. Paikkoja on avoinna niin miehistössä, päällystössä kuin konepäällystössä. Viikoittain useampi henkilö työllistyy Merivälityksen kautta.

Työtarjoukset

Yksi suosittu tapa rekrytoida työvoimaa varustamoille on laittamalla avoin työpaikka TE-palveluiden verkkosivuille. Työnhakijat ja työssäkäyvät voivat vapaasti hakea näitä paikkoja. Työnhakijalle saattaa myös tulla työtarjouksia postitse, jolloin oletusarvo on, että tarjottuja paikkoja haetaan ja ilmoitetaan asiasta TE-toimistolle. Kirjeessä on tarkat ohjeistukset siitä, miten toimia.

Jos työnhakija ilmoittaa, ettei hae kyseistä työpaikkaa, TE-toimisto selvittää asian kirjallisesti. Syitä voi olla lukuisia, joten mitään yksiselitteistä vastausta ei voi etukäteen antaa, onko syy jättää hakematta kyseistä paikkaa pätevä.

Merivälitys kouluttaa

Merivälityksellä on puitesopimus *Aboa Maren* ja *Meriturvan* kanssa kursseista, jotka suoritettuaan voi hakea lisäpätevyydestä *Traficomilta*. Vuonna 2020 käytössämme on 28 eri kurssia.

Aboa Maren suosituimmat kurssit ovat ’GOC-täydennyskoulutus’ ja ’lääkintähuollon koulutus laivanpäällystölle sis. laiva-apteenin STCW A-VI/4-2’. Meriturvan suosituimmat kurssit ovat ’STCW Basic Safety Training’ -häätötilannetoiminnan peruskoulutus ja kertauskoulutus, ’Pelastuslautta- ja venemieskoulutus STCW A-VI/2-1’ (myös kertaus) ja ’STCW Nopean valmiusveneen kuljettajan kertauskoulutus STCW A-VI/2-2’.

Jos kurssin haluaa käydä TE-toimiston kautta, on suotavaa olla ajoissa yhteydessä Merivälitykseen (vähintään 1 viikko ennen kurssia). Merivälitys antaa ohjeet, mi-

ten toimia. Jos asiakas hyväksytään koulutukseen, kurssimaksun lisäksi hän saa työttömyyskorvaukseensa kulukorvauksen. TE-toimisto ei osallistu Traficomien viranomaismaksuun tai yöpymiskustannuksiin.

Työnhakuprofiilin tärkeys

Ensisijaisen tärkeää on, että asiakas hakee itselleen sopivia työpaikkoja. Oletusarvo on, että jos hakee esimerkiksi perämiehen positiota, on hakijalta löydettävä vahtiperämiehen pätevyyskirja sekä voimassa oleva lisäpätevyydestodistus, joka sisältää ainakin GOC-koulutuksen, Basic Safety Training – koulutuksen ja Security Duties -koulutuksen. Oletusarvoon kuuluu myös, että hakijalla on voimassa oleva merimieslääkärintodistus ja merimiespassi. TE-toimisto ei osallistu merimieslääkärintodistuksen tai merimiespassin viranomaismaksuihin. Työnhakijaa ehdotellaan niihin positiioihin, joita hän työnhakuprofilissaan hakee. TE-toimistoon tulee hyvin nopeasti tieto, jos esimerkiksi lisäpätevyydestodistuksessa on jotain häikkää. Silloin on syytä ottaa itse yhteyttä Merivälitykseen, jonka kanssa katsotaan mitä asialle voidaan tehdä.

Rohkeasti yhteyttä

Mikäli koet työnhakuprofiilin täydentämisen vaikeaksi, haluat osallistua kursseille tai ihmettelet ihan mitä vaan liittyen merenkulkuun, niin kannattaa ja saa olla yhteydessä Merivälitykseen. Yhdessä teemme työnhaustasi entistä sutjakkaamman. 📩

Ville Käldestrom

Varsinais-Suomen TE-toimisto

0295 044 821

ville.kaldestrom(at)te-toimisto.fi

MERIMIES-UNIONIN

lakimiehen viikko

Merimies-Unionin lakimiehen viikkoon mahtuu lainsäätämistä ja lääkärintodistuksiin tutustumista. Lakimies Sannaleena Kallio kirjasi muistiin tyypillisen työviikkonsa. Iltaisin lyödään palloa ja tanssitaan.

MAANANTAI

9.00 JOHTORYHMÄ

Viikko alkaa keskustelulla liiton hallintoon ja kansainväliseen yhteistyöhön liittyvistä asioista. Kokouksessa päätettiin lakimiehen esittelemänä mm. oikeusavun myöntämisestä jäsenelle eli riita-asian viemisestä työtuomioistuimeen. Johtoryhmään kuuluvat puheenjohtaja, liittosihteeri, taloudenhoitaja, lakimies ja tiedottaja.

Käyn läpi ja siivoan sähköpostia ja vastaan nopeaa reagointia vaativiin viesteihin. Viikon alussa on suunniteltava töitä ja niiden järjestystä deadlinejen mukaan. Valmistaudun päivän kokoukseen tutustumalla etukäteen lähetettyyn materiaaliin.

13.00 MAN

Merimiesasioiden neuvottelukunnan kokouksessa käsitellään mm. muutoksia merityösopimuslakiin, merenkulkuun liittyvien EU-direktiivien toimeenpanoa ja esimerkiksi merimieslääkäritarkastuksia koskevia käytäntöjä. Neuvottelukunnassa ovat edustettuina *työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom, Suomen Varustamot* sekä kaikki kolme merenkulun ammattiliittoa.

Luen ja kommentoin taloudenhoitajan pyynnöstä palvelusopimusta ja sen liitteitä.

Luottamusmies soittaa ja kysyy neuvoja tulevaan laivatoimikuntamenettelyyn.

Asiantuntija pyytää tarkistamaan laatimansa kirjeen ja keskustelemme tovin muistakin työn alla olevista asioista. Teen tiivistä yhteistyötä asiantuntijoiden kanssa ja he keskenään. Joka päivä oppii jotakin uutta.

Loppupäivän kirjoitan artikkeliani *Merimies*-lehteen.

19.00 TENNISTÄ

Maailman paras palloveli, koska siinä on verkko välissä.

TIISTAI

9.00 "TIISTAITIEDOTUS"

Kahden viikon välein tiistaiaamuisin koko toimiston väki kokoontuu käymään yhdessä läpi kalentereita ja keskustelemaan ajankohtaisista asioista. Hetki, jolloin sana on vapaa.

9.45 "EVO"

Edunvalvontaosasto (puheenjohtaja, liittosihteeri, lakimies ja asiantuntijat) kokoustaa vähintään kerran kahdessa viikossa. Asialista on yleensä pitkä, eli kokouskin kestää monta tuntia. Käydään läpi ajankohtaiset lainsäädäntö- ja lausuntoasiat, työehtosopimusneuvottelujen tilanne sekä vireillä olevat oikeudenkäynnit ja muut riita- ja valitusasiat sekä keskustellaan tulkintakysymyksistä.

Neuvon jäsentä työtaturmavalituksen tekemisessä. Määräaika pitää noudattaa. Tutustun lääkärinlausuntoihin ja kehotan hankkimaan lisäselvitystä eli uuden lääkärinlausunnon.

Vastan jäsenen sähköpostiin, jossa hän kysyy apua saatuaan irtisanomisilmoituksen. Pyydän häntä laatimaan aikajanan tapahtumien kulusta, kirjoittamaan muista huomioonotettavista seikoista sekä lähettämään asiaan liittyvät paperit ja mahdollisen muun materiaalin sähköpostitse. Siis pistämään faktat riviin. Tämä on aina paras ja nopein tapa verrattuna pitkiin puheluihin.

KESKIVIikko

Aamu alkaa tulevan oikeudenkäynnin materiaalin läpikäymisellä. Riita-asioiden käsittelyajat tuomioistuimissa ovat pitkiä ja sama asia pitää palautella mieleen moneen kertaan. Selvitän auki olevia kysymyksiä ja juttuun liittyviä asiakirjoja yhdessä asian-tuntijan kanssa. Itse oikeudenkäynnin hoitaa ulkopuolinen asianajaja, jonka kanssa ratkaisemme, miten asia ajetaan ja miten kirjelmät muotoillaan. Tällä hetkellä vireillä on parisenkymmentä juttua eri tuomioistuimissa.

Jäsen soittaa ja kertoo epäselvyyksistä työvuoroluetteloissa. Ohjaan hänet ottamaan yhteyttä pääluottamusmieheen. Työehtosopimuksissa on selkeät määräykset neuvottelujärjestyksestä eikä lakimies voi ohittaa niitä.

Jäseneltä tulee sähköposti, jossa hän kiittää saamistaan neuvoista ja avusta. Asia oli ratkennut toivotulla tavalla. Nämä uutiset ovat aina mukavia. Joskus jää mietityttämään, miten jossakin asiassa siten lopulta kävi.

Tiedottaja lähettää lehtiartikkelin ruotsinkielisen käännöksen tarkistettavaksi.

15.00 TAPAAMINEN ASIANAJAJAN KANSSA

Käymme yhdessä läpi tuomarin asiassa tekemän yhteenvedon ja luonnostelemme kommentit. Keskustelemme tarvittavasta todistelusta ja pohdimme sovinnon mahdollisuuksia. Loistavia tyyppisiä meillä yhteistyökumppaneina!

19.00 TANSSIA

Aira Samulinin mukaan tanssi on lääketta aivoille. Ja hiki pintaan.

TORSTAI

10.00 ERIMIELISYYSNEUVOTTELU

Asiassa, jossa ei ole löydetty ratkaisua

Merimies-Unionin ja varustamotyönantajan välillä, on neuvoteltava työehtosopimusosapuolten kesken. Neuvottelussa *Suomen Varustamoiden* edustaja toteaa, että he eivät voi hyväksyä tulkintaamme ko. työehtosopimuksen kohdasta. Asia siis tulee etenemään työtuomioistuimeen.

Täydennän erimielisyysmuistiot neuvottelun pohjalta ja lähetän sen työnantajayhdistyksen luettavaksi ja allekirjoitettavaksi.

Tietokone temppuilee. Aina väärällä hetkellä. Lakimiehen tärkeimpiä työkaluja ovat sähköposti, internet, tekstinkäsittelyohjelma sekä keltainen alleviivaustussi. Olen kuulemma tunnettu myös luovasta liimautuvien muistilappujen käytöstä.

13.30 SAK JURISTIT

SAK:n jäsenliittojen lakimiehet kokoontuvat keskustelemaan oikeuspoliittisista kysymyksistä, lainsäädäntöhankkeista, kolmikantatyöryhmien työstä sekä tuoreesta oikeuskäytännöstä. On hyödyllistä kuulla, mikä puhuttaa muissa ammattiliitoissa. Joskus kollegan keksimän ”pyörän” voi ottaa itsekin käyttöön.

Kokouksen aikana on tullut useita puheluita. Parhaiten minut tavoittaakin sähköpostilla. Viesteihin yritän vastata mahdollisimman pian.

PERJANTAI

10.00 KOKOUS TYÖNANTAJAN KANSSA

Osallistun asiantuntijan avustajana aluksen miehityssopimuksen uudistamista koskevaan neuvotteluun.

12.30 SOVITTU TAPAAMINEN JÄSENEEN KANSSA

Jäsen tuo asiaansa liittyviä asiakirjoja kopioitavaksi. Samalla pyydän häneltä valtakirjan.

13.00 MENTOROINTI

Lakimiehen on tärkeää ylläpitää ammatti-

taitoaan ja seurata muutoksia lainsäädännössä ja uutta oikeuskäytäntöä. Mentoroinnissa opiskellaan mm. EU-oikeutta oikeustapausten ja lukupiirin muodossa.

Työpäivät venyvät yleensä pitkiksi, mutta perjantaisin yritän välttää liiallista viihtymistä toimistolla. Jos vaikka tänään simpukoita iltaruoksi? 📌



Unionin mökkiin KESÄKAUDELLE 2020

Kesäkauden haku Merimies-Unionin mökkeihin käynnistyy Merimies-lehden ilmestyessä.

Viikot 23–35 (1.6.–31.8.) jaetaan erillisessä arvonnassa muihin paitsi Levin ja Himoksen mökkeihin. Levi ja Himos ovat varattavissa normaalisti.

Lomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin uuden mökkivaraussivuston kautta.

Mökkivaraussivustolle pääsee osoitteesta:

www.smu.fi/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus

Sivulla on ohjeet varauksen tekemiseen ja linkki varsinaiselle varaussivustolle. **Arvontaan osallistuminen tapahtuu siis vain uuden varaussivuston kautta.**

Kesäkaudella arvonnassa mukana olevat mökit vuokrataan viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin.

Arvonta käynnissä 3.4.2020 saakka

Arvontaan voi osallistua 3.4.2020 asti ja arvonta suoritetaan sen jälkeen huhtikuun puolivälissä. Arvonnassa voittaneille lähetetään sähköpostilla ohjeet varauksen maksamiseksi.

Maksun eräpäivä on 14 vuorokautta ilmoituksen saamisesta ja maksu suoritetaan nettipankissa ilmoituksessa olevan linkin kautta.

Arvonnassa ovat mukana **Velskola, Villa Varpunen, Kustavi 1 ja 2, Fuengirola ja Kerimäki.**

Merilevin ja Himoksen mökit ovat kesäkaudella varattavissa ilman arvontaa 31.8. saakka.

Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, josta voi tarkistaa mökkien varaustilanteen.

Kesäviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen huhtikuun puolivälissä ja vapaaksi jääneitä viikkoja voi sen jälkeen varata ilman arvontaa.



VELSKOLA



FUENGIROLA



VILLA VARPUNEN



KUSTAVI



KERIMÄEN MÖKIT

MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla,
sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

MERIMIES-UNIONIIN kannattaa kuulua, mutta jäsenmaksua ei tarvitse maksaa tietyissä elämäntilanteissa, joissa palkka ei juokse.

Vapautusta jäsenmaksusta pitää hakea muun muassa silloin, kun opiskelee, on sairaana, jää äitiyslomalle tai hoitovapaalle taikka suorittaa varusmiespalvelusta.

Jäsenmaksusta vapautuu Kelan maksamien etuuskausien ajaksi, kunhan ilmoittaa asiasta Merimies-Uniionin jäsenrekisteriin.

Jos käy töissä opiskelujen ohella, jäsenmaksu tulee maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta.

DU KAN BLI befriad från medlemsavgiften ifall dina förvärvsinkomster av någon godtagbar orsak skulle avbrytas. Sådana orsaker kan vara militärtjänst, familjeledigheter, Fpa:s sjukdagpeng och/eller arbetsmarknadsunderstöd, olycksfall, studier inom sjöfartsbranschen och studieledighet.

Befrielsen från medlemsavgiften kommer inte automatiskt. Du ska alltid **meddela Sjömans-Unionen**, då du är borta från arbetslivet pga. någon godtagbar orsak. På detta sätt fortsätter ditt medlemskap utan avbrott.

Taukoa maksamiseen haetaan sähköisen jäsenpalvelun kautta www.smu.fi; sähköpostitse jasenrekisteri@smu.fi tai puhelimitse puh. 09 615 2020.

Sebastian Kotilehto



Näkymä Meripesän rannasta.

VUOKRAMÖKIT | 2020

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 300 euroa**.

Hakemukset on jätettävä 16. 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-Uniionin Lounais-Suomen osasto omistamaa Meripesä-mökkiä voivat vuokrata vain **006 osaston jäsenet**.

KESÄKAUSI KATTA
KESÄ-ELOKUUN VIIKOT 23-35 (3.6.-26.8.)

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 **16. huhtikuuta mennessä**

Merimies-Unioni,
Lounais-Suomen osasto
Maariankatu 6 b
20100 TURKU



Tervaskanto Raila Smedman teki 45,5-vuotisen meriuran – mutta työntekoa hän ei aio lopettaa

68-vuotias tarjoilija Raila Smedman jäi M/s Amorellasta viime vuoden lopussa eläkkeelle tarjoilijan tehtävistä. Nykynuoriso arvostaa vapaa-aikaa ehkä edellisiä sukupolvia enemmän. 68-vuotias Raila Smedman on sen sijaan työnainen henkeen ja vereen.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Puutarhahoito ja viljely ovat olleet aina Railan sydäntä lähellä: omasta puutarhasta saa omaan käyttöön perusvihannekset sekä omenat ja päärynät.

”Joudun jäämään täältä laivalta nyt pois, mutta olen päättänyt että töitä en jätä”, Smedman kertoo.

”Soittelinkin jo muutamiin paikkoihin, josko heillä olisi töitä tarjolla”, hän jatkaa.

Toimeliaalla ja reippaalla naisella on aina ollut liikettä nivelissä. Viking Linella hän aloitti työt 1.11.2974, eli yli 45 vuotta sitten.

Kotona odottivat maatilatyöt ja torimyynti

Yrittäjähenkisyyttä Railalta on aina löytynyt. Smedman asuu Mustasaarella, jossa laivalta kotiin palaajaa odottivat maatilatyöt.

”Piti ajella traktoria ja maatilalla on aina jotakin puuhaa.”

Jossakin vaiheessa Smedman keksi ryhtyä myymään sieniä Vaasan torilla.

”Olin 30 vuotta sitten Vaasan ensimmäinen sienimyyjä ja kyllä sain torilla kyytiä: ”että kuinka viitsit noita maronsyömiä ihmisille kaupitella”, Smedman nauraa.

Asiakaskunta muodostui kaikesta huolimatta vähitellen ja kauppa kävi. Smedman poimi sieniä vapaa-ajallaan ja jopa Kapellskärissä ja vei myyntiin torille. Sieniä hän myy vielä tänäkin päivänä.

”Aina kun laiva tuli Kapellskäriin, ryntäsin sieniäikaan laivasta ulos, ja keräsin ulkoa metsästä sieniä myös pimeään aikaan:

tuolloin piti vain otsalamppu päähän”, hän kertoo.

Liikunnan ansiosta pitkä työikä

Smedman on aina ollut oman tiensä kulkija ja vaikka joku oudoksuisi torimyyntiä, oli kahden pienen pojan äidin tehtävä lujasti töitä. Smedmanin ja aviomiehen tiet erkainivat jossakin vaiheessa ja Railasta jäi kahden pojan yksinhuoltaja. He pelasivat jääkiekkoa ja Raila hankki torimyyntillä lisätuloja harrastuksen rahoittamiseen. Jääkiekko ei ole halpa laji.

”Arvostan liikuntaa korkealle ja sisaruseni ovat myös urheilullisia. Aina, kun laiva tuli satamaan esimerkiksi Tukholman päässä, lähdin lenkille: satoi tai paistoi.”

M/s Amorella alkaakin lähestyä Tukholmaa ja Railalla on jo lenkkarit jalassa. Näin ollen aikaa lisäkysymyksille ei ole liikoja.

Millä aiot saada aikasi kulumaan eläkkeellä?

”Omat sukujuureni ovat Kittilässä. Ostimme yhdessä neljän sisaruseni kanssa kotiseudulta Ylläksen läheltä pienen matkailualan yrityksen tai majatalon, jossa aiomme pitää pientä majoitus- ja matkailualan toimintaa. Veljeni on tehnyt työuransa urheilualalla, eli hänellä on hyvä kokemus vapaa-ajan toiminnasta.”

Railan ”tupa” sijaitsee Ylläkseltä noin 10 kilometrin päässä. Jos kaipaat majoitusta, ota yhteyttä mirjasmedman@gmail.com 📧

Sjömans-Unionens kongress 2020 närmar sig

Din röst kan påverka Sjömans-Unionens verksamhet

Valet av representanter till Sjömans-Unionens tjugofemte kongress har just börjat. Valmaterialet skickas per post hem till varje röstberättigad medlem av Sjömans-Unionen.

Via valet kan medlemmarna påverka Unionens kommande verksamhet. De mötesdelegater som väljs till kongressen väljer förbundets fullmäktige och styrelse samt ledningen för den begynnande fyraårsperioden.

Kongressen beslutar också om Sjömans-Unionens kommande verksamhet och om ekonomiplanen för perioden. Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. Delegaterna representerar olika avtalsområden i förhållande till medlemsantalet. Du kan alltså påverka Unionens kommande verksamhet om du röstar.

Det är klart att Unionens verksamhet också framöver kommer att stå inför stora utmaningar. Rederinäringen är säkert en av världens mest konkurrensutsatta branscher. Rederierna söker ständigt möjligheter att bevara och förbättra sin konkurrenskraft, och tyvärr spelar flaggstaten en stor roll för detta.

De finländska rederierna har för närvarande inne beställningar på tretton nybyggen, som skall bli klara under åren 2021–2022. Det är viktigt att Sjömans-Unionen, under den kongressvalsperiod som kommer, fortsätter jobba för att de finländska rederierna skall välja finsk flagg för alla de här nybyggena, så att vi också med dem får nya sjöarbetsplatser för finländska sjömän.

Det är också viktigt att åtminstone de nuvarande sjöarbetsplatserna på finskflaggade fartyg tryggas för framtiden. Det bör skapas en positiv attityd och en långsiktig politisk vilja att gynna rederinäringen, som sköter vårt lands import- och exporttransporter.

Det är praktiskt taget en ödesfråga att man garanterar att stödssystemet för den finländska handelssjöfarten hålls på åtminstone

*Sjömännens intressebevakning
bjuder på gott om utmaningar
för både nya och gamla
beslutsfattare i Sjömans-
Unionen under den kommande
kongressperioden.*

”

nuvarande nivå – och om möjligt utvecklas ytterligare, så att det kan konkurrera med andra flaggstaters stödssystem för sjöfart. Den närmaste konkurrenten Sverige satsar kraftigt på sjöfarten och har fått sitt tonnage att växa. Också Finland bör garantera framtiden för sitt tonnage så att rederierna vågar investera i hemlandet och får sina nybyggen finansierade.

Kenneth Bondas
förbundssekreterare
kenneth.bondas@smu.fi



Strandparlamentets berättelser från världens hav

Varje vecka sammanträder strandparlamentet på Räfsö. Under sammanträdena färdas man på världens hav, dryftar sjöfartens situation och berättar otroliga historier.

Strandparlamentets existens torde vara berättigad, då Räfsö utanför Björneborg en gång i tiden var tänkt som Finlands huvudstad.

TEXT OCH BILDER JUHA GRANATH

Strandparlamentet består av vuxna Räfsöbor och har samlats på nyårsafton för sitt veckovisa minnes- och diskussionsmöte. Dagens tema, "Havets och sjömannens inverkan på ölivet", har fyllt klassrummet i den gamla träfolkskolan till sista bänk.

– Vi är ett femtiotal fasta medlemmar, varav många är tidigare sjömän, fartygsbyggare, stuvare, lotsar och skeppare. Berättelser finns det gott om, intygar **Jorma Holm**, före detta fartygsbyggare och huvudförtroendeman på varvet.

Prick halv tio blåser parlamentets president **Matti Salokangas** i hornet och förklarar parlamentets sista sammanträde för året öppnat. Parlamentets talbesättning har bestämt sig för att spela *Skönö-Heikkis* sång för att friska upp gubbkörens minne.

"Skönömanneja tunnen mä monta, yksi kaikista voiton kai vie. Fritz S:ssä fööriissä sielä, Häntä -Heikkiä tunnettiin lie"

Redan efter de par första verserna börjar Hamburg, Lissabon och Köpenhamn höras i parlamentsmedlemmarnas snack. I bakgrunden fortsätter Skönö-Heikkis berättelse.

"Kupan syömä on poika tää oiva, sen hän Riossa käydessään sai."

I takt med att sången fortsätter förgyller gamla äventyr minnena. Alla berättelser lämpar sig inte för kvinnors och barns öron.

– Parlamentet har inga kvinnliga medlemmar. De har bättre saker för sig hemma, säger president Matti Salokangas i förvar av parlamentets könsfördelning.

Däremot står öns kvinnor som stuvat i Räfsö hamn och åkt ut på världshaven högt i kurs i parlamentet. Det främsta samtalsämnet är alltid sångleenden **Eino**

"Kekke" Gröns mamma **Salli**, som seglade ända till Afrika.

– "Kekkes" mamma och pappa träffades på ett fartyg när Salli arbetade som kock och pappa **Lauri** som eldare. Vem vet var vid ekvatorn den lille grabben blev till? "Kekke" kommer alltid på kaffe när han besöker ön. Vi har billigt kaffe, skrattar före detta sjömannen **Lasse Elg**.

Karhu kantrade den första arbetsdagen

Räfsö är en tre kilometer lång och en halv kilometer bred ö som ligger utanför Björneborg och som på 1700-talet var Finlands livligaste exporthamn. Som bäst väntade upp till 160 fartyg på att lossas och lastas på öns redd.

Öns glansdagar varade ända in på 1900-talet, tills grannön Tallholmen fick en modern hamn och järnväg. Med tiden försvann sågverket, varvet och



Parlamentets tema för dagen, "Havets och sjömannens inverkan på ölivet", har fyllt klassrummet i den gamla träfolkskolan till sista bänk.



Parlamentets president Matti Salokangas öppnar parlamentets sammanträde varje tisdag genom att blåsa i hornet.

den mekaniska verkstaden från ön. Invånarantalet halverades från 2 000 personer till dagens knappa 1 000.

– På 1950- och 60-talet arbetade lotsarna ännu tvåskift med sju man per skift. År 1967 flyttade även lotsstationen till Tallholmen, säger före detta inköparen på varvet,

Pertti Nurmi, och minns sin pappa **Eeros** 30 år som lots på Räfsö.

Medan lotsen på den gamla goda tiden behövde ha minst styrmansbehörighet lyckades **Jouni Lahtinen** som 16-åring av intuition få arbete på hamnbogseraren *Porin Karhu*. Jounis första arbetsdag var den 4 juni 1969. Det datumet glömm

man inte i parlamentet.

– Karhu kantrade redan på mitt första bogseringsjobb. Vi tog *M/s Finnmaid* till Tallholmen, då Karhu började luta. Sedan lade hon sig på sidan, men lyckades fortsätta resan till ett grunt ställe. Jag klarade mig med blotta förskräckelsen, men här talar man fortfarande om det, ler Lahtinen.

100 dagar i packis

2019 års sista dag är marken, havet och himlen svarta på Räfsö. Annat var det förr. För att bevisa det gräver **Jorma Holm** fram morfar **Kalles** anteckning från den 1 januari i 1918 års *Työväen taskukirja*-fickbok:

"Hamnen är full med drivis – Urho (hamnbogseraren) kunde inte köra."

– Nu finns det varken is eller fartyg i hamnen. Det enda vi har kvar är vår stolta historia, säger Jorma Holm.

Lokalhistoriker **Haakon Uddfolk** för tillbaka parlamentet till istiden genom att berätta om sin morfar **Viktors** äventyr ➤



– Medelåldern i parlamentet är 74 år, så många berättelser har även ögonvittnesmål som stöd, säger Jorma Holm (t.v.) och Haakon Uddfolk, som kan Räfsös historia på sina fem fingrar.

på S/s Lapponia. Viktors sjöresa från Stockholm till Tallholmen började den 22 januari 1916. Hemresan skulle ta tre dagar.

– Ett annat av FÅA:s fartyg, Ariel, åkte också med Lapponia mot Tallholmen. De kände till att isläget i Bottniska viken var svår och redan efter två dagar fastnade båda fartyg i packisen i höjd med Gävle och Tallholmen, berättar Uddfolk.

Parlamentets gubbkör tystnar när Uddfolk berättar om den skoningslösa kamp för överlevnad som tog vid på fartyget. Provianten som varit last på fartyget började minska, dricksvatten fick man smälta av is, bränslet och kolen började ta slut.

– Två expeditioner gav sig av från fartygen för att till fots bege sig över 100 kilometer till Tallholmen. Det är ett rent under att männen kom fram. De lyckades lokalisera fartygen och telegrafera fartygens läge till rederiet, berättar Haakon Uddfolk.

I slutet av mars sjönk Ariel. Fartygets be-

sättning vandrade längs isen i tre och ett halvt dygn till Lapponia, som låg 20 sjömil bort. En månad senare hittade S/s Oihonna Lapponia. Den 2 maj var mardrömmen över och fartygen ankom Tallholmen.

När Uddfolk visar en diabil av Lappönias besättning som överlevde ishelvetet vaknar parlamentet till liv.

– Upplevelserna på fartygen var inte alltid så roliga. De som berättar om rödskiftande solnedgångar och vilda äventyr i hamnarna har oftast bara seglat mellan Turku och Åbo, säger maskinmästare **Tarmo Lindroos** för att lätta upp stämningen.

”Främmande språk och konstiga seder”

Räfsö var tänkt att bli landets huvudstad på 1700-talet. Planen förverkligades inte, men det förstörde inte öbornas självkänsla. Genom åren delades ”Räpsö” in i delar, som fick vackra namn såsom Berlin, London och Vilda Västern.

– Sjömännen och stuvare som kommit som tillfällig arbetskraft från andra håll förde med sig en internationell



Lapponia, som fastnade i packis, byggdes av stål 1898. Fartygets besättning var gjort av samma stoff. Räfsöbon Viktor Uddfolk sitter tredje från vänster i sina söndagskläder.



I januari 1916 tog S/s Lapponia ombord en full last i Stockholm: vindruvor, äpplen, apelsiner, fikon, sardiner och annan fisk. Denna last höll besättningen vid liv i drygt tre månader efter att ha fastnat i packisen.

stämning. Som liten grabb på 1950-talet tyckte jag inte det var något konstigt med en svart man. Vi har alltid hört främmande språk här och lärt oss konstiga seder, minns maskinmästare Tarmo Lindroos.

Strandparlamentet intygar också att öborna är toleranta. Ett tecken på det är att parlamentet godkänt medlemmar ända från grannbyarna Vittisbofjärd och Tallholmen.

– Här snackar vi sedan om öns historia och tittar på gamla kort, men vi försöker undvika politik. Besöken till Kristinestad, Raumo och sjöfartsmuseet i Åbo har skänkt lite omväxling i vardagen. Nu planerar vi resor till Kotka och Tallinn, berättar Jorma Holm.

... och detta är sant

Sedan är det dags för den bästa stunden på dagen. Kaffe och öbornas traditionella godsak fattiga riddare står framdukade på bordet. De har tillagats på det enda rätta sättet: bullskivor har stekts i stekpanna och serveras med vispgrädde och jordgubbssylt.

Och sedan börjar berättelserna. Om ansvaret skjuts över på åhöraren i Savolax är det något helt annat på Räfsö. Här är alla berättelser såklart sanna.

– På vintern åkte vi ut på isen för att hämta vodka från ett polskt fartyg. Polackerna hissade ner en handske från däck och den lade vi pengarna i. Sedan drog de upp handsken och hissade ner den igen om en stund. I den låg alltid varan som vi betalade för, minns Jorma Holm.

– En gång kom en bonde från fartyget bärande på en mörk whiskyflaska. Min kamrat knackade honom på axeln och sade att han kom från tullen. Skentullaren sade att han skulle hjälpa bonden ur knipan om han lämnade över flaskan till myndigheterna. Det gjorde han och skentullaren tackade, berättar före detta arbetsledaren **Heikki Salmi**.

– När vi transporterade diesel från Svarta havet till Reykjavik blåste det som värst så kraftigt på Nordatlanten att det inte gick att gå från mittskeppet till aktern på ett par dagar för att äta, minns Tarmo Lindroos.

– När jag seglade på ett danskt fartyg fanns det en givmild kvinnlig kock där. Hon krävde alltid gentjänster, så jag hjälpte henne då och då med att skala potatis, minns övermaskinmästare **Ilpo Niemi** om sina arbetsår i ett danskt bolag.

På oljefartygen fanns det inte tid för romantik, men vi hade ju linjedopet, som hörde till när man passerade ekvatorn. Där lekte vi sedan läkare, rakade de som skulle döpas, målade ansiktena svarta och tjärade in kulorna, berättar *M/t Enskeris* övermaskinmästare **Lasse Lavonen**.



– De längsta resorna gjorde jag till Sydamerika och Fjärran Östern. Numera finns det bara arbete för sjömän på bogserbåtar, i kusttrafiken och på Sverigebåtarna, säger Lasse Lavonen, som började som salongspojke som 16-åring på M/t Mirakel.



– Här ger jag som läkare medicin till en förstagångare vid ett linjedop vid ekvatorn år 1980, minns övermaskinmästare Lasse Lavonen.

Begravna i främmande jord

Kaffet går åt, sorlet stiger och strandparlamentet går tillbaka till de gyllene dagarna från 2019 års sista dag. Männens berättelser kryssar från Bottniska viken via Atlanten, Svarta havet och Medelhavet till hemmahamnen.

– En Räfsöbos sista resa går också till främmande jord. Öns begravningsplats anlades ovanpå barlast som segelbåtar haft med sig på 1600-talet. Enligt ett gammalt talesätt begravs Räfsöborna i främmande jord, säger Jorma Holm. 🌊

Luontoisetu- korvaukset nousivat vuoden alusta

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset ovat nousseet 0,9 prosentin verran. Korotus tuli voimaan tämän vuoden alusta.

Korotus seuraa kuluttajahintaindeksi nousua.

Korvausten tarkistamisesta sopivat Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset 1.1.2020 alkaen

• vuosiloman ajalta	22,98 €
(- ravintokorvausosuus)	15,37 €
(- asuntokorvaus)	7,61 €
• vastikeaikana (rahti-alukset)	22,98 €
• työ- ja vapaajaksolta matkustaja-alukset	11,49 €
• sairauden aikana	22,98 €
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa	
• ravintokorvaus Suomessa	31,32 €
• ravintokorvaus ulkomailla	58,97 €
• asuntokorvaus laskun mukaan	
Verottajan määräämä	
luontoisedun verotusarvo	13,60 € / päivässä 306,00 € / kuukaudessa

Naturaförmån- sättningarna

Utrikesfartens naturaförmånsersättningarna steg med 0,9 procent från och med den 1.1.2020.

Naturaförmånsersättningarna

• under semester	22,98 €
(- kostersättningsandel)	15,37 €
(- logiersättningsandel)	7,61 €
• under vederlag (lastfartyg)	22,98 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	11,49 €
• under sjukdom	22,98 €
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättningar åt arbetstagare, som inte reserverats kost och / eller logi ombord	
• kostersättningar i Finland	31,32 €
• kostersättningar utomlands	58,97 €
• ogiersättning enligt räkning	
Naturaförmånens beskattningsvärde	13,60 € / dag 306,00 € / månaden



Underskrift också, tack!

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Min arbetsgivare meddelade att mitt arbetsavtal måste förnyas. Arbetsavtalen för hela besättningen ska tydligt granskas och vid behov göras om. Jag har varit fast anställd i rederiet i över sex år. Vad behöver jag veta nu?

JURISTEN: Arbetsavtalet är det *viktigaste* arbetsrättsliga dokumentet, eftersom arbetstagarens arbetsförhållande och dess villkor baseras på arbetsavtalet och dess giltighet. Enligt 1 kap 1 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) är ett arbetsavtal ett avtal genom vilket en arbetstagare förbinder sig att personligen utföra arbete för en arbetsgivares räkning under dennes ledning och övervakning mot lön eller annat vederlag. Enligt 3 § i samma kapitel ska arbetsgivaren se till att arbetsavtalet ingås *skriftligen*. Paragrafen innehåller också en lista med den information som ska framgå av arbetsavtalet. Om det sker ändringar i denna information ska arbetsavtalet uppdateras.

På grund av de noggranna kraven på innehåll och form upprättas sjöarbetsavtalet ofta på en *blankett* som används allmänt i rederierna. Det finns ett särskilt skäl till det inom sjöfarten. Arbetsavtalet är ett av de dokument som myndigheterna granskar då de utför certifikat- och hamnstatskontroller i enlighet med den internationella sjöarbetskonventionen. För att rederiet och fartyget ska uppfylla konventionens bestämmelser om dokumentation av arbetstagare och arbetsförhållanden ska arbetsavtalen finnas på fartyget och vara up-to-date.

Ett helt nytt arbetsavtal ska naturligtvis ingås då det tidigare inte längre är i kraft. När ett tidsbundet arbetsavtal löper ut, men arbetet fortsätter ingås antingen ett nytt tidsbundet arbetsavtal om de lagstadgade förutsättningarna uppfylls eller så ingås ett tillsvidaregällande arbetsavtal. På den blankett som används allmänt inom sjöfarten finns det kolumner där man kan ange datumen för det nya tidsbundna arbetsavtalet. Då behöver man inte fylla i ett nytt arbetsavtalsdokument, trots att det är fråga om ett nytt arbetsavtal. När ett nytt arbetsavtal byter karaktär från tidsbundet till fast, finns det skäl att också upprätta ett helt nytt arbetsavtalsdokument. Det tredje exemplet är en situation där arbetsgivaren efter samarbetsförhandlingar har ekonomiska orsaker eller produktionsorsaker att säga upp arbetsavtalet, men möjlighet att erbjuda ett annat arbete till sämre villkor. Då sägs det tidigare arbetsavtalet upp och ett nytt avtal med nya villkor träder i kraft efter uppsägningstiden.

Medan arbetsavtalet är i kraft kan det vara skäl att upprätta ett *nytt arbetsavtalsdokument*. Även om det inte har skett och det inte

är tänkt att ske några ändringar i själva arbetsavtalet, dess villkor eller dess giltighetstid, uppdateras alltså själva avtalspapperet. Om t.ex. arbetstagaren har skaffat sig en ny behörighet, fått nya arbetsuppgifter eller hans eller hennes kontaktuppgifter har ändrats är det skäl att uppdatera avtalet. Om t.ex. fartyget har sålts till ett annat rederi och arbetstagarna har överförs som s.k. gamla arbetstagare till den nya arbetsgivaren ska den nya arbetsgivarens namn antecknas på avtalet. Ett annat skäl till att fylla i och skriva ut ett nytt arbetsavtalsdokument är att det gamla är så fullt av handgjorda tilläggsnoteringar att de inte längre går att tyda.

I båda fallen ska *arbetsförhållandets första dag* alltid antecknas i det nya avtalsdokumentet. Med ordet arbetsförhållande avses ofta samma som arbetsavtal. Som arbetsrättsligt begrepp är arbetsförhållande däremot något helt annat än arbetsavtal. En arbetstagare kan ha flera på varandra följande arbetsavtal, men bara ett arbetsförhållande med en och samma arbetsgivare. Den första anställningsdagen för en arbetstagare som har ingått tre tidsbundna arbetsavtal med samma arbetsgivare innan arbetsavtalet blir fast är den första dagen i det första tidsbundna arbetsavtalet. Arbetsförhållandets varaktighet räknas från den första anställningsdagen, vilket har betydelse vid fastställande av t.ex. uppsägningstidens längd.

Kontrollera alltid ditt arbetsavtal noggrant innan du skriver under det. Fråga arbetsgivarens representant om du inte förstår någon punkt och påpeka eventuella sak- och skrivfel. Ett skriftligt arbetsavtal måste motsvara det man talat om och kommit överens om. Du har också alltid rätt att be att få diskutera avtalets innehåll med t.ex. en förtroendeman innan du skriver under det. Efter undertecknandet ska du få ett eget exemplar av arbetsavtalet. Om du senare upptäcker något oklart i avtalet ska du fråga din chef eller vända dig till förtroendemannen.



Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

FLYTANDE DATOR

lockar angripare

Den ökande mängden automationsteknik och interaktionen mellan olika utrustningar öppnar upp möjligheter för cyberbrottslingar.

TEXT JUKKA SUNDHOLM
BILDER GETTY IMAGES



En sårbar punkt är fartygets satellitmodem, som kopplar upp till internet.

– Fartygets satellitantennsystem kan bana vägen för angripare. De som lyckas ta sig in i systemet kan manuellt ändra fartygets GPS-koordinater eller till och med förstöra fartygets navigationssystem helt genom att slinka in en ny programvara. Man kan använda sökmaskinen Shodan för att söka efter utrustning på fartyget som är uppkopplad till internet. I värsta fall kan man hitta offentliga IP-adresser utan brandvägg, berättar ledande sakkunnig **Juhani Eronen** från *Traficom*.

Illvilligt utnyttjande av dataskyddsluckor innebär en kamp mellan de som tillverkar utrustningen och de som bryter sig in i den. Det enda som skulle kunna trygga säkerheten är ett hundra procentigt skydd i en värld där en procents svaghet i teorin skulle kunna leda till en katastrof till havs eller till att farlig last på ett kapat fartyg används någon annanstans.

I en annan typ av attack försöker man påverka en enskild sjöman och därigenom hela det flytande kontorssystemet som man vill mata in ett ransomware, dvs. ett utpressningsprogram, i.

Cyberbrottslingen vill missbruka datan. Dataöverföring erbjuder en möjlighet till manipulering – speciellt mellan fartyget och landfunktionerna – och möjligheterna som nätverksbyggande erbjuder öppnar upp vägar för inkräktare att ta sig ännu djupare in i fartygets automationssystem.

Skäl att vara cybersäkerhetsmedveten

I sitt forskningsarbete undersökte nuvarande styrman **Niko Pajunen** cybersäkerhetens tillstånd inom sjöfarten. Huvudmålet var att få veta vilka slags datanät som används på fartygen och hur säkra de är.

– Av de fartyg som jag undersökte för mitt examensarbete var Fartyg A klart mer sårbart för mänskliga faktorer. Fartyget har inget eget nät för besättningen, utan besättningen använder fartygens datorer för att t.ex. läsa sin e-post till havs. Det gör att fartygets hela nät exponeras för attacker.

Situationen förvärras ytterligare av att fartyget är en del av rederiets nät, vilket skulle kunna leda till att datorerna på andra fartyg och kontor också kapas.

Nätet på Fartyg B hade ordnats bättre.

– Där finns det ett helt separat nät för besättningen. Det har ingen som helst kontakt med datorerna som är avsedda för arbetsbruk. Det gäller dock att komma ihåg att den största hotbilden alltid är den mänskliga faktorn, oavsett hur väl datanätet är uppbyggt. Användningen av t.ex. personliga USB-minnen i fartygets datorer medför stora risker.

Pajunen undersökte också hur dagens försäkringar täcker dataskyddsskador på ett fartyg. Finns det någon situation som skulle kunna anses vara besättningens fel?

– Jag tycker att en besättningsmedlem i princip endast kan anses vara skyldig om han eller hon har orsakat skadan avsiktligt eller genom grov vårdslöshet. Däremot är det en helt annan sak om rederiet har direktiv för cybersäkerhet och man har orsakat skada genom att bryta mot direktiven.

Oftast introduceras besättningen i cybersäkerhet i samband med introduktionen i fartygets verksamhet, men det finns ingen särskild cybersäkerhetsutbildning.

En nätattack kan stoppa fartyget

I cybervärlden finns det många olika attackmetoder som ofta är så diffusa och varierande att det inte finns någon vedertagen terminologi på finska.

– För besättningens del skulle jag säga att social engineering och phishing samt watering hole utgör de största hoten. Social engineering och phishing fungerar i princip på samma sätt: man närmar sig offret genom att skicka ett privat meddelande via e-post eller i sociala medier i syfte att få offret att öppna en länk eller ladda ner en fil som innehåller ett skadligt program eller ett virus. Skillnaden mellan dessa metoder är att phishing är mycket allmänt skrivet och avsett att skickas till stora massor. Social engineering kan i sin tur vara mycket exakt riktat till en person. Ett bra exempel är bedrägeriet med en "nigeriansk prins" som då och då dyker upp i media. Vid water-

Internationella cyberattacker inom sjöfarten

2017 APM MÖLLER- MAERSK; PETYA-VIRUSET

- påverkade 80 terminaler
- lyftkranar, containrar, fartyg och lastbilar i samma IoT-system (sakernas internet)
- uppskattade förluster: 350 miljoner dollar
- Maersk var inte det avsedda offret, utan en drabbad utomstående

2011–2013 ANTWERPS HAMN, BELGIEN

- en enstaka, utdragen attack
- motiv: drogsmuggling

2013 ICEFOG-VIRUSET, JAPAN OCH KOREA

- mål: IT-system för containertrafik

Mellan 2001 och 2018 avslöjades 14 stora cyberanfall, de flesta i USA.

ring hole är syftet i sin tur att leda offret till en skadlig webbplats via en verklig webbsida, t.ex. sjöfartens nyhetssida. Denna metod förutsätter att angriparen hittar en svaghet i den riktiga webbplatsen och utnyttjar den för att styra offren till en annan, skadlig sida.

Vill du angripa ett annat fartygs nät? Niko Pajunen presenterar olika modeller.

– För det första kan man dela in hoten mot fartyg i tre olika intentioner: ekonomisk nytta, politiskt inflytande samt vilja att visa upp sig. Ekonomisk motivation ➤➤

kan dessutom riktas mot last eller besättning. Med politisk motivation vill man skada transporten av en last på ett visst rederis fartyg eller till ett visst land. Därtill finns det personer som vill orsaka skada bara för att de kan.

Här är ett exempel på hur man stannat ett fartyg.

– Med tillräckliga kunskaper, resurser och vilja vore det inte särskilt svårt att skapa ett skadligt program som när det väl kommit in i fartygets nät skulle sprida sig till alla maskiner som det kommer åt. Vid det här skedet skulle det skadliga programmet ännu inte göra något, utan skulle ”känna av” vilken dator det hamnat i. När det upptäcker att det hamnat i kommandobryggans utrustning skulle det t.ex. kunna radera alla filer eller kryptera information för att låsa hårddisken. Oavsett vilket är slutresultatet detsamma. Idag är kommandobryggans utrustning tätt integrerad, så skadan skulle inte nödvändigtvis begränsas endast till ECDIS-systemet.

För att få programmet på fartyget använder man ovan nämnda attackmetoder.

– Fartygens e-postadresser är ofta i formatet arbetsuppgift@fartyg.fi eller arbetsuppgift@fartyg.rederi.fi. Det skadliga programmet skulle nå navigeringsutrustningen antingen från kommandobryggans dator via ett USB-minne vid överföring av kartuppdateringar eller direkt via nätet om ECDIS är anslutet till internet.

Enligt Pajunen vore det smart att i framtiden göra cybersäkerhetsutbildning till en del av sjömannens kunskaper. Vilken yrkesfortbildning eller vilka kurser finns det idag för de som redan arbetar i yrket?

– Det finns inga kurser för sjömän. Visserligen finns det många utbildningar, men de är ofta riktade till de som arbetar inom IT eller de som är nya inom datateknik, så det saknas alltså en kunskapsutbildning på medelnivå, säger Pajunen.

Den växande mängden teknik och interaktionen mellan utrustningar oroar Pajunen en hel del.

– Datateknik är relativt nytt inom sjöfarten. Det känns som om man ofta gör saker och ting bara för att man kan och att man



WEB
Niko Pajunen:
Overview of Maritime
Cybersecurity

inte tänker igenom dem ordentligt, särskilt när det gäller dataskydd.

Rederierna har egna dataskyddsprinciper

Inom sjöfarten är lokaliserings- och styrningsautomation kritisk och därmed mycket viktig inom cybersäkerhet.

– Fartyget är i sig en stor teknisk anläggning. Det utsätts för samma cyberrisker som vilken som helst teknisk anläggning. Dessa ”flytande anläggningar” verkar dessutom i internationella miljöer och en rad olika branschföretag är knutna till deras funktioner, sammanfattar **Sinikka Hartonen**, ledande sakkunnig vid Rederierna i Finland.

Idag är fartygens sensorer och system hela tiden i kontakt med varandra, och data överförs regelbundet från fartyget till land och tvärtom. Rederierna har egna metoder och avtal med sina tjänsteleverantörer om överföring och användning av data i olika tjänster.

– Traditionellt sett har man skickat information från fartyget till land om bland annat fartygets läge, last och väderförhållan-

den. Idag är informationen mycket bredare och omfattar bl.a. fartygets maskiner. Dataöverföringen är dessutom ofta automatiserad, beskriver Hartonen.

Datan och dataanslutningarna hanteras i enlighet med rederiernas egna dataskyddsprinciper och berörs även av internationella bestämmelser.

– I framtiden är det bara möjligt att övervaka denna digitala och automatiserade kollegas arbete tillräckligt väl om man förstår systemets funktionsprinciper. Därför är det viktigt att personalen är tillräckligt insatt i automatiserade system och samtidigt i cybersäkerhetsfrågor, understryker Hartonen.

Innebär det att en sjöman måste ha lika stora kunskaper som en multibegåvad astronaut?

– Nej då, inte alls, skrattar Hartonen. – Vikten av utbildning och regelbunden fortbildning ökar i denna ständigt föränderliga miljö. Vilken typ av grund- och vidareutbildning sjömännen behöver i framtiden och hur den ska genomföras så att den följer med tiden är en av utmaningarna som vi måste lösa. ⚓

Boka Unionens stugor **SOMMARSÄSONGEN 2020**



Sommarsäsongens ansökan om Sjömans-Unionens stugor startar när tidningen Sjömannen kommer ut.

Veckorna 23–35 (1.6.–31.8.) delas ut i en separat utlottning till andra stugor än Levi och Himos. Levi och Himos kan bokas som vanligt.

Man kan delta i lottdragningen av semesterveckorna på nätet via Unionens nya stugbokningssida.

Gå till stugbokningssidan på adressen:

www.smu.fi/pa-svenska/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus/

Där hittar du anvisningar om hur du bokar en stuga och en länk till själva bokningssidan. **Man kan alltså bara delta i lottdragningen via den nya bokningssidan.**

Under sommarsäsongen hyrs stugorna som är med i utlottningen ut en vecka åt gången från måndag till måndag.

Utlottningen pågår fram till 3.4.2020

Du kan delta i lottdragningen fram till 3.4.2020. Lottdragningen sker därefter i mitten av april. Vinnarna i lottdragningen får ett e-postmeddelande med anvisningar om hur bokningen betalas.

Betalning ska ske 14 dagar efter att meddelandet mottagits och görs i internetbanken via en länk i meddelandet.

Med i utlottningen är **Velaskola, Villa Varpunen, Kustavi 1 och 2, Fuengirola och Kerimäki.**

Under sommarsäsongen kan stugorna i Merilevi och Himos bokas utan lottdragning fram till 31.8.

På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Bokningsstatus för sommarveckorna blir synlig i mitten av april efter lottdragningen och eventuella veckor som fortfarande är lediga kan därefter bokas utan lottdragning.



VELSKOLA



FUENGIROLA



VILLA VARPUNEN



KUSTAVI



KERIMÄKI

Bertel Virtanen och 50 år i Sjömans-Unionen

Pargasbon Bertel Virtanen har varit medlem i Sjömans-Unionen i över 50 år. Sist var han matros på Finferries m/s Viken, och i januari blev han pensionerad som 66-åring. Han har jobbat till sjöss i över 50 år för olika rederier, men längst – över 30 år – på skärgårdens förbindelsefartyg.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU



Bertel Virtanen som gått i pension som matros från m/s Viken betonar säkerhetstänkandet då man rör sig i skärgården.

– Jag gick till sjöss som 'liten pojk' strax före jul, minns Bertel.

– Jag kommer från Korpo, och där fanns det inte annat jobb.

Till sjöss via Åbo sjöarbetsförmedling

Bertel medger att han förfälskade sina föräldrars underskrift på en blankett, men hans avfärd blev ändå inte någon överraskning. Ur fickan tar han fram en pappersku-

pong från Åbo sjöarbetsförmedling. Den har han haft med sig genom alla decennier. Virtanen har antecknats som kund hos sjöarbetsförmedlingen den 16.10.1969. Då räckte det inte länge innan han fick sitt första jobb.

– Jag blev mässkalle på m/t Ronny, som var Rederi Ab Sallys tankfartyg. Vi gick ut från Göteborg.

– Det var ett fartyg på 24 000 dwt och det hade en besättning på 42 människor, alla finländare men svensktalande.

Ronny gick på långfart runt hela världen, det var på en skvild linje.

– Vi hämtade olja från Amerika och vi var till Japan. Vi var också till Persiska viken. Där fick vi inte gå i land, men det hade jag inte heller lust till, säger Bertel.

Längsta törnen 700 dar

Det var tungt att jobba på tankfartyg trots att de hade mycket mera besättning då än nu. Talet om 'tanktokiga' är inte helt taget ur luften. Som ung orkade man bra med jobbet på fartyg, men livet ombord var hårt.

– Visst dracks det, och man skulle väl knappast ha orkat riktigt nykter i jobbet. Man gjorde långa törnar.

– Min längsta törn var visst 700 dar, eller nästan två år i sträck, räknar Bertel.

På den tiden betalade arbetsgivaren arbetsresorna bara om törnen var längre än ett halvår, inte kortare.

– Om du jobbade mindre än ett halvår fick du betala resan för dig själv – och för din avbytare. Det blev dyrt om bytet skulle vara i något fjärran land.

Nuförtiden betalar arbetsgivaren resorna till avbyteshamnen i utrikestrafiken.

Färre ombord, mera jobb

Under sina över 50 år till sjöss har Bertel förutom på tankfartyg seglat på passagefartyg, fraktfartyg och isbrytaren Apu.

Början av 1980-talet var en utmanande tid i finländsk sjöfart och fartyg flaggades ut. Bertel upplevde att jobbet på fartygen ökade medan arbetsstyrkan minskade.

– På Ronny hade manskapet under årens lopp smultit ihop från 42 till 19 man.

Nuförtiden är det ännu mindre manskap ombord.

Hemvant på förbindelsebåt

År 1984 beslöt Bertel att ta jobb på förbindelsebåt i hemtrakterna i Åbolands skärgård. Då hette firman Sjöfartsverket.

– Om jag hade jobbat bara i utrikestrafiken kunde jag ha gått i pension vid 55, säger han.

Då han flyttade till förbindelsebåt höjde det pensionsåldern med drygt tio år. Men han trivdes bra med jobbet. Till sist gick det ändå så att han pensionerades från förbindelsebåten Viken i januari i år som sextiosexåring. Kanske åren hade gjort sitt och fördunklat känslan för tidens gång.

– Eller kanske man blivit lite tanktökig, skrattar den humoristiske Bertel för sig själv.



På m/s Viken jobbar två personer: Fartygets kapten (Jan Eriksson, t v) som skall ha grundläggande insikter i maskinlära, om fartyget skulle få problem. Hans arbetspar är matrosen (t h Bertel Virtanen) som i sin tur skall kunna köra fartyget i land vid behov.



M/s Viken har allt mera frakt

MÄNGDEN TRAFIK på m/s Vikens rutt i Pargas är i stadig tillväxt. Orsaken är byggnadsboomen i skärgården och (fasta) Finlands största äppelodling. På ön Heisala utvidgades också nyligen en mjölkgård så att den nu har 120 kor i ladugården. De försörjs med hö från olika holmar, bland annat med m/s Viken.

Finferries m/s Viken är ett viktigt fartyg för skärgårdens invånare och företagare för den transporterar förutom passagerare och personbilar också mjölkgårdens mjölkbil, släpvagnar och arbetsmaskiner.

– Det har sålts nya tomter i skärgården

och där byggs det. Man ser mycket arbetskarlar och släpvagnar på vår båt. Verksamheten är livlig på Pargas ruttområde.

På Viken åker också massor med äpplen till fastlandet. Rahkonens gård på Heisala fick för två år sedan fasta Finlands första lågsyrelager för äpplen. Nu kan konsumenterna nästan året om köpa inhemska äpplen i butiken. Tack vare den nya lagertekniken håller sig äpplena gott till mars-april.

Efterfrågan på finska äpplen är fortfarande större än efterfrågan, för 90 procent av det som säljs i butikerna kommer från utlandet, vet YLE berätta. ⚓

Skärgårdens färjor, vajerfärjor och förbindelsebåtar behöver yrkeskunniga besättningar.

Det bör vara yrkeskunnig personal som jobbar på färjorna, vajerfärjorna och förbindelsebåtarna i skärgården och på insjöarna. Om man låter en okunnig personal köra en nästan hundra meter lång och femton meter bred färja är det en direkt säkerhetsrisk. Det skulle riskera säkerheten för passagerarna och fordonen ombord.

Det finns också ruttor som går tvärs över någon av Finlands huvudsakliga sjöfarter och där korsar fartyg dagligen färjans rutt. En sådan plats finns till exempel mellan Pargas och Nagu, där Utörrutten korsar färjpasset.

Så skrev olycksutredningscentralen den 3.12.2019:

Olycksutredningscentralen rekommenderar att

- Kommunikationsministeriet bereder en lagändring som leder till att vajerfärjor definieras som fartyg.
- Transport- och kommunikationsverket fastställer sjöfartsbehörighetskrav för vajerfärförare och en minimibemanning för vajerfärjor.
- Beställaren av tjänsten (NTM-centralen, red anm) i sin tjänstebeskrivning inkluderar sjöfartsmässiga behörighetskrav för vajerfärförare och bemanningskrav för färjorna.

Olycksutredningscentralens rapport kan läsas i sin helhet på sida 50 i den här tidningen.

Olycksutredningscentralen 3.12.2019:

Utrymme för förbättring i säkerheten i vajerfärjverksamheten

Olycksutredningscentralens utredning av grundstötningen av Palva vajerfärja 28.12.2018 har färdigställts.

Palva vajerfärja var på kvällen den 28 december på väg från Palva i Egentliga Finland mot Teersalo, då vajerfärjföraren, ungefär i mitten av vajerfärjerutten, upptäckte att fartyget avvikit till vänster om körlinjen. Vajerfärjan mellan Palva och Teersalo trafikerar i normala fall fäst i styrvajern. Vid tidpunkten för olyckan hade styrvajern tillfälligt lösgjorts, varför vajern inte visade färjeledens placering och inte heller styrriktningen till föraren. Trots flera försök kunde föraren inte korrigera vajerfärjans kurs tillbaka till leden och vajerfärjan körde på grund öster om Rännit-ön. Grundstötningen förorsakade inga person- eller miljöskador.

Grundstötningen var en summa av flera faktorer:

- Vajerfärjan hade körts utan styrvajer från och med augusti 2018, på grund av restaureringen av landfästena vid färjeläget, vilket medförde en svårighet att bedöma vajerfärjans position i förhållande till leden.
- Väderleksförhållandena var dåliga – sikten var dålig på grund av den täta dimman och mörkret och optisk iakttagelse var följaktligen en utmaning.
- Också i introduktionen av föraren och hans yrkeskunskap fanns det utrymme för förbättring – ett tekniskt fel förekom på kartplottern (navigeringsapparat som används i sjötrafiken) och föraren behärskade inte navigering med radar. Vajerfärjföraren skötte räddningsåtgärderna efter grundstötningen på yrkeskunnigt sätt.

Till följd av grundstötningen ger Olycksutredningscentralen tre rekommendationer för att förbättra säkerheten på vajerfärjor.

Olycksutredningscentralen rekommenderar, att kommunikationsministeriet bereder en lagändring som leder till att vajerfärjor definieras som fartyg.

En verksamhetsutövare kan utifrån ett eget beslut tillfälligt övergå till att operera en vajerfärja utan styrvajer i upp till hela 12 månader. En vajerfärja tolkas inte som ett fartyg, trots att den tillfälligt opereras utan vajer. Vid transferkörningar, till exempel till ett varv, utan vajer, passagerare och last, tolkas den dock som ett fartyg.

Behörighetskraven för befälhavare på frigående färjor och vajerfärjförare avviker från varandra, trots att verksamheten är liknande. Något måste göras åt detta. Om en vajerfärja körs utan styrvajer, måste den klassificeras som ett fartyg och då ska föraren också ha tillräcklig kompetens för att styra fartyget, betonar professor **Veli-Pekka Nurmi**, som är direktör för Olycksutredningscentralen.

Olycksutredningscentralen rekommenderar för det andra, att Transport- och kommunikationsverket fastställer sjöfartsbehörighetskrav för vajerfärjförare och en minimibemannning för vajerfärjor.

Det uppfattas inte att det behövs sjöfartserfarenhet eller särskilda navigeringsfärdigheter för att framföra en vajerfärja. Vajerfärjförarnas

erfarenhet och navigeringsfärdigheter varierar och motsvarar inte nödvändigtvis de krav som följer av svåra förhållanden vid körning utan vajer. Ansvaret för att säkerställa vajerfärjförarnas behörighet, utbildning och introduktion lämnar hos verksamhetsutövarna, konstaterar Nurmi.

Vid en olyckssituation ansamlas alla passagerar-, last- och fartygssäkerhetsrelaterade uppgifter till vajerfärjföraren, vilket påverkar den allmänna säkerheten, tillägger Nurmi.

För det tredje rekommenderar Olycksutredningscentralen, att NTM-centralen (beställare av tjänsten) inkluderar minimikrav som gäller vajerfärjförarnas sjöfartskompetens och bemanningskrav för vajerfärjor i tjänstbeskrivningen.

Den sjöfartsmässiga utbildningen och introduktionen av vajerfärjförare omfattas av verksamhetsutövarns ansvar och egenkontroll. NTM-centralen kan vid behov besluta om bemanningen av vajerfärjor. Med bemanningskrav är det möjligt att påverka vajerfärjornas sjöfarts- och passagerarsäkerhet.

Vajerfärjförarna måste kunna förfara också i krävande förhållanden vid körning utan vajer, tillägger utredningsledare **Risto Haimila**. ⚓

HAVSFÖRMEDLINGEN är sjömännens egen väg till sysselsättning

Egentliga Finlands TE-byrå har lång vana av att få sjömän i arbete. För cirka tio år sedan tynade Havsförmedlingen vid Helsingfors TE-byrå bort helt. Kvar blev bara dåvarande "Kvarnen" vid TE-byrån i Åbo, som idag går under namnet **Havsförmedlingen**. På Åland finns det en småskalig liknande verksamhet som främst betjänar öns egna rederier.

Idag förmedlar Egentliga Finlands TE-byrå arbetskraft i hela Finland. För den arbetssökande räcker det att ha en giltig arbetsansökan för att kunna få arbete via Havsförmedlingen.

Söker arbetskraft

Idag söker cirka 20 finska rederier arbetskraft via Havsförmedlingen. De flesta tjänsterna är direktförmedlingstjänster, vilket innebär att rederiet meddelar att de söker t.ex. arbetssökande med AT-behörighet som matros. Havsförmedlingen presenterar en lista med lämpliga kandidater för rederiet, som kontaktar den de tycker passar bäst. Havsförmedlingen får veta slutresultat och på så sätt förmedlas förhoppningsvis ett arbete.

Den tråkiga delen av mitt arbete är att den arbetssökande ibland tackar nej till den arbetsmöjlighet som erbjuds. Då måste TE-byrån skriftligen reda ut varför arbetet inte passade den arbetssökande.

Arbetsplatser finns på en bred skala fartyg, som passagerar-, frakt- och torrfrakt-fartyg samt ro-ro- och ropax-fartyg. Det finns även arbetsplatser på färjor, tankfartyg och bunkerfartyg och även i inrikesfart.

Ofta handlar det om snabba avgångar, dvs. sjukfrånvaron. Törnarnas längd varierar mellan 2–6 veckor. Det finns tjänster i besättning, befäl och maskinbefäl. Varje

vecka får allt fler personer arbete via Havsförmedlingen.

Arbetserbjudanden

Ett populärt sätt att rekrytera arbetskraft till rederierna är att lägga ut en ledig tjänst på TE-tjänsternas webbsidor. Arbetssökande och arbetande kan fritt söka dessa tjänster. Arbetssökande kan också få erbjudanden via post. Då är antagandet att de söker de lediga tjänsterna och meddelar TE-byrån om det. Brevet innehåller noggranna anvisningar om hur man ska gå tillväga.

Om den arbetssökande meddelar att han eller hon inte söker tjänsten i fråga utreder TE-byrån saken skriftligen. Orsakerna kan vara flera, så det går inte att i förväg ge något entydigt svar på om orsaken att inte söka tjänsten är giltig.

Havsförmedlingen utbildar

Havsförmedlingen har ett ramavtal med *Aboa Mare* och *Meriturva* om kurser där man efter att ha genomfört kursen kan ansöka om specialbehörighetsbrev från *Traficom*. År 2020 har vi tillgång till 28 olika kurser.

Aboa Mares populäraste kurser är fortbildningen 'GOC' och 'hälso- och sjukvårdskurs för fartygsbefäl ink. fartygsapotek STCW A-VI/4-2'. Meriturvas populäraste kurser är den grundläggande säkerhetskursen och repetitionskursen 'STCW Basic Safety Training', 'Livbåtsmannakurs STCW A-VI/2-1' (även repetition) och 'STCW STCW Fast Rescue Boat – repetitionskurs STCW A-VI/2-2'.

Om man vill gå kursen via TE-byrån bör man kontakta Havsförmedlingen i tid (minst en vecka före kursen). Havsförmedlingen förklarar hur man går tillväga.

Om kunden antas till utbildningen får han eller hon utöver kursavgiften även kostnadsersättning i sin arbetslöshetsersättning. TE-byrån bidrar inte till Traficoms myndighetsavgift eller övernattningskostnader.

Vikten av en arbetssökningsprofil

Det är extremt viktigt att kunden söker arbetsplatser som passar honom eller henne. Antagandet är att den som söker t.ex. en tjänst som styrman har behörighetsbrev för vaktstyrman samt ett giltigt specialbehörighetsbrev med minst GOC-utbildning, Basic Safety Training-utbildning och Security Duties-utbildning. Det antas också att den sökande har ett giltigt sjömansläkarintyg och sjömanspass. TE-byrån bidrar inte till myndighetsavgifterna för sjömansläkarintyg eller sjömanspass.

Den arbetssökande föreslås för de tjänster som han eller hon söker i sin arbetssökningsprofil. TE-byrån får mycket snabbt veta om något är fel med t.ex. specialbehörighetsbrevet. Då bör man själv kontakta Havsförmedlingen för att tillsammans se vad man kan göra åt saken.

Kontakta oss gärna

Om du tycker att det är svårt att fylla i arbetssökningsprofilen, om du vill delta i en kurs eller om du undrar över något som har med sjöfart att göra bör och får du kontakta Havsförmedlingen. Tillsammans gör vi din arbetssökning ännu smidigare. [↴](#)

Ville Käldeström
Egentliga Finlands TE-byrå
0295 044 821
[ville.kaldestrom\(at\)te-toimisto.fi](mailto:ville.kaldestrom(at)te-toimisto.fi)

TERMINOLOGI VID SJÖARBETE

Sjöarbete och den lagstiftning och de kollektivavtal som rör det kryllar av olika begrepp och termer. En del av dem är rent branschspecifika och rör bara arbete på vatten, medan en del är samma även vid arbete i land. På det här uppslaget har vi samlat de ord som tycks orsaka mest förvirring och frågor. Begreppen kan ha olika innehåll beroende på sammanhang. Vi har försökt utforma definitionerna kortfattat och med vanliga ord så att även andra än sjöfarare förstår dem. Därför har vi rätat ut juridiska knutar på sina ställen. Mer exakta rättsliga definitioner finns i kollektivavtalen och lagstiftningen. I nästa utgåva av tidningen Sjömannen publicerar vi den andra delen av ordlistan.

SJÖFARARE

manskap:

Andra än de som arbetar i befälsuppgifter på däck- och maskin- eller ekono- miavdelningen. De som hör till manska- pet är medlemmar i Finlands Sjömans-Union.

befäl:

På däckavdelningen befälhavaren och styrmännen, på maskinavdelningen maskinchefen och maskinmästarna. Befälens fackförbund är antingen Finlands Maskinbefälsförbund eller Finlands Skeppsbefälsförbund.

besättning:

Fartygets hela personal utgörs av både manskap och befäl.

befälhavare:

Fartygets kapten.

skiftarbetare:

En arbetstagare vars arbete har delats upp i regelbundet återkommande vakter t.ex. enligt ett två- eller trevaktsystem.

dagarbetare:

En arbetstagare vars arbete inte har delats upp i vakter och som inte är ekonomiarbetare.

ekonomiarbetare:

En arbetstagare vars arbetsuppgifter anknyter till utfordring och omsorg om besättning eller passagerare och tillhörande kontors- och förmansarbete, som inte är däck- eller maskinarbete.

praktikant:

En person som studerar på en sjöfarts- läroanstalt, men kan också vara en kock- eller servitörpraktikant.

KOLLEKTIVAVTAL

kollektivavtal:

Ett skriftligt avtal om arbets- och lönevillkor mellan ett fackförbund och en arbetsgivareorganisation eller ett fackförbund och en enskild arbets- givare.

allmänt bindande kollektivavtal:

Ett kollektivavtal som på beslut från nämnden för fastställande av kollektiv- avtals allmänt bindande verkan fast- ställts som så representativt på riksnivå att det ska tillämpas i branschen som minimivillkor även av oorganiserade arbetsgivare. Av FSU:s kollektivavtal är utrikesfartens passagerarfartygsavtal, utrikesfartens handelsfartygsavtal (inkl. småtonnagebestämmelser), inrikesfar- tens passagerarfartygsavtal och kollektivavtalet för vajerfärjor allmänt bindande.

normalbindande kollektivavtal:

Ett kollektivavtal till vilket dess parter och deras medlemmar är bundna.

lokalt avtal:

Ett avtal som ingås på arbetsplatsen mellan arbetsgivarens representanter och förtroendemännen. FSU:s kollektiv- avtal omfattar inte möjligheten till lokala avtal med undantag av några få avvikelser. Fartygsspecifika lokala avtal ingås mellan fackförbundet och rederiet. Se bemanningsavtal.

allmänna avtal/bilagor:

En bilaga är en självständig del av ett bredare sektor- eller arbetsgivarspeci- fikt kollektivavtal och som till sitt innehåll fokuserar på en viss helhet

såsom förtroendemännens rättigheter och uppgifter, rusmedelspolitik eller risk för krig.

bemanningsavtal:

Ett kollektivavtal som ingås mellan rederiarbetsgivaren och fackförbundet om mängden besättning på ett visst fartyg inklusive deras behörigheter samt lönevillkor. Bemanningsavtalet tilläm- pas alltid parallellt med ett sektor- eller arbetsgivarspecifikt kollektivavtal så att de kompletterar varandra.

förmånlighetsprincip:

En rättslig princip som rör arbetsavtal och kollektivavtal och enligt vilken det alltid är möjligt att avtala bättre för arbetstagarens del än vad som föreskrivs i lagstiftningen och kollektivavtalet.

AVLÖNING

månadslön:

Lön som betalas ut för en månadslång löneutbetalningsperiod. I sjöarbetsköl- lektivavtalens tabeller fastställs lönerna för olika tjänster per månad. Dagslönen får man genom att dela månadslönen med 30. Timlöner förekommer inte vid sjöarbete.

månadsinkomst, full lön:

Lön som innehåller månads- eller garantilön och övriga tillägg och ersättningar som ska betalas ut baserat på arbets- och kollektivavtalet.

garantilön:

Lön som fastställts som månadslön och som innehåller ersättning för arbete som utförts under regelbunden arbets-

tid samt för avtalad mängd övertidsarbete samt andra avtalade tillägg.

betjäningsarvode:

Tillägg eller ersättning som baseras på all servering och försäljning som ägt rum på fartyget och köpts i förväg (med undantag för alkohol som säljs per flaska i butiken).

tillägg:

Ersättning som betalas utöver lönen och som kan vara fast eller ett s.k. situationstillägg som endast betalas ut för utfört arbete eller en viss arbetsuppgift eller en viss omständighet, kan ingå i garantilönen.

naturaförmånersättning:

Ekonomisk på kollektivavtalet baserad ersättning för bl.a. ej erhållen mat och bostad som anordnas på fartyget av arbetsgivaren för tid med ledig period, semester eller arbetsoförmåga.

beskattningsvärde för naturaförmån:

Ett årligen fastställt värde i euro för bostads- och kostförmåner under arbetspasset, avsett för Skatteförvaltningens beskattning.

kortmanslön:

Lön eller övertidsersättning som inbesparas arbetsgivaren i en situation där en arbetstagare saknas i arbetsplatsens normala styrka och som ska fördelas mellan arbetstagarna.

slabb:

Rätt för person som arbetar i utrikesfart att skaffa och från fartyget föra ut bl.a. punktskattebelagda varor till skattefritt "personalpris".

ARBETSAVTAL

arbetsavtal:

Ett i sjöarbete alltid skriftligt avtal mellan arbetsgivaren och arbetstagaren om arbetsvillkor som ska tillämpas under arbetsförhållandet.

arbetsförhållande:

Börjar då arbetsresan och arbetet börjar och upphör (i hamn) då arbetsavtalet

upphör eller avslutas, kan bestå av flera på varandra följande arbetsavtalsförhållanden, utan avbrott eller med korta avbrott.

prövotid:

Period som förläggs i början av arbetsförhållandet, högst hälften av ett tidsbundet arbetsavtal och högst sex månader vid ett arbetsavtal som gäller tillsvidare; under prövotiden kan båda parter i arbetsavtalet häva arbetsavtalet med omedelbar verkan.

uppsägning:

Avslutande av arbetsavtal efter uppsägningstiden (arbetsgivare: sakligt och vägande skäl; arbetstagare: ingen skyldighet att motivera).

uppsägning utan uppsägningstid:

Arbetstagarens rätt att avsluta arbetsavtalet i särskilda situationer som nämns i sjöarbetsavtalslagen, t.ex. fartyget går in i ett område med risk för krig.

hävning:

Avslutande av arbetsavtal direkt utan uppsägningstid, varvid arbetsförhållandets sista dag är den dag som nämns i hävningsmeddelandet (måste alltid vara ett mycket tungt vägande skäl).

ARBETSTID

regelbunden arbetstid:

Högst åtta timmar per dygn, högst 40 timmar i veckan.

övertidsarbete:

Arbetstid som överskrider den regelbundna arbetstiden. Övertidsarbete kan vara övertidsarbete som ingår i garantilönen enligt kollektivavtalet och/eller övertidsarbete som ersätts separat.

vilotid:

Minimitid under vilken arbetstagaren sover och i övrigt återhämtar sig från arbetet. Minimimängden per dygn är tio timmar i högst två delar, per vecka 77 (eller 84) timmar. Då vilotiden störs ska arbetstagaren ges ersättande vilotid genom förkortning av arbetstiden.

mattid/-rast, kafferast:

Då matrasten är minst en halvtimme räknas den inte in i arbetstiden. Om matrasten är kortare än en halvtimme räknas den in i arbetstiden. Matraster delar inte upp arbetstiden eller -dagen i delar.

arbetspass:

a) Period med på varandra följande arbetsdagar enligt ett avlösningssystem, vanligtvis mellan sju dagar och sex veckor.

b) Tidsperiod med på varandra följande arbetstimmar på ett dygn.

vaktgång:

Arbetskift på däck- och maskinavdelningen baserat på regelbundet byte av vakter, t.ex. 4 eller 6 timmar.

vakt- eller arbetstursförteckning:

Skriftlig plan enligt sjöfartens arbetstidslagar av vilken framgår när arbets- och lediga skift börjar och slutar under arbetsperioden.

arbetstidsbokföring:

Dokumentsamling som arbetsgivaren ansvarar för och ska spara: 1) planer för förläggning av arbetspass och arbetstid vid olika tidpunkter på dygnet, 2) förläggning och förverkligande av minimivilotider, 3) förverkligade arbetstimmar, övertids-, akut- och söndagsarbetstimmar och ersättningar och förhöjningsdelar som betalats för dem.

avlösningssystem:

Ett system för byte och indelning av arbets- och lediga perioder, t.ex. 1:1 avlösning, där t.ex. en arbetsperiod på åtta dagar motsvarar en ledig period på åtta dagar.

arbetsturlista:

a) En av arbetsgivaren upprättad plan för förverkligandet av avlösningssystemet. Planen ska omfatta minst sex månader och av den ska framgå förläggningen av arbetstagarens arbets- och lediga perioder i kalendern.

b) Samma som arbetsturlista.

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Pilkkikisa ja kevätkokous 28.3.2020

Sisä-Suomen osaston pilkkikisa ja vuosikokous pidetään lauantaina 28.3.2020 **Kerimäen Isolla mökillä**. Pilkkikisa järjestetään klo 9-12 ja kevätkokous alkaa klo 13.30. Tarjoilla on pientä purtavaa, joten ennakkoilmoittautuminen on suotavaa: Markku, puh. 040 076 8414, s-posti: markku.j.rautiainen@gmail.com ja Eino, puh. 040 510 8676, s-posti: eino.leppanen@gmail.com. **Tervetuloa!**

POHJOINEN

Kevätkokous 25.4.2020

Pohjoisen osaston kevätkokous pidetään lauantaina 25.4.2020 klo 17.00. Paikka on **Oulun Scandic** -hotelli, Kajaaninkatu 17. Huom! Hallitus kokoontuu klo 14.00 samassa paikassa. **Tervetuloa!**

SATAMA-ALA

Kevätkokous luottamusmiesten täydennyskurssin yhteydessä

Satama-alan osasto pitää kevätkokouksen perinteiseen tapaan luottamusmiesten täydennyskurssien yhteydessä. Kurssi pidetään tänä vuonna **21.-22.4.2020**. Merkitse aika jo nyt kalenteriin. Satama-ala ilmoittaa vielä lähempänä ajankohtaa kokouksen tarkemman ajan ja paikan. Lisätiedot Satama-alan puheenjohtaja, Tapio Ristimäki, s-posti: tapio.ristimaki@portofpori.fi

LOUNAIS-SUOMI

Kevätkokous 23.4.2020

Aika: torstai 23.4.2020 klo 16.00 alkaen
Paikka: Maariankatu 6 b, 5. krs, Turku
Kokouksessa käsitellään sääntöjen mukaiset asiat.
Huom! Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun 20.4. mennessä, puh (02) 233 7416.
Osaston jäsenet, tervetuloa!

ETELÄ-SUOMI

Kevätkokous 24.4.2020

Etelä-Suomen osasto pitää kevätkokouksen 24.4.2020 klo 13. Paikka on toistaiseksi avoin, mutta ilmoitetaan lähempänä. Etelä-Suomen osaston hallituksen kokous on 14.2. klo 11.00 osaston toimistolla Linnankadulla Helsingissä.

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Kevätkokous 4.4.2020

Matkailu- ja Huolinta osaston kevätkokous pidetään lauantaina 4.4.2020 kello 15.00 alkaen.
Paikka: Ravintola Gustavo, Linnankatu 1, Turku
Ilmoittautumiset 19.3.2020 mennessä.

ITÄKUSTI

Kevätkokous 25.3.2020 klo 14.00

Paikka: Itäkustin
Kotkan toimisto,
Puutarhakatu 12, Kotka
Tervetuloa!

Ilmoitukset/ Annonser

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Aika aikaansa kutakin, sanoi Poika kun eläkkeelle lähti. Kiitän M/S Baltic Princessin myymäläosastoa, muuta henkilökuntaa sekä Tallink Siljaa jättäessäni nyt nämä ympyrät. Pitäkää Hommat Hanskassa (ja pinot suorina)! **Harri "Poika" Pohjalainen**

Hiio hoi! Suuret kiitokset runsaista eläkelahjoista *M/s Finnlady*n henkilökunnalle. Ja tietty kaikille muillekin osallistuneille.
Jukka Saarinen

KULTAMERKIT

Koskinen Jarmo
Leppänen Eino
Mahkonen Anne-Marie
Niemi Ismo
Arja Mäkinen



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldeström

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom(at)te-toimisto.fi

Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

**toimistot.te-palvelut.fi/
varsinais-suomi/merivalitys**

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldeström

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST: ville.kaldestrom(at)te-byran.fi

Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO

Tidsbokning krävs för att uträtta personliga ärenden vid TE-byrån.

**toimistot.te-palvelut.fi/sv/
varsinais-suomi/merivalitys**

KATSO MERIMIES-UNIONIN VIDEOITA YOUTUBESTA

HAKUSANA YOUTUBESSA:

MERIMIES-UNIONI

Mistä kanava löytyy – ohjeet:

- Avaa nettiselaimella osoite: **youtube.com**
- Kirjoita hakukenttään:

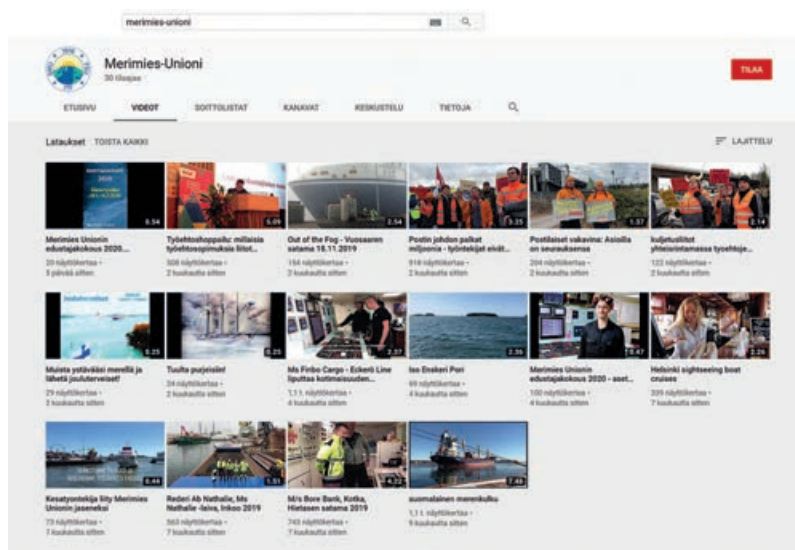
MERIMIES-UNIONI

>> Näkyviin ilmestyy Merimies-Unionin maapallo-logo ja kanava "Merimies-Unioni" sivun ylimmäksi vaihtoehdoksi.

• **Klikkaa maapallon kuvaketta, jolloin päädyt Merimies-Unionin omalle kanavalle.**

• Kun klikkaat kanavalla vielä kohtaa:

VIDEOT, pystyt näkemään kaikki Merimies-Unionin Youtubeen tehdyt videot.



MERIMIES-UNIONILLA on Youtubessa oma videokanava. Kanavalla on tähän mennessä katsottavissa noin 15 erilaista merenkulkuun tai Merimies-Unionin toimintaan liittyvää videota. Videoita tuotetaan kanavalle tilanteen mukaan mm. juttukeikkojen yhteydessä. Kanavalta löytyy myös yhteenvetona video: suomalainen merenkulku -niminen video, johon on tiivistetty merenkulun tämän hetkinen tilanne ja luvut.



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2020

Luottamusmiesten peruskurssi 9.–12.3.2020
Luottamusmiesten täydennyskurssi 21.–22.4.2020
Luottamusmiesten jatkokurssi 1 25.–28.5.2020
Luottamusmiesten jatkokurssi 2 21.–24.9.2020
Luottamusmiesten täydennyskurssi 20.–21.10.2020

Kursseille haetaan ammattiyhdistysliikkeen kurssihakemuslomakkeella.
Lomakkeita saa myös luottamusmiehiltä sekä Merimies-Unionin toimistoilta.

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas
p. 040 456 0245
kenneth.bondas (at) smu.fi

Förtroendemannautbildning 2020

Grundkurs för förtroendeman 9.–12.3.2020
Kompletteringskurs för förtroendeman 21.–22.4.2020
Luottamusmiesten jatkokurssi 1 25.–28.5.2020
Luottamusmiesten jatkokurssi 2 21.–24.9.2020
Kompletteringskurs för förtroendeman 20.–21.10.2020

Kursansökningen görs på fackföreningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendeman, från Sjömans-Unionens kontor.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas
tel. 040 456 0245
kenneth.bondas (at) smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSIOITE
John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkinen klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarekatu 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
Broholmögatan 3–5,
gatuplan Helsingfors
vardagar kl. 9.00–15.00

TELEFONJOUR
tfn. (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, Turku
Ombudsman, Åbo
Jessica Troberg
(09) 6152 0210 / 040 584 0381

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

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

Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelusihteeri /
Sekreterare för medlemsregistret
och medlemservice
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00