



# MERIMIES

## SJÖMANNEN



## Kotimaan liikenteeseen uudet sopimukset

Nya kollektivavtal för inrikesfarten



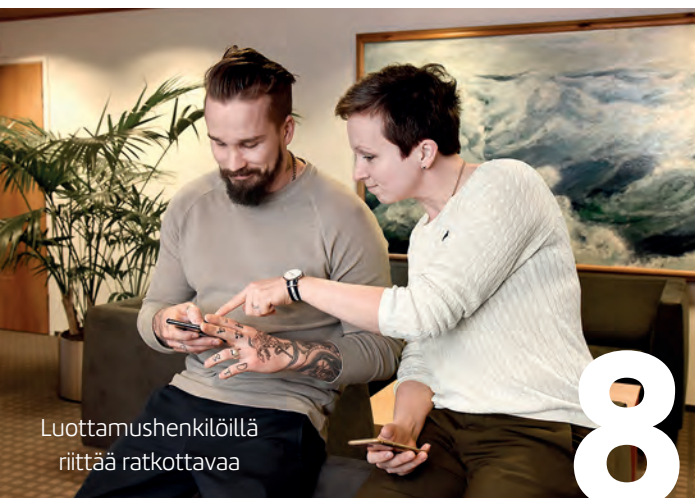
Luottamusmies  
on avainhenkilö



Tukuttain tessejä

5

KARI HULKKO



Luottamushenkilöillä  
riittää ratkottavaa

8

KARI HULKKO



Saunakalja vai täysin  
kuiva linja?

12

KATARIINA KIVISTÖ

## sisältö | innehåll

- 6 Puheenjohtaja kommentoi työehtosopimuksia
- 11 SAK:n Eloranta: Luottamus rapautunut
- 16 Mitä Neumann oppi merillä?
- 19 Aimo Myräkkä haamulaivoista
- 28 Hampuri on mukava matkakohde
- .....
- 33 Ledare: Framgångsrik restaurangbransch är avundsjuk på sjöfarten
- 34 Kollektivavtal för små branscher
- 36 Inte lätt att vara förtroendeman
- 38 Alkoholkontroll i relation med riskerna
- 42 Var noggrann med arbetsavtalet!

KANNEN KUVA Jukka-Pekka Flander  
*Tom Dannbergin työpaikkana on Suomenlinnan lautta.*

PIENI KUVA Kari Hulkko

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES  
SJÖMANNEN  
2017

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

VASTAAVA TOIMITTAJA • ANSVARIG REDAKTÖR Katriina Kivistö | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu |  
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros, 00530 Helsinki, p. (09) 615 2020 •  
John Stenbergin rantaa 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Lönnberg Painot, ISSN 0355-872X |

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

VAIHDE • VÄXEL  
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR  
www.smu.fi

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

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

TILAUSHINNAT  
1/1 vuosi/år 25 e  
1/2 vuosi/år 15 e

MERIMIES - SJÖMANNEN  
ILMESTYMISAIKATAULU 2017 • TIDTABELLEN 2017

| nro | aineisto toimituksessa<br>material i redaktion | ilmestymisen<br>utges |
|-----|------------------------------------------------|-----------------------|
| 3   | 26.5.                                          | 19.6.                 |
| 4   | 15.9.                                          | 9.10.                 |
| 5   | 30.11.                                         | 18.12.                |



# Menestyvä ravintola-ala kadehtii merenkulkua

**M**atkailu- ja ravintola-alan yrittäjien ja työnantajien yhdistys MaRa ottaa jatkuvasti kantaa merenkulun tukia vastaan. Viimeksi MaRa käytti keppihevosena Tampereen yliopistolta valtiontuista tilaamaansa selvitystä\*.

MaRa lähtee siitä, että Suomen laivaliikenteen ylläpitämiseksi tehty työ on pois maissa toimivilta matkailu- ja ravintola-alan yrityksiltä. Näin ollen se katsoo asiakseen meuhkata julkisuudessa ”viiheristeilyjen” tukien poistamiseksi.

MaRa poimii selvityksistä tarkoitushakuisesti itselleen sopivat faktat. MaRa sivuuttaa sen, että matkustaja-autolautat hoitavat myös suuren osan Suomen vienti- ja tuontikuljetuksia ja että kotimaista varustamotoimintaa tarvitaan maamme huoltovarmuuden turvaamiseksi poikkeusoloissa. Suomen viennistä 90 prosenttia lähtee kohti määränpäättä merikuljetuksiin. Merenkulkuelinkeinon heikennykset vähentäisivät vientimme kilpailukykyä.

Matkailu- ja ravintola-alan toimijat eivät anna lainkaan arvoa sille, että matkustaja-autolauttojen Suomeen tuomat matkailijat jättävät heille vuosittain 550-750 miljoonaa euroa maissa käyttämistään palveluista.

MaRan ulostuloista voi saada käsityksen, että nykyiset tukimuodot ovat suomalainen keksintö. Tosiasiassa myynnin ja palvelujen arvonlisä- ja valmisteverottomuus – joka koskee myös kansainvälistä lento- ja rautatieliikennettä – sekä miehistökustannustuki ovat EU:n hyväksymiä. Ahvenanmaan erikoisasemasta on siitakin sovittu EU:n kanssa.

Jos Suomi lakkaisi tukemasta merenkulkua, matkustaja-alukset jatkaisivat liikennöintiä satamiimme, mutta Suomen lippu ja lähes 4 000 suomalaisten merenkulkijoiden työpaikkaa menetettäisiin. Samalla hukattaisiin merenkulun osaamista. Pitkän linjan virkamiehet ovat laskeneet, että valtiontalouden kannalta merenkulun noin 40 miljoonan euron suuruiset miehistökustannustuet ovat plus miinus nolla. Nythän varustamot saavat pitää tukena merimiesten maksamat verot. Jos merityöpaikat katoavat, häviävät myös merimiesten maksamat verot. Laskelma ei anna perusteita ryhtyä romuttamaan toimialaa.

*Nokittelun sijasta voitaisiin tehdä yhteistyötä.*

Häiritteisivätkö ulosliputetut laivat MaRan rauhaa vähemmän kuin kotimaahan työtä tarjoavat alukset? Hölmöä olisi ajatella näin, sillä sittenhän kilpailu vasta alkaisi, jos matkustajalaivoilla olisi kauttaaltaan vaikkapa Viron palkkataso.

Jotkut Suomen poliitikot ovat lähteneet MaRan ja sitä avittavan Elinkeinoelämän keskusliiton kelkkaan. Valtiontukia Suomen edun vastaisesti paheksuvat päättäjät menkööt heiluttamaan oikeaoppisuuden lippua työvoimatoimistojen eteen.

Teoriassa on mahdollista, että merenkulkuala ryhtyisi vastavetona kamppaamaan maapalveluita. Vahvasta ketjuuntumisesta,

”

nollasopimuksista ja sunnuntaityökorvausten leikkausuhasta ainakin löytyisi sanottavaa. Mieluummin kuin nokitteli, merenkulkuala kuitenkin tekisi matkailu- ja ravintola-alan kanssa yhteistyötä Suomen matkailun kasvattamiseksi

esimerkiksi erilaisin molempia hyödyttävin palvelupakeitin.

MaRa odottaa tulevasta kesästä vilkasta. Helsinkiin on perusteilla kymmeniä uusia terasseja merinäköaloin ja Lappi vetää väkeä. MaRan toimitusjohtajan mukaan alan liikevaihdon vahva kasvu jatkuu. Hyvää kesää MaRalle! Mitäpä jos keskittyisitte myönteisin mielin menestyvään toimintaanne.



**Katriina Kivistö**  
Viestintäasiantuntija  
katriina.kivisto@smu.fi

\* Merenkulun tuet – arvio henkilökuljetuksiin kohdistuvista valtiontuista; Katriina Lehto – Ari Karppinen – Lasse Oulasvirta – Hannu Saarijärvi; Maran toimeksiannosta Tampereen yliopistossa 2017 tehty selvitys



*Patrik Laurén katselee takatalven maisemia Suomenlinnan huoltolautalla.*





Jokunen kotimaanliikenteen tes vaati pitkän väännön

# Unioni neuvotellut pienille aloille uudet työehtosopimukset

Merimies-Unioni on neuvotellut työehtosopimuksia kotimaan liikenteen sopimusaloille.

Koko alkuvuoden käydyissä neuvotteluissa on saatu solmittua työntajayhdistysten ja järjestäytymättömien työnantajien kanssa sopimuksia, jotka vastaavat pitkälti Unionin pääsopimusalojen ratkaisuja.

Kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimus, Suomen Lauttaliikenteen maantielauttoja koskeva sopimus sekä Saaristovarustamon yhteysalus sopimus vaativat kovimman väännön. Neuvottelut niistä jatkuivat vielä huhtikuun alussa.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ JA SATU SILTA KUVAT KARI HULKKO, JUKKA-PEKKA FLANDER

**U**lkomaanliikenteen kauppa-aluksille ja matkustaja-aluksille sekä jäänmurtajille ja monitoimimurtajille syntyivät jo viime kesänä kaksivuotiset työehtosopimukset. Nämä Merimies-Unionin pääsopimusalojen sopimukset ovat kiky-sopimuksen mukaisia.

Pienten sopimusalojen sopimusten teko jätettiin tuolloin myöhemmäksi. Nämä sopimukset olivat voimassa tämän vuoden helmikuun loppuun asti. Useimmat sopimukset saatiin maaliin viimeistään maaliskuussa.

## Kaksivuotiset sopimukset pienin parannuksin

Neuvotteluiden lähtökohtana olivat samat periaatteet kuin ulkomaanliikenteen sopimusaloilla eli kaksivuotinen sopimus, jossa ensimmäinen vuosi ilman palkankorotuksia, vuoden 2018 palkankorotukset yleisen linjan mukaan ja luontoisetujen korotukset entiseen tapaan. Sopimukset syntyivät pääosin tämän mukaisesti, joskin muutama pieni sopimus tehtiin vain yhdeksi vuodeksi.

Sopimukseen saatiin laajennus lähimaisia koskevaan listaan (omat isovanhemat otettiin mukaan) sekä tarkennus siitä, että vuosiloma annetaan täysinä päiviä.

Lisäksi eräissä sopimusneuvotteluissa otettiin huomioon jokin tietty, juuri sitä alaa hiertävä asia. Osasta päästiin sopimukseen, osaa selvittämään perustettiin työryhmä tai työryhmiä. Ne yrittävät päästä sopimuskauden aikana työnantajan kanssa yhteisymmärrykseen ongelmasta tai sopimuskohdan soveltamisesta. Esimerkiksi

*Jatkossa nollalinja joutaa historiaan.*



satamajäänmurtoa koskevaan sopimukseen todettiin, että valmius voidaan toteuttaa myös matkapuhelimella tai muulla teknisellä apuvälineellä.

## Päällystöliitot mukana useimmissa

Maantielautoille ja yhteysaluksille neuvotellaan työehtosopimusten yhdistämistä.



*Lauttaliikenteen luottamusmiehet kokoontuivat Helsinkiin pohtimaan neuvottelutilannetta. Neuvonpidossa Timo Grönlund (vas.), Jan Eriksson, Tom Olin, Owe Berg, Jouko Tiensuu ja Roger Sandberg.*

Tavoitteena on saada alalle yksi työehtosopimus, joka koskee sekä päällystöstä että miehistöä. Tämä sekä kotimaan matkustaja-alusliikenteen sopimus olivat vielä tekevä lehdessä painoon mennessä.

Merimies-Unioni on neuvotellut useimista pienistä työehtosopimuksista yhdessä Konepäällystöliiton ja Laivanpäällystöliiton kanssa. Osa sopimuksista on joko yhteisiä tai rinnakkaisia päällystöliitosten kanssa. Muutamasta rinnakkaisesta ➤

sopimuksesta sovittiin, että ne pyritään yhdistämään sopimuskaudella kaikkia työntekijäryhmiä koskeviksi.

**Puheenjohtaja: Asetelma alkaa muuttua**  
Merimies-Unionin puheenjohtaja **Simo Zitting** kertoo, että useimmat sopimuksista syntyivät suuremmista ongelmista. Muutamassa tapauksessa työnantajan kanssa jouduttiin kuitenkin tahkomaan tiukasti.

Ratkaisut noudattavat samaa linjaa kuin muidenkin liittojen työehtosopimukset. Suomessa on poikkeustilanne, kun tämä vuosi mennään o-kierroksella eli palkat pysyvät ennallaan.

– Suomi saa kilpailuetua, mutta palkat eivät voi loputtomiin pysyä paikoillaan. Nollalinja joutaa jo historiaan. Jatkossa neuvotteluissa on toisen tyyppinen asetelma, Zitting sanoo.

Zittingin mukaan Unioni seuraa tarkoin vientiliittojen tulevaa sopimuskierrosta. Huomiota on syytä kiinnittää myös Ruotsin työmarkkinatilanteeseen. Naapurimaan tärkeimmät ammattiliitot ovat tehneet työnantajan kanssa kolmevuotisen ratkaisun, joka sisältää palkkojen 6,5 prosentin nousun. Vuodessa palkat kohoavat näin ollen yli 2 prosentilla.

## Merimies-Unionin solmimia työehtosopimuksia

Rannikko- ja sisävesiliikenteen miehistön ja päällystön sopimukset, neuvottelutulos 7.2.2017

Koululaiva Katariina, neuvottelutulos 10.2.2017

Mopro Oy, neuvottelutulos 14.2.2017

Fin-Terpuu, neuvottelutulos 14.2.2017

VG-Shipping, kotimaanliikenteen merenmittausretkikunnat, neuvottelutulos 15.2.2017

Meritaito, väyläalukset, hinaajien päällystö ja ns. vanha pääsopimus, neuvottelutulos 17.2.2017

Suomenlinnan Liikenne miehistön ja päällystön sopimus, neuvottelutulos 17.2.2017

Finnlines Oy, terminaalityöntekijät (ex. Finnlink), neuvottelutulos 21.2.2017

Ansgar Ab, neuvottelutulos 27.2.2017

Archipelago Lines Oy, neuvottelutulos 28.2.2017

Kuljetus-Savolainen Oy, neuvottelutulos 28.2.2017

Kemin Satama, matkailujäänmurtaja Sampo, miehistön ja päällystön sopimukset, neuvottelutulos 28.2.2017

Ahvenanmaan maakuntahallitus, koululaiva Michael Sars, neuvottelutulos 2.3.2017

Arctia Karhu, neuvottelutulos 3.3.2017

Kemin Matkailu, matkailujäänmurtaja Sampon taloushenkilökunta, neuvottelutulos 8.3.2017

Kesamonsaaren yksityistiekunnan sopimus, neuvottelutulos 8.3.2017

Nordic Jetline Finland Oy, neuvottelutulos 17.3.2017

Sundqvist Investments Ab, neuvottelutulos 23.3.2017

Raahen Meriapu 14.3.2017

Lauttamiesten kanta:

# Kohtuullinen sopimus

**S**uomenlinnan liikenteen lauttojen luottamusmies **Jukka Korpinen** pitää porukkansa työehtosopimusta kohtalaisen hyvänä.

o-sopimus tuli, kuten muillekin kuin merimiehille. Palkankorotuksia ei ole luvassa, mutta ei sen suurempia menetyksiäkään.

– Sopimus on odotusten mukainen, aivan kohtuullinen, Korpinen kiittää.

Luottamusmies ja kansimies tulkitsee porukkansa tunteja niin, että tilanne ymmärretään ja sopimukseen tyydytään.

Suomenlinnan lautoilla työskentelevien filiksiä kohottavat hyvät työllisyysnäkömät.

– Ajot todennäköisesti lisääntyvät ja miehistöäkin tarvitaan lisää, koska Suomenlinnan kävijämäärät kasvavat.

Viime vuonna Suomenlinnaan tehtiin kaksi miljoonaa matkaa.

### Porukka pysyy

Asiat eivät ole aina olleet yhtä hyvin. 10–15 vuotta sitten lauttojen työntekijöitä vähennettiin. Mutta ne, jotka jäivät, ovat pysy-

neet. Paikkoja ei ole juuri vapautunut.

– Hyvin on porukka viihtynyt. Meille otettiin viimeksi vakituinen kansimies 25 vuotta sitten.

Nyt eläköitymisiä alkaa tulla ja sukupolvenvaihdos käynnistyy.

Kesäsjaisia on ollut helppo löytää, mikä viittaa siihen, että lähtijöiden paikat saadaan täytettyä motivoituneilla tekijöillä.

– Nuoresta, merille tähyävästä nuoresta lauttatyö saattaa tuntua sahaamiselta. Mutta toisaalta ei tarvitse olla kiinni, pääsee päi-



*Yrjö Pellikan tunnelmat ovat hieman haikeat viimeisenä työpäivänä ennen eläkkeelle lähtöä. Takana on 44 vuotta lauttahommissa.*



*Tom Dannbergilla on edessä kiireinen kesä. Suomenlinnan matkailijamäärät kasvavat kaiken aikaa.*

vittain kotiin, itsekin aikanaan perhesyistä työpaikkansa valinnut Korpinen pohtii.

### Parempien aikojen toivossa

Kansimies **Tom Dannberg** toteaa hänkin, että työehtosopimukseen voi olla tässä tilanteessa tyytyväinen.

– Täytyy toivoa, että sekä ajat että edut paranevat.

Dannberg iloitsee kesäaikaan siirtymisestä, koska huhtikuun alusta Suomenlinnan matkustajalautalla on kaksi kansimiestä vuoroa kohti.

– Nykyisin lautalla on kautta vuoden julmetusti ihmisiä. Talvellakin saisi olla kaksi kansimiestä.

Dannberg on useimpien työtovereiden tavoin viihtynyt lauttahommissa pitkään,

34 vuotta. Työ on väenpaljouden vuoksi eläväistä. Ruotsin ja englannin taitojakin pääsee käyttämään, sillä turisteja on jo enemmän kuin kantaväestöä.

– Kun on tänne tullut, ei enää pois osaa lähteä.

### Vuodet täynnä – kiitos!

Kansimies **Yrjö Pellikka** uusi työehtosopimus ei enää hetkauta. Pellikka seilasi viimeisen työreissunsa maaliskuun viimeisenä päivänä. Takana on lähes 44 vuoden työrupeama lauttaliikenteessä.

*Tässä tilanteessa voi olla tyytyväinen.*



Pellikka hoiti vihoviimeisen työvuoronsa rauhalliseen tyyliinsä Suomenlinnan huoltolautan Ehrensärdin tuuraavana kipparina.

Omien sanojensa mukaan ”lätäkössä” merimiehenä toiminut Pellikka on pitänyt työstään.

Vaihtelua on riittänyt. Bonusta on saada nauttia Helsingin rantamaisemista eri vuodenaikoina. Sekä matkustajat että työtoverit ovat olleet mukavia. Työnantajakin saa kiitosta väen huomioimisesta. Virkistyspäivät ja joululounaat ovat kuuluneet vuodenkiertoon.

Kunhan työnantajan tarjoamat lähtökahvit oli juotu, Pellikka otti suunnan lempiharrastuksensa eli kalastuksen pariin. Pilkkijäitä oli vielä löydettävissä. 🍣



Henkilöstön edustajat venyvät moneen

# Luottamusmies valvoo, tukee ja tiedottaa

Merimies-Unionin luottamusmiehet paimentavat unionilaisten etua työpaikoilla. He ovat jäsenten silmät, korvat, äänitorvi ja olkapää.

Unionin luottamusmiesjoukko on laaja. Mutta töitä riittää kaikille luottamustehtävissä toimiville. Tehtävää on lakien ja työehtosopimusten tulkinnasta porukkahengen luontiin.

Luottamusmiehet itse pitävät tärkeänä, että tieto kulkee ja asioihin puututaan ajoissa.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT KARI HULKKO

*Luottamusmiehet tekivät  
kevään täydennyskursillaan  
myös ryhmätöitä.*





**E**SL Shippingin varapääluottamusmies **Pasi Pitkälä** kuuluu pitkän linjan luottamusmiehiin. Hän oli aikanaan elvyttämässä ESL:n luottamusmiestoimintaa ja hoiti aluksi pääluottamusmiehen tehtävää.

– Vielä 10 vuotta sitten meillä oli harvoja luottamusmiehiä ja hekin olivat huomattomattomia. Toiminta organisoitiin ja firmalakin tehtiin tiettäväksi, että henkilöstöllä on edustajansa.

Nyt homma toimii. Varustamokin on suhtautunut aktivoitumiseen hyvin. Linkki konttorin ja laivojen välille on saatu. Historia huomioon ottaen ei yllätä, että Pitkälän mielestä luottamustehtävän hoitaminen on aiempaa helpompaa.

### Isoja ja pieniä ongelmia

M/s Pasilan laivaluottamusmiehenäkin toimiva Pasi Pitkälä pitää tärkeänä, että luottamusmies tunnetaan ja että hän näkyy.

– Esittelen itseni aina laivan uusille työntekijöille ja kerron, että minuun voi tarvittaessa ottaa yhteyttä. Näyttävät ottavan iloisina tiedon vastaan.

Raskaimpia luottamusmiehille ovat yt-neuvotteluiden ajat.

– Yt-tilanteissa luottamusmiehen pitää tuoda pöytään henkilökunnan mielipiteitä ja toisaalta tiedottaa välle asioiden etene- misestä. Lopputulokseen ei kovin paljon pysty vaikuttamaan.

Pitkälä on joutunut painiskelemaan myös määräaikaisten työsopimusten kanssa. Varustamo on tehnyt niitä paljon. Korjausta on onneksi tapahtunut ja suurin osa määräaikaista on vakinaistettu.

Sekamiehitys heijastuu myös luottamusmiehen tehtäviin.

– Hankaloittaahan sekamiehitys työn tekemistä, vaikka kukaan ei tätä ääneen sano. Kulttuurieroja on ja väki purkautuu joskus luottamusmiehelle voimasanojen kera, Pitkälä tohtii sanoa.

Parhailaan Pitkälä opiskelee Ei-EU-työntekijöiden työsopimuksia, jotka hän vasta nyt näkee mustana valkoisella. Sopimukset



*ESL:n Pasi Pitkälä on sitä mieltä, että luottamusmiehiä ei ole koskaan liikaa. Heitä tarvitaan aina ja heihin voi aina ottaa yhteyttä.*

ovat englanninkielisiä, mutta Unioni kääntää ne suomeksi.

Luottamusmiehen on tärkeää tuntea koko porukan sopimukset.

*Olen työntekijöiden puolella, mutta perehdyn myös työnantajan näkemyksiin.*

– Ulkomaalaiset eivät uskalla nimellään valittaa sopimuksistaan. Kerrankin yksi heistä lähestyi minua suomalaisen merimiehen kautta.

Isojen ongelmien lisäksi luottamusmies törmää päivittäin monenlaisiin pulmiin ja takkuihin.

– Kaikkea pientä tulee koko ajan. Onneksi selvitettävää riitatilanteita ei ole paljon. Äskettäin oli kinaa nosturiajoista.

### Onnistumisen iloa

Luottamushommat eivät ole pelkkää avun antamista muille. Pitkälän mielestä tehtävä palkitsee vastuuhenkilön itsensä niin, että hän saa koulutusta, pysyy ajan hermolla liiton asioissa ja tutustuu muiden varustamoiden luottamusmiehiin.

Paras palkinto on silti se, kun onnistuu auttamaan työtovereita. ➤➤

Luottamusmiehen **valitsevat** Merimies-Unioniin kuuluvat työntekijät keskuudestaan. *Osallistu luottamusmiehen valintaan!*

## Luottamusmies = tärkeä edunvalvoja

- edustaa työpaikalla Merimies-Unionia ja Unioniin kuuluvia työntekijöitä
- valvoo, että työpaikalla noudatetaan Unionin tärkeintä jäsenetua – työehtosopimusta
- neuvottelee ja osallistuu yhteistoimintamenettelyihin työnantajan kanssa
- neuvoo ja auttaa Unionin jäseniä työsuhteasioissa
- oikeus saada tietoja mm. yrityksen taloudesta ja maksetuista palkoista
- luottamusmiehellä on parempi irtisanomissuoja kuin muilla työntekijöillä



Luottamusmiehiä tuoreimmasta päästä. Merimies-Unionin tämän kevään luottamusmieskurssilaiset saivat kehuja opinhalustaan.

– Tuli hyvä mieli, kun autoin työntekijöitä saamaan palkat oikealta ajalta ja oikean suuruisina laivalta, joka seilasi sodanvaran alueella.

### Tiedon kulku on ykkösjuttu

Eckerö Linen M/s Finlandian pursimies **Patrick Kuronen** on ollut osastonsa luottamusmiehenä vuoden verran. Hän ei silti ole ihan tuore luottamustehtävissä, sillä työkaverit valitsivat hänet edustajakseen myös edellisessä työpaikassa.

Kuronen suhtautuu tehtävään rauhallisesti.

– Ajattelin, että ellei kukaan muu ryhdy osastoluottamusmieheksi, voin hoitaa homman. En varsinaisesti saa tästä kiksejä. Mutta toki porukan luottamus lämmittää.

Sitäkin Kuronen arvostaa, että luottamusmiehenä saa tuttuja muilta laivoilta ja pääsee verkostoitumaan.

### Epäkohdat pöydälle pikaisesti

Kuronen on tyytyväinen siihen, miten työntekijöiden ja esimiesten yhteistyö sujuu kansiosastolla. Johdon kanssa pääsee puheisiin helposti.

– Johto tietää, että olen työntekijöiden puolella. Mutta en räyhää, vaan selvitan



myös sen, miten työnantaja perustelee oman kantansa. Näin on helpompi päästä yhteisymmärrykseen.

Kuronen aloittaessa kansipuolen työlietoissa oli ongelmia.

– Pienistä epäkohdista uhkasi paisua iso soppa. Puhumalla saimme asiat kuntoon. On tärkeää ratkoa ongelmat hyvissä ajoin.

### Pääluottamusmies –

edustaa koko varustamon miehistöä

### Laivaluottamusmies –

edustaa oman aluksen miehistöä

### Osastoluottamusmies –

edustaa oman osastonsa työntekijöitä

– Eniten käsittelen väärinkäsityksiä ja unohduksia, Eckerö Linen Patrick Kuronen kertoo.

Kuronen luottaa asioiden hoidossa hyvään tiedonkulkuun.

– Minulle on kaikkein tärkeintä, että kommunikaatio kaikkien kanssa toimii.

Finlandian luottamusmiesten kesken tieto välittyy pian entistäkin paremmin, sillä Kuronen loi heille äskettäin yhteisen WhatsApp-ryhmän.



SAK:n Eloranta:

# Keskusjärjestö rakentaa luottamusta



– Merenkulku on sen verran spesiaali toimiala, ettei se välttämättä näy SAK:n päivittäisessä työssä. Jarkko Eloranta sanoi kiittäessään kutsusta Merimies-Unionin luottamusmiesspäiville. Naantalista kotoisin oleva Eloranta muisteli myös olleensa joskus satamavalvojana.

– **K**eskusjärjestö rakentaa luottamusta, jotta liitot voivat tehdä sopimuksia. Sopimukset ovat ay-liikkeen tärkein tuote, SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** sanoi puhuessaan Merimies-Unionin luottamusmiehille.

Eloranta oli puhujavieraana Unionin luottamusmiesten täydennyskurssilla huhituksessa.

SAK:n puheenjohtaja avasi sitä, mitä suurin palkansaajakeskusjärjestö ”aikoo tehdä isona”, kun keskitetty palkkasopiminen on jäänyt taka-alalle. SAK on ottanut uudeksi painopisteekseen luottamusyhteiskunnan rakentamisen. Tilasta on, koska luottamus on Suomessa rapautunut.

– Tämä hallitus ei ole päästänyt työntekijöitä eikä ay-liikettä helpolla. Hallitus on puuttunut moneen otteeseen työmarkkinoiden toimintaan. Se on heikentänyt työtömiä asemaa huonon taloustilanteen varjolla tuntuvasti. TE-toimistot siirretään maakunnille ja niitä ollaan yksityistämässä.

*Hallitus ei ole päästänyt ay-liikettä helpolla.*

Hallitus ei ajattele palveluiden käyttäjiä, vaan luo bisnekselle uutta markkinaa.

Eloranta näki kauhukuvana sen, että hallituksen ”sotehärpäke” ei laskekaan sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kustannuksia.

Merimies-Unionilla on 170 luottamusmiestä.

Merimies-Unioni kouluttaa luottamusmiehiä.

Pahimmillaan lopputuloksena on, että palveluista leikataan ja käyttäjien omavastuuta korotetaan.

## Työmarkkinat tulehtuneet

– Työmarkkinat kohtalaisen tulehtuneessa tilanteessa. EK haluaa työntekijöiltä maksimaalista joustavuutta muun muassa yli-, sunnuntai- ja muissa korvauksissa sekä työajoissa. Ja hallitus on hypännyt EK:n taskuun. Suomen Yrittäjät puolestaan taistelee raivokkaasti yleissitovia työehtosopimuksia vastaan.

SAK:ta tarvitaan tässä tilanteessa puolustamaan työntekijöiden asemaa ja vaikuttamaan erityisesti työolainsäädäntöön ja sosiaaliturvan kehitykseen.

– Kaikkina aikoina ay-liikkeen perustettava on ollut huolehtia työntekijöiden työstä, toimeentulosta ja ansioturvasta. Aiomme edistää järjestäytymistä, jotta meillä on edelleen joukkovoimaa vaikuttaa asioihin.

SAK aikoo satsata myös digitalisaatioon ja sen vaikutuksiin.

– Iso kysymys kuuluu, miten tietotekninen muutos muokkaa SAK:laisen porukan työtä ja miten väki pärjää tulevaisuudessa. Muutos tuo edunvalvontaan haasteita. On aika rakentaa uuden työn edunvalvontaa. Kun työ hajautuu erilaisille digialustoille, onko visiona paluu keikkatalouteen? Entä miten jaetaan työt ja vauraus, Eloranta pohti.

Jarkko Eloranta haastoi liittojen jäseniä osallistumaan ay-liikkeen viestien levittämiseen.

– Nykyään kaikki ovat viestijöitä. Jokainen meistä voi vaikuttaa siihen, mitä työpaikoilla puhutaan ja sitä kautta yhteiskunnalliseen ilmapiiriin. | KK 

Ehkäisevä päihdetyö tärkeää

# Alkoholin kontrolli on suhteutettava riskeihin

Alkoholista on nollatoleranssi merenkulkualan työehtosopimuksissa. Veren alkoholipitoisuuden on oltava 0,00 promillea silloin, kun ollaan työtehtävissä. Sopimuksissa ei kuitenkaan määrätä, että vapaa-ajallaan aluksella henkilöstön olisi oltava täysin vesilinjalla.

Alkoholipolitiikan asiantuntija korostaa, että jos alkoholinkäytön linjauksissa on ongelmia, työnantajan ja henkilöstön pitäisi hakea ratkaisumallit yhdessä.

TEKSTI ALEKSI VIENONEN KUVAT KATARIINA KIVISTÖ JA SHUTTERSTOCK



*Ehkäisevä päihdetyö ei saisi jäädä puhallusten varjoon.*

**T**yöehtosopimusten linjaukset voi tiivistää niin, että alkoholia saa laivatyössä vapaa-ajalla käyttää, mutta päihtyä ei saa.

Ajatus liian tiukasta alkoholipolitiikasta ei saa kannatusta ehkäisevää päihdetyötä edistävän Ehyt ry:n aikuistyön päälliköltä **Antti Hytiltä**. Kova alkoholikuri voi kääntyä itseään vastaan. Hytti korostaa, että esimerkiksi puhallutuksen pitäisi aina perustua todelliseen riskiarvioon.

– On järkevää tehdä etukäteen arvio siitä, mitä riskitilanteita päihtyminen työtehtävissä tai muuten työpaikalla voi aiheuttaa. Jos näyttää siltä, että tämä riski vaatii

*Päihdepolitiikka ei saa perustua pelkästään alkometriin.*



tävissä tai muuten työpaikalla voi aiheuttaa. Jos näyttää siltä, että tämä riski vaatii

tällaista suhteellisen voimakasta kontrollitoimenpidettä, silloin se on ok. Eli oleellista on, että linjaukset perustuvat riski- ja turvallisuuskäytäntöjen miettimiseen, Hytti sanoo.

## Alkometri ei ratkaise

Antti Hytti huomauttaa, että jokaisessa työvuorossaan nollan puhaltanut työntekijä voi olla alkoholisoitunut. Työpaikan tiukka alkoholipolitiikka saa alkoholistin pinnistämään, jotta saa puhallettua nollat. Sillä henkilö voi perustella itselleen, että alkoholi ei ole ongelma. Toisaalta taas työyhteisö voi pestä kätensä orastavaan alkoholiongelmaan puuttumiselta, jos työntekijä puhalttaa aina nolla promillea.

– Yleensä ihminen, jolla alkoholinkäyttö alkaa lipsua, varjelee huolella sitä, ettei asia tulisi tietoon työpaikalla. Eli hän huolehtii viimeiseen saakka, että töihin tullaan ja töissä ollaan selvin päin. Puhallutus ei siis ole tae siitä, etteikö alkoholi voisi aiheuttaa turvallisuusriskejä univajeen tai keskittymiskyvyn heikkenemisen kautta.

Työpaikan päihdepolitiikka ei Hytin mukaan saisi perustua pelkästään alkometriin.

– Puhallutusten ja kontrollin ohella on muistettava ehkäisevän päihdetyön tärkeys.





*Antti Hytin mielestä äreys voi kieliä liikakäytöstä yhtä lailla kuin alkometrin lukemat.*

### Orastava päihdeongelma otettava puheeksi

Hytti huomauttaa, että esimiesten ja työtovereiden olisi hyvä tarkkailla muitakin alkoholin liikakäytön merkkejä kuin pelkästään alkometrin lukemia. Tällaisia voivat olla muun muassa äreys ja konfliktiherkkyys työtovereita tai alaisia kohtaan. Tärkeintä olisi ottaa orastava alkoholiongelma puheeksi ja pohtia yhdessä keinoja sen hoitamiseksi.

– Suomalaisessa työelämässä on todella merkittävästi vähentynyt se, että tultaisiin humalassa tai krapulassa töihin tai juotaisiin työpaikalla. Tämä johtuu toisaalta ehkäisevän päihdetyön lisääntymisestä, mutta myös siitä, että työt ovat entistä vaativampia.

Hytti muistuttaa, että useimmista nykytöistä ei enää selviä krapulassa tai humalassa.

– Samaan aikaan tiedetään, että suomalaisten työntekijöiden alkoholinkäyttö ei ole laskenut. Alkoholin aiheuttamat terveyshaitat eivät ole vähentyneet, vaikka töissä ei enää olla alkoholin vaikutuksen alaisena yhtä paljon kuin ennen eikä sitä enää hyväksytä.

Nykyisin alkoholihaitat työyhteisössä voivat tulla salakavalammin ja niitä voi olla vaikeampi huomata.

– Haitat voivat ilmetä esimerkiksi asiattomana työkäyttäytymisenä kuten työkavereille tai alaisille rähjäämisenä. Näiden taustalla voi olla alkava alkoholiongelma. Alkoholi vaarantaa nykyisin jo enemmän työhyvinvointia kuin työturvallisuutta verrattuna vaikkapa 20–30 vuoden takaiseen tilanteeseen, Hytti linjaa.

## Alkoholi tesseissä

- Merenkulkualan työehtosopimuksissa on tiukka linja alkoholista.
- Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen ja matkustaja-alussopimuksen liitesopimuksissa on määritelty tarkkaan aluksen päällikön (tai hänen valtuuttamansa sairaanhoitajan) oikeus puhalluttaa aluksen henkilöstöä.
- Liitesopimuksen mukaan ”työntekijän on muutoinkin esiinnyttävä aluksella ollessaan siten, että hän ei vaaranna matkustajien ja muun henkilökunnan saati aluksen ja sen lastin turvallisuutta ja siten, että hän selviytyy moitteettomasti tehtävistään pelastusorganisaatiossa”.
- Suurimmassa osassa kotimaanliikenteen sopimuksia on myös linjaukset alkoholi-politiikasta.

## Sopikaa pelisäännöt yhdessä

**E**hyt ry:n aikuistyon päällikön **Antti Hytin** mielestä oleellista olisi, että työnantaja, ammattiliitto, esimiehet ja henkilöstön sopisivat aina alkoholia koskevat pelisäännöt keskenään. Jos alushenkilöstön vapaa-ajalla tapahtuva alkoholinkäyttö ja alkoholikulttuuri koetaan yhteisesti ongelmaksi, myös ratkaisut pitää löytää yhdessä. Tiukka yksipuolinen kielto siitä, että vapaavahdissa ei saa käyttää alkoholia lainkaan, ei Hytin mukaan ole välttämättä toimiva ratkaisu.

Merenkulkualalla kysymys on osin myös kulttuurista.

– Kulttuuri muuttuu puhumalla. Eli pitää keskustella yhdessä siitä, mikä tilanne päihdeasioissa työyhteisössä on nyt ja koetaanko siinä olevan jotain ongelmia työturvallisuuden, työhyvinvoinnin tai työntekijöille aiheutuvien terveyshaittojen kannalta.

– Jos keskusteluissa todetaan, että nykytilanne ei ole hyvä eikä kestävä, silloin työyhteisön esimiesten ja työntekijöiden pitää

yhdessä sopia, mitkä ovat ne toimenpiteet, joilla ongelmallisiksi koettua kulttuuria lähdetään muuttamaan.

Päätetyt toimet voivat olla esimerkiksi tiedon lisääminen ja tiedon levittäminen. Lisäksi tiedon jakaminen siitä, mistä saa halutessaan apua, on tärkeää. Esimiehiä ja työsuojeluhenkilöstöä on koulutettava siinä, että he pystyvät puuttumaan tilanteisiin, kun havaitsevat tiettyjä varoitusmerkkejä. 📌



# ”Kuulemma oikein vittumainen mies”

**OTSIKON KOHTUULLISEN YMMÄRRETTÄVÄ** luonnehdinta löytyy **Kalle Päätalon** Iijoki-sarjasta. Uittotyömaan miehet siinä kuvailivat johtajaansa uusille palkatuille. ”Vaikka senhän näkköö jo siitä, kun katotta miten se pittää tupakkia suussaan. – Onpa perkele paperossi pystyssä! Siitä siihen että ei käreytä kulumakarvojaan”, jatkuu keskustelu.

Kuvaus sijoittuu 1930-luvun Kainuuseen. Ihmisen leipä on tiukassa. Kovalla työllä sen saa. Joka kevät puut kulkevat jokia ja miehet niiden varsia. Joidenkin viikkojen ajan, yötä ja päivää, märkänä ja vähällä ruualla. Päätalon uittokuvaukset ovat kaukana laulujen tukkilaisromantiikasta. Mutta hienoa tekstiä ne ovat ihmisen työstä, työpaikan ihmissuhteista ja työn merkityksestä.

1930-luvun uittotyömaata seuraillessa syntyy hämmäntävä ajatus. Silloinkin on tiedetty, mitä on hyvä johtaminen. Vieläkin hämmäntävämpää on, että hyvä johtaminen näyttää olevan samaa aikakaudesta riippumatta. Jatkuvasti ilmestyy hyvän johtamisen oppeja ja niistä tehtyjä kirjoja. Kouluttamattomat miehet uitossa 1930-luvun korpimailla tiesivät jo kaiken olennaisen.

Johtajan suussa pystyssä käryvä paperossi kuvaa asennetta, josta syntyy huonoa jälkeä. Ylpeys, oman aseman korostaminen, työntekijöiden kunnioittamisen puute ja kaikki sellainen ei toimi. ”Hän oli tavattoman tärkeän ja tymeän oloinen ja puhui jatkuvasti ärähtelemällä ja kuin nälvimällä”, Päätalo kuvailee huonoa johtajaa. ”Kuulemma oikein vittumainen mies”, ei sitä turhan takia eikä kai kista sanota.

Jokivarsien miehet arvostivat johtajia, jotka olivat ”asiallisia ja romakoita”. Tällaista edusti Hiltu-Jakki, jonka roikkaan haluttiin. Hän ei ollut arvostettu sen vuoksi, että hänen johdossaan olisi päässyt helpolla. Jos joku pinnasi ja laiskotteli, hän sai varmuudella kuulla rumia sanoja johtajansa suusta. Jakin roikkaan haluttiin, koska siinä sai tehdä kunnolla töitä, pikkuasioiden ympärillä ei nyhrätty, hyvästä

työstä ei nuukailtu kehua, työpaikat jaettiin oikeudenmukaisesti ja työntekijää arvostettiin.

Hiltu-Jakki myös puolusti vankasti omiaan vääryyksiä vastaan. Ja saattoipa hän palkata roikkaansa heikkokuntoisen työntekijän, ihan sosiaalisista syistä, ei ollut Jakin porukka pelkästään vahvojen ja pystyvien.

Kaikesta tuosta syntyi syrjäisen joen rannalle hyvä työilmapiiiri. ”Ennen muuta Jaakko Hiltulan roikassa oli aina railakka meno päällä kielenkäyttöä myöten.” Johtaja tykkäsi tehdä töitä, työntekijät tykkäsivät myös. Molemmat arvostivat toisiaan. Syntyi hyvää jälkeä ja tulosta.



Välillä jokivarren miehet ylittivät itsensä ja tekivät enemmän kuin olisi tarvinnut. Toisaalta osattiin paikan tul-

len ottaa myös rennosti ja jutella mukavia. Aina ja kaikkialla on tiedetty, mistä hyvä työ syntyy.

Kainuulaisen joen laitamilla työssään pyörrähtelevät tukkilaiset saavat kyselemään. Millainen olen johtajana? Millainen olen työntekijänä – olenpa sitten mies tai nainen? Millainen työyhteisö meillä on? Sellainen peiliin katsomisen paikka.

Samalla olisi tärkeää muistaa, että muutos on mahdollinen. Ihminen voi muuttua, työyhteisö voi muuttua. Ja sekin on työtä, muuttaa itseään. Tänään oikein vittumainen voi huomenna olla arvostettu.

## Markku Tynkkynen

*Kirjoittaja on Kirkon koulutuskeskuksen kouluttaja (työyhteisöt, johtaminen, työnohjaus) sekä Suomen työnohjaajien yhdistyksen puheenjohtaja.*



Viidakkorumpu on tehokkain keino

# Etsivä merimies löytää töitä

Merimiesten oma työnvälitys Helsingissä ja Turussa ajettiin alas viitisen vuotta sitten.

Nykyisin merimiesten asioita hoitaa Suomessa enää Turun TE-toimiston virkailija Tero Mäenpää.

– Hoidan muun muassa niitä, mutta teen kaikkea muutakin. Merimiehet ja varustamot ovat voineet saada apua pääosin täältä Turusta ja Ahvenanmaalta, Mäenpää kertoo.

TEKSTI UP/MIKA PELTONEN

**T**yöttömäksi joutuvat merimiehet löytävät uuden merityöpaikan yleensä varustamojen nettisivuilta.

## Viking palkkaa sieltä täältä

Ahvenanmaalta toimivan Viking Linen merihenkilöstöpäällikön tehtävistä väliaikaisesti vastaavan **Ville Hårdin** mukaan Viking etsii työntekijöitä monesta paikasta.

– Jos tulee vapaita paikkoja, siirrämme ensin vanhoja työntekijöitä yhtiön sisältä. Etsimme työntekijöitä myös työhallinnosta. Esimiehiä haemme Facebookista ja muualta netistä, Hård kertoo.

Keittiöhenkilökuntaa on hänen mukaansa vaikea löytää. Sitä etsitään keittiöhenkilökuntayhdistyksen sivuilta.

Ihan kaikille pestiä vailla oleville merimiehille Hård ei töitä lupaa, mutta suurelle osalle kyllä.

– Me yritämme löytää parhaan työntekijän. En voi sanoa, että kaikille löytyy, mutta työvoimalle on jatkuvasti tarvetta.

## Osa löytää, osa ei

Työvoimahallinnostakin saattaa vielä jotakin vinkkiä saada

– Osa löytää täältä, osa ei. Työnantajat eivät tosin kovin paljon ilmoittelekaan paikoistaan meidän kauttamme.

Viidakkorumpu on Mäenpään mukaan ykkösjuttu merityöpaikkojen etsinnässä.

– Kun tarvitaan sijaisia, kysellään, tietääkö joku jotakuta tuttua, joka pääsisi tekemään sairauslomasijaisuuden. Viime hä-

dässä he tukeutuvat meihin, ja minä sitten etsin sijaisia.

Työttömien suomalaismerimiesten määrää Mäenpää ei osaa edes arvioida.

– Ei ole ylitarjontaa, mutta ei hirveää pulaakaan.

## Kansityö konehuonetta tiukemmalla

Laivoilta löytävät tätä nykyä töitä parhaiten konepuolen työntekijät, käytännössä kone-mestarit.

– Kansipuolella leipä on vähän tiukemmassa, sinne on enemmän työnhakijoita.

Merimiesten oman työvälityksen lopetus harmittaa Mäenpäää.

*Ei ylitarjontaa, mutta ei hirveää pulaakaan.*



– Huono juttu se oli, varsinkin kun vuoden 2017 alusta tuli näitä uudistuksia, Mäenpää sanoo ja viittaa tuoreeseen Manila-sopimukseen.

– Nyt merimiesten täytyy käydä kertauskursseja, että pystyvät jatkamaan merialan töissä. Merillä pitää uusia viiden vuoden välein muun muassa palo- ja pelastuslautakursseja.

Merialan pätevyyskirjat myöntää liikenteen turvallisuusvirasto Trafif.

## Trafissa härdelli

Mäenpää kertoo, että Trafissa on härdelliä ja merityöntekijät joutuvat odottamaan pä-



*Minuun turvaudutaan, jos sijaisia ei löydy muuta kautta, Tero Mäenpää kertoo.*

tevyyskirjojaan. Tästä syystä he eivät myöskään ole päässeet aina töihin, vaikka sijaisuus olisi ollut tiedossa.

– Viiden vuoden sisään pitää uusia tiettyjä kursseja, että pystyt jatkamaan oman alasi töissä. Ammatti tulee aika kalliiksi, kun pitää käydä näitä kursseja.

Työttömänä työnhakijana muutamia kursseja on Mäenpään mukaan pystynyt käymään te-toimiston piikkiin. Osalla työnhakijoista ei ollut tietoa tästä mahdollisuudesta.

– Se meni heiltä ohi, kun ei ole keskitettyä merityönvälitystä. Siitä olisi ollut hyötyä ainakin tässä muutostilanteessa. 📌

Neumann ja Jari Porkka kertovat tarinansa

# Kansimiehen työt veivät esiintymislavoille

TEKSTI ALEKSI VIENONEN

**M**uusikko Pertti ”Nipa” Neumann lähti merille 15-vuotiaana Nesteen Tervi-alukselle 1970-luvun puolivälissä. Hän seilasi parikymppiseksi monilla laivoilla valtameriliikenteessä Atlantilla.

Neumannille tarjottiin matruusin pestiä ja kuukausipalkkaa, mutta hän päätti kokeilla siipiään muusikkona. Hän palasi merityöhön vielä 1990-luvulla vajaaksi vuodeksi puolimatruusina, kun hän halusi tehdä irtioton musiikkituottajan hommista ja kirjoittaa kirjan.

Juontaja-imitaattori-koomikko **Janne Porkka** aloitti merimiesuransa samalla aluksella, Tervillä, kymmenen vuotta myöhemmin. Porkan tie merille kulki merimiesammattikoulun kautta. Paikallisradiobuumi ja halu esiintyä vetivät Porkan kuitenkin maihin 1980-luvun lopulla.

## Neumann: Lähdin merille vapauden kaipuusta

**LAIVA OLI NESTEE** vanha tankkeri Tervi. Lähdimme Mäntyluodosta ja matkasimme Klaipedaan Liettuaan. Se oli eka reissuni. Olin 15-vuotias. Tarvitsin äidiltäni nimen lupapaperiin, että pääsin lähtemään. Kyllä se paperi oli vähän märkä kyyneleistä, mutta äiti siihen lopulta nimensä pisti. Hän sanoi vain, että kyllä sinä pärjät siellä, niin kuin sitten pärjäsinkin. Se oli nuoren miehen elämässä iso askel kohti tuntematonta. Väittäisin, että vapauden ja seikkailun kaipuuta siinä oli.

Olin eri laivoilla 1976–1977. Vuonna 1978 halusin lähteä vapaaehtoisena varusmiespalvelukseen.

Tällöin pääsin tietenkin laivastoon. Ajatuksena oli, että saisin kasaan seilauspraktiikkaa. Halusin pyrkiä merimieskouluun, siitä sitten perämiesluokille ja edettä uralla.

\*\*\*

Laivastoajan jälkeen singahdin suoraan M/S Sandviken-alukselle, jolla olin kaikkiaan kahdeksan kuukautta. Meillä oli Lontoo kotisatamana. Veimme sieltä paperia lähinnä Kanadaan, Yhdysvaltoihin ja Kolumbiaan. Se oli hyvä koulu nuorelle miehelle. Siinä viimeistään oppi täkkärin hommat, ja joskus ihan kantapään kautta.

Sillä reissulla tuli ostettua Kanadasta kitara. Tulin sen kanssa aika nopeasti tutuksi. Aloin tehdä laivalla biisejä. Kun olin Lontoossa vastikelomalla, niin mietin, että jospa menisi johonkin bändiin. Ei siinä kauaa mennyt, kun löysin itseni lontoolaisen trion basistina.

Kun vastikeloma oli loppumetreillä, varustamosta tuli soitto, että kippari oli pitänyt työmoraalistani ja työtavastani ja varustamo haluaa jatkaa kanssani hommia. Minulle tarjottiin Sandvikenin sisarlaivaan matruusi-puosun jobia. Se oli aika kova juttu parikymppiselle jätkälle. Sain sanottua, että olen tehnyt tällaiset soitinhankinnat ja haluan miettiä yön yli.

Oli kunnan palkkatyö tarjolla. He tekivät harvinaisen poikkeuksen, että antoivat minulle mahdollisuuden miettiä. Ilmoitin silti seuraavana päivänä, että aion kokeilla siipiäni musiikin saralla.

Aloitin musiikkiuraani, mutta päädyinkin mainosalalle. Kävin mainosalan kouluja ja ylenin mainosmieheksi. Sitten vuonna 1983 otettiin Dingon ensiaskeleet, ja loppu on historiaa.

Ensin tankkeri Tervi, sitten showbisnes

*Neumann mietti yön yli, rupeaako matruusi-puosuksi. Musiikki veti pidemmän korren.*



Laivalla oppi  
itsenäiseksi

## Janne Porkka: Luulin pääseväni etelän lämpöön, mutta jouduin Grönlantiin

**KUN PITI KOULUTUSPAIKKAA** valita, tuli vastaan merimiesammattikoulu ja päätin mennä sinne. Ei minulla ollut sen pidemmälle ulottuvaa suunnitelmaa.

Olin merillä 1980-luvun alussa. Ensimmäinen alukseni oli Nesteen vanha Tervi. Veimme lentokonepolttoainetta Grönlantiin Tanskasta.

Minulla oli mielessä, että kouluttautuisin alalla pidemmälle ja hakisin perämieskoulun ja siitä merikapteeniksi. Silloin työllisyystilanne oli aluksilla kuitenkin niin huono, että täkilläkin oli puolikkaina ja

matruuseina tyyppejä, joilla oli perämiehenkirjat taskussa. He sanoivat, että ihan turhaan hakeudun samoihin hommiin.

*Janne Porkka osaa  
meriuransa peruja  
muun muassa neuloa.*

\*\*\*

Kun minut ensimmäistä kertaa buukattiin laivaan, luulin lähteväni jonnekin etelään, mutta lähdinkin Grönlantiin. Olin tuuletelut kavereilleni, että nyt lähdetään etelän kaukomaille. Kaukomaille lähdettiin, mutta toiseen suuntaan kuin odotin.

Kunnioitus luonnon voimia kohtaan kylä kasvoi siellä Pohjois-Atlantilla. Se on äärimmäisen myrskyisä merialue syksyisin. Kun teimme siinä myrskyssä kolme reissua Grönlantiin, niin tuli tunne, että ihminen on aika pieni. Keinuimme edestakaisin ja hädin tuskin pääsimme eteenpäin. Hyvä ettei koko laiva hajonnut.

Kun nuori mies lähtee merille, saa olla omillaan. Jos sukka menee rikki, se pitää osata itse ommella. Ei sitä kukaan muu tule ompelemaan. Osaan edelleen neuloa kaikenlaista kuntoon. Jos lapsilla hajoaa vaate, minä korjaan sen.

\*\*\*

Merillä minulla oli koko ajan tunne, että etsin vielä itseäni. Minulla oli ollut aina showmeininki verissä. Kun

1980-luvun puolivälissä paikallisradiot aloittivat, ujuttauduin sinne ja ryhdyin radiotoimittajaksi. Radiotyö alkoi ottaa enemmän tilaa ja jouduin miettimään, jatkanko turvallisesti matruusina Viking Sallyllä kuukausipalkalla vai heittäydynkö freelance-toimittajaksi. Kuuntelin sydäntäni ja lähdin pois laivatöistä.

Laivalla ihmistuntemukseni kehittyi. En hermostu enää kovin paljon mistään ja osaan olla itsenäinen. On jäänyt kyky toimia itsenäisesti ja kyky ottaa vastuuta itsestään.

Mutta toiset ovat seilanneet vuosikymmeniä, ja minä olen ollut merillä vain muutamia vuosia. Heille, jotka ovat merillä koko uransa, nostan hattua, että jaksavat painaa. 🚢

# Opettaja Nokelainen siirtyy vapaaherraksi

**K**iljavan opiston opettaja **Ismo Nokelainen** veti viimeisen kurssin Merimies-Unionin luottamusmiehille huhtikuussa.

Luottamusmies- ja järjestökoulutusta yli 30 vuotta hoitanut Nokelainen siirtyy eläkkeelle syyskuun alusta.

Vuosien varrella Nokelainen on tullut tutuksi lukemattomille merimiehille. Ja Nokelainen puolestaan on opettanut satoja unionilaisia. Opettaja sanoo saaneensa tehdä ihannetyötään.

– Parasta ovat olleet tyypit. Olen tavannut todella hienoja tyyppejä. Olen saanut merenkulkijoista ystäviäkin, Nokelainen kertoo.

## Harjoittelu teki alan tutuksi

Yhteistyön alku oli hieman hankalaa, sillä

merimiesslangi ei aina avautunut Nokelaiselle, vaikka hänen omat veljensä ovatkin merenkulkijoita.

Sittemmin järjestöopettaja on ollut työharjoittelussa sekä rahti- että matkustajalaivalla ja päässyt sisään alaan.

– Vaikka merenkulusta on omaa lainsäädäntöä ja erityismääräyksiä, ei merityö lopulta poikkea kovin paljon maapuolen tehtävistä. Merimiehet tuppaavat liioittelemaan erikoisuuttaan, Nokelainen nauhahtaa.

Pitkäaikainen opettaja evästää merimiehiä olemaan rohkeita. Häntä häiritsee miehistön jäsenten liika alamaisuus.

– Työnantajaa ja esimiehiä pelätään aivan liikaa. Ei pidä antautua ennen kuin taistelu on alkanutkaan. | KK

## Duunari ei hevin pääse koulutukseen

**TYÖNANTAJA KOULUTTI** viime vuonna SAK:laisten alojen työntekijöistä vain kahta viidestä.

SAK:n selvityksen mukaan julkisella sektorilla työskentelevät työntekijät osallistuvat työnantajan kustantamaan koulutukseen jonkin verran yksityisellä sektorilla työskenteleviä useammin.

Vielä kaksi vuotta sitten joka toinen duunariammattissa oleva sai työnantajan maksamaa koulutusta, joten tilanne työpaikoilla on heikentynyt selvästi.

Työntekijäammateissa mahdollisuudet työnantajan tarjoamaan koulutukseen ovat jo lähtökohtaisesti olleet heikommät. Työpaikoilla koulutetaan paljon enemmän toimihenkilöitä ja ylempiä toimihenkilöitä kuin duunareita. Toimihenkilö pääsee koulutukseen kaksi kertaa ja ylempi toimihenkilö melkein kolme kertaa useammin kuin työntekijä.

Nuoret ja vanhimmat työntekijät osallistuvat koulutukseen keskimmäisiä ikäryhmiä harvemmin.

SAK korostaa, että tuottavuus syntyy yrityksen jokaisella askelmalla, johdosta suorittavaan työhön. Koulutus on tärkeää kaikille.

Koulutuksen merkitys korostuu, kun digitalisaatio ja muut työelämän muutokset kasvattavat työtehtävien vaatimuksia.



*Ismo Nokelainen  
peräänkuuluttaa  
merimiehiltä rohkeutta  
ajaa asioita työpaikalla.*





# Nykyajan lentävät hollantilaiset

**TAKAVUOSINA ELI RAJU TARINA AAVELAIVASTA**, Lentävästä hollantilaisesta. **Richard Wagner** sävelsi siitä jopa oopperan. Ikuisesti kiertävästä purjelaivasta on eri versioita. Yhden mukaan joku kapteeni oli vihapäissään laukaissut aseensa kohti Etelän ristin tähtikuviota ja joutui rangaistukseksi seilaamaan merillä loputtomasti. Toinen juttu kertoo erään kapteenin olleen aikeissa kiertää Kap Horn. Silloin enkeli varoitti häntä menemästä myrskyvälle merelle. Kapteeni ei piitannut neuvosta ja tuli tuomituksi ikuiseen purjehdukseen.

Ihmeellisintä on, että Lentävän hollantilaisen on nähty aikojen saatossa seilaavan useita kertoja – ja jopa lujaa vastatuuleen. Silminnäkijöinä on ollut sekä arvovaltaisia henkilöitä että ihan tavallisia pulliaisia. Hii-o-hoi sanoo Aimo. Hyvä tarina.

Aimo lukee aina tarkasti Merimies-lehden ja saa siitä tietoa, mitä aalloilla ja maissa tapahtuu. Helmikuun lehdestä Aimon mieleen tuli nykyaikainen Lentävä hollantilainen, joka purjehtii hiljaisesti maailman meriä ilman miehistöä. Ei ole ketään vilkuttamassa kannella, ei nosteta lippua tervehdykseksi mastoon, ei soiteta sumutorvea. Miehistö on jätetty rantaan.

**MIEHITTÄMÄTÖNTÄ PAATTIA OHJATAAN VALVOMOSTA** kuten paperitehtaan prosessia, jos Aimo oikein ymmärtää. Sama merimies (voiko häntä enää sellaisiksi kutsua?) hoitelee useaa laivaa samanaikaisesti. Ei tarvitse enää ostaa virkapukuja. Paita ja farmarihousut riittävät työasusteiksi.

Tokihan näin syntyy säästöä työvoimakustannuksissa. Mutta entäs jos jotain menee pieleen? Rautateillä on silloin tällöin kaaos, kun tietokoneet reistailevat ja systeemit ovat menneet sekaisin. Junat eivät kulje, koska liikenne vaatii moninaisia aparaatteja. Asemapäällikkö on korvattu tietokoneella. Eipä silti – Aimo on ollut laivassa, jossa oli kapteeni ja ihan oikea elävä miehistö ja siltikään ei aina osuttu sinne, mihin piti. Välillä oltiin väärässä

satamassa ja joskus eivät aikataulut pitäneet. Aina ei mene nappiin ihmisiltäkään.

**VAAN NIINHÄN SE ON, ETTÄ KONEET KORVAAVAT IHMISTYÖTÄ.** Lentokoneet lentävät jo melkein pelkästään autopilotilla ja hyvin lentävätkin. Ei ohjaa ihminen enää konetta paremmin. Niin varmaan käy laivojenkin kanssa. Täytyy vain varmistaa, että jos jostain särkyy, ei seuraa katastrofi. Laitteiden pettäessä ei saa ajaa karrille, toisen laivan päälle tai täysillä laiturin.

Tulevaisuudessa ei olisi enää merimiehiä, jotka voisivat kehua matkoillaan. Ei enää kerrottaisi huimista myrskyistä, ei ankarasta merenkäynnistä kymmenmetrisine aaltoineen eikä maailmalla tavatuista neidoista. Toisaalta kukaan ei myöskään olisi merisairas.

**TIETOKONEET EIVÄT TOISILLEN PAHEMMIN JUTTELE** eivätkä kehu purjehtineensa Hyväntoivonniemen ympäri. Vaikka tekoälyhän on olemassa, joten ehkäpä tietokoneisiin voitaisiin kytkeä matkamisto- ja kehumisoso. Tietokoneiden keskinäinen puhelu saattaisi olla hauskaa kuultavaa.

Rahtilaivoihin ja tankkereihin miehittämättömyys saattaa soveltua. Sitä Aimo ei käsitä, miten ruotsinlaivat tai Tallinnan linjat hoidettaisiin etäohjatusti. Tervetulo kuulumukset ja ”elävän” musiikin hoitaisi kone. Karaoke olisi puoliautomaattinen. Ruuat olisi tehty maissa valmiiksi ja ne saisi juomien kera luukusta maksua vastaan. Hii-O-hoi!

Eivät taida miehittämättömät alukset tulla käyttöön ihan lähivuosina. Hyvä niin. Vaikka jäljelle jäisi merenkulkuun liittyviä ammatteja, merimiesten päiden yllä leijunut romanttinen sädekehä taitaisi rapistua. Vain muutama vanha skönäri kävisi silloin tällöin ravintola Salvessa jutustelemassa vanhoista hyvistä ajoista. Niin se on nähtävä, että mikään ei ole ikuista.



# Palkka työsopimuksen ja työehtosopimuksen mukaan

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

**MERIMIES:** Työsopimuksessani on sovittu kokonaispalkasta, joka maksetaan tiettyinä palkkapäivinä. Kyse on könttäsummasta eikä sen lisäksi minulle makseta mitään lisää. Miten se eroaa työehtosopimuksen mukaisesta palkasta? Minkälaisiin palkankorotuksiin minulla on oikeus? Työskentelen väliportaan esimiehenä.

**LAKIMIES:** Palkalla, josta on sovittu suoraan työntekijän ja työnantajan välillä *työsopimuksessa*, on rakkaan lapsen tavoin monta nimeä. Puhutaan muun muassa sopimuspalkasta tai kokonaispalkasta. Viimeksi mainittu on nimityksenä osuva, koska könttäsummasta palkasta sovitaan usein erikseen sen takia, että se kattaa kaikki palkan osat, lisät ja korvaukset. Työnantaja suosii näitä muun muassa sen takia, että palkkahallinto yksinkertaistuu.

Monesti työnantaja esittää sovittavaksi, että kokonaispalkka sisältää myös korvauksen tehdyistä ylityötunneista. Tällainen sopimus voi olla lainvastainen. Sopimus kokonaispalkasta ei nimittäin poista työnantajan velvollisuutta pitää työaikakirjanpitoa ja maksaa ylityökorvauksia, mitkä perustuvat sellaiseen pakottavaan lainsäädäntöön, josta ei voi sopia toisin. Toisin sanoen kokonaispalkasta, joka sisältää ylityökorvaukset, voidaan laillisesti sopia ainoastaan niiden henkilöiden kohdalla, joihin *ei sovelleta* merityöaikalakia tai kotimaanliikenteen työaikalakia (eli päällikkö, konepäällikkö, yliperämies tai intendentti).

Palkasta sopiminen työsopimuksessa perustuu useimmiten *nk. edullisemmuussääntöön*, joka on työoikeudellinen periaate. Edullisemmuussäännön mukaan työnantajalla ja työntekijällä on aina oikeus työsopimuksella sopia työehtosopimuksen ehtoja paremmista ehdoista. Ehtojen paremmuudella tarkoitetaan sitä, että ne ovat työntekijän näkökulmasta työntekijälle edullisempia. Palkka, joka on selvästi suurempi kuin työehtosopimuksen mukaan maksettava kuukausipalkka, on esimerkki tällaisesta edullisemmasta ehdosta.

Merenkulun työehtosopimuksissa on sovittu kuukausipalkasta, josta tarvittaessa lasketaan päiväpalkka. Tuntipalkkaa merenkulussa ei tunneta lainkaan. Ylityökorvauksen suuruus ylityötunnilta määritetään kuukausipalkasta työehtosopimuksessa sovittun ker-

toimen avulla. Kuukausipalkka muodostuu esimerkiksi matkustaja-aluksilla sovellettavan työehtosopimuksen mukaan taulukon mukaisesta vakanssikohtaisesti takuupalkasta, jota korottavat henkilökohtaiset lisät kuten ikälisät, luontaiskorvauksista, suoritusperusteisista lisistä (lastinkäsittely, likainen työ) sekä mahdollisesti palvelurahasta. Kokonaispalkasta sovittaessa on usein todettu, että palkka kattaa kaikki nämä palkan osat tai ainakin suurimman osan niistä.

Suomessa yleissitovassa työehtosopimuksessa määritellään kyseisen alan vähimmäisehdot mukaan lukien *vähimmäispalkka* sen kaikkine osineen ja lisineen. Työsopimuksessa ei voida sopia alle yleissitovan työehtosopimuksen mukaisen vähimmäispalkan. Työehtosopimuksen vähimmäisehdon alittava työsopimuksen ehto on nimittäin mitätön. Sopimuspalkan on siis oltava vähintään työehtosopimuksen taulukkopalkan, luontoisetujen, (mahdollisen) palvelurahan ja muiden lisien suuruinen.

Työntekijän on itse laskettava, täytyvätkö työehtosopimuksen vähimmäisehdot hänen kohdallaan ottaen huomioon sen, mitä sopimuspalkan on sovittu kattavan. Laskelma on itse asiassa tehtävä kuukausittain ja mikäli (takuupalkkaan kuulumatonta) ylityötä on tehty tuona kuukautena enemmän kuin mitä sopimuspalkka kattaa, voi työntekijä tehdä palkankorjauspyynnön korvaamatta jääneistä ylityötunneista.

*Voi olla siis varsin vaikeaa sopia sellaisesta palkasta, joka on varmasti edullisempi kuin työehtosopimuksen mukaan määräytyvä palkka.* Ammattiliittona emme suosittele kokonaispalkkasopimuksen tekemistä myöskään siitä syystä, että työehtosopimukseen liittyvät *korotusmekanismit* eivät koske sopimuspalkkaa, ellei siitä ole erikseen sovittu. (Esimerkiksi luontaisedut korottuvat eri perusteella ja eri ajankohtana kuin taulukkopalkkojen ja lisien mahdolliset korotukset.) Tällöinkin jää taas laskettavaksi (ja riideltäväksi) se, täytyvätkö työehtosopimuksen korotetut vähimmäisehdot vai eivät.

Kysymykset tervetulleita: [sannaleena.kallio@smu.fi](mailto:sannaleena.kallio@smu.fi)

# Uutta oikeuskäytäntöä merenkulkijan työttömyysturvasta

Työttömyysturva-asioiden muutoksenhakulautakunta on kumonnut Kuljetusalojen työttömyyskassan kielteisen päätöksen merenkulkijan oikeudesta työttömyyspäivärahaan.

Tapauksessa on kyse merenkulkijasta, joka oli sairaudesta johtuvan työkyvyttömyyden päättymisen jälkeen hakenut poikkeuslupaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta. Trafin päätös oli kielteinen eikä työntekijä voinut merityökelpoisuuden puuttumisen takia palata alukselle tekemään työsopimuksen mukaista työtä. Koska Trafin päätöksessä oli todettu, että merenkulkija voisi hakea poikkeuslupaa uudestaan vuoden kuluttua toipumisen edistyttyä, työnantajalla ei ollut perustetta (eikä halukkuuttakaan) päättää työsopimusta.

Merenkulkijan työttömyyspäivärahahakemus hylättiin, koska työvoimaviranomaiset ja työttömyyskassa katsoivat, ettei hän ole työtön työnhakija voimassa olevan työsopi-

muksen takia. Työttömyysturva-asioiden muutoksenhakulautakunta puolestaan katsoi, että tapauksessa oli kyse merityökelpoisuuden puuttumisen vuoksi sellaisesta poikkeustilanteesta, joka rinnastui muun muassa lomautukseen. Merenkulkija oli, merityösopimussuhteen voimassaolosta huolimatta, työtön ja työmarkkinoiden käytävissä maissa ja näin ollen oikeutettu työttömyyspäivärahaan työttömäksi ilmoittautumishetkestä lähtien.

Muutoksenhakulautakunnan joulukuussa 2016 tekemä päätös on merkittävä, koska se ohjaa päätöksentekoa myös muissa vastaavissa tapauksissa. Merimies-Unioni oli tehnyt jo ennen lautakunnan päätöstä ministeriöille esityksen työttömyysturvain muuttamisesta, jotta samankaltaisilta väliinpuotoamistapauksilta vältyttäisiin. Merenkulkijat eivät ole asian kanssa yksin, sillä vastaava terveydentilaan liittyvä kelpoisuusvaatimus koskee lentokoneissa työskenteleviä. | SK

YHTEYS ALUKSEEN



Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työpäivän kuulumisia. Jututettavaksi osui Silja Seranaden keittiöosastolta Sami Kivi.

– Sämpylöitä, croissanteja, kakkuja, viinereitä, marjapiirakoita, Kivi luettelee työvuoronsa tuotteita.

Laivan leipomossa työskentelevä Kivi on huhkinut aamuneljästä alkaen kahden ison ja kuumen pinnauunin ympärillä. Hän pyörittää leipomotöitä yksin kymmenen tuntia putkeensa. Leipomisen ohessa pitää keittää puuroa ja huolehtia kokousmatkailijoidenkin tarjoilusta.

Kaikkein kiireisintä on aamiaisen aikaan.

– Kyllähän hommissa hiki tulee, mutta tämä on sitä merimiehen elämää. Onneksi on opitut askeleet, joilla kaiken saa sujumaan, Kivi kuvailee.

Otan keksin, jos tekee makeaa mieli.



Mies on herkkujen ympäröimä, mutta itse hän on sekä karkki- että pullalakkossa ForMare-ohjelman oppien mukaisesti.

– Jos makeannälkä tulee, otan keksin.

Leipomotyöntekijällä on päivittäin rytmi kuin muulla porukalla. Messijutustelut jäävät sen vuoksi vähiin.

– Olen semmoinen yksinäinen mies, Kivi nauraa.

Normaalisti 10:10-vuorottelua tekevä odottaa jo kovasti kesälomaa. Kuu-kauden mittainen paussi on hienoa!

## Hyvinvointilomat

### Hyvänmielen loma

Lomakeskus Lautsia, Hauho  
[www.lautsia.fi](http://www.lautsia.fi)

#### Loma-aika

2.–7.10.2017

#### Hinta / henkilö

100 € / 5 vrk

#### Hakuaika päättyy

30.6.2017

**LOMAN TAVOITTEENA** on motivoida lomalaisia ryhmäytymään ja löytämään avaimia arjen hallintaan. Yhteisissä tuokioissa osallistuja saa huomaamattaan vertaistukea sekä vahvistaa ja tukee omaa psyykkistä hyvinvointiaan. Toimintakykyä pidämme yllä monipuolisella liikunnalla.



Haku sähköisesti [www.hyvinvointilomat.fi/hae\\_lomalle](http://www.hyvinvointilomat.fi/hae_lomalle)

Paperisia hakulomakkeita voi tilata Hyvinvointilomien toimistosta, puh. 010 830 3400; [toimisto@hyvinvointilomat.fi](mailto:toimisto@hyvinvointilomat.fi)

Lomakkeita ja lisätietoja saa myös Merimies-Unionista/Arja Merikallio, puh. 09 615 20259; [arja.merikallio@smu.fi](mailto:arja.merikallio@smu.fi)



# Viihdeosaston kuulumisia

**L**aivan viihdeammattilaiset viettivät kevätkokousta pienellä porukalla Vantaalla Hotelli Flamingossa.

Kokous pidettiin hotellin konferenssiosastolla. Kokousta ja majoittumista seurasi seikkailu Prison Islandissa. Jakauduimme kahteen joukkueeseen ja lähdimme selvittämään tehtäviä. Hauskaa oli, vaikka mitenkään loistavia emme olleet. ☺ Seikkailun jälkeen kävimme syömässä ja hieman viettämässä iltaa.

Kokouksessa käsitelimme normaalit kevätkokousasiat. Päätimme jo syyskokouksen ajankohdankin: se pidetään Turussa 19. lokakuuta lounaan merkeissä.

Vuosittainen jäsenetus 50€/jäsen pidetään voimassa myös tämän vuoden. Eli kotimaisesta vapaavalintaisesta viihdetapahtumasta korvataan osaston jäsenelle

enintään 50€ kuittia vastaan. Kuitit kerätään vasta loppuvuonna, eli jokainen säästää itse oman kuittinsa.

Päätimme myös, että osaston jäsenille korvataan **Robbie Williamsin** Tampereen konsertin keikkalipusta 50€ kuittia vastaan.

Viihdeammattilaisten syysmatka järjestetään syksyllä Barcelonaan. Ajankohta on 6.–8. lokakuuta.

Matkan omavastuu riippuu osallistujamäärästä ja matkan hinnasta. Kaikista näistä tiedotetaan myöhemmin tarkemmin.

Että tällaista tällä kertaa. Muista, että vain osallistumalla kokouksiin voit vaikuttaa.

Olisi kiva saada juuri sinut mukaan toimintaan!

**Nina**

Laivan Viihdeammattilaiset ry:n sihteeri



*Viihdeammattilaiset viihtyivät Flamingossa.*

## Suurjärven saalistajat

TEKSTI JA KUVAT MARKKU RAUTIAINEN JA MIKKO MUNCK

**S**isä-Suomen osasto järjesti perinteiset pilkkikisat maaliskuussa. Sää ja Ahti suosivat osallistujia.

Suurimman saaliin pilkki **Taiso Saukkonen** (2 382 g) ja toiseksi isoimman **Jorma Korhonen** (1 981g). Kolmas oli **Terho Kyllönen**. Koko kisan sinttisaalis painoi 12 kiloa.

Kisan jälkeen tarjolla oli hernesoppaa ja sen jälkeen osaston väki piti vuosikokouksen.

Tapahtumapaikkana oli Merimies-Unionin uudistettu iso mökki Kerimäen Haukilahdella.



*Kisaajat olivat tyytyväisiä keliin.*



*Kalaa nousi järvestä kiitettävästi.*

# Etelä-Suomella keskusteleva kokous

**E**telä-Suomen osaston kevätkokous keräsi Katajanokalla tuvan täyteen väkeä.

Sääntöjen määrittämien asioiden lisäksi kokouksessa keskusteltiin vilkkaasti ajankohtaisista asioista ja toiminnan kehittämisestä. Eteläsuomalaisia puhuttivat etenkin Unionin ja osaston talous- ja viestintäasiat.

Osaston syksyn tapahtumiakin alettiin jo ideoida.

*Kai Korhonen ja Liliana Kinnunen haukkasivat raitista ilmaa kokoustauolla.*



*Hannu Kumpulainen (vas.), Martti Kuusela ja Jarmo Keurulainen mieltivät tulevien tapahtumien ajankohtia.*

Katariina Kivistö

## Oulun eläkeläiset talon kimpussa

**O**ulun merieläkeläiset talkoilevat ahkerasti. Tuleva kesä menee etenkin sähköttöissä.

Yhdistys osti pari vuotta sitten vanhan hirsitalon Hietasaaresta, parin kilometrin päästä kaupungin keskustasta.

Talo aiotaan viimeistellä viihtyisäksi koontumistilaksi, jossa on mukava viettää kesäjuhlia, laulaa yhteislauluja ja nauttia haukisoppaa. Pihapiirin toinen rakennus on muutettu merimieskotimuseoksi. Melkoinen määrä 1950-luvun ja sitä tuoreempaa esineistöä on jo kasassa.

Lisää talkoolaisia toivotaan eivätkä sponsoritkaan olisi pahitteeksi.

**Timo Haipus ja Kauko Rantapelkonen** ovat puuhamiehiä, joilta saa lisätietoja. merielakelaiset.fi/oulu



## Osastoille omia verkkosivuja

**MERIMIES-UNIONIN** ammattiosastoista osa aikoo avata lähiaikoina omat verkkosivut. Tavoitteena on aktivoida jäsenviestintää.

Sivustoilla osastot tiedottavat sekä tulevasta että toteutuneesta toiminnasta. Netissä kerrotaan myös esimerkiksi stipendeistä, alennuslipuista ja muista jäseneduista.

Ennen sivustojen avaamista osastojen vastuuhenkilöitä koulutetaan päivittämään nettisivuja.

Merimies-Unioni on hoitanut ja maksanut sivupohjien tuottamisen. Osastojen sivut linkitetään Unionin smu.fi-sivustoon.

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

Koskaan ei ole myöhäistä aloittaa lukemista.

Kannattaisiko mennä **Risteilylle** myös kirjallisesti?

# Nyt ei napannut – Risteily jäi kesken



**Mats Strandberg**  
**Risteily**  
**Alkuteos: Färjan**  
**Like Kustannus**  
**2016, 500 s.**

**P**itihän Risteily-teos hommata, kun liittyy alaan. Innostuneena aloitin lukemisen. Kerronta olikin sujuvaa. Oli mukava lukea henkilökunnan ja matkustajien kuvailua.

Pystyin sieluni silmin näkemään muun muassa yhden henkilöstä, hieman kulhaneen risteilyisännän. Tyypillä oli takanaan yksi hittibiisi ja edelleen hän kuvittelee olevansa nuori ja komea.

Mutta. Kun kirjan tapahtumat alkoivat vyöryä, jännityskirjaksi kuvitteleman teos muuttuikin kauhukertomukseksi. Teksti meni minun näkökulmastani överiksi. Kun lapsen äänellä puhuva olio alkaa hytissä imeä mieheltä verta, ei napannut enää. Vampyyrijutut eivät minua kiinnosta, joten jätin kirjan kesken.

Kirjan touhu on niin yliampuva, että teksti ei ahdistanut eikä ainakaan herättänyt pelkoa laivamatkailuun. Mikä on oikein hyvä.

Nyt kirjapinossani odottavat **Lars Keplerin** Kaniininmetsästäjä, **Seppo Jokisen** Vakaasti harkiten, **Samuel Björkin** Yölintu sekä **Stefan Ahnheimin** Miinus kahdeksantoista astetta.

Veikkaan että jokainen näistä sopii minun makuuni.

## Tiina Kytölä

*Kirjoittaja on Merimies-Uniönin jäsenrekisterin hoitaja, joka ahmii dekkareita ja muitakin kirjoja.*

## Liitto kuuluu kesätyöntekijöillekin

**KESÄTYÖNTEKIJÖIDENKIN KANNATTAA** liittyä ammattiliittoon. Näin he saavat liiton palvelut ja edut.

Merellä ja sisävesillä työskentelevien oma liitto on Merimies-Unioni. Unioni neuvottelee alan työehtosopimukset. Niissä sovitaan, paljonko palkkaa on vähintään maksettava eri työtehtävistä sekä mitkä ovat työ-, lepo- ja loma-ajat.

Työpaikalla kannattaa jutella Merimies-Uniönin luottamusmiehen kanssa, jos työehdoissa on ongelmia. SAK:illa on kesätyöntekijöille puhelinpalvelu Kesäduunari-info, mutta erityyppien omista laeista ja sopimuksista on parasta kysyä Unionin luottamusmiehiltä ja asiantuntijoilta.

Niiden kesätyöntekijöiden, jotka siirtyvät syksyllä opintojen pariin, ei tarvitse enää silloin maksaa jäsenmaksua, jos tuloja ei ole. Liittoon on hyvä silti kuulua, sillä

jäsenyys kerryttää aikaa, joka nostaa työttömyyden sattuessa maksettavan päivärahan määrää. Kesätyöntekijät ja opiskelijajäsenet hyötyvät myös unionilaisille myönnettävistä alennuksista ja muista jäseneduista.

Liity Merimies-Uniöniin, täytä lomake [www.smu.fi](http://www.smu.fi) (<jäsenyys)



## Förbundet tillhör även sommarjobbare

**SOMMARJOBBARE BÖR** också gå med i ett fackförbund. På så sätt kan de ta del av förbundets tjänster och förmåner.

Personer som arbetar på havet och insjöarna har ett eget förbund, Sjömans-Unionen. Unionen förhandlar fram branschens

kollektivavtal. I dem avtalas hur mycket lön som minst ska betalas ut för olika arbetsuppgifter samt vilka arbets-, vilo- och semestertiderna är.

På arbetsplatsen bör man tala med Sjömans-Unionens förtroendeman om det är problem med arbetsvillkoren. FFC har telefonjänsten Sommarjobbinfo för sommarjobbare, men när det gäller lagar och avtal för sjöarbete är det bäst att fråga Unionens förtroendemän och experter.

De sommarjobbare som börjar studera till hösten behöver då inte längre betala medlemsavgift om de inte har någon inkomst. Det är ändå bra att tillhöra förbundet, eftersom medlemskapet ger dagar som höjer storleken på dagpenning vid arbetslöshet. Sommarjobbare och studentmedlemmar kan också ta del av Unionens medlemsrabatter och andra medlemsförmåner.

Gå med i Sjömans-Unionen, fyll i blanketten på [www.smu.fi](http://www.smu.fi) (< på svenska < medlemskap < bli medlem)





# Usein kysyttyä

## Jos toimitan täysin työttömänä ollessani jatkohakemuksen kassaan ensi viikon alussa, milloin se on maksussa?

Jos lähetät täysin työttömänä jatkohakemuksen Netta-verkkopalvelun tai puhelinkassan kautta, saat maksun 2–3 arkipäivän sisällä.

Jos lähetät jatkohakemuksesi postitse, saat maksun tilillesi 2–3 päivän sisällä hakemuksen saapumisesta kassalle. Verkkopalvelua tai puhelinkassaa käyttämällä vältät postin kantoajat.

Poikkeuksia aiheuttavat luonnollisesti mahdolliset maksupäiville osuvat juhlapyhät ja pankkivapaapäivät.

Edellä mainitut käsittelyajat koskevat vain niitä hakijoita, jotka ovat täysin työttömiä/lomautettuja ja joiden hakemuksissa ei ole mitään lisäselvitettävää.

\*\*\*

## Kuinka toimin, kun teen työtä toistaiseksi voimassaolevassa työsuhteessa Ruotsin lipun alla purjehtivalla aluksella, mutta asun Suomessa?

Toimi seuraavasti, jotta säilytät oikeuden ansiopäivärahaan työttömyystilanteessa asuinmaassasi Suomessa:

1. Hae jäsenyyttä ruotsalaisesta työttömyyskassasta, vaikkei muuttaisi Ruot-

siin. Työttömyysturvan säilyminen edellyttää, että olet ollut työttömyyskassan jäsen, eli vakuutettu siinä maassa, jonka maan lipun alla laiva purjehtii.

2. Siirrä jäsenyytesi välittömästi. Sinun tulee itse hoitaa vakuuttaminen oikeassa maassa. Ruotsin merimiesliiton (SEKO Sjöfolk) kotisivuilta [www.seko.se](http://www.seko.se), kohdasta **A-kassan** löydät tarvittavat yhteystiedot ja muuta tietoa. Kassan nimi on A-kassan för Service och Kommunikationen. Kysy tarvittaessa lisätietoa suoraan Ruotsin merimiesliiton työttömyyskassalta.

3. Ilmoita Suomen Merimies-Unionin jäsenrekisteriin kirjallisesti, että olet siirtänyt jäsenyytesi Ruotsiin. Ilmoituksesta tulisi ilmetä nimesi, osoitteesi, henkilötunnuksesi, SEKO:on liittymisajankohta, ilmoitus Kuljetusalan Työttömyyskassasta ja Suomen Merimies-Unionista eroamisesta sekä allekirjoitus ja päiväys.

Jos kyseessä on lyhykestoinen sijaisuus/tuuraus Ruotsin lipun alla purjehtivalla aluksella, sinun ei ole välttämättä tarpeellista siirtää jäsenyyttäsi Ruotsiin. Ole aina yhteydessä Merimies-Unionin jäsenrekisteriin, jotta varmistut siitä, että olet vakuuttanut itsesi oikeassa maassa. Merimies-Unionin jäsenrekisteri palvelee sekä sähköpostitse [jasenrekisteri@smu.fi](mailto:jasenrekisteri@smu.fi) että puhelinnumerossa 09 6152 0257.

## KESKILUOKKA ETSII TURVAPAIKKA

Jokainen käyttäkään mitä tahansa tree-niä triathlonista joogaan, kunhan oma olo siitä kohenee. Mutta jos sillä aletaan korvata työsuhteturvaa, eläketurvaa, kollektiivisia neuvotteluoikeuksia ja elämän ennakoitavuutta, ollaan petävällä maaperällä.

**Juha Siltala**, professori  
*Helsingin Sanomat* 19.3.2017

## PAIKALLISEN SOPIMISEN ANSA

Työehtosopimusten vähimmäispalkoista halutaan päästä eroon ja keinoksi on keksitty paikallisen sopimisen laajentaminen. Mitä Sinä vastaisit työnantajalle, joka tulisi kysymään, että lasketaanko palkkaasi paikallisesti sopien (eli teidän kahden välisellä sopimuksella) tai vaihtoehtoisesti Sinut irtisanotaan?

**Heidi Nieminen**, PAU:n puheenjohtaja  
*Reitti-lehti* 2/2017

## VAROITUS TULOEROISTA

Maailmassa on tarpeeksi näyttöä siitä, että ne muutokset neuvottelujärjestelmään, joita Suomen elinkeinoelämä nyt ajaa, eivät koidu työtä tekevien hyödyksi. Neuvottelurakenteiden purkaminen johtaa epäreiluun talouteen ja heikentää ihmisten uskoa vaikutusmahdollisuuksiinsa. Vahvoja työmarkkinajärjestöjä tarvitaan tasoittamaan tulojen epätaisaista jakautumista.

**Philip Jennings**, Palvelualojen maailmanliiton pääsihteerin  
*Pamin tiedote* 1.3.2017

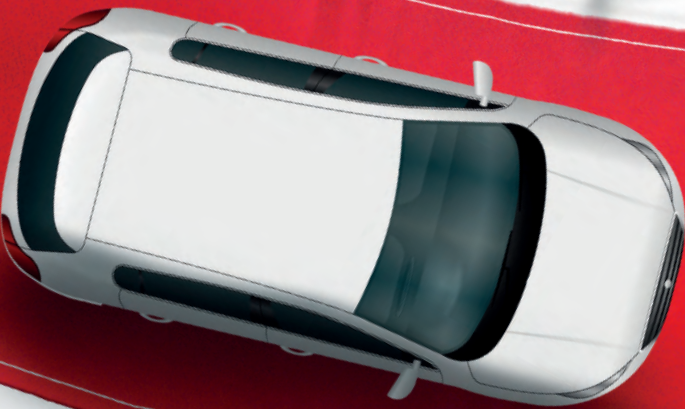
## KYSYMYS PALKOISTA

Miksi palkat eivät nouse tänäkään vuonna Suomessa, vaikka lama on jo ohi? – Jokaisessa firmassa on palkanlaskija.

*AKT-lehti* 2/2017



# Sinä ja autosi olette arvokkaita



Turvasta saat  
suorastaan ylellisen  
kattavan Liittokaskon ja  
uuden liikennevakuutuksen,  
sillä jokainen kuski ansaitsee  
reilua turvaa.

## **Liittokaskon laaja sijaisautoetu**

takaa käyttöösi vara-auton  
jopa tunnissa, kun oma  
ajopelisi saa kohtalokkaan  
kolhun kesken matkan tai  
simahtaa teknisen vian takia.

Uuden  
liikennevakuutuksen  
maksimibonus on nyt

# 80 %

**Poikkeaa toimistollamme, soita tai tutustu  
reiluihin vakuutuksiimme osoitteessa [turva.fi](http://turva.fi)**



# Eikö sukanvarressa saisi olla enää kuin säärtä?

**OLETTEKO TULLEET AJATELLEEKSI**, että meillä merimiehillä on asiat aika hyvin. Meillä on liitto, jota ei tarvitse hävetä eikä peitellä kuuluvansa siihen. Joillakin aloilla valitettavasti tuntuu nykyään suurin kilpailuvaltti olevan tietämättömyys omista oikeuksista ja varsinkin liittoon kuulumattomuus.

Merimies-Unioniin kuulumista voi verrata vaikka vakuutukseen. Se tuo suojaa ja turvaa, vaikkei koskaan tarvitsisikaan turvautua siihen. Yllättävän monelle tuntuu olevan nykyään epäselvää, mitä ammattiliitto yleensäkin tekee tai miksi kannattaisi olla sen jäsen. Saatetaan ajatella, että nykyiset työelämän pelisäännöt ja työolot ovat itsestäänselvyksiä.

Missä vain voi kertoa yleisesti kuuluvansa Merimies-Unioniin. Tuntuu, että tuo tieto herättää kunnioitusta ja tuo myönteisiä mielikuvia. Liiton jäsenyys ei ole politiikkaa, vain pelkästään etujen puolustamista, sillä puoluepolitiikka ei ole enää pitkiin aikoihin ollut vaikuttamassa Unionin päätöksentekoon; Unioni on sitoutumaton, meillä ei ole poliittista ryhmätoimintaa.

Kaikki ulkopuoliset eivät aina edes yhdistä Merimies-Unionia ammattiliitoksi, vaan näkevät sen ennenminkin osana jotain kansainvälistä, suurempaa kokonaisuutta. Tämän suuntaista kuulen muun muassa toimiessani SAK:n Turun paikallisjärjestön varapuheenjohtajana. Merimies-Unioni on kuitenkin sekä ammattiliitto että kansainvälisissä merenkulkijoiden järjestöissä vaikuttava toimija. Yksittäisen merimiehen ei – onneksi – tarvitse itse ja yksin juurikaan puolustaa muuta kuin paikkaansa messissä.

*Merimiehen ei tarvitse yksin puolustaa juurikaan muuta kuin paikkaansa messissä.*



Sitä olen miettinyt, miksi niin harva jäsen osallistuu aktiivisesti Unionin osastojen toimintaan. Kevät- ja syyskokouksethan ovat kaikille avoimia ja niissä pääsee vaikuttamaan ja kuulemaan ajankohtaisista. Voi tietenkin olla, että osastojen hallituksiin luotetaan

niin paljon, ettei porukka tunne tarvetta osallistua. Silti olisi hienoa, että entistä enemmän jäseniä tulisi mukaan, koska tarjolla on hyödyllistä ja mukavaa yhteisöllisyyttä. Tämä on meidän yhteinen juttumme, joukossa on voima!

Suomalaisissa laivoissa merenkulun liittoihin kuuluu lähes sata prosenttia työntekijöistä. Merenkulku on yksi niitä harvoja aloja, jossa järjestäytyminen on näin laajaa. Suomen nykyinen hallitus on kylläkin tehnyt paljon työtä sen eteen, että muillakin aloilla on tiedostettu ammattiliittojen merkitys. Hallituksen pakkolait ja heikennykset ovat saaneet aikaan jäsentulvan moneen ammattiliittoon. Eräs ammattiliitto osti toissa syksynä pääministerille lahjaksi Jopon ahkerasta jäsenhankintatyöstä; 4 000 uutta jäsentä liittyi tuohon liittoon yhden ainoan kuukauden aikana.

Joskus Merimies-Unionia osoitellaan – ehkä historiaa muistellen – ja meitä saatetaan syyttää EI-liikkeeksi. Mutta onko väärin olla EI-liike tällaisena aikana? Onko väärin puolustaa omaa porukkaa? Pitäisikö yleistä hyväksyntää hakea luopumalla kovalla työllä saavutetuista eduista? Tämä ei voi olla Unionin vaihtoehto.

Olemme pärjänneet yhdessä jo yli 100 vuotta monenlaisissa muutosten myrskyissä. Nyt jos koskaan on erityisen tärkeä pitää puoliamme. Merityö on kuluttavaa ja siitä pitää edelleen saada ansaittu korvaus. Kyllä merimiehenkin sukanvarteen kuuluu jäädä muutakin kuin sääri!

**Susanna Mäntysaari**

*Kirjoittaja on Finnlinesin M/s Finneaglen baarimestari ja Lounais-Suomen osaston sihteeri*







*Risteilypaatteja on joka lähtöön. Edullisimmin seilaa kaupungin vesibusseilla.*

## Hampuri

- Saksan toiseksi suurin kaupunki
- 1,8 miljoonaa asukasta
- Saksan tärkein satama
- keskiajalla mahtava hansakaupunki



Mainettaan parempi lomakohde

# Hampuri – mukavasti merellinen

Miksi ihmeessä Hampuriin? Tätä tuttavat kysyvät, kun kuulevat aikeista viettää pitkä viikonloppu Pohjois-Saksan suuressa satamakaupungissa.

TEKSTI JA KUVAT KATARIINA KIVISTÖ

**H**ampuri on jäänyt mielikuvissa Reeperbahnin vangiksi. Tosi-asiassa Hampuri sopii kaupunkilomailuun niin lapsiperheille kuin kulttuurista kiinnostuneille. Toki edelleen myös bilettäjiille.

Merenkulkijoille Hampuri on kotoisa keidas: nähtävyyksistä ja matkamuistoista valtaosa liittyy merielämään.

### Vesi viehättää

Suomen merimieskirkolla Hampurissa kaupunkia keuhataan kilvan.

– Hampuri sopii suomalaiselle, sillä täällä on paljon vettä. Ja kaupunki on matkailijalle helppo, koska keskusta on niin tiivis, toimistosiihteeri **Eira Weissenburg** mainostaa.

Weissenburgin mielestä turistien ryntäystä Berliiniin on samanlainen ilmiö kuin Lontoon suosio 1990-luvulla. Hän kiteyttää Berliinin olevan hipsteripaikka, kun taas Hampuri sopii aikuisille ihmisille ja lapsiperheille.

Weissenburg tietää, mistä puhuu, sillä hän on asunut Hampurissa 25 vuotta. Ber-

liinissäkin hän on asunut, mutta viihtyy Hampurissa paremmin.

Hampuri on erinomainen ostoskaupunki ja museota siellä on joka lähtöön. Omiksi suosikeikseen Weissenburg nimeää pienen maustemuseon sekä maastamuuttomuseon (Deutsches Haus der Migration).

Hampurin vesistöistä voi nauttia jalan tai risteillen. Samalla voi ihailla keskenään erilaisia kaupunginosia sekä siltoja, joita on enemmän kuin missään muussa Euroopan kaupungissa.



Pienoismallimaailma on kiehtova paikka.



Kanavien ja Elbe-joen rantoja on mukava kulkea.



Eira Weissenburg suosittelee Hampurin museota.



Uusi, upea konserttitalo Elbphilharmonie on myös turistien suosima vierailukohde.

– On hienoa kävellä Elben rantoja, kulkea vanhan Elbe-tunnelin läpi tai hypätä vesibussiin.

*Hampurissa on eniten siltoja Euroopan kaupungeista.*



#### Pienoismallimaa ja eläintarha

– Suomessa kukaan ei kerro Hampurista mitään, puuskahtaa merimieskirkolla autteleva **Teppo**.

Teppo on tullut yhdessä vaimonsa **Siljan** kanssa kirkolle vuosivapaaehtoisiksi. Tam-

perelainen yrittäjäpariskunta on nauttinut olostaan.

– Hampuri ei todellakaan ole kolkko eikä pelottava. Täällä on puistoja, kanavia, sata-ma ja HafenCity-alue, Teppo luettelee.

Lapsiperheille hän suosittelee miniatyy-rimaailmaa (Miniatur Wunderland), eläin-tarhaa sekä Planten un Blomen -kaupunki-puistoa.

Hyviä ruokaravintoloita on ympä-riinsä. Esimerkiksi merimieskirkon lähi-alueella on portugalilaisten ravintoloiden keskittymä.

Ja Hampuriinhan pääsee Suomesta se-kä laivalla (Travemünden kautta) että Fin-nairin suorilla lennoilla. 



– Planten un Blomen on hieno puisto, vapaaehtoistyöntekijä Teppo ihastelee.

## Merimieskirkko tarjoaa majoitusta

Hyttityyppinen 2 hengen huone (wc ja suihku käytävällä). Vuorokausi 33 €/hlö tai 58 €/2 hlöltä, alle 12 v. 14 €.

3 hengen huone (oma wc ja suihku). Vuorokausi 43 €/hlö, 70 €/2 hlöä tai 86 €/3 hlöä, alle 14 v. 13 €. Lisäpatja 14 €/yö.

Lisäksi ryhmämajoitustilaa. Merimies-Unionin jäsenille 25 prosentin alennus majoituksesta.





## EU-maiden opiskelijat arktisissa oloissa

**RAUMAN MERENKULKUKOULU** esitelti helmikuussa ulkomaisille opiskelijoille navigointia arktisissa oloissa.

Muutaman päivän perehdytykseen osallistui 50 merenkulkualan opiskelijaa ja opettajaa Italiasta, Turkista, Espanjasta ja Iso-Britanniasta.

Opintojakso sisältyi Euroopan unionin **Erasmus**-ohjelmaan ja sen Hightide-projektiin. Erasmus-ohjelma järjestää opiskelija- ja harjoittelijavaihtoa EU-maiden nuorille.



*Espanjalaisten ryhmä harjoitteli Raumalla aluksen kiinnitystä kiinnitysvintturin ja ankkuripelin avulla. Ryhmää opasti kansiaineiden opettaja Harry Rostedt Winnovasta.*



## Norjan tilanne huolestutti NTF:n kokouksessa

**POHJOISMAISEN KULJETUSTYÖN-TEKIJÖIDEN** liiton NTF:n kokous pidettiin maaliskuussa Helsingissä.

Merenkulkijoiden, kalastajien ja ahtajien jaostojen yhteiskokouksessa keskusteltiin muun muassa Norjan hallituksen suunnitelmasta laajentaa liikennealuetta maan kansainvälisessä alusrekisterissä (NIS) siten, että myös norjalaisen Color Line -varustamon matkustaja-aluksissa sallittaisiin halpityövoima.

– Tämä olisi ikävä kehitys norjalaisessa merenkulussa. Pahimmillaan 700–

800 norjalaista merimiestä jäisi työttömäksi, Merimies-Uniönin liittosihteeri **Kenneth Bondas** kertoo.

Osallistujat kantoivat huolta myös Suomen ja Ruotsin viranomaisten tekemistä jäänmurtohankintasopimuksista. Osa sopimuksista on paheksuttavia, koska jotkin varustamojen aluksista, jotka toimivat jäänmurrossa Suomen ja Ruotsin vesillä, ovat Kyproksen lipun alla eikä niissä ole hyväksyttyjä työehtosopimuksia.

## Meriliikenne kasvoi

**ULKOMAAN MERILIIKENTEE**n vienti- ja tuontikuljetukset lisääntyivät viime vuonna.

Vientikuljetukset kasvoivat 8,3 prosenttia ja tuontikuljetukset 4,5 prosenttia. Myös matkustajamäärät kohosivat.

Ulkomaan meriliikenteessä kuljetettiin 94,9 miljoonaa tonnia tavaraa. Vientiä oli 48,4 miljoonaa tonnia. Tuonnin osuus kuljetuksista oli 46,5 miljoonaa tonnia, Trafín tilastot osoittavat.

Viennissä lisääntyivät erityisesti malmien, öljytuotteiden, sellun, sahatava-

ran ja kemian teollisuuden tuotteiden kuljetukset. Sen sijaan raakamineraalien ja lannoitteiden kuljetukset vähenivät.

Tuonnissa lisääntyivät raakaöljyn, kivihien ja metallien kuljetukset, mutta malmien, raakamineraalien ja kemian teollisuustuotteiden kuljetukset puolestaan vähentyivät.

Ulkomaanliikenteessä kuljetettiin 18,9 miljoonaa matkustajaa; 1,7 prosenttia edellisvuotta enemmän. Ruotsinliikenteessä matkustajia oli 8,84 miljoonaa ja Vironliikenteessä 8,76 miljoonaa.



## VTS-keskukset estivät 10 karilleajoa

### LIIKENNEVIRASTON VTS-KESKUKSET

ehkäisivät viime vuonna kymmenen karilleajoa. Myös ainakin yhdeltä suuronnettomuudelta vältyttiin, kun VTS-palvelu ehti havaita kahden öljytankkerin törmäysvaaran.

Lisäksi alusliikennepalvelun liikenteenohjaajat antavat päivittäin huomautuksia aluksille, jotka kulkevat Suomen rannikkovesistöissä ja Saimaan syväväylällä.

VTS-keskukset myös raportoivat havaitsemistaan turvallisuuspoikkeamista. Viime vuonna raportteja tehtiin 148. Noin puolet poikkeamista on alusten kone- ja muita teknisiä vikoja. Viikoittain

sattuu tilanteita, joissa alus on koneongelmien vuoksi jonkin aikaa ainakin osittain ohjauskyvytön.

Väärä kurssi on myös yleinen poikkeama. Huomautuksia annettiin esimerkiksi väyläalueen ulkopuolella navigoinnista ja aluksen ylisyvyydestä väylän syvyyteen nähden.

Suurin osa raportoiduista poikkeamista koski suomalaisia aluksia. Toiseksi eniten poikkeamia oli hollantilaisilla aluksilla ja kolmanneksi eniten Kyproksen lipun alla seilaavilla aluksilla.

Suomessa on kolme VTS-keskusta: Helsingissä, Turussa ja Lappeenrannassa.



Pentti Holappa

Puosu Kari Tossavainen ja matruusi Hans Sjöberg punoivat hinaushaarukkaan tulevaa mattoa jäänmurtaja Otsolla helmikuussa.

## Jäsenmaksu maissakin tehdystä työstä

**JOS MERIMIES-UNIONIN JÄSEN** työskentelee ajoittain maissa, hän maksaa myös maissa tehdystä työstä jäsenmaksua Unionille. Tästä on ollut jonkin verran epäselvyyttä.

Merimies-Unionin jäsenmaksu maksetaan kertyneestä ansiotulosta (bruttopalkasta) kuukausittain.

**Maatyöstä** jäsen maksaa jäsenmaksun itse. Viitteet maksamista varten jäsen saa pyynnöstä Unionin jäsenrekisteristä. Vaihtoehtoisesti jäsen voi tehdä perintösopimuksen maatyönantajan kanssa.

Kannattaa huolehtia jäsenmaksuista, sillä se varmistaa, että jäsenenä pysyt työttömyysturvan piirissä ja saat tarvittaessa edunvalvontapalveluita (muun muassa luottamus- ja lakimiespalvelut).



## Mökeillä kysyntää

**MERIMIES-UNIONIN** lomamökkejä on haettu aktiivisesti vuokralle tulevana kesäkautena.

Hakemuksia tuli Unionin toimistolle määräaikaan mennessä suunnilleen sama määrä kuin viime vuonna.

Eniten kiinnostivat tälläkin kertaa Pyhtäällä sijaitseva Villa Varpunen ja Espoossa oleva Velskola.

Ne mökkiviikot, joille on ollut monta ottajaa, arvotaan hakijoiden kesken. Hakijoille ilmoitetaan ennen toukokuun puoliväliä, onko onni suosinut.

Mökkejä vuokrataan vain Unionin jäsenille.



## VISA RESPEKT FÖR DEMOKRATIN

Jag tycker att facket är ett bra exempel och en tydlig bild av demokrati. Det finns ett fåtal mörka områden där också, men överlag är vi en bra bild av just demokrati. Ett bra exempel är vår stundande avtalsrörelse som formligen skiner av demokrati, från början till slut.

**Kenny Reinhold,**  
Seko Sjöfolks ordförande  
*Sjömannen 1/2017*

När arbetstagaren kan fokusera på det väsentliga innehållet och själv påverka sitt arbete, trivs hen bättre. Lojaliteten gentemot arbetsgivaren ökar.

**Veikko Lehtonen,**  
JHL:s avtalsombudsman  
*Motiivi 3/2017*

## "SVERIGE – EN BETYDANDE SJÖFARTSNATION"

Sverige är fortfarande en betydande sjöfartsnation om man exempelvis betraktar vår aktivitet inom IMO. Det är klart att om vi ska kunna fortsätta vara det är det viktigt att det finns en tillräckligt stor svensk handelsflotta så vi kan vidmakthålla och utveckla den kompetensen.

Men om man tittar på hur sjöfarten har utvecklats med några väldigt stora flaggnationer, konstaterar vi att i den ligan kan vi nog inte vara med och spela.

**Anna Johansson,**  
Sveriges infrastrukturminister  
*Tidskriften Sjöbefälen 2/2017*

## ARBETSLÖSHETSKASSAN INFORMERAR



TRANSPORTBRANSCHENS  
ARBETSLÖSHETSKASSA

# Frågor och svar

### Om jag skickar den fortsatta ansökan för helt arbetslös till kassan denna vecka, när får jag betalt?

Om du skickar ansökan för helt arbetslös via nättjänsten Netta eller telefonkassa, får du betalning inom 2–3 dagar.

Om du skickar fortsatt ansökan per post, får du betalning till ditt konto inom 2–3 dagar *efter att ansökan har ankommit till kassan*. Genom att använda nättjänst eller telefonkassa undviker du postens utdelningstider.

Undantag kan orsakas naturligtvis av eventuella helgdagar och bankfria dagar som träffar betalningsdagen.

Ovanstående behandlingstider gäller bara deras ansökningar som är helt arbetslösa/permitterade och vars ansökningar inte behöver kompletteras.

\*\*\*

### Hur ska jag göra om jag är anställd tillsvidare på ett fartyg som seglar under svensk flagg, men jag bor i Finland?

Gå till väga på följande sätt för att behålla rätten till inkomstrelaterad dagpenning om du blir arbetslös i Finland, alltså i landet du bor:

1. Ansök om medlemskap i den svenska arbetslöshetskassan, även om du inte ska flytta till Sverige. För att få behålla ut-

komstskyddet förutsätts det att du har varit medlem i arbetslöshetskassan, alltså varit försäkrad i det land vars flagg fartyget seglar under.

2. För över ditt medlemskap omedelbart. Det är du själv som ska sköta om att du är försäkrad i rätt land. På Sveriges sjömansförbunds (SEKO Sjöfolk) hemsida: [www.seko.se](http://www.seko.se) under punkten A-kassan hittar du kontaktuppgifter och andra uppgifter du behöver. Kassan heter A-kassan för Service och Kommunikation. Fråga vid behov om tilläggsinformation direkt av Sveriges sjömansförbunds arbetslöshetskassa.
3. Meddela Finlands Sjömans-Union att du har överfört ditt medlemskap till Sverige. Anmälan ska skickas skriftligen till Sjömans-Unionens medlemsregister och den skall innehålla följande information: ditt namn, adress, personsignum, avslutningsdag i SEKO, anmälan om att du vill utträda ur Transportbranschens Arbetslöshetskassa och Finlands Sjömans-Union samt underskrift och datum.

Om det är fråga om en kort vikariat på ett fartyg som seglar under svensk flagg, är det inte nödvändigt att överföra ditt medlemskap till Sverige. Ta alltid kontakt med Sjömans-Unionens medlemsregister för att bli säker om att du är försäkrad i rätt land! Sjömans-Unionens medlemsregister betjänar dig tel. 09 6152 0257 / [jansenrekisteri@smu.fi](mailto:jansenrekisteri@smu.fi)

# Framgångsrik restaurangbransch är avundsjuk på sjöfarten

**M**aRa, företagarnas och arbetsgivarnas organisation för turism- och restaurangbranschen, tar ständigt ställning mot sjöfartens stöd. Senast använde MaRa utredningen om statsstöd som man beställt från Tammerfors universitet som källhäst.

MaRa utgår från att arbetet att upprätthålla Finlands båttrafik är borta från de turism- och restaurangbranschens företag, som verkar på land. Därför ser de som sin sak att föra väsen i offentligheten om att ta bort stöden för "kryssningar".

MaRa plockar medvetet de fakta som passar dem bäst ur utredningen. MaRa bortser från, att passagerarfärjorna också sköter en stor del av Finlands export- och importtransporter och att den inhemska sjöfarten behövs för att försäkra vårt lands försörjningstrygghet under exceptionella förhållanden. Av Finlands export går 90 % mot destinationen med sjötransport. En försämring av sjöfartens näringsliv skulle minska vår konkurrenskraft.

Turism- och restaurangbranschens aktörer ger inget värde åt, att passagerarfartygens resenärer årligen lämnar 550–750 miljoner euro åt dem, genom de tjänster de använder i land.

Av MaRa:s utspel kan man få den uppfattningen, att de nuvarande stödformerna är en finsk uppfinning. I verkligheten är befrielsen av moms- och punktskatt för försäljning och tjänster – som också berör internationell flyg- och järnvägstrafik – samt besättningskostnader godkända av EU. Ålands särställning har också godkänts av EU.

Om Finland slutar att stödja sjöfarten, skulle passagerarfartygen fortsätta att trafikera våra hamnar, men Finlands flagga och nästan 4 000 finska sjömäns arbetsplatser skulle gå förlorade. Samtidigt skulle vi förlora vårt sjöfartskunnande. Tjänstemän med lång arbetserfarenhet har beräknat, att för nationalekonomin är sjöfartens ca 40 miljoner euro stora besättningskostnader plus minus noll. Nu får redarna behålla sina stöd på sjömännens betalda

skatter. Om sjöfartens arbetsplatser försvinner, mister vi också sjömännens betalda skatter. Beräkningen ger inga kriterier för att börja skrota ner branschen.

Stör de utflaggade båtarna MaRa:s fred mindre än fartygen som erbjuder arbete för hemlandet? Det skulle vara dumt att tänka så, för då skulle tävlingen bara börja, om alla passagerarfartyg skulle ha samma lönenivå som i Estland.

Vissa av Finlands politiker har hoppat med i MaRa:s och Finlands Näringslivs EK:s kälke. De beslutsfattare som ogillar statsbidrag som går mot Finlands fördel kan gå och vifta med ortodoxa flaggan framför arbetskraftsbyråerna.

I teorin är det möjligt att sjöfartsbranschen börjar som svar motarbeta restaurangtjänster i land. Man kan i alla

fall hitta något att säga om koncentrationen och hoten om att man skär i nollavtal och söndagsarbete. Istället för att förtala, skulle sjöfartsbranschen ändå samarbeta med turism- och restaurangbranschen för att öka Finlands turism, till exempel med tjänstepaket som gynnar båda.

MaRa väntar att sommaren kommer att bli livlig. I Helsingfors sätter man upp tiotals nya terrasser med havsutsikt och Lapplands omsättning växer fortfarande. Enligt MaRa:s VD fortsätter branschens kraftiga tillväxt. God sommar MaRa! Om vi nu koncentrerar oss med positiva känslor på vår egen verksamhet.

*Branscherna kunde samarbeta för att öka Finlands turism.*

”



**Katariina Kivistö**

Kommunikationsexpert  
katariina.kivisto@smu.fi



Enstaka avtal krävde långa förhandlingar

# Unionen förhandlade fram nya kollektivavtal för små branscher

Sjömans-Unionen har förhandlat fram kollektivavtal för inrikesfartens avtalsområden.

Förhandlingarna pågick hela början av året och ledde till att avtal som i hög grad motsvarar lösningarna inom Unionens huvudavtalsområden knöts med arbetsgivarföreningar och oorganiserade arbetsgivare.

Kollektivavtalet för inrikesfartens passagerarfartygstrafik, avtalet för Finlands Färjetrafiks landsvägsfärjor samt Skärgårdsrederiets förbindelsefartygsavtal krävde längre förhandlingar. De pågick ännu i början av april.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ OCH SATU SILTA BILDER KARI HULKKO OCH JUKKA-PEKKA FLANDER



Yrjö Pellikka (till höger) arbetade sin sista dag före pensioneringen på Sveaborgs färja tillsammans med Patrik Laurén.

**R**edan förra sommaren tecknades tvååriga kollektivavtal för utrikesfartens handelsfartyg och passagerarfartyg samt isbrytare och kombibrytare. Dessa avtal hör till Sjömans-Unionens hu-

vudavtalsområden och följer konkurrenskraftsavtalet.

Då valde man att senarelägga avtalen för små avtalsområden, som gällde fram till slutet av februari i år. De flesta avtalen tecknades senast i mars.

## Förbättringar och specificeringar

Förhandlingarna utgick från samma principer som utrikesfartens avtalsområden, dvs. ett tvåårigt avtal där det första året är utan löneförhöjningar, löneförhöjningarna 2018 följer den allmänna linjen och natura-

förmånerna höjs enligt tidigare. Avtalen följer huvudsakligen denna linje, även om en del små avtal bara tecknades för ett år.

Listan över nära anhöriga utökades i avtalet (far- och morföräldrar inkluderades) och det preciserades att semester ska ges i hela dagar.

Sjömans-Unionen har förhandlat fram de flesta små kollektivavtalen ihop med

### Avtalet betraktas som rimligt

**Jukka Korpinen** är förtroendemann vid Sveaborgs Trafiks färjor och tycker att personalens kollektivavtal är rätt så bra.

– Avtalet är enligt förväntningarna, helt okej, säger Korpinen.

Förtroendemannen och däcksmannen tolkar personalens känslor som att de förstår läget och är nöjda med avtalet.

Känslorna hos personalen som arbetar på Sveaborgs färjor stärks av de goda selsättningsutsikterna.

– Körningarna kommer troligen att öka och man kommer även att behöva mer personal, eftersom antalet besökare till Sveaborg ökar.

Förra året gjordes två miljoner resor till Sveaborg.

*Nollinjen kommer att gå till historien.*



Maskinbefälsförbundet och Fartygsbefälsförbundet. En del av avtalen är gemensamma eller parallella med befälsförbundens avtal. Man enades om att försöka kombinera en del parallella avtal till att gälla alla arbetstagare under avtalsperioden.

*Förtroendemännen Jan Eriksson, Owe Berg och Timo Grönlund funderade på förhandlingssituationen.*



## Stopp för nollinjen från ordföranden

**S**jömans-Unionens ordförande **Simo Zitting** berättar att de flesta avtalen uppkom utan några större problem. I några fall var man dock tvungen att gå i närkamp med arbetsgivaren.

Lösningarna följer samma linje som övriga förbunds kollektivavtal. Situationen i Finland är exceptionell, då lönerna kommer att ligga kvar på samma nivå i år.

– Finland får en konkurrensfördel, men lönerna kan inte ligga still i all evighet. Nollinjen

går till historien. I fortsättningen kommer man att ha en annan attityd i förhandlingarna, säger Zitting.

Enligt Zitting följer Unionen noggrant exportförbundens kommande avtalsrunda. Man bör även titta på arbetsmarknadsläget i Sverige. Grannlandets viktigaste fackförbund har tecknat ett treårigt avtal med arbetsgivarna med 6,5 procents höjning av lönerna. Lönerna kommer därmed att höjas med över 2 procent per år. 🍀



*Simo Zitting säger, att lönerna kan inte ligga still i all evighet.*



# Det har blivit svårare att vara förtroendemän

BILDER KARI HULKKO

**D**et blir allt vanligare att arbetsgivarna utövar påtryckningar för att åstadkomma försämringar i arbetsvillkoren. Det upplever förtroendemen inom FFC:s branscher.

Mer än var femte förtroendeman och arbetsskyddsfullmäktig upplever att arbetsgivaren har utövat påtryckningar på personalrepresentanterna för att få dem att avtala om försämrade arbetsvillkor. Det visar FFC:s förtroendemannaenkät.

Förtroendemen berättade att arbetsgivarna har krävt att de ska acceptera löner som underskrider miniminivån i kollektivavtalen. En förtroendeman berättade att arbetsgivaren har sagt att "kollektivavtal hör till det förgångna, numera kan man lokalt avtala om andra villkor".

Det har blivit svårare att sköta uppdra-

get som förtroendeman ansåg 40 procent. I synnerhet på de största arbetsplatserna samt inom service- och transportbranscherna är situationen svårare.

Arbetsdagarrepresentanterna har varit tvungna att reda upp oklarheter kring löner och lönetillägg eller att arbetsgivarna har "glömt" att betala rätt lön. En del arbetsgivare har dröjt med att ge ut arbetsscheman. Personalrepresentanterna är också irriterade på att arbetsgivarna försöker hemlighålla information eller begränsa förtroendemannens rätt till information.

Mer än en fjärdedel ansåg att arbetsgivarna har brutit mot lagar eller avtal.

Sammanlagt 964 arbetsdagarrepresentanter svarade på FFC:s enkät. Sjömans-Unionens förtroendemen var inte med i undersökningen.

## Förtroendemannen – en viktig intressebevakare

- representerar Sjömans-Unionen på arbetsplatsen och arbetstagare som tillhör Unionen
- övervakar att man på arbetsplatsen följer Unionens viktigaste medlemsförmån – kollektivavtalet
- förhandlar och deltar i samarbetsförfaranden med arbetsgivaren
- ger råd och hjälper Unionens medlemmar i anställningsfrågor
- rätt att få information om bl.a. företagets ekonomi och utbetalda löner
- förtroendemannen har bättre uppsägningsskydd än andra arbetstagare

Förtroendemannen **väljs** från det egna ledet av arbetstagare som tillhör Sjömans-Unionen.

*Delta i förtroendemanna valet!*

## Höga förväntningar på förtroendemen

**L**isen Julin är en av de ungefär 60 Sjömans-Unionens förtroendemen, som tog del i kompletteringskursen i april.

– För tillfället har det varit relativt lugnt. Inga stora konflikter har varit aktuella, säger Julin.

Julin, som är förtroendeman för Viking Lines croupierer samt vicefartygsförtroendeman på Mariella, ser inte så stora förändringar i arbetet som förtroendeman.

– Det är samma saker som dyker upp. Mycket handlar det om arbetsschemor, konflikter på avdelningen och oenigheter angående tolkningen av arbetsavtalen.

Lisen Julin är nöjd med situationen på den egna avdelningen.

– Jag kan till och med säga att vi har ett

utmärkt samarbete på entertainmentavdelningen. Men jag vet att situationen inte är lika bra på alla avdelningar.

I konfliktsituationer borde alla alltid komma ihåg att det är sakerna som strider, inte människorna.

– Tyvärr står förtroendemannen mellan barken och trädet och förväntningarna på förtroendemannen är ofta oskäligt höga från personalens sida. Ibland känns det som om man borde kunna göra underverk, trots att det finns saker som helt enkelt är omöjliga att genomföra eller ändra på, säger Julin.

Hur värderar Julin vikten av de förtroendemen?

Förtroendemen behövs, det är helt klart. Den viktigaste uppgiften är att se till att arbetsavtalen följs.



*Lisen Julin tycker, att förtroendemen står ofta mellan barken och trädet.*



FFC:s Eloranta:

# Centralorganisationen bygger förtroende



Centralförbundets ordförande Jarkko Eloranta säger, att FFC satsar på digitalisering och dess effekter.

— Centralorganisationen bygger förtroende, så att fackföreningarna kan göra avtal. Avtalen är fackföreningarnas viktigaste produkt, sa FFC:s ordförande **Jarkko Eloranta**, när han talade till Sjömans-Unionens förtroendemän.

FFC har byggandet av förtroendesamhället som sin nya tyngdpunkt. Det finns en beställning på det, för att förtroendet har vittrat sönder i Finland.

– Den här regeringen har inte gjort det

lätt för arbetstagare eller fackföreningar. Regeringen har ingripit många gånger i arbetsmarknadens verksamhet. Den har påtagligt försvagat de arbetslösas ställning på grund av den dåliga ekonomiska situationen. TE-byråerna flyttas till landskapen och man håller på att privatisera dem. Regeringen tänker inte på användarna av tjänsterna, utan skapar en ny marknad för företagen.

Eloranta hade en mardröm att regeringens "sotehärpåke" inte minskar social- och

hälsovårdens kostnader. I värsta fall kan slutresultatet vara, att man skär i tjänsterna och ökar användarnas självrisk.

## Arbetsmarknaderna är infekterade

– Arbetsmarknaderna är i en ganska infekterad situation. EK vill ha maximal flexibilitet av arbetstagarna bl.a. i övertid, söndags- och andra ersättningar samt i arbetstiderna. Och regeringen har hoppat i EK:s ficka. Finlands Företagare kämpar ursinnigt mot allmänbindande kollektivavtal.

FFC behövs i det här läget till att försvara arbetstagarnas ställning och påverka speciellt arbetslagstiftningen och social-

Vi kommer att främja  
organiseringen.



skyddets utveckling.

– I alla tider har fackföreningarnas grundläggande uppgift varit att ta hand om arbetstagarnas arbete, försörjning och inkomstrygghet. Vi kommer att främja organiseringen, så att vi även i fortsättningen har kraft att påverka.

FFC tänker också satsa på digitalisering och dess effekter.

– Den stora frågan är, hur den datatekniska förändringen påverkar FCC:s gruppens arbete och hur man klarar sig i framtiden. Det är tid att bygga lobbyverksamhet för nytt arbete. När arbetet splittras till olika digitala plattformar, är då visionen att vi går tillbaka till korttidsanställningar. Och hur delas arbetena och välbefindandet, säger Eloranta.

Jarkko Eloranta utmanade föreningarnas medlemmar att delta i spridningen av fackföreningarnas meddelanden.

– Idag är alla kommunikatörer. Alla av oss kan påverka, vad man talar på arbetsplatserna och genom det på atmosfären i samhället. | KK 📍

Sjömans-Unionen har 170 förtroendemän.  
Sjömans-Unionen utbildar förtroendemännen.

Utandningskontroller räcker inte som rusmedelspolitik

# Alkoholregler måste ställas i relation till riskerna

I sjöfartssektorns kollektivavtal är det nolltolerans för alkohol. Blodets alkoholhalt ska vara 0,00 promille när man arbetar. I avtalen bestäms det däremot inte att personalen ska avstå helt från alkohol på sin fritid på fartygen.

TEXT ALEKSI VIENONEN BILDER KATARIINA KIVISTÖ OCH SHUTTERSTOCK



*Även en arbetstagare som blåser noll kan vara alkoholiserad.*

**E**n alkoholpolitisk expert framhåver att om det finns problem i riktlinjerna för alkoholbruk ska arbetsgivaren och personalen tillsammans ta fram lösningsmodeller.

Kollektivavtalens riktlinjer kan komprimeras så att man får använda alkohol på sin fritid vid fartygsarbete, men inte bli berusad.

Tanken på en alltför sträng alkoholpolitik får inte stöd hos **Antti Hytti**, chef för vuxenarbetet vid Ehyt rf, som främjar förebyggande rusmedelsarbete. En hård alkoholdisciplin kan slå tillbaka. Hytti betonar att t.ex. utandningskontroller alltid ska baseras på en verklig riskbedömning.

– Det är vettigt att i förväg göra en utvärdering av vilka risksituationer som berus-

ning orsakar i arbetsuppgifterna eller i övrigt på arbetsplatsen. Om det verkar som om risken kräver en så här relativt kraftig kontrollåtgärd så är det okej. Det är alltså viktigt att riktlinjerna baseras på genomtänkta risk- och säkerhetsförfaranden, säger Hytti.

## Viktigt med förebyggande rusmedelsarbete

Antti Hytti påpekar att även en arbetstagare som blåser noll under sitt skift kan vara

*Arbetsgemenskapen får inte två sina händer från ingripande.*



alkoholiserad. En sträng alkoholpolitik på arbetsplatsen får alkoholisten att anstränga sig så att han eller hon blåser noll. Då kan personen intala sig själv att alkoholen inte är något problem. Dessutom kan arbetsgemenskapen två sina händer från ingripande i ett spirande alkoholproblem om arbetstagaren alltid blåser noll promille.

– En människa som börjar tappa kontrollen över sitt alkoholbruk är ofta

## 100 jäms- tälld- hetsgärningar

**INOM PROJEKTET** 100 jäms-  
tälldhets-  
gärningar, som ingår i programmet för  
Finlands självständighets hundraårsju-  
bileum, görs nya och konkreta gärnin-  
gar för att främja jäms-  
tälldhet.

Jäms-  
tälldhet hör till finländarnas  
självinsikt och grundvärderingar och  
det finländska samhällets styrkor. Jäms-  
tälldhet ingår också i bilden av Finland  
utomlands.

I praktiken kan en jäms-  
tälldhetsgär-  
ning vara exempelvis att verkställa en  
jäms-  
tälldhetsplan på en arbetsplats, att  
stödja faderskapsledigheter, att främja  
öppenhet i fråga om löner och att välja  
en representant för det underrepresen-  
terade könet till ett förtroendeuppdrag.

## Medlemsavgift även för arbete utfört iland

**OM EN MEDLEM** av Sjömans-Unionen  
tidvis arbetar iland, betalar han/hon  
medlemsavgift till Unionen även för så-  
dant utfört arbete. Gällande detta har  
det förekommit oklarheter.

Medlemsavgift till Sjömans-Unionen  
betalas enligt införtjänad inkomst  
(bruttolön) per månad.

**För arbete iland** betalar medlemmen  
själv sin medlemsavgift. Referensnum-  
ren för betalningen av avgifterna fås på  
begäran från Unionens medlemsregis-  
ter. Alternativt kan medlemmen göra  
upp ett avtal med arbetsgivaren iland  
om inkassering av medlemsavgiften.

Det lönar sig att sköta om med-  
lemsavgifterna, eftersom detta garante-  
rar, att du som medlem omfattas av ut-  
komstskydd vid arbetslöshet och att du  
vid behov erhåller tjänster i anslutning  
till intressebevakning (bl.a. förtroende-  
mannatjänster och juridisk rådgivning).



Antti Hytti betonar vikten att prata  
tillsammans om alkoholkultur.

mycket noga med att se till att man inte får  
reda på det på arbetsplatsen. Utandnings-  
kontrollen är alltså ingen garanti för att al-  
kohol inte kan orsaka säkerhetsrisker  
genom sömnbrist eller försämrade koncen-  
trationsförmåga. Rusmedelspolitiken på  
arbetsplatsen får därmed inte baseras en-  
bart på alkometerkontroller.

– Man måste komma ihåg vikten av fö-  
rebyggande rusmedelsarbete.

### Rusmedelsproblem måste tas upp i tid

Hytti påpekar att det vore bra om chefer  
och arbetskamrater håller utkik efter tecken  
på överdrivet alkoholbruk. Det kan vara vre-  
sighet och konfliktkänslighet mot arbets-  
kamrater eller underlydande. Det är viktigt  
att ta upp spirande alkoholproblem till dis-  
kussion och tillsammans tänka ut sätt att  
hantera det.

– Inom det finska arbetslivet sker det  
mycket mer sällan att man kommer till job-  
bet berusad eller med baksämnia eller drick-  
er på arbetsplatsen. Det beror på det ökade  
förebyggande rusmedelsarbetet, men ock-  
så på att arbetena är ännu mer krävande.

Hälsoskadorna orsakade av alkohol har  
dock inte minskat, men de kan vara svårare  
att upptäcka i arbetsgemenskapen.

## Kom överens om spelreglerna tillsammans

— **D**et är viktigt att arbetsgiva-  
ren, fackförbundet, chefer-  
na och personalen tillsam-  
mans kommer överens om spelreglerna för  
alkohol. Om fartygspersonalens alkohol-  
bruk på fritiden och alkoholkultur upplevs  
som ett gemensamt problem måste man  
även hitta lösningar tillsammans, säger  
Antti Hytti, alkoholpolitisk expert.

Inom sjöfartssektorn handlar det delvis  
också om kultur.

– Kultur ändrar man genom att prata.  
Man måste alltså tillsammans diskutera

hur läget ser ut i arbetsgemenskapen när  
det gäller rusmedel och om man upplever  
att det orsakar några problem när det gäller  
arbetssäkerheten, arbetshälsan eller häl-  
sokador för arbetstagarna.

– Om man under diskussionerna kon-  
staterar att den nuvarande situationen inte  
är bra måste arbetsgemenskapens chefer  
och arbetstagare tillsammans komma  
överens om hur man ska ändra kulturen.  
Det är viktigt att bland annat dela med sig  
information om var man kan få hjälp vid  
behov. 🍷





Man kan njuta av Hamburg till fots, på en kryssning eller på ett annat roligt sätt.

## Sjömanskyrkan erbjuder logi

Hyttliknande tvåbäddsrums (wc och dusch i korridoren).

1 dygn 33 €/pers eller 58 €/

2 pers, under 12 år 14 €.

Trebäddsrums (egen wc och dusch).

1 dygn 43 €/pers, 70 €/2 pers

eller 86 €/3 pers, under 14 år 13 €.

Extramadrass 14 €/natt.

Grupplagi erbjuds också. Sjömans-Unionens medlemmar får 25 procents rabatt på login.

# Hamburg – så mycket bättre än sitt rykte

Varför just Hamburg? Det brukar vänner och bekanta fråga när de får höra om planer att tillbringa en långhelg i den stora hamnstaden i norra Tyskland.

TEXT OCH BILD KATARIINA KIVISTÖ

**M**ånga har fortfarande kvar bilden av Hamburg som fånge under Reeperbahn. Faktum är att Hamburg är en bra semesterstad för både barnfamiljer och kulturintresserade. Och så klart även festsugna.

För sjöfararna är Hamburg en hemtrevlig oas: de flesta sevärdheterna och reseminnena är kopplade till livet till sjöss.

### Vattnet fascinerar

På finska sjömanskyrkan i Hamburg prisar man staden.

– Hamburg passar finländare eftersom det finns mycket vatten. Och staden är enkel för turister, då stadskärnan är så tät, säger kontorssekreterare **Eira Weissenburg**.

Enligt henne är rusningen av turister till Berlin ett liknande fenomen som Londons

popularitet på 1990-talet. Hon sammanfattar Berlin som en hipsterplats, medan Hamburg passar vuxna människor och barnfamiljer.

Weissenburg vet vad hon talar om, då hon har bott i staden i 25 år. Hon har även bott i Berlin, men trivs bättre i Hamburg.

Hamburg är en utmärkt shoppingstad och har alla möjliga slags museer. Weissenburgs egna favoriter är det lilla kryddmuseet och migrationsmuseet (Deutsches Haus der Migration).

Man kan njuta av Hamburgs vattendrag till fots eller på en kryssning. Samtidigt kan man beundra olika stadsdelar och broar, som det finns mer av än i någon annan europeisk stad.

– Det är härligt att promenera längs Elbe, gå genom den gamla Elbe-tunneln eller hoppa på en vattenbuss.

### Miniatyrvärld och djurpark

– I Finland är det ingen som berättar något om Hamburg, fnyser **Teppo**, som hjälper till i sjömanskyrkan.

Teppo har kommit till kyrkan med sin fru **Silja** som årsfrivillig. Företagarparet från Tammerfors har njutit av sin vistelse.

– Hamburg är inte alls dystert eller skrämmande. Det finns parker, kanaler, en hamn och området HafenCity, säger Teppo.

För barnfamiljer rekommenderar han miniatyrvärlden (Miniatur Wunderland), djurparken och stadsparken Planten un Blomen.

Det finns gott om bra restauranger. Nära sjömanskyrkan finns det t.ex. en koncentration av portugisiska restauranger.

Och från Finland kan man ju ta sig till Hamburg med båt (via Travemünde) och med direktflyg med Finnair. 🚢



# Lön enligt arbetsavtalet och kollektivavtalet

TEXT SANNALEENA KALLIO

**SJÖMANNEN:** I mitt arbetsavtal har vi kommit överens om en helhetslön som betalas ut en viss lönedag. Det handlar om en klumpsumma, och jag får inga andra tillägg utöver den. Hur skiljer den sig från lön enligt kollektivavtalet? Vilka slags löneförhöjningar har jag rätt till? Jag arbetar som mellanchefer.

**JURISTEN:** Lön som avtalats direkt mellan arbetstagaren och arbetsgivaren i ett *arbetsavtal* har precis som kärt barn många namn. Man talar bland annat om avtalslön eller helhetslön. De sistnämnda är träffande, eftersom en lön som består av en klumpsumma ofta avtalas separat på grund av att den täcker alla delar av lönen, tillägg och ersättningar. Arbetsgivaren föredrar dem bland annat för att det förenklar löneadministrationen.

Många gånger föreslår arbetsgivaren att man avtalar att helhetslönen också ska inkludera ersättning för utförda övertidstimmar. Ett sådant avtal kan vara lagstridigt. Avtalet om helhetslön undanröjer nämligen inte arbetsgivarens skyldighet att föra arbetstidsbok och betala ut övertidsersättning som baseras på en tvingande lagstiftning som man inte kan avtala annat om. Med andra ord kan en helhetslön som inkluderar övertidsersättningar lagligt bara avtalas med de personer som *inte omfattas* av sjöarbetstidslagen eller arbetstidslagen för inrikesfart (dvs. befäl, maskinbefäl, överstyrman eller intendent).

Avtal om lön i ett arbetsavtal baseras oftast på den s.k. *förmånlighetsprincipen*, som är en arbetsrättslig princip. Enligt förmånlighetsprincipen har arbetsgivaren och arbetstagaren alltid rätt att med ett arbetsavtal avtala bättre villkor än i kollektivavtalet. Med bättre villkor menas att de är förmånligare för arbetstagaren ur arbetstagarens synvinkel. En lön som är klart högre än månadslönen som skulle betalas ut baserat på kollektivavtalet är ett exempel på ett sådant förmånligare villkor.

I sjöfartens kollektivavtal har man avtalat en månadslön baserat på vilken man vid behov räknar ut en dagslön. Timlön finns inte alls inom sjöfarten. Övertidsersättningens storlek vid övertidstimmar fastställs utifrån månadslönen med hjälp av en faktor som

avtalats i kollektivavtalet. Månadslönen består till exempel enligt kollektivavtalet som tillämpas på passagerarfartyg av en tabellenlig vakansspecifik garantilön, som höjs av personliga tillägg som ålderstillägg, naturaersättningar, prestationsbaserade tillägg (lasthantering, smutsigt arbete) samt eventuellt betjäningssarvode. Vid avtalande av helhetslön har man ofta konstaterat att lönen täcker alla dessa lönedelar eller i alla fall de flesta av dem.

I Finland fastställs minimivillkoren för den ifrågavarande branschen inklusive *minimilönen* med alla delar och tillägg i ett allmänt bindande kollektivavtal. I arbetsavtalet kan man inte avtala en minimilön som är lägre än det allmänt bindande kollektivavtalet. Ett villkor i arbetsavtalet som är sämre än minimivillkoret i kollektivavtalet är nämligen ogiltigt. Avtalslönen ska alltså vara minst lika stor som kollektivavtalets tabelllön, naturaförmåner, (eventuellt) betjäningssarvode och andra tillägg.

Arbetstagaren ska själv räkna ut om kollektivavtalets minimivillkor uppfylls för honom eller henne med hänsyn till vad man avtalat att avtalslönen ska täcka. Kalkylen ska i själva verket göras varje månad, och om man har gjort mer övertidsarbete (som inte ingår i garantilönen) den månaden än vad avtalslönen täcker kan arbetstagaren begära en lönekorrigering av övertidstimmar som inte betalats ut.

*Det kan alltså vara svårt att avtala en lön som helt säkert är förmånligare än den kollektivavtalsenliga lönen.* Som fackförbund rekommenderar vi inte att man tecknar helhetslöneavtal även på grund av att *förhöjningsmekanismerna* i anknytning till kollektivavtalen inte gäller avtalslönen såvida man inte avtalat det separat. (Till exempel naturaförmåner höjs på andra grunder och vid andra tidpunkter än eventuella höjningar av tabelllöner och tillägg.) Då måste man återigen räkna ut (och tvista om) huruvida de höjda minimivillkoren i kollektivavtalet uppfylls eller inte.

Frågor är välkomna: [sannaleena.kallio@smu.fi](mailto:sannaleena.kallio@smu.fi)

## Var noggrann med arbetsavtalet!

**ETT ARBETSAVTAL FÖR SJÖFARARE** ska alltid ingås **skriftligen** och upprättas i fyra exemplar. Ett går till arbetstagaren, ett till fartygets befälhavare och två till arbetsgivaren. Ett arbetsavtal gäller normalt tillsvidare, men kan av grundad anledning ingås även för viss tid.

Kom ihåg att arbetsgivaren är skyldig att ge dig ditt exemplar av arbetsavtalet. Så **var noga med att du erhåller det exemplar som avses för arbetstagaren**. Kontrollera speciellt följande detaljer noggrant innan undertecknandet:

- tidpunkten/datumet då arbetet inleds (detta datum är nödvändigtvis inte samma datum som vid undertecknandet av arbetsavtalet);
- vid ett tidsbundet avtal ska man notera **längden** på avtalet samt **grunden** för ingåendet av avtal för viss tid;
- prøvotiden – kan vid arbetsavtal som gäller tillsvidare vara högst sex månader och vid ett tidsbundet avtal högst hälften av den tid för vilken avtalet gäller, dock inte längre än sex månader och
- vilket kollektivavtal samt löneavtal som tillämpas på ditt arbetsförhållande och arbete samt lönebetalningsperioden.

Ifall det görs **ändringar** i arbetsavtalet under arbetsförhållandets gång ska dessa ändringar eller tillägg införas i samtliga fyra exemplar. Kontrollera att ditt egna exemplar kompletteras på samma vis och med samma text.

Fråga ifall du är osäker på varför dylika ändringar görs innan du bekräftar ändringarna med din underskrift. Ta vid behov hjälp av förtroendeman – eller vid avsaknad av sådan – Unionens ombudsman.

Mera detaljer finns beskrivet i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) 1. kapitel 3 §.



Jessica Troberg

jessica.troberg@smu.fi

*Sjömans-Unionen är på god väg mot digitalisering. Unionen behöver mera sällan papper vid sin verksamhet. Unionens styrelse får nuförtiden alla mötesdokument i elektronisk form. Styrelsemedlemmarna bekantade sig med nya molntjänster i samband med årets första möte.*



Katariina Kivistö

## Sjöfartsförbunden: Merikarhu borde ha inhemsk besättning

**SJÖMÄNNENS FACKFÖRBUND** har kritiserat Gränsbevakningsväsendet, som anställde utländska arbetstagare på bevakningsfartyget Merikarhu. Fartyget bevakar EU:s yttre gräns i Medelhavet.

Totalt hälften av den 20–30 man starka besättningen har annat än finskt medborgarskap. En del av befälet har också hämtats från utlandet.

Gränsbevakningsväsendet har motiverat anställningen av utländska arbetstagare med att man fick "kompetenta personer" och att Finland inte hade tillräckliga resurser. Sjöfartsförbunden godtar inte förklaringarna, utan betraktar blandbesättningen som ett misstag. Förbunden betonar, att det finns finländska yrkesmän för gränsbevakningsoperationer.

Skeppsbevälsförbundet, Sjömans-Unionen och Maskinbefälsförbundet påminner att Gränsbevakningsväsendets och dess fartygs huvuduppgift är att trygga säkerheten vid Finlands gränser och havsområde och delta i försvarsarbetet. Därmed ska Gränsbevakningsväsendets fartyg vara under strikt inhemsk kontroll även när fartyget sköter ett EU-uppdrag.

Sjömans-Unionens ordförande **Simo Zitting** är förundrad över Gränsbevakningsväsendets förfarande, framför allt då det pågår diskussioner om att begränsa möjligheterna för personer med dubbelt medborgarskap att arbeta med strategiska uppgifter.

Merikarhu har varit på Medelhavet också tidigare men fartyget har då haft en finsk besättning.





# Dagens flygande hollÄndare

**FÖRR I TIDEN FANNS DET EN VILD BERÄTTELSE OM ETT SPÖKSKEPP**, Den flygande hollÄndaren. **Richard Wagner** komponerade till och med en opera om den. Det finns olika versioner om detta fartyg som seglar omkring på haven i all evighet. Enligt en har en kapten i vredesmod avfyrat sitt vapen mot Södra korsets stjärnbild och fick som straff segla på haven i all öändlighet. En annan version berättar att en viss kapten skulle runda Kap Horn. En ängel varnade honom från att ge sig ut på det stormande havet. Kaptenen struntade i råden och dömdes att segla i evighet.

Det konstigaste är att Den flygande hollÄndaren har setts många gånger om genom tiderna – till och med i stark motvind. Ögonvittnena har varit både ansedda personer och helt vanliga dödliga. Hi-ohoj, säger Aimo. Bra berättelse.

Aimo läser alltid tidningen Sjömannen noggrant och får därigenom veta vad som händer på vågorna och i land. Från februaritidningen kom Aimo att tänka på dagens Flygande hollÄndare, som stillsamt seglar på världshaven utan besättning. Ingen står på däck och vinkar, ingen hissar välkomstflagg i masten, ingen ljuder i listluren. Besättningen har lämnats kvar på stranden.

**DEN OBEMANNADE BÅTEN STYRS FRÅN KONTROLLRUMMET** precis som processerna i ett pappersbruk, om Aimo förstått det rätt. Samma sjöman (kan han ens kallas det längre?) sköter flera fartyg på samma gång. Man behöver inte längre köpa uniformer. En tröja och jeans räcker som arbetskläder.

Det är ju så man sparar in på arbetskraftskostnader. Men om något går fel då? På järnvägen blir det kaos då och då när datorerna krånglar och systemen råkat i oordning. Tågen går inte eftersom trafiken kräver en mängd olika apparater. Stationschefen har ersatts med en dator. Men visst, Aimo har varit på fartyg som haft en kapten och en levande besättning och ändå har man inte träffat rätt. Ibland var man i fel hamn och ibland höll inte tidtabellen. Det går inte alltid som det ska för människor heller.

**MEN SÅ ÄR DET JU, ATT MASKINER ERSÄTTER MÄNSKLIGT ARBETE.** Flygplanen flyger redan nästan helt på autopilot, och det gör de bra. Nu styr inte människan bättre än maskinen längre. Så blir det säkert med fartygen också. Man måste bara se till att det inte sker en katastrof om något skulle gå sönder. När apparaterna inte fungerar får man inte köra på grund, på ett annat fartyg eller med full fart in i kajen.

I framtiden skulle det inte längre finnas sjömän kvar som kunde skryta om sina resor. Man skulle inte längre berätta om vilda stormar, om svår sjögång med tio meter höga vågor eller om flickor man träffat runt om i världen. Å andra sidan skulle ingen längre bli sjösjuk.

**DATORER PRATAR INTE SÅ MYCKET MED VARANDRA** och skryter inte om att ha seglat runt Godahoppsudden. Men det finns ju artificiell intelligens, så man kanske skulle kunna koppla en resminnes- och skrytdel till datorerna. Det skulle nog vara roligt att höra datorer samtala med varandra.

Obemannade fraktfartyg och tankfartyg skulle kanske kunna funka. Men Aimo förstår inte hur Sverigefartygen eller Tallinnlinjerna skulle kunna skötas på distans. En maskin skulle sköta välkomsthälsningarna och den "levande" musiken. Karaoken skulle vara halvautomatisk. Maten skulle tillagas redan i land och man skulle få den och sina drycker ur en lucka mot betalning. Hi-ohoj!

Obemannade fartyg tycks inte bli verklighet den närmaste framtiden. Och tur är väl det. Även om det skulle finnas kvar andra sjöfartsyrken skulle den romantiska gloria som svävat över sjömannens huvud nog förfalla. Bara några gamla sjöbjörnar skulle då och då besöka restaurang Salve för att prata om de gamla goda tiderna. Där ser man att inget varar för evigt.

# Djungeltrumman hjälper sjömän att hitta arbete

Sjömännens egen arbetsförmedling i Helsingfors och Åbo lades ner för fem år sedan. I dag är det bara arbets- och näringsbyråns tjänsteman Tero Mäenpää som sköter sjömännens ärenden i Finland.

– Jag sköter bland annat dem, men gör även allt annat. Sjömännen och rederierna har kunnat få hjälp främst härifrån Åbo och Åland, berättar Mäenpää.

TEXT UP/MIKA PELTONEN

**S**jömän som blir arbetslösa hittar ofta nya arbetsplatser till sjöss via rederiernas webbsidor.

## Viking anställer här och där

**Ville Hård** ansvarar tillfälligt för tjänsten som sjöpersonalchef på Viking Line och är baserad på Åland. Enligt honom söker Viking Line arbetstagare från många platser.

– Om det blir lediga tjänster flyttar vi först gamla arbetstagare inifrån bolaget. Vi söker också arbetstagare från arbetsförvaltningen. Chefer söker vi på Facebook och på andra ställen på nätet, berättar Hård.

Enligt honom är det svårt att hitta kökspersonal. Dem söker man på kökspersonalföreningens sidor.

Hård utlovar inte arbete åt alla sjömän som söker det, men åt många.

– Vi försöker hitta den bästa arbetstagen. Jag kan inte säga att det finns arbete åt alla, men det är ständigt behov av arbetskraft.

## En del hittar, en del inte

Man kan även få en del tips från arbetskraftsförvaltningen.

– En del hittar jobb här, en del inte. Arbetsgivarna informerar inte särskilt ofta om sina tjänster via oss.

Djungeltrumman är enligt Mäenpää det bästa sättet att hitta arbete till sjöss.

– När man behöver vikarier frågar man om någon känner någon som skulle kunna vikariera under semestern. Hittar man ingen så vänder man sig till oss och jag söker då vikarier.

Mäenpää kan inte ens uppskatta hur många arbetslösa finska sjömän det finns.

– Det är inget överutbud, men inte heller någon jättebrist.

## Maskinarbete lättast att hitta

För närvarande är det lättast för maskinarbetare att hitta arbete, och då främst maskinmästare.

*Rederiernas webbsidor är nyttiga.*



– På däcksidan är det lite svårare eftersom fler söker sig dit.

Det retar Mäenpää att man lade ner sjömännens egen arbetsförmedling.

– Det är dåligt, framför när de här reformerna kom i början av 2017, säger Mäenpää med hänvisning till den färska Manila-konventionen.

– Nu måste sjömännen gå repetitionskurser så att de kan fortsätta arbeta till sjöss. Till sjöss måste man bland annat gå



om brand- och räddningsflottekurser vart femte år.

Sjösektorns behörighetsbrev beviljas av trafiksäkerhetsverket Trafi.

## Kaos på Trafi

Mäenpää berättar att det är ibland kaos på Trafi och att sjöarbetarna måste vänta på sina behörighetsbrev. Därför har de inte alltid heller kunnat ta jobb även om det funnits vikariat.

– Inom fem år måste man gå om vissa kurser så att man kan fortsätta arbeta inom sin bransch. Yrket blir dyrt när man måste gå dessa kurser.

Som arbetslös arbetssökande har man enligt Mäenpää kunnat gå några kurser på arbets- och näringsbyråns bekostnad. En del arbetssökande känner inte till den möjligheten.

– De missade de eftersom det inte finns någon centraliserad sjöarbetsförmedling. Det hade behövts, åtminstone i dagens reformsituation. 📌



# Får man inte ha mer än foten i strumpskftet?

**HAR NI TÄNKPT PÅ ATT VI SJÖMÄN** har det ganska bra? Vi har ett förbund som vi inte behöver skämmas eller vara rädd för att tillhöra. Inom en del sektorer tycks det dessvärre numera vara en stor konkurrensfördel att inte känna till sina rättigheter och framför allt att inte tillhöra något förbund.

Att tillhöra Sjömans-Unionen kan jämföras med t.ex. en försäkring. Den ger skydd och trygghet, även om man kanske aldrig behöver ta hjälp av den. Förvånansvärt många tycks numera vara oklara med vad ett fackförbund överhuvudtaget gör eller varför man bör vara medlem i det. Man kanske tänker att dagens spelregler och arbetsförhållanden i arbetslivet är en självklarhet.

Man kan stolt säga var som helst att man är medlem i Sjömans-Unionen. Det verkar som om det väcker respekt och ger positiva bilder. Att vara medlem i ett fackförbund handlar inte om politik. Det handlar bara om att försvara sina intressen, för politik inte har påverkat Unionens beslutsfattande på länge. Unionen är obunden, vi har ingen politisk gruppverksamhet.

Alla utomstående ser inte ens alltid Sjömans-Unionen som ett fackförbund, utan främst som en del av något internationellt, en större helhet. Sådant hör jag bland annat i mitt arbete som viceordförande i FFC:s lokala organisation i Åbo. Sjömans-Unionen är dock både ett fackförbund och en viktig aktör inom internationella sjöfartsorganisationer. Den enskilda sjömannen behöver inte ensam försvara annat än sin plats i mässen.

*En sjöman behöver inte ensam försvara annat än sin plats i mässen.*



Jag har funderat på varför så få medlemmar deltar aktivt i verksamheten i Unionens avdelningar. Vår- och höstmötena är ju öppna för alla och där kan man påverka och lyssna på aktuella saker. Det kan naturligtvis vara så att man litar så mycket på avdelningarnas styrelse att man inte känner att man behöver delta. Ändå vore

det bra om fler medlemmar var med, eftersom det erbjuds nyttig och trevlig gemenskap. Detta är en gemensam sak för oss – ju fler vi är, desto starkare är vi!

På finska fartyg tillhör nästa alla arbetstagare ett sjöfartsförbund. Sjöfarten är en av de få sektorer där man är så brett organiserad. Visst har Finlands nuvarande regering arbetat hårt för att personalen inom andra sektorer blivit medveten om fackförbundens betydelse. Regeringens tvångslagar och försämringar har gjort att många fackförbund fått enormt många nya medlemmar. Ett fackförbund köpte förra hösten en Jopo till statsministern för hans flitiga medlemsvärvningsarbete: 4 000 nya medlemmar gick med i förbundet under en enda månad.

Ibland pekas Sjömans-Unionen ut som – kanske med tanke på historien – och kan anklagas för att vara en nej-rörelse. Men är det fel att vara en nej-rörelse i tider som den här? Är det fel att försvara sitt folk? Ska man söka allmänt godkännande genom att ge upp förmånerna som man uppnått genom hårt arbete? Det kan inte vara ett alternativ för Unionen.

Vi har klarat oss tillsammans genom många förändringsstormar i över 100 år. Nu om någonsin är det extremt viktigt att hålla på vår rätt. Arbetet till havs är slitsamt och man måste fortfarande få den ersättning man förtjänar för det. Visst måste väl även sjömannen få ha mer kvar än foten i strumpskftet?



**Susanna Mäntysaari**

*Skribenten är barmästare på M/s Finneagle och sekreterare för Sydvästra Finlands avdelning*



# Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

## POHJOISEN OSASTO

### Kevätkokous

Aika: **lauantai 13.5.** klo 17

Paikka: Oulun Cumulus

Toimikunta kokoontuu samassa paikassa  
jo klo 15.

## LOUNAIS-SUOMI

### Kesäteatteria

Osasto on lunastanut lippuja **Fingerpori-**  
näytökseen Naantalin Emma-teatteriin.  
Esitykset **perjantaina 9.6.** ja **perjantaina 16.6.**  
klo 19.

Hinta osaston jäseneltä 20 € ja avecilta 25 €  
(sis. teatterilipun sekä klo 18 tarjottavan  
kahvin ja leivoksen)

Lippujen lunastus **4.5. mennessä**

Turun toimistolta.

## LÄNSI-SUOMI

### Kevätkokous

Aika: **torstai 4.5.** klo 9.30 Suomen  
aikaan laivalla

Paikka: Wasa Line (Vaasa-Umeå-Vaasa)

Laiva lähtee klo 9; satamassa oltava  
viimeistään klo 8.20. Laiva palaa

Vaasaan klo 23.30

Sitovat ilmoittautumiset **viimeistään 2.5.**  
klo 15 (nimi ja henkilötunnus) Tero Yli-Mäen-  
päälle; [tero.yli-maenpaa@pp.inet.fi](mailto:tero.yli-maenpaa@pp.inet.fi),  
puh. 040 516 8234 (ethän soita yöllä).  
Osasto tarjoaa matkan ja ruokailun  
jäsenilleen. *Tervetuloa!*

### Mökkitalkoot

Aika: **perjantai 5.5.** klo 12 alkaen; lopetellaan  
7.5. noin klo 12

Paikka: Söderuddenintie 1352 A, Raippaluoto  
Ilmoita tulostasi ruokailun järjestämisen  
vuoksi Karille **viimeistään 2.5.** klo 16;  
puh. 0400 418 511; [kari.nurmirinta@smu.fi](mailto:kari.nurmirinta@smu.fi)  
Majoittuminen ilmoittautumisjärjestyksessä  
Unionin mökillä Raippaluodossa on  
työkaluja kaikille, tervetuloa!

## VIHDEAMMATTILAISET

### Virkistytymismatka

Syksyn virkistytymismatka suuntautuu  
Barcelonaan **6.–8.10.**

Varausmaksu 150€ (ei palauteta, jos peruu  
osallistumisen ilmoittautumisajan jälkeen)  
Osaston korvauksen määrä riippuu matkan  
hinnasta ja osallistujamäärästä.

Sitovat ilmoittautumiset:

[viihdeammattilaiset@gmail.com](mailto:viihdeammattilaiset@gmail.com)

**viimeistään 31.7.**

Lisätietoa lähetetään mukaan  
ilmoittautuneille.

Kaikki jäsenet tervetuloa mukaan! ☺

### Lippuetuuksia

Osasto korvaa 50 e jäsenille, jotka osallistuvat  
**Robbie Williamsin** Tampereen keikalle 10.8.

Kuitti (+yhteistiedot ja tilinumero) lähetetään  
31.8. mennessä: Nina Peltola, Koulukatu 4,  
32700 Huittinen. Kirjanpitäjä laittaa kaikki  
etuudet maksuun yhtä aikaa.

**Lisäksi** osasto korvaa jäsenille vapaavalintai-  
sista kotimaisesta viihdetapahtumasta max  
50e kuittia vastaan. Kuitti (+yhteistiedot ja  
tilinumero) postitetaan 15.12. mennessä  
Nina Peltolalle. Lähetä kuitti vasta loppu-  
vuonna, kaikki maksut suoritetaan silloin.

## ILMOITUKSET

### KIIITOS/TACK

Kiitokset M/S Steelin porukoille  
muistamisesta jäädessäni eläkkeelle.

**Juha Lehtonen**

Haluan kiittää Baltic Princessin  
keittiöhenkilökuntaa saamistani lahjoista  
sekä kaikkia muita työkavereitani, jotka  
ovat muistaneet minua jäädessäni  
pitkälle vapaalle. Kiitän myös Tallink-Silja-  
varustamo kuluneista työvuosista.

**Ove Mattsson**

Kiitos M/S Finnstarin työkavereille ja  
varustamolle muistamisesta jäädessäni  
viettämään eläkepäiviä.

**Jori Mikkola**

Kiitos M/V Misanan henkilökunnalle  
muistamisesta ja hienoista lahjoista kun  
siirryin eläkkeelle.

**Harry Saari**

Kiitos M/S Finnstarin henkilökunnalle  
muistamisesta päästessäni aikuisen naisen  
ikään!

**Kirsi Viitanen**

## KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Vesa Haapaniemi

Esa Hietala

Sanna Järvensivu

Pekka Kangas

Ari Kujala

Heikki Lilja

Harry Saari

Auli Weckman

## IN MEMORIAM

Keittiömestari, rotisseur

**Ole Henrik Söderlund**

s. 6.1.1948 Nauvo, Svartholman saari  
k. 3.2.2017 Karinakoti, Turku

*On päivä päättynyt, on tullut ilta,  
on pursi irronnut maan laiturilta  
ja saapunut rauhan satamaan.*

Olea kaipaamaan jäivät vaimo Aila, tyttäret  
Tuovi ja Henna perheineen sekä joukko  
ystäviä pitkän meriuran varrelta ja maista.

\*

Konekorjausmies  
**Sakari Kurki**

s. 27.2.1944  
k. 19.3.2017 kotonaan Turussa

*Meri tyyntyy,  
varjot pitenee,  
rauhan ranta lähenee,  
vene hiljaa satamaan saapuu.*

*Ikävöiden Liisa*

*Kaipauksella sisaret ja veljet perheineen*

## Toimiston palveluissa katkos

Merimies-Unionin toimisto on suljettuna 8.–10. toukokuuta henkilökunnan opintomatkan vuoksi. Myös mökkivaraamo on tuolloin kiinni.

Jäsenrekisteri palvelee noina päivinä sähköpostitse, [jasenrekisteri@smu.fi](mailto:jasenrekisteri@smu.fi)

## Kontoret är tillfälligt stängt

Sjömans-Unionens centralkontor har stängt 8.–10. maj på grund av personalens studieresa.

Medlemsregisters tjänster är till hands via e-mail: [jasenrekisteri@smu.fi](mailto:jasenrekisteri@smu.fi)

## Väitös sekamiehityksestä

**FILOSOFIAN MAISTERI**, merietnologi **Anne Ala-Pöllänen** väittelee sekamiehityksestä.

Ala-Pölläsen väitöskirja *Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja flippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla* tarkastetaan lauantaina **29. huhtikuuta** klo 10.

Kustoksena on professori **Hanna Snellman** ja vastaväittäjänä professori **Helena Ruotsala**.

Väitöstilaisuus pidetään Helsingin yliopiston päärakennuksessa pienessä juhlasalissa (Fabianinkatu 33, 4. kerros). Tilaisuus on julkinen ja avoinna kaikille kiinnostuneille.

Väitöskirjaa voi ostaa väitöstilaisuudesta tai Tiedekirjasta (Snellmaninkatu 13, Helsinki) taikka tilaamalla tiedekirja@tsv.fi, puh. (09) 635 177. Tutkimus julkaistaan myös sähköisesti Helsingin yliopiston e-thesis-palvelussa <https://ethesis.helsinki.fi/>.

*Etnografia on kansan ja sen kulttuurin kuvausta. Etnografista tutkimusta tehdään yleisesti osallistumalla tutkittavien arkeen ja keräämällä tietoa siitä saatujen havaintojen perusteella.*

*Kesäistä oloa vesillä takavuosina. Nyt on aika tallentaa tämän kevään tunnelmia.*



Merimies-Unionin arkisto

NYT KUVAAMAAN!

## Ikuista merimies auringossa

**MERIMIES-LEHTI JULKAISEE** kesäkuun numerossaan jäsenten ottamia valokuvia aiheesta meri, aurinko ja merenkulkija.

Toiveena on, että mahdollisimman monet Merimies-Unionin jäsenet lähettävät kuviaan tarjolle. Tällä kertaa julkaisemme tuoreita kuvia, emme historiallisia otoksia.

Julkaistavista valokuvista tulee löytyä kaikki kolme elementtiä eli merta tai sisävetä, auringonvaloa ja yksi tai useampi vesiliikenteen työtä tekevä. Lomakuvista emme tällä kertaa välitä, vaan odotamme työpaikkakuvia. Kuvattavat voivat olla joko tekevässä työtään tai pitämässä taukoa.

Kuvia voi lähettää **20. toukokuuta** asti osoitteeseen [merimies@smu.fi](mailto:merimies@smu.fi)

Lähetyskseen mukaan kuvaajan nimi ja yhteystiedot, kuvauspaikka ja ajankohta sekä mieluummin myös kuvassa esiintyvien henkilöiden nimet.

Arvomme kaikkien kuvan lähittäneiden jäsenten kesken laadukkaan kylpypyyhe-laueliinasetin. Jokaista lehdessä julkaistavan kuvan ottajaa muistamme kesäisellä tuotepaketilla.

UT OCH FOTA!

## Förevisa sjömannen i solen

**I SITT JUNINUMMER** publicerar tidningen Sjömannen foton som medlemmarna tagit av temat hav, sol och sjöman.

Förhoppningen är att så många medlemmar som möjligt i Sjömans-Unionen skickar in foton. Den här gången publicerar vi nytagna foton, inte historiska.

Fotona som publiceras ska innehålla alla tre element, dvs. hav eller insjö, solljus och en eller flera personer som arbetar på vatten. Den här gången bryr vi oss inte om semesterbilder, utan förväntar oss bilder från arbetsplatsen. Personerna som fotograferas kan antingen utföra ett arbete eller ta en paus.

Skicka in fotona senast den **20 maj** till [merimies@smu.fi](mailto:merimies@smu.fi)

Skicka med fotografens namn och kontaktuppgifter, fotoplatser och -tidpunkt samt gärna också namnen på personerna på fotot.

Vi lottar ut ett handduks-lavduksset av hög kvalitet bland alla medlemmar som skickar in foton. Vi honorerar alla fotografier som publiceras i tidningen med ett somrigt produktpaket.

# KOULUTUSTA LUOTTAMUSMIEHILLE

## Förtroendemannutbildning

### KOULUTUS VUONNA 2017/UTBILDNING 2017

- 15.–19.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1 (Kiljava)
- 18.–22.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2 (Kiljava)
- 17.–18.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi 2 (Helsinki)  
Kompletteringskurs för förtroendemän (Helsingfors)



Saana Lamminsivu

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

#### Lisätietoja/ Ytterligare information

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

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL  
+358 (0) 9 615 2020

[www.smu.fi](http://www.smu.fi)

SÄHKÖPOSTI / E-ADRESS  
[etunimi.sukunimi@smu.fi](mailto:etunimi.sukunimi@smu.fi)  
[fornamn.efternamn@smu.fi](mailto:fornamn.efternamn@smu.fi)  
AUKIOLOAJAT / ÖPPETTIDER  
Arkisin klo 8.30–16.00  
Vardagar kl. 8.30–16.00

#### Kuljetusalan Työttömyyskassa

POSTIOSOITE  
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU  
Siltasaarencatu 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](http://www.kuljetusalan.fi)

#### Transportbranschens Arbetslöshetskassa

POSTADRESS  
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST  
Broholmsgatan 3–5,  
gatuplan Helsingfors  
vardagar kl. 9.00–15.00

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

Fax: (09) 6131 1333  
ARBETSLÖSHETSKASSANS  
ELEKTRONISKA TJÄNSTER  
[www.kuljetusalan.fi/se](http://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

Viestintäasiantuntija /  
Kommunikationsexpert  
**Katriina Kivistö**  
0400 502128

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare  
**Stiina Raitio**  
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare  
**Tuula Ylhävuori**  
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde  
**Arja Merikallio**  
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.  
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,  
20100 Åbo

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

MÖKKIVARAUKSET /  
BOKNINGSSNUMMER  
FÖR STUGOR  
puh. / tel. (09) 615 20 260  
ma–pe klo 10–14.

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