



MERIMIES

SJÖMANNEN



**Jäätalvesta
tuli kova**

– kaikki murtajat
olivat liikenteessä

**Suomalaista
talvimerenkulun
miehistöosaamista
pitää myydä maailmalla**



Jäätalvesta äityi
vuosikymmenen
kylmin.

JUSSI HELMINEN

Yleinen työttömyyskassa,
kenen asialla?



Elin Sundback är nytt fackligt
ombud på Åland.

KJELL SÖDERLUND

sisältö | innehåll

- 4 Ulkomaanliikenteen palkankorotuksista syntyi neuvottelutulos
 - 8 Trafi Meri 2018 -seminaari
 - 12 Eeva VG käyttää polttoaineenaan biodieseliä
 - 14 Polaarikoodi-konferenssi
 - 18 Tekniikka kehittyä ja logistiikan toimintaympäristö on muutoksessa – ihmisten toiminta silti keskeisessä roolissa
 - 22 Rauman merenkulkumessut
 - 24 Eckerö Linen M/s Finlandialle laadittiin ensiavun koulutuskalenteri koko miehistölle
 - 26 Palkkataulukot 2018
-
- 31 Ledare: De Gröna hotar den finländska sjöfarten
 - 34 Allmänna arbetslöshetskassan, vem är den till för?
 - 36 Eckerö Lines M/s Finlandia fick en första hjälpen-utbildningskalender för hela personalen
 - 38 Tekniken utvecklas och logistikens verksamhetsmiljö förändras – trots det har människan en central roll
 - 42 Lönetabeller 2018

KANNEN KUVA Vastavalo / Sampo Kiviniemi

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN 2018 | 2

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Simo Zitting | TOIMITTAJA • REDAKTÖR Saana Lamminsivu |

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

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

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 2018 • TIDTABELLEN 2018

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
3	28.5.	15.6.
4	24.9.	19.10.
5	26.11.	14.12.

Vihreät haluaisivat lopettaa suomalaisen kauppamerenkulun

Hallituksen asettaman parlamentaarisen yritystukityöryhmän työ päättyi lopulta – ei mihinkään. Työryhmä sai kuitenkin linjattua kriteerit sille, millaisia yritystukia jatkossa toteutetaan. Kauppamerenkulun kannalta kummatkin lopputulokset olivat positiivisia: se, että yritystukityöryhmässä ei päädytty esittämään kauppamerenkulun miehistökustannustuen leikkaamista ja se, että tulevaisuudessa yritystukien toteuttamista arvioidaan muun muassa huoltovarmuuden ja työllisyyden näkökulmasta, antavat kummatkin toivoa siitä, että tulevaisuudessa tukien arvostelijat edes hiukan kuuntelisivat järkipuhetta eivätkä juoksisi populististen irtopisteiden perässä.

Tällä kertaa parlamentaarisen yritystukityöryhmän kiivain merenkulun tukien vastustaja oli Vihreiden kansanedustaja **Antero Vartia**. Hänen motiivinaan yritystukien leikkaamiselle oli mitä ilmeisimmän vain käsittämätön halu kerätä julkisuudessa jonkinlaista talousmiesvaltiomiehen leimaa: mitä enemmän työryhmässä esitti leikkauksia, sitä suurempaa kansansuosiota saisi ja sitä varmemmin seuraavissa vaaleissa voisi esiintyä suurena talouspoliittisena tietäjänä.

Jos tuista luovuttaisiin, lopputulos olisi, että sama laivaliikenne Suomeen ja Suomesta jatkuisi, mutta eri lippujen alla ja ei-suomalaisilla merenkulkijoilla.



Vartian näkemykset olivat lapsellisia ja vääriä. Kauppamerenkulun miehistökustannustuki on erittäin hyvä esimerkki siitä, kuinka tarpeellinen tuen antaminen on elinkeinon kansainvälisen kilpailukyvyyn ja työllisyyden säilyttämisen kannalta. Tuella on myös Suomen huoltovarmuuden kannalta erittäin merkittävä asema.

Kauppamerenkulun tukijärjestelmä perustuu EU-komission suosituksiin, joiden päämääränä on turvata eurooppalainen kauppamerenkulku ja eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyys. Ilman komission suosittelemien tukien toteuttamista Suomella – samoin kuin muilla EU:n merenkulkuvaltioilla – ei enää olisi omaa kauppalavastoa, myös eurooppalaisten merenkulkijoiden ammatikunta olisi mennyttä. Suomi ei ole tässä suhteessa mitenkään erilaisessa asemassa: kolmansista maista tulevat kilpailu työvoi-

makustannusten ja varustamoverotuksen tasossa on niin kova, että pelkästään suomalaisin ehdoin ei olisi mitään mahdollisuutta menestyä ja selvitä. Jos tuista luovuttaisiin, lopputulos olisi, että sama laivaliikenne Suomeen ja Suomesta jatkuisi, mutta eri lippujen alla ja ei-suomalaisilla merenkulkijoilla.

Antero Vartian tyypiset populistipoliitikot eivät kuitenkaan ole ainoa uhka eurooppalaisen kauppamerenkulun ylläpitämiselle ja eurooppalaisten sekä erityisesti pohjoismaalaisten merenkulkijoiden työpaikoille ja tulevaisuudelle. Esimerkiksi Norjassa maan hallitus on suunnittelemassa – *Color Line* -varustamon kovan painostuksen alla – Norjan kansainvälisen alusrekisterin NIS:n avaamista Norjan rannikkoliikenteessä oleville matkustaja-aluksille. Tämä tarkoittaisi alusten norjalaisen taloushenkilökunnan korvaamista todennäköisesti filippiiniläisillä, mikä johtaisi tuhansien norjalaisen merenkulkijoiden työttömyyteen. Jos Norja toteuttaa tällaisen muutoksen, Tanska ja Ruotsi ovat pakotettuja seuraamaan perässä: kilpaileminen NIS-rekisterin halvempia kustannuksia vastaan olisi muutoin mahdotonta. Selvää on, että ennen pitkää Suomikin joutuisi harkitsemaan omia toimiaan.

Toistaiseksi kyse on kuitenkin vain Norjan hallituksen suunnitelmista, varsinaisia päätöksiä ei vielä liene tehty. Painostus Norjan hallitusta vastaan on myös suuri siten, että hallitukselta vaaditaan perinpohjaisten selvitysten laatimista ennen päätösten tekemistä erityisesti siitä, mitkä vaikutukset muutoksella olisi ei pelkästään norjalaisten merenkulkijoiden työllisyyteen, vaan myös siitä, mitä muutos tarkoittaisi pohjaismaisen kauppamerenkulun kannalta. Toivoa vain sopii, että tässäkin asiassa lopulta järki voittaa.



Simo Zitting
Puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi

Ulkomaanliikenteen palkankorotuksista syntyi neuvottelutulos

(Palkkataulukot löytyvät sivuilta 26–28)

Merimies–Unioni ja Suomen Varustamot saavuttivat 20.2.2018 neuvottelutuloksen ulkomaanliikenteen palkantarkistuksista. Palkantarkistukset koskevat myös murtajia ja monitoimimurtajia.

PALKANTARKISTUKSET 1.3.2018

Ulkomaanliikenteen kauppa-alukset

Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia koskevan työehtosopimuksen taulukkopalkkoja korotetaan 1.3.2018 alkaen 1,6 prosenttia kuitenkin vähintään 30,50 euroa ja pientonnistoaluksia koskevia takuupalkkoja 1,6 prosenttia kuitenkin vähintään 35 euroa.

Kauppa-aluksia koskevan sopimuksen mukaisia euromääräisiä lisiä korotetaan 1,6 prosentilla.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alukset

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen mukaisia takuupalkkoja korotetaan 1.3.2018 alkaen 1,6 prosenttia kuitenkin vähintään 40,50 euroa.

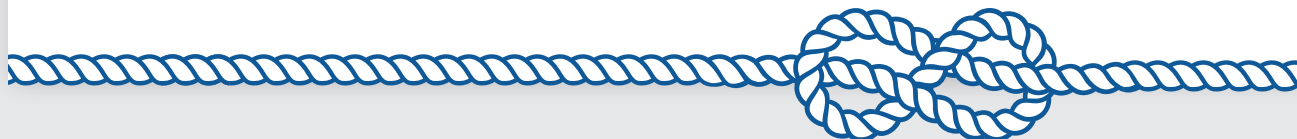
Matkustaja-alussopimuksen mukaisia euromääräisiä lisiä korotetaan 1,6 prosenttia.

Murtajat ja monitoimimurtajat

Murtajia ja monitoimimurtajia koskevan työehtosopimuksen mukaisia perinteisiä murtajia koskevia taulukkopalkkoja korotetaan 1.3.2018 alkaen 1,6 prosenttia kuitenkin vähintään 39 euroa, ja monitoimimurtajia koskevia takuupalkkoja 65 euroa.

Korvaus ruuan laittamisesta

Lisäksi sovittiin, että mikäli pientonnistoon kuuluvan aluksen miehistön jäsen joutuu tekemään ruokaa laivaväelle, hänelle on maksettava korvaus, jonka suuruus on 7,20 €/päivä. Korvaus maksetaan ainoastaan yhdelle aluksen työntekijälle.



*Lehden lähtiessä painoon huhtikuun puolivälissä
neuvottelutulosta ei ole vielä saavutettu
kotimaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen osalta.*

Yksittäiset työehtosopimusalat

Satama-alan ja vaijerilossien työehtosopimukset umpeutuivat helmikuun lopussa. Vaijerilossille saatiin aikaan työehtoneuvottelutulos 1.2.2018. Sen sijaan satama-alan työehtosopimukseen saatiin aikaan neuvottelutulos valtakunnansovittelijan avustuksella.

Merimies-Unioniin ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:hen kuuluvaa yhteensä noin 50 satamavalvojaa ja satamanosturinkuljettajaa koskevasta työehtosopimuksesta saatiin aikaan neuvottelutulos 9.2.2018 sovittelija **Jukka Ahtelan** avustuksella valtakunnansovittelijan toimistolla. Työnantajapuolella neuvottelijana toimi **AVAINTA ry**, joka edusti Turun, Naantalien, Rauman, Kokkolan sekä Oulun satamia.

Satama-alaa koskeissa neuvotteluissa erimielisyyttä oli siitä, kenellä on oikeus neuvotella yllä mainittuihin satamiin työehtosopimus, vaikka jo ennen neuvottelujen alkamista satamavalvojat ja satamanosturinkuljettajat olivat liittyneet Merimies-Unionin ja AKT:n jäseniksi. Aiemmin heitä on kuulunut JHL:ään ja muihin liittoihin.

Merimies-Unionin ja AKT:n yhteinen työehtosopimus

Työehtosopimusneuvotteluita käytiin loppuvaiheessa sovittelija Jukka Ahtelan johdolla. Hän antoi työehtosopimuksesta ensimmäisen esityksen, jonka työnantajapuoli hylkäsi. Sovittelijan antama toinen sovinto-

esitys oli kumpaisenkin osapuolen hyväksyttävissä ja osapuolet allekirjoittivat sovintoesityksen 9.2.2018.

Uusi työehtosopimus on Merimies-Unionin ja AKT:n yhteinen ja sitä sovelletaan yllä mainituissa satamissa satamavalvojiin ja satamanosturinkuljettajiin. Työehtosopimukseen sisältyy myös uudet palkkataulukot ja yleisen linjan mukainen 1,6 prosentin palkantarkistus 1.3.2018 alkaen.

Työaikatyöryhmä selvittää jaksotyöstä luopumista

Osapuolet perustivat osana sopimusratkaisua työaikaryhmän, jonka tehtävänä on selvittää 30.6.2019 mennessä, miten jaksotyöajasta luopuminen toteutetaan sopimukseen kuuluvissa satamissa. Jaksotyöajasta luopumisen jälkeen satamissa noudatettavat työaikamuodot ovat kaksivuorotyö ja keskeytymätön kolmivuorotyö.

Satama-alan puheenjohtaja Tapio

Ristimäki on tyytyväinen luottamusmiehen aseman tunnustamisesta

Merimies-Unionin satamavalvojien osaston puheenjohtaja **Tapio Ristimäki** on syntyneeseen sovintoon tyytyväinen.

”Merimies-Unionin ja AKT:n luottamusmiesten asema satamissa on nyt tunnustettu Suomen kaikissa satamissa. Järjestöjen luottamusmiehillä on nyt oikeus edustaa jäseniään satamissa.” 



*Satama-alan puheenjohtaja Tapio Ristimäki
lähdessä valtakunnansovittelijan toimistolle.*

Jäätalvesta äityi vuosikymmenen kylmin: kaikki Suomen ja Ruotsin murtajat olivat liikenteessä

SMU:n pääluottamusmies Mikko Ervast: Tämä on hyvä muistutus siitä, että Suomessa tarvitaan jäänmurtajaosaamista.

Suomalaista talvimerenkulkua 2018.



työskentelemällä. Suomen tulee pitää osaamisesta ja jäänmurron jatkuvuudesta kiinni ja kouluttaa alalle lisää jääolosuhteet tuntevaa miehistöä.”

Miehistöä on irtisanottu ja nyt osaajista on pula

Pääluottamusmies Ervastin mukaan jäänmurtajilta on jo eläköitynyt ja eläköityy yhä lisää lähivuosina miehistöä.

”Jäänmurrossa on käyty vuosittain yt-neuvotteluita ja väki on supistettu minimiin. Pidän tilannetta huolestuttavana. Nyt kun koitti kova jäätalvi, meillä on tällä hetkellä jopa pulaa osaajista, kun kaikki murtajat ovat liikenteessä. Toivon, että viimeistään nyt ymmärretään oman jäänmurtokaluston ja miehistön tulevaisuuden turvaamisen merkitys”, pääluottamusmies lähettää terveisiä.

”Ihan kuka tahansa ei osaa seilata jääolosuhteissa, näin se vain on. Valitettavasti tämän vuoden helmikuussa saimme tiedon, että hollantilais- ja panamalaisalus törmäsivät yhteen Porvoon edustalla. Alukset liikkui jäässä peräkkäin ja toinen alus ajoi toisen perään. Nähtävästi riittävästä turvallisuusvälistä ei ole osattu pitää huolta.”

Suomalainen jäänmurtajalaivasto, talvi 2018:

Perämerellä avustavat jo Kontio, Otso, Polaris ja Urho, ja itäisellä Suomenlahdella Voima ja Sisä.

Monitoimimurtajat Fennica ja Nordica avustavat muun muassa Merenkurkussa.

Vuoden 2018 helmikuusta kehkeytyi todella kylmä. Kalevalanpäivänä 28. helmikuuta Raumalta lähti liikenteeseen viimeinen suomalainen monitoimimurtaja Nordica. Sen myötä koko suomalainen jäänmurtokalusto on ollut tänä talvena liikenteessä.

”Eletään vasta maaliskuun alkua, mutta jäätalvi näyttää äityneen jo nyt vuosikymmenen kovimmaksi, kun talvi tästä vielä etenee”, Arctian SMU:n pääluottamusmies **Mikko Ervast** puhkui.

Alkutalvi oli Etelä-Suomessa leuto ja moni ehti jo uumoilla, että nurmikot viheröivät talvesta kesään. Toisin kuitenkin kävi. Kaikkien yllätykseksi jäätalvesta näyttää muodostuvan todella kova: viimeksi kaikki suomalaiset jäänmurtajat olivat liikenteessä talvella 2011.

”Kova jäätalvi on osoitus siitä, että suomalaista jäänmurto-osaamista tarvitaan, sil-

lä suurin osa Suomeen saapuvista ja täältä lähtevistä kauppalaivoista tarvitsee jäänmurtajan avustusta. Ilman murtajien apua alukset juuttuisivat jäihin”, Ervast toteaa.

Jäänmurtajat tuovat turvallisuutta merenkulkuun

Kaupparahdit ovat kalliita, joten jäiden keskellä puristuksissa vietetyillä minuuteilla on aina hintansa. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että Suomella on riittävästi omaa jäänmurtokalustoa turvaamassa alusten kulkua. Jäärännin aukaisu kauppalaivueelle tai aluksen hinaus jäissä turvallisista väyliä pitkin lisää merenkulun turvallisuutta. Avustamaton, jäihin juuttunut alus voisi ajautua yksin esimerkiksi karille. Suomessa haavereilta on kuitenkin välttytty, kiitos osaavan jäänmurtomiehistön.

”Jäänmurto on erikoistyötä, johon harjaannutaan töitä tekemällä ja jääolosuhteissa

Suomen arktinen vastuuvirkamies Anita Mäkinen: ”Suomen on otettava koppi ja myytävä talvimerenkulun osaamistamme maailmalle”

Merenkulussa puhutaan pitkälti tekniikasta ja aluksista, mutta myös miehistöjen osaaminen ja erikoistuminen ovat maallemme myyntivaltteja. Arktiset vedet aukeavat ja talvimerenkulun osaajista on jo tällä hetkellä pulaa kotimaassa ja maailmalla.



Jussi Helminen

Samaan aikaan, kun keskustelu merenkulun automatisaatiosta käy kuumana, talvimerenkulkua osaavan miehistön kannalta tilanne on hyytävä: heitä ei nimittäin ole riittävästi tarjolla tulevaisuutta silmällä pitäen. Jääolosuhteet taitavaa miehistöä ei kasva joka oksalla. Tulevaisuudessa osaajista voi olla huutava pula.

”Suomi on tällä hetkellä harvoja valtioita maailmassa, joka kouluttaa talvimerenkulun osaavaa miehistöä. Meidän on otettava asiasta koppi ja alettava hyödyntää tätä mahdollisuutta maailmalla ja alettava panostettava asiaan”, Trafin arktinen

vastuuvirkamies **Anita Mäkinen** toteaa.

Mäkinen kuuluu Trafissa merenkulun esikuntaan, joten hänen viestiään kannattaa kuunnella. Suomen merenkulun tulevaisuus on tekniikan lisäksi miehistöjen talvimerenkulun osaamisessa. Esimerkiksi arktisilla vesillä voimaan tuleva *polaarikoodi* asettaa miehistöille määrätty osaamisvaateet, joten nyt jos koskaan Suomen tulisi olla hereillä maailman markkinoilla.

Risteilijäliikenne arktisille alueille kasvaa tulevaisuudessa vesireittien avauduttua. Matkustaja-aluksilla ja -risteilijöillä työskentelevän miehistön tulisi olla jäissäkulkuun harjaantunutta. Helsingissä helmikuun lo-

NÄKÖKULMA:

Jo tällä hetkellä talvimerenkulkuun ja jääolosuhteissa työs-kentelyn osaavista merenkulki-joista on pulaa. Tilanne käy vielä vaikeammaksi, kun mietitään jäissä kulkevia erikoisaluksia, kuten tankkereita. Varustamoiden harjoittamat alusten ulosliputukset ja tonniston vähentäminen sekä varustamoissa tehdyt väen vähennykset ovat johtaneet siihen, että määrättyihin tehtäviin ei löydy enää tekijöitä. Entiset osaajat ovat irtisanottu tai eläköityneet eikä tilalle ole löytynyt uutta, osaavaa työvoimaa.

pussa järjestetyssä Polaarikoodi-konferenssissa kävi ilmi, että esimerkiksi pelastautumisharjoitukset arktisilla vesillä vaativat vielä hyvin paljon harjoittelua ja opiskelua. Asiasta kertoi konferenssiin osallistunut Norjan edustaja. Hänen mukaansa arktisilla vesillä tehdyt pelastautumisharjoitukset vaativat vielä paljon parantamista niin varusteiden, mutta ennen kaikkea ihmisten osaamisen osalta. Vaativissa jääolosuhteissa ryhmätöitä ja henkilön oma henkinen ja fyysinen kestävyys joutuvat koetukselle. ⚓

Trafi Meri 2018 seminaarissa puitiin merenkulun tulevaisuutta

Merenkulkua ollaan automatisoimassa, mutta kukaan ei osaa sanoa automatisaation tarkkaa aikataulua, saati mikä on sen laajuus. Tällä hetkellä näyttää siltä, että laivojen etäohjaus maista käsin on ensimmäinen askel kohti alusten automatisaatiota.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT GETTY IMAGES

Trafin Meri 2018 -tilaisuudessa järjestettiin paneelikeskustelu merenkulun tulevaisuudesta. Keskustelua johti SAMK:n yliopettaja **Sauli Ahvenjärvi**. Pitkään merenkulun parissa (ja kansanedustajana) työskennellyt Ahvenjärvi toi esiin oman skeptisyytensä merenkulun automatisaation vauhdista. Hän esitti, että vuonna 2050 vain 15–20 prosenttia maailman aluksista olisi autonomisia.

Trafin merenkulkujohtaja **Tuomas Routa** totesi murroksen tuovan aina myös mahdollisuuksia mukanaan.

”Tärkeää on, että suomalaiset käyttävät innovatiivisuutensa ja lähemme asiasta globaalisti maailman markkinoille”, hän korosti.

Teknologiahuuman riski maailmalla ovat puolivalmiit ratkaisut

Alusten automatisaatioissa on kuitenkin myös piirteitä, joista on oltava valppaina. Roudan mukaan autonomisten alusten tuotekehityksessä on mukana monenlaisia toimijoita.

”Asiasta on osviittaa jo olemassa.”

Samaa mieltä toimijoista olivat **Rolls-Roycen** edustajat.

”Alalla tällä hetkellä monenlaisia toimijoita maailmalla ja riskinä on, että markkinoille tuodaan puolivalmiita ratkaisuita.

Mualla maailmassa ei ehkä panosteta tuotteen toistuvuuteen ja turvallisuuteen yhtä paljon kuin Suomessa. Huomioitavaa on, että määrättyjä testejä on toistettava tuhansia kertoja, että niiden voidaan todeta toimivan.”

Rolls-Roycen viesti siis kuului, että riskinä on, että markkinoille tuodaan muualla maailmalla automatisoitu alus, joka pysyy ”hetken pinnalla”, mutta kukaan ei varmista sitä, että kuinka kauan. Kaikki kaupalliset toimijat eivät toimi samoin eettisin periaattein.

Kuka hyötyy eniten merenkulun automatisaatiosta?

Merenkulkujohtaja Tuomas Routa totesi, että ”nopeimmat ja ovelimmat”. Toteamuksella hän viittasi siihen, että alalla on tällä hetkellä paljon toimijoita, joista moni tavoittelee nopeata hyötyä markkinoista.

Merenkulun automatisaation ympärillä tuntuu pyörivän myös kotimaassa monenlaista projektia ja toimijaa. Vaikuttaa siltä, että alan yritykset ja valtion virkamiehet eivät tahdo pysyä niissä oikein ”kartalla”. Koordinaatiota kaivataan, samoin kuin pohdintaa siitä, mihin tutkimusrahoja käytetään. Kenen äänellä ja etua ajavat tällä hetkellä ne yritykset ja tutkijat, jotka onnistuvat saamaan ensimmäisten joukossa projekteihinsa rahoitusta? Toivottavasti

merenkulun vanhojen, alaa tuntevia konkareiden mielipiteitä ei sivuuteta automatisaation hypetyshuomassa ja vain aikaa taaksepäin katsottaessa voidaan todeta vain konsulttien kostuneen.

Standardointi tärkeää

Paneelikeskustelussa korostui useaan otteeseen standardoinnin merkitys. Pitämällä ohjat yksissä käsissä voidaan saavuttaa hyötyä siinä, että eri toimijoiden alukset ja niiden osat, järjestelmät sekä huolto, ovat yhteensovitettavissa.

Tulevaisuuden kuljetusketju on yhä aika-aulutetumpi ja esimerkiksi autonomisiin laivoihin tehdään huoltotöitä maissa määrättyin väliajoin. Huoltojen on tapahduttava nopeasti ja osaavin ottein, koska aluksen seisominen telakalla maksaa, kuten tänäkin päivänä. Automatisoitujen alusten suunnittelussa pyritään moduulijatteluun ja standardointiin, mikä helpottaa edellä mainittuja asioita.

Loppulasku kuljetuskustannuksista on aina viimeksi asiakkaalla. Kysymys kuuluu, kuka omistaa rahdin ja alukset tulevaisuudessa. Onko se itse asiakas? Aika näyttää, kenelle kuuluu ruori ja kenelle peräsin. Varrustamoita varmasti tulee olemaan, mutta logistisen ketjun omistuksen muutokset voivat olla myös mahdollisia.

Teknologiahuumassa ei saa unohtaa ihmistä

Suomen Varustamoita paneelissa edustanut toimitusjohtaja **Tiina Tuurnala** piti merenkulun tulevaisuutta valoisana ja kertoi uskovansa siihen, että varustamotoiminta jatkuu kotimaassa sekä merenkulkijoitakin tarvitaan. Tuurnala oli samaa mieltä siitä, että autonomisten alusten parissa toimii tällä hetkellä monia toimijoita ja tuotekehityksessä tulee kiinnittää huomiota ennen kaikkea turvallisuuteen. Esimerkiksi maailmalta saapuneet uutiset automaattisten autojen aikaansaamista vahingoista ovat ikäviä.

"Imagoriskit ovat varustamoille aina suuri tekijä, jotka on otettava toiminnassa huomioon. Esimerkiksi maailmalla sattuneisiin Überin-kaltaisiin tapauksiin ei ole varaa."

Tuurnala viittasi Überillä maaliskuussa

tapahtuneeseen vahinkoon, jossa automatisoitu auto ajoi ihmisen päälle maantiellä. Valitettavasti tämän jälkeen kuultiin vielä uutinen, että myös Teslan "autopilotilla" ollut auto ajoi päin estettä ja kyydissä ollut matkustaja kuoli. Tällä hetkellä automatisaation suhteen on siis vielä paljon kehiteltävää, etenkin kun kyse on merillä kulkevista aluksista.

"Henkilöstön osaamisen kehittäminen pitäisi olla perustyötä"

Tuurnala toi myös esiin tärkeän näkökulman, jossa hän korosti työntekijöiden merkitystä merenkulussa myös tulevaisuudessa:

"Teknologiaintoilussa ihminen unohtuu. Uskon, että aina tulee olemaan ihmisen ja koneen vuorovaikutus", hän totesi.

Tuurnalan mukaan merenkulun koulu-

tukseen panostaminen on ensiarvoisen tärkeää. Suomesta löytyy jo tällä hetkellä erikoistunutta osaamista.

"Merenkulun osaaminen on ensiarvoisen tärkeää myös tulevaisuudessa. Suomessa ovat maailman vaikeimmat matalikko-olosuhteet seilata."

Teknologinen kehitys koskettaa jo tällä hetkellä merellä työskentelevää miehistöä.

"Henkilöstön osaamisen kehittäminen pitäisi olla perustyötä", Tuurnala totesi.

Tekniikan kehittyessä merenkulussa on eletävä ajan hermolla.

"Merenkulkijoiden on tiedettävä keinoalyn mahdollisuudet, mutta kaikkien merenkulkijoiden ei tarvitse olla koodareita tai tekoälyn asiantuntijoita", Tuurnala visioi tulevaisuutta.

Kyberturvallisuus

Trafin Meri2018 tilaisuudessa oli luennoimassa myös **Jarkko Saarimäki** Viestintävirastosta. Hänen mukaansa tietoturva-uhat voivat jo tänä päivänä halvaannuttaa kokonaiset varustamotoiminnot ja siksi ne on otettava tosissaan.

Niin kävi esimerkiksi jo **Maerskille**: Ukrainassa toimiviin yrityksiin pääsi haitta- / kiristysohjelma (NotPetya) Ukrainan konfliktin yhteydessä, joka levisi siltä Maersk-varustamon verkkoihin. Yhtiö joutui asentamaan alusta asti uudestaan 4 000 palvelinta, 45 000 pc-tietokonetta 10 päivän ajassa. Urakka vastasi käytännössä puolen vuoden työpanosta. Järjestelmähäiriö teki varustamolle kaikkiaan noin 200–300 miljoonan dollarin vahingot.

NÄKÖKULMA:

Virkamiehet ovat unohtaneet merimiehet automatisaatiohuumassaan?

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖSSÄ ja muissa virastoissa on tällä hetkellä kova vauhti päällä koskien merenkulun automatisaatiota. Vaikuttaa siltä, että valmistelutyö keskittyy tällä hetkellä ainoastaan tekniikkaan, eikä esimerkiksi merenkulkijoiden näkökulmaa ole huomioitu valmistelutyössä riittävästi, saati tuotu esiin raporteissa.

Vaikka tekniikka muuttuu, tarvitaan merenkulkuun tulevaisuudessa alan osaajia. Automatisoitujenkin laivojen ohjaus vaatii merenkulun tuntemusta.

Merenkulun työt muuttavat muotoaan, mutta tekijöitä tarvitaan tulevaisuudessaakin.

Tästä johtuen merenkulkijat pitää ottaa valmistelutyöhön mukaan: mitä enemmän merimiehet ovat mukana hankkeissa, joissa suunnitellaan merenkulun automatisaatiota ja digitalisaatiota, hyödyttää se kaikkia osapuolia. Insinööri, koodari tai laivan kapteeni eivät välttämättä tunne aluksen toimintaa lopultakaan yhtä hyvin kuin matruusi, joka seisoo täkillä konkreettisesti. ⚓

Merenkulkijoiden hyvinvointi työpajan purku

Onko merenkulkijalle ja hänen hyvinvoinnilleen enää tilaa digitalisoituvassa ja automatisoituvassa merenkulussa tällä hetkellä ja tulevaisuudessa? Miten työelämän ja vapaa-ajan välisen eron hämärtyminen näkyy merenkulkijoiden työ- ja vapaa-ajan elämässä tänä päivänä? Entä vuonna 2030? TEKSTI PÄIVI SEPPÄLÄ

Millaisia odotuksia meillä on merenkulkijoiden hyvinvointipalveluille ja sille, miten näitä palveluita pitäisi kehittää digitalisoituvassa ympäristössä?

Merenkulkijoiden hyvinvointi-työpaja koostui kahdesta työpajapisteestä, joissa merenkulualan hyvinvointitoimijat eli **Merimiespalvelutoimisto, Merimieseläkekassa, Merimieskirkko** ja merenkulualan työterveyshuolto-yhtiö **Maresan** kartoittivat merenkulkijoiden hyvinvoinnin edellytyksiä digitalisoituvassa merenkulussa.

Ensinnäkään juuri kukaan ei usko merenkulualan nopeaan automatisoitumiseen eli siihen, että vuonna 2030 meillä olisi lähes täysin **automisesti ohjautuvilla laivoilla** operoiva merenkulkusektori. Tällaista varovaista näkemystä tukee ensinnäkin merenkulualan kansainvälisen lainsäädännön hitaus ja toiseksi se, ettei aluksia ja laivateknologiaa uusita samalla tahdilla kuin vaikka henkilöautoja.

Automatisoituminen lähtee merenkulussa todennäköisesti liikkeelle losseilla, yhteysaluksilla ja helppoa satamaväliä ajavilla rahtialuksilla. Mutta kaikilla alustyypeillä, myös matkustaja-aluksilla, tulee varmasti olemaan yhä enemmän jonkinasteista automatisaatiota ja keinoälyn avulla toteutettavia ratkaisuja.

Nämä ratkaisut tulevat johtamaan **työnkuvien murrokseen** myös merenkulualalla: aiemmin laivoilla hoidettuja tehtäviä tullee siirtymään maaorganisaatiosta käsin tehdyiksi. Toisaalta laivalla työskenteleviltä tul- laan vaatimaan uudenlaisia taitoja, kuten taitoa tulostaa tai jopa suunnitella konehuo- neen varaosia 3D-printterillä. Merenkulun

uusissa koulutuskokonaisuuksissa **digitai- dot** ja näiden taitojen monipuolinen sovel- taminen ja ongelmanratkaisu näyttelevät pääroolia. Yksinkertainen suorittava ja ns. tylsä työ häviää automatisaation seurauk- sena.

Yksittäisen merenkulkijan hyvinvointiin vaikuttavissa tekijöissä voimme jo nyt havaita seuraavia muutoksia:

Yksinäisyys on lisääntynyt laivoilla miehistö- köön yhä pienetessä. Toisaalta tämän kehityksen vastapainona yhä paranevat digitaaliset yhteydet auttavat yhteydenpitoa perheisiin ja ystäviin myös työtörneillä ja lisäävät **ns. etäyhteisöllisyyttä**.

Yhteyksien paraneminen tarkoittaa nyt ja tulevaisuudessa sitä, että vapaa-ajan ilot ja murheet ovat yhä enemmän läsnä merenkulkijan työssä ja ns. mikrotaukojen pitäminen kännykkä kädessä työn ohessa lisääntyy. Samalla kuitenkin jatkuva työasioiden seuraaminen saattaa muodostua vaatimukseksi merenkulkijan vapaa-ajalla. Työ ja vapaa-ajasta tulee limit- täistä ja jatkuvaa **24/7**-tekemistä.

Merenkulkijan hyvinvointitarpeissa uskomme taas löytyvän seuraavanlaisia kehityskulkuja:

Yksilöllinen oman hyvinvoinnin mittaami- nen kasvattaa yhä merkitystään.

Hyvinvointimittarit kuten aktiivisuusran- nekkeet ovat jo nyt arkipäivää, mutta hyvin pian työyhteisöissä, kuten laivoilla, **työyhteisödynamiikan** automaattinen mittaaminen

ja analysointi saattaa olla myös arkipäivää. Eli erilaisin sensorein ja vaikka videokuvan avulla tekoäly analysoi sitä, onko tunnelma laivalla kireä, stressaantunut vai kenties yhteisöllistä hyvinvointia tukeva.

Kiinnostavaa on, kenelle tällainen digita- taalinen yksilön ja yhteisön hyvinvointia mittaava **”big dataan”** vertautuva tieto kuu- luu? Mikä on yksilön **tietosuoja**? Missä määrin esim. työntantajalla on oikeus nähdä digitaalisia työyhteisön tilasta kertovia hy- vinvointitietoja?

Paranevat digitaaliset etäyhteydet autta- vat tuomaan työterveyspalveluita suoraan laivoihin ja lisäävät erityisesti **varhaisen tuen** mahdollisuuksia työterveyspalveluissa.

Samoin digitaaliset ratkaisut luovat pohjaa monenlaisten **uusien hyvinvointi- palveluiden** lanseeraamiselle:

Tulemme mahdollisesti piankin näke- mään robotti-personal trainerit laivoilla, Merimieskirkon ottavan käyttöön 24/7 nettipappipalvelun, MEPAn tarjoavan digi- kursseja, leffojen suoratoistopalveluja, e-kirjoja ja -lehtiä.

Meriuransa päätteeksi automatisaatiosta ja digimurroksesta selvinnyt ihmismere- renkulkija – ja todella sanon ihmismere- renkulkija, sillä työpajomme perusteella uskomme ihmiselle olevan hyvin tilaa me- renkulussa ainakin vuonna 2030. Siispä meriuransa päätteeksi digimurroksesta selvinnyt ihmismerenkulkija kirjautuukin palveluun, josta hän näkee saman tien ajantasaiset eläketietonsa ja saa nappia painamalla digitaalisen eläkepäätöksen. 🚢

Eläketodistuksen kirjoittaminen ansiopäivärahan lisäpäivillä olevalle jäsenelle

JÄSEN, JOKA ON TÄYTTÄNYT 62 vuotta ja saa ansiopäivärahaa n.s. lisäpäiviltä voi halutessaan jäädä eläkkeelle. Jäsen voi siis itse valita, haluaako hän siirtyä vanhuuseläkkeelle 62-vuotiaana tai myöhemmin. Hänellä on aina myös mahdollisuus valita vaihtoehto olla ansiopäivärahan lisäpäivillä sen kuukauden loppuun, jona hän täyttää 65 vuotta.

Eläkettä tulee hakea itse etukäteen eläkevaikutusyhtiöstä, eikä sitä voida myöntää takautuvasti. Eläketodistuksen voi toimittaa jälkikäteen.

Lisäpäivätodistus kirjoitetaan jäsenelle pyynnöstä, kun hänelle on maksettu vähintään yksi lisäpäivä eläkettä edeltävältä kuukaudelta ja jäsen on täyttänyt tai täyttää 62 vuotta eläkettä edeltävän kuukauden lop-

puun mennessä. Sekä lisäpäiväedellytyksen että ikäedellytyksen tulee täytyä eläkettä edeltävän kuukauden aikana, edellytysten täyttymisjärjestyksellä tai samanaikaisuudella ei ole väliä.

Todistus kirjoitetaan yhtenä kappaleena ja lähetetään jäsenelle. Jäsen huolehtii itse todistuksen toimittamisesta eläkevaikutusyhtiöön.

Nyt voit nähdä Netassa ne hakemukset ja liitteet, jotka lähetit verkkopalvelun kautta

TULIKO HAKEMUKSENI PERILLE? Laitoinko palkkatodistuksen hakemuksen liitteeksi? Nyt pääset tarkistamaan asian Netasta!

Netta-verkkopalveluun on otettu käyttöön uusi toiminto, jonka ansiosta sinun on mahdollista nähdä Netassa ne hakemukset ja liitteet, jotka olet lähettänyt kassalle Netta-verkkopalvelun kautta. Voit siis nyt itse tarkistaa Netasta saapuiko hakemuksesi perille ja tarkastella sähköisesti allekirjoittamasi hakemuksen sisältöä. Hakemuksien lisäksi

voit tarkastella lähettämiäsi liitteitä.

Löydät verkkopalvelun kautta lähettämi hakemukset ja liitteet Hakemukset-osion Hakemusten käsittelyseuran välilehdeltä. Hakemuslomakkeet siirtyvät arkistoon noin puolen tunnin kuluessa lähetyksestä. Liitteet ovat avattavissa heti. Hakemuksen tai liitteiden saatelomakkeen dokumentit saadaan esille klikkaamalla nuolta Avaa-sarakkeessa. Yksittäinen hakemus tai liite avataan klikkaamalla sen linkkinä toimivaa nimeä. Hakemukset avau-

tuvat PDF-tiedostona niiden lukuohjelmaan (esim. Adobe Reader). Kuvaliitteet avautuvat selaimen ponnahdusikkunaan. Hakemukset ja liitteet säilyvät palvelussa neljän kuukauden ajan niiden saapumisesta lukien.

Huomaathan, että toiminto koskee vain Netta-verkkopalvelun kautta lähetettyjä hakemuksia ja liitteitä eli esimerkiksi postitse tai muulla tavoin kassalle toimitetut paperiset hakemukset ja liitteet eivät ole toistaiseksi tarkisteltavissa Netan kautta.

Tulimme lastissa Kemiin ja on yllättävää,
kuinka hyvin alus kulki jäissä lisämoottorin avulla. ”

Yli satametrinen Meriauran Eeva VG käyttää polttoaineenaan sataprosenttista kierrätystuotetta, biodieseliä

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT MERIAURA JA THORD VAENERBERG



Eeva VG:n kapteeni **Thord Vaenerberg** on enemmän kuin tyytyväinen Kemiin ajamansa aluksen jäissä-kulkukykyn. Eevaan on asennettu lisävahvistukseksi sähkömoottori (ns. power take in system), josta saadaan ohjattua akseligeneraattoriin lisätehoja ja aluksen jäissäkulkukyky paranee. Keksintö on varustamon omaa käsialaa ja osoittaa paukupakkasten aikaan toimivuutensa.

”Täydessä kalkkilastissa saavuttiin Kemin Ajokseen. Olen yllätynyt, kuinka hyvin alus liikkui jäissä, kun otimme moottorista

lisätehoja. Laivan jäissäkulkukyky parantui siis huomattavasti”, kapteeni kehuu alusta.

Laivat käyttävät polttoaineenaan oman tehtaan biopolttoainetta

Suomalainen Meriaura-varustamo on edelläkävijä monissa ympäristöystävällisissä meriteknologioissa ja -hankkeissa. Varustamon uudisrakennukset, Eeva VG ja sisarlai-vansa *Mirva VG* aloittivat liikenteessä vuonna 2016. Vastaavan kokoluokan kuivarahtilaivoja ei ole rakennettu Suomeen paljon viime vuosina. Siksi jokainen Suomen

lipun alle saapuva uudisrakennus ja oman tonniston tukeminen ovat maallemme tärkeitä.

Reilut satametriset kuivarahtialukset käyttävät polttoaineenaan myös vähäpäästöistä biodieseliä, jota tuotetaan Uudessa-kaupungissa varustamon omalla tehtaalla. Biopolttoaine valmistetaan pääosin elintarviketeollisuuden jätteistä, kuten paistirasvoista ja -öljyistä. Alusten käyttämä polttoaine on näin ollen sataprosenttinen kierrätystuote.

”Biodieselin lisäksi aluksen kulutus on todella pientä, suorastaan huippuluokkaa. On selkeästi nähtävissä, että rahtialus käyttää vähemmän polttoainetta ja ajo on siten taloudellisempaa.”

Pohjoisessa on tämän vuoden helmi-kuun puolivälissä pahempi jäätalvi kuin vastaavaan aikaan viime vuonna.

”Jäitä on siinä 35–50 senttimetrin paikkeilla”, kapteeni Vaenerberg tarkistaa jääkartasta.

Vaikka Eeva VG:ssä riittää omaa vääntöä hyvin, ei alus olisi päässyt Kemiin saakka ilman jäänmurtajien avustusta. Alusta saatteli ränniä pitkin pohjoista kohti ensin jäänmurtaja *Urho*, sitten *Kontio* ja lopuksi satamaan satamahinaaja *Jääsalu*.

”Oikeastaan satamaan tulo oli merimatkan pahin osuus”, 20 vuotta meriä koulunut kapteeni toteaa jääolosuhteista.

Oikeastaan helmikuusta eteenpäin kunnon jäätalvi on vasta alkamaisillaan Pohjo-

sessä. Maalis-huhtikuussa rannikkoa kohden pakkautuvat ahtojäät.

Hakurahtia Euroopasta

Eeva VG kuljetti Kemiin kalkkilastin Ranskasta. Kemistä alus ajaa tyhjänä Raaheen, josta kyytiin lastataan haketta, joka kuljetaan Ruotsiin. Ruumajobia on aluksessa paljon ja kansimiehistö tekee raskasta työtä pakkasen keskellä.

”Ajamme kaikenlaista irtolastia. Tällä kertaa kuljetamme tehtaalle poltettua kalkkia, mutta usein kyydissämme voi olla myös viljaa, lannoitteita tai suolaa, jota käytetään teihin.”

Hakurahtia ajava alus seilaa paljon myös Itämeren ulkopuolella ja hakee rahtia eri puolilta Eurooppaa.



Pursimies Andrian Neichenko pesemässä ruumaa.

”Ranskan Boulogneen ajamme usein. Sieltä haemme kyytiimme poltettua kalkkia.”

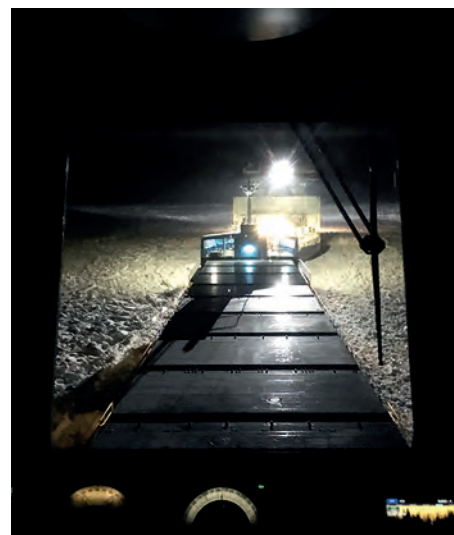
Hakurahtiliikenteessä on vielä hieman jäljellä vanhan ajan merenkulun taikaa, sillä laivan seuraava määränpää voi olla aina tuntematon.

”Mitä pidemmälle ajetaan, sen parempi”, kapteeni Vaenerberg nauraa.

Merimatkat ovat työn mukavin osuus ja voi keskittyä pelkkään ajoon. Satamapäivät ovat sen sijaan hektisiä, koska maissa on tehtävä myös aluksen huoltotöitä. Samoin aluksen purku ja lastaus tehdään niin riipeästi kuin pystytään, koska aika on rahaa. Sitä on nykypäivä.

Suomen hakurahtilaivat kulkevat päästöttömillä polttoaineilla

Pohjoisen Perämeren satamissa näkyy enemmän eksoottisten lippuvaltioiden aluksia, kuin omia aluksiamme. Suomalainen **Meriaura**, **Godby Shipping** ja **ESL Shipping** ovat tällä hetkellä lähestulkoon ainoita varustamoita, jotka harjoittavat hakurahtiliikennettä Suomen lipun alla. Suomalaisvarustamoiden toiminnassa huomionarvoista – ja maailmallakin myyntivalttimme ovat – maailman ympäristöystävällisimmät alukset, jotka löytyvät siis suomalaisvarustamoista. ESL Shipping toi tämän vuoden



M/s Eeva VG jäänmurtaajan avustuksessa Kemin edustalla.

alussa liikenteeseen maailman ympäristöystävällisimmät kuivarahtialukset, jotka käyttävät polttoaineenaan LNG:tä ja vähäpäästöistä dieseliä. Meriauran vuonna 2016 valmistuneet uudisrakennukset kulkevat puolestaan biopolttoaineella ja vähäpäästöisellä dieselillä. Varustamo on tuonut vuosien varrella liikenteeseen erikoistuneita aluksia, jotka kuljettavat esimerkiksi tuulimyllyn osia ja panostaa voimakkaasti vihreän teknologian kehittämiseen.

Suomella on maailman ympäristöystävällisin kauppalaivasto

Merikuljetukset ovat maailman ympäristöystävällisin kuljetusmuoto. Suomalainen kauppalaivasto on tällä hetkellä maailman ympäristöystävällisin, koska käytämme vähäpäästöisiä – ja jopa päästöttömiä polttoaineita kuten nesteytettyä maakaasua, eli LNG:tä. Vahvasa nousussa ovat myös kierrätystuotteista valmistetut polttoaineet, kuten biodiesel. Energiatehokkuus näkyy myös kuluttajien lompakoissa ja yrityksillä liikevaihdossa, kun esimerkiksi laivojen käyttämän polttoaineen kulutus pienenee.

Muually maailmassa ajetaan tällä hetkel-

lä pääsääntöisesti vielä perinteisillä polttoaineilla. Tonnistoa on kuitenkin uusittava ja oman paineensa aluskannan uudistamiseen luovat kiristävät ympäristömääräykset, jotka tulevat muuallakin maailmassa voimaan vuoteen 2025 mennessä. Suomalaiset alukset käyttävät jo tällä hetkellä vähäpäästöisiä polttoaineita, joten varustamoilla ja kauppalaivastollamme on etulyöntiasema muuhun maailmaan nähden – mikä tarkoittaa myös markkinoita – kun muut valtiot alkavat uudistaa aluskantaansa.

Suomalaisen merenkulun ja tonniston kehitys on ensiarvoisen tärkeää. Suoma-

laisten varustamoiden ympäristökeksintöjen kehitystyö on varmasti vasta alkutaipaleella ja uusia keksintöjä luvassa, sillä vuonna 2020 näemme purjeiden uudelleentulon Viking Linen uudisrakennuksen myötä, johon on asennettu roottoripurje. Sen arvioidaan vähentävän polttoaineen kulutusta 10 prosentilla. Purjeen on suunnitellut suomalaisyhtiö *Norsepower*, joten suomalainen merenkulku työllistää myös suunnittelutoimistoja. Suomalainen meriklusteri tarjoaa kaikkiaan työtä alle 50 000 ihmiselle ja meriteollisuuden liikevaihto alan yrityksineen on useita miljardeja. 🌱

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 23.2.2018

Suomi kokosi arktisen merenkulun asiantuntijat Polaarikoodi-konferenssiin Helsinkiin 22.2.2018

Suomesta tuli toukokuussa 2017 Arktisen neuvoston puheenjohtajamaa kahdeksi vuodeksi. Osana puheenjohtajuuskauden ohjelmaa Trafi järjesti torstaina 22.2. kansainvälisen Polaarikoodi-konferenssin, jossa Arktisen neuvoston jäsenvaltiot ja merenkulkijat jakoivat kokemuksiaan Polaarikoodin toimeenpanosta ensimmäisen vuoden aikana.

KUVA SHUTTERSTOCK

Vuoden 2017 alusta voimaan tulleen **Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) Polaarikoodin** tavoite on parantaa polaarialueilla purjehtivien alusten turvallisuutta ja vähentää ko. alueilla purjehtivien alusten haitallisia vaikutuksia ympäristölle. Polaarikoodissa annetaankin polaarialueilla purjehtiville aluksille muita merialueita tiukempia turvallisuus- ja ympäristömääräyksiä. Konferenssin keskeinen tavoite oli keskustella näiden säädösten toimeenpanoon liittyvistä haasteista.

”Keskeiseksi haasteeksi Polaarikoodin toimeenpanossa tunnistettiin se, että sekä merenkulkuhallinnoilla että varustamoilla on erilaisia tulkintoja siitä, mitä Polaarikoodisääntely edellyttää ts. sääntely nähtiin liian tulkinnanvaraiseksi. Edelleen haasteeksi nostettiin se, miten vastata miehistön koulutustarpeisiin koskien jäissä purjehtimista. Suomi on yksi harvoista valtioista maailmassa, missä löytyy osaamista jäissä purjehtimisesta.”

Pelastustoimet arktisilla vesillä vaativat vielä paljon opettelua
Pelastustoimien turvaaminen onnettomuustilanteessa arktisilla

vesillä, missä etäisyydet ovat suuria, koettiin erityiseksi haasteeksi. Polaarikoodi edellyttää alusten pelastuslaitteiden takaa-avan evakuoitavien miehistön jäsenten ja matkustajien pysyvän hengissä 5 vuorokauden ajan. Tämä on kuitenkin esim. norjalaisten tekemien kokeiden perusteella Polaarisääntelyn valossa lähes mahdotonta. Myös puutteellinen arktisen alueiden satelliittivalvonta nostettiin esiin haasteena.

Suomen lipun alla purjehtivat alukset ovat liikennöineet jääolosuhteissa arktisilla alueilla mm. Grönlantiin, Venäjän pohjoisiin satamiin ja Koillisväylän kautta Kaukoitään. Tämän lisäksi suomalaiset alukset ovat purjehtineet myös Etelämantereelle.

Risteilymatkailu arktisille alueille kasvussa

Merenkulun hallintojen lisäksi Polaarikoodi-konferenssiin osallistui teollisuuden ja etujärjestöjen edustajia, mm. kansainvälisen risteilyvarustamoiden kattojärjestöstä CLIAsta.

”Risteilyalusten liikennöinti arktisille alueille on kasvussa ja näiden tuhansia matkustajia kuljettavien alusten turvallisuus on erittäin keskeistä”, johtava asiantuntija **Anita Mäkinen** Trafista kertoi.



Risteilyalus kuljettaa matkustajia Etelämantereella.

KONFERENSSIIN PÄÄPUHUJANA toimi kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) pääsihteeri **Kitack Lim**. Konferenssin toinen pääpuhujista oli Maailman ilmatieteen järjestön pääsihteerin **Petteri Taalas**. Tämän lisäksi kokemuksiinsa Polaarikoodin toimenpanosta jakoivat Venäjän, Norjan, USAn ja Kanadan korkea-arvoiset edustajat.

Konferenssivieraita oli noin 130 Arktisen neuvoston jäsenmaista: USA, Kanada, Venäjä, Norja, Ruotsi, Islanti, Suomi ja Tanska, mutta myös useista tarkkailijajäsenmaista kuten Kiina, Japani, Iso-Britannia, Alankomaat ja Saksa. Paikalla oli myös Euroopan komission ja Arktisen neuvoston sihteeristön edustajia.

Polaarisilla merialueilla purjehtivia aluksia koskeva säännöstö

Polaarikoodi koskee aluksia, jotka purjehtivat polaarikoodin toimeenpanoalueilla arktisilla ja antarktisisilla vesillä. Polaarikoodi koostuu kahdesta osasta, joista toinen koskee turvallisuusasioita ja toinen ympäristöasioita.

Polaarikoodin turvallisuusmääräykset sisältävät mm. polaarialueilla purjehtivien alusten rakenteita, vakavuutta, vuotovakavuutta, koneistoja, paloturvallisuutta, pelastuslaitteita, navigointilaitteita, radiolaitteita, turvallista operointia sekä miehistön koulutus- ja pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä.

Polaarialueilla purjehtivien alusten tulee olla riittävästi jäävahvistettuja purjehdittaessa jääpeitteisillä alueilla sekä täyttää muut koodin tekniset vaatimukset. Miehistön koulutusta ja pätevyyskoskevat säädökset tulevat voimaan ensi heinäkuun alussa.

Polaarikoodin ympäristöasioita koskevat säännökset antavat nykyistä MARPOL-yleissopimusta tiukempia ympäristömääräyksiä mm. öljyn ja öljyisten vesien ja kemikaalien tai niiden seosten päästämistä mereen. Näiden aineiden päästöille on täysikielto Polaarikoodissa määritellyillä arktisilla merialueilla, mikä on tiukempi määräys kuin Itämerellä. Myös alusten käymäläjätevesien ja kiinteiden jätteiden mereen päästämistä mannerjään tai jäänreunaa läheisyydessä säännellään tiukemmin polaarialueilla. Suositusluonteisia ohjeita annetaan mm. myrkyttömien biohajoavien tai vesipohjaisten voiteluaineiden käytöstä aluksen vedenalaisissa rakenteissa, painolastivesiyleissopimuksen toimeenpanosta sekä biofouling-kasvustojen minimoimisesta jääolosuhteissa.

Suomen
puheenjohtajuus-
kauden
kärkiteemoja ovat
ympäristönsuojelu,
meteorologinen yhteistyö,
viestintäyhteydet ja
koulutus.

Arktinen neuvosto

- 1996 perustettu Pohjoismaiden, Venäjän, Kanadan ja Yhdysvaltojen hallitusten yhteistyöelin.
- Työssä mukana myös alkuperäiskansojen, tarkkailijamaiden ja järjestöjen edustajia.
- Puheenjohtajuus on kaksivuotinen.
- Arktisen neuvoston pysyvä sihteeristö on Tromssassa Norjassa.

Puheenjohtajakauden ohjelman valmistelussa Suomi on konsultoinut Arktisen neuvoston jäsenmaita ja alkuperäiskansajärjestöjä yhteistyössä koko valtionhallinnon kanssa. Ohjelma keskittyy arktisen alueen ilmastomuutoksen hillitsemiseen ja sopeutumiseen sekä kestäväan kehitykseen.



ARCTIC COUNCIL

Yleinen työttömyyskassa, kenen asialla?

Joskus työntekijät ovat kovin ujoja. Erityisesti ujoutta tuntuvat lisäävän kolme kirjainta: Y, T ja K.

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM KUVA SEIDI GUZEJEV JA GETTY IMAGES



Tähän juttuun yritettiin runsaan kuukauden ajan ja lukuisilla eri tavoilla löytää merimies, joka olisi YTK:sta siirtynyt Kuljetusalan Työttömyyskassaan. Etsinnän aikana toimittajalle kantautuneet viestit olivat selkeitä: tuollaista henkilöä et tule löytämään. Viikkojen varrella syytkin kirkastuivat. Merialalla järjestäytymisaste ja sitä myötä Kuljetusalan Työttömyyskassaan kuulumisen aste on korkea. Toisekseen huutelu kuulumisesta Loimaan kassana tunnettuun Yleiseen työttömyyskassaan ei ole lainkaan pop, ei edes nimettömänä.

YTK:n hetki

YTK:n hetki, momemtum, sanoisi jääkiekkovalmentaja. Kassan nousu 1990-luvun alussa juontuu sitä edeltävästä ajasta, jolloin ammattiliitot työttömyyskassoiineen oli laajasti alettua palveluntarjoajiksi. Edunvalvonta ja aatteellisuus olivat ikään kuin laimentuneet palveluntarjoajan tuotteiksi, ja kun tällaisesta alkaa olla kyse, alkaa myös hintakilpailu. Hyvään palveluun

tottunut ja hyvää palvelua maksuillaan osatunut jäsen alkaa kysyä: saisinko jostain tämän palvelutuotteen halvemmalla? Ammattillisen järjestäytymisen aatteellisuus ja kunnia olivat vuosien saatossa rapautuneet pankkisiirroiksi, mihin ammattiliitot heräsivät liian myöhään.

Hämärän hyssyyn jätettiin myös YTK:n taustat ja tarkoitukset, vaikka työttömyyskassan kytköstä työnantajapiireihin ei voi kiistää. Sen johdossa toimi useita yrittäjäjärjestöjen merkkihenkilöitä. Ilmeinen on myös yhteys kokoomukseen. Kassan ensimmäinen puheenjohtaja oli kokoomuslainen, samoin kolme sen hallituksen jäsentä.

Työttömyyskassan läheisestä suhteesta yrittäjäjärjestöihin kertoi myös se, että kassan asioimistot sijaitsivat yrittäjäjärjestöjen toimipisteiden yhteydessä. Kassalla oli palvelupisteet Turun, Salon ja Laitilan Yrittäjien toimipisteissä, Turussa Yrittäjäkeskuksessa.

Viikkoa ennen YTK:n sääntöjen vahvistamista kokoomusministeri **Iiro Viinanen** oli 1991 Lahdessa Yrittäjäpäivillä pitämäs-

sään puheessaan todennut, että työnantajat voisivat huomauttaa työntekijöille, että ay-liikkeeseen kuuluminen ei ole välttämättömyyttä ja että työttömyyskassaan voi kuulua ilman jäsenyyttä ay-liikkeessä paljon halvemmalla.

Kauppaa kassan kanssa

Työttömyyskassojen keskinäistä hintaverailutietoa tuottaa niiden yhteisjärjestö **TYJ**.

Vuonna 2014 sak.fi:n julkaisemassa artikkelissa todettiin näin: ”Työttömyyskassojen yhteisjärjestön vuoden 2013 tilastojen mukaan YTK ei tarjoa halvinta työttömyysturvaa. Tonnin palkalla maan 30:stä työttömyyskassasta 25 tarjoaa halvempaa työttömyysturvaa. Kahden tonnin palkalla 17 eli yli puolet kassoista sekä kolmen ja neljän tonnin palkoilla melkein puolet (14 ja 13) tarjoaa ansiosidonnaisen työttömyysturvan YTK-kassaa edellisemmin.”

Samainen TYJ on kuluvan vuoden maaliskuussa tuottanut *Taloussanomille* taulukon, jonka mukaan edullisin oli JATTK-kassa. Useimmat sen jäsenistä kuuluvat työttömyyskassaan oman alansa ammattijärjestön kautta. Se on lähtökohtaisesti tarkoitettu julkishallinnon toimihenkilöille, mutta siihen voi liittyä alasta ja työnantajasta riippumatta. JATTK:n jäsenliitot toimivat terveydenhoito-, sotilas- ja pelastusalailla.

YTK myy 18 euron vuosimaksulla opiskelijajäsenyyttä. Suuressa osassa ammattiliittoja opiskelijajäsenyys on ilmainen.

Mainoksennusta ei nieltä

Syntyaikoinaan YTK ei mainostanut itseään juuri lainkaan. Kuluneet viimeiset vuodet ovat todistaneet vallan toista. Olemme tv-mainoksissa saaneet nähdä kiisteltyjä väittämiä työttömyyskassojen jäsenmaksujen suuruudesta.

Työelämän asianajaja

Vertaa, mitä etuja ammattiliitto tarjoaa pelkän työttömyyskassan lisäksi

	Ammattiliitto ja työttömyyskassa	Työttömyyskassa
Neuvottelee puolestasi alan palkka- ja työehdot.	KYLLÄ	EI
Auttaa ja neuvoo työhösi liittyvissä pulmissa.	KYLLÄ	EI
Antaa maksutonta oikeusapua työpaikan ongelmissa.	KYLLÄ	EI
Valvoo luottamusmiehen kautta, että työpaikallasi noudatetaan sopimuksia.	KYLLÄ	EI
Pitää puoliasi, jos työpaikallasi suunnitellaan irtisanomisia.	KYLLÄ	EI
Tarjoaa koulutusta työelämän taitojen kehittämiseen.	KYLLÄ	EI
Neuvottelee työelämää, työttömyysturvaa ja sosiaaliturvaa koskevasta lainsäädännöstä.	KYLLÄ	EI
Maksaa sinulle työttömyyskorvausta.	KYLLÄ	KYLLÄ

Lähde: SAK

Työttömyyskassa

Suomessa toimii 27 eri kassaa, usein ammattijärjestön yhteydessä. Kassa vastaa tietyin ehdoin jäsentensä työttömyysturvasta maksamalla ansioon suhteutettua työttömyyspäivärahaa.

Valtaosa kassoista on toimiala- tai ammattikohtaisia palkansaajakassoja. Enemmistö Suomessa toimivista työttömyyskassoista edellyttää kuulumista palkansaajien keskusjärjestöjen Akavan, SAK:n tai STTK-jäsenjärjestöön, mutta on myös avoimia työttömyyskassoja.

Viime syksynä Markkinaoikeus katsoi ratkaisussaan, että YTK:n markkinointi vuosina 2013 – 2015 on osaksi harhaanjohtavaa. YTK ei ole edullisin, vaikka se antoi sellaisen mielikuvan. Perustelupyssy on laaduttu ja odotuksiakin on julkisuudessa ilmennyt, mutta SAK ei ole lähtenyt vastamainonnan tielle.

Ammattiliitto ja työttömyyskassa vai pelkkä työttömyyskassa?

Pelkkiä työttömyyskassaan maksettavia euroja tuijotettaessa kokonaisuus hämärtyy. Kassa ilman ammattiliittoa on instrumentti, joka ei olisi saanut syntymään palkkatyöläisiä koskevia etuja. Niitä ovat muun muassa edunvalvonta, monet sopimukset ja neuvottelut. Liitto neuvottelee puolestasi alan palkka- ja työehdot sekä valvoo luottamusmiehen kautta, että työpaikallasi noudatetaan sopimuksia. Lisäksi liitto pitää puoliasi, jos työpaikallasi suunnitellaan irtisanomisia. Isommassa kuvassa ammattiliitto neuvottelee työelämää, työttömyysturvaa ja sosiaaliturvaa koskevasta lainsäädännöstä.

Samapalkkaisuus pitää rivit suorina

Esimerkiksi ruotsinlaivoilla Merimies-Unionin jäsenilleen neuvottelema palveluraha on YKT:n jäseniin vietyä ongelma.

Palkkarakenne on sellainen, että asiakaspalvelun myynnin prosenttipottia jakavat vain ammattiliiton jäsenet. Kaikille tulee kuitenkin maksaa samaa palkkaa

NÄKÖKULMA

Pointteja Yleisestä työttömyyskassasta eroamiseen

YTK ON PELKKÄ työttömyyskassa, kun ammattiliitot valvovat työntekijöiden etuja laajasti.

Lakimiespalveluja voi ostaa lisämaksusta, mutta tämä palvelu on ostettu ulkopuolelta LähiTapiolasta, joka ei takaa työntekijälle edes minimi-turvaa riitatapauksien sattuessa.

Usein ay-liikkeessä riitatapauksia ei tarvitse viedä kuluttaviin oikeuskäsittelyihin, koska työpaikoilla luottamusmiehet ehkäisevät riitatapauksien synnyn jo etukäteen.

Hyvin toimeentulevat saavat ansiosidonnaista paljon enemmän kuin pientä palkkaa saavat osa-aikaiset työntekijät, vaikka YTK perii heiltä saman vuosimaksun.

YTK:n pohjimmainen tarkoitus on tuhota työntekijöiden turva tulevaisuudessa. Kun työntekijöillä ei ole enää turvaa, voidaan lähteä heikentämään työntekijöiden työsuhteturvaa.

samasta työstä. Varustamoko lähtisi erotuksen ei-jäsenille maksamaan? Sitä sopii epäillä. Varustamon kannalta lieene parempi, että palveluraha maksetaan niin kuin on sovittu. Eli YKT:n jäsenten asema on tässä suhteessa, jos ei heikko, niin ainakin harmillinen.

Viime lokakuussa yli 400 000 jäsenen YTK irtisanoi kahdeksan työttömyyskassan työntekijää. Yksityinen kassa ei noudata mitään tiettyä työehtosopimusta. Minne sen työntekijät siis ovat järjestäytyneet? Minkä kassan kautta kävelivät kadulle? Jos joku irtisanotuista lukee tätä, saa ottaa yhteyttä. Tehdäänäpä lehtijuttu – nimellä tai ilman. 📌

Lähteet: SAK, ytk.fi ja Juha Häkkisen pro gradu -työ työttömyysvakuutusjärjestelmästä ja YTK:n historiasta.

Tekniikka kehittyä ja logistiikan toimintaympäristö on muutoksessa

– ihmisten toiminta on silti keskeisessä roolissa

Kuljetusten turvallisuuden varmistaminen edellyttää reagoitua toimintakentän muutoksiin sekä muuttuviin säästöksiin ja määräyksiin. Teknologian kehittyessä ja tekoälyn hyödyntämisen monipuolistuessa tietoturvallisuuden merkitys kasvaa eikä vastuullisuuden merkitystä voi väheksyä. Turvallisuudesta huolehtiminen on keskeisessä roolissa erityisesti etäohjattavien ja autonomisten kuljetusvälineiden kehittämisessä. Kaikkein tärkeintä on kuitenkin henkilöturvallisuuden varmistaminen kaikissa tilanteissa.

TEKSTI ANNE SUOMINEN KUVA SAANA LAMMINSIVU

Autonominen ja älykäs meriliikenne

LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTON mukaan Suomen vesialueilla tapahtuneiden merionnettomuuksien määrässä on ollut laskua verrattaessa vuosia 2016 ja 2017 ja kokonaisuutena Suomen merenkulun tila on hyvä. Työtä merenkulun turvallisuuden eteen on tehtävä jatkossakin ja haasteet muuttuvat teknologian kehittyessä. **Rauma Maritime Training Center** järjesti Raumalla 1.3.2018 Merenkulkumessut ja

Sauli Ahvenjärven asiantuntijaluennon aiheena oli ”Digitalisaatio ja autonomia nousussa, entä merenkulun turvallisuus”. Jatkossa tulee olemaan sekä miehitettyjä että miehittämättömiä aluksia ja niiden kohtaamisista voi aiheutua hyvin monenlaisia tilanteita. Kehitettäessä autonomisia ja miehittämättömiä aluksia on erityistä huomiota kiinnitettävä henkilö-, ympäristö-, alus- ja lastiturvallisuuteen. Ahvenjärvi

mainitsi taloudellisen tehokkuuden edistämisen autonomisen ja älykkään meriliikenteen kehittämisen vauhdittajana. Tämä edistää myös turvallisuutta, koska huono turvallisuus aiheuttaa kustannuksia tullen kalliiksi. Uusi teknologia edellyttää myös paljon uutta kansainvälistä säätelyä esimerkiksi vastuukysymysten osalta. Haasteeksi ja hidasteeksi saattaa tässä nousta eri osapuolien erilaiset tavoitteet.



Puheenvuoroissa nousi esille myös turvallisuuden vaarantavat ns. pimeät vaarallisten aineiden kuljetukset, jolloin kuljetettavan tavarán lastitiedot ovat puutteelliset tai virheelliset jopa tarkoituksella.



Vastuut ja rajapinnat kuljetusketjussa

Työturvallisuuskulttuuri satamassa – Turvallisen kuljetusketju yhteisellä työpaikalla -tilaisuudessa 4.10.2017 tarkasteltiin koko kuljetusketjua ja kaikkia sen eri osapuolia, toimijoita ja toimintoja. Kuljetusketjussa toiminta yhdellä turvallisuuden osa-alueella hyödyttää myös muita turvallisuuden osa-alueita. Koko kuljetusketjua ajatellen eri kuljetusmuodoissa on usein erilaiset olosuhteet ja tutustuminen puolin ja toisin edistää turvallisuutta. Olemassa olevista riskeistä puhutaan paljon, mutta silti harvoin ymmärretään, mitä seurauksia riskin realisoitumisesta aiheutuu. Ihmisten toiminnan muuttamisella on suurempi kokonaisvaikutus turvallisuuden kannalta, joten korjaavia toimenpiteitä ja resursseja tulisi kohdistaa enemmän ihmisten toimintaa, eikä niinkään uusiin teknisiin laitteisiin. Turvallisuuden on oltava luonnollinen ja automaattinen osa muuta toimintaa ja työturvallisuuskulttuurin luonti kuuluu kaikille.

Puheenvuoroissa nousi esille myös turvallisuuden vaarantavat ns. pimeät vaarallisten aineiden kuljetukset, jolloin kuljetettavan tavarán lastitiedot ovat puutteelliset tai virheelliset jopa tarkoituksella. Nämä aiheuttavat erityisiä ongelmatilanteita myös onnettomuuksien pelastustöiden yhteydessä, jolloin käsiteltävien aineiden tunnistaminen on keskeisessä roolissa. Kaikki mikä lisää ja edesauttaa kuljetusten turvallisuutta ja asianmukaisuutta on valvonnan ja erilaisten mahdollisten tilanteiden takia hyvä saattaa viranomaisien tietoon. Osittain samoja asioita nousi esille myös **Liikenteen turvallisuusviraston** järjestämässä VAK-päivässä 1.2.2018.

Yhteiset toimintamallit kemikaalionnettomuuksiin Itämerellä

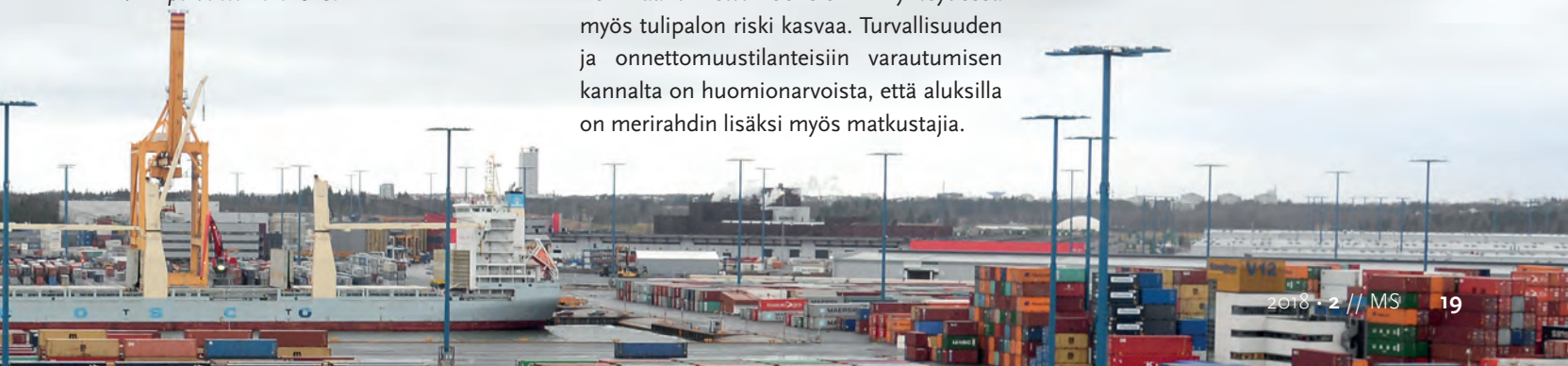
Maaliskuussa 2016 alkaneessa **ChemSAR**-hankkeessa luodaan Itämeren alueelle yhtenäiset toimintamallit ja -ohjeet merellisiin kemikaalionnettomuuksiin ihmishenkien pelastamiseksi. Tavoitteena on turvallisemmat ja tehokkaammat meripelastusoperaatiot sekä kansainvälisen pelastusyhteistyön vahvistaminen. ChemSAR kehittää myös sähköistä koulutusmateriaalia pelastustoiminnan tueksi. Hanketta vetää Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus ja siinä on partnereina viiden Itämeren maan meripelastusviranomaisia, pelastuslaitoksia ja koulutusorganisaatioita. Hankkeella on yhteistyökumppaneina myös varustamoita, muita viranomaisia ja meripelastusketjun toimijoita. Hankkeessa tuotettavat materiaalit on suunnattu näille kaikille toimijoille.

ChemSAR-hankkeen *Midterm Conference* järjestettiin Helsingissä 6.2.2018. Tavoitteena oli esitellä hankkeen tähänastisia saavutuksia sekä saada kansainvälisten asiantuntijoiden kommentteja kehitettyihin toimintamalleihin. Osana tilaisuutta **Tiina Kapulainen** Finlinesilta kertoi vaarallisten aineiden merikuljetuksista varustamon näkökulmasta. Laivaajan vastuulla on ilmoittaa oikeat lastitiedot ja varustamo toimii niiden mukaisesti. Toisinaan lastitiedoissa saattaa olla virheellisyyksiä inhimillisistä syistä, mutta puutteellisten tietojen taustalta saattaa löytyä muitakin vaikuttimia. Tämä aiheuttaa varustamolle turvallisuushaasteita, jotka ratkaistaan tapauskohtaisesti ja varustamo puuttuu kaikkiin havaitsemiinsa puutteisiin. Kemikaalionnettomuuksien yhteydessä myös tulipalon riski kasvaa. Turvallisuuden ja onnettomuustilanteisiin varautumisen kannalta on huomionarvoista, että aluksilla on merirahdin lisäksi myös matkustajia.

Muutoksia vaarallisten aineiden kuljetuksiin ja ohjeistuksiin

Itämeren MoU on yhteisymmärryspöytäkirja (Memorandum of Understanding), jolla on hyväksytty määräykset poikkeuksena kansainväliseen pakattujen vaarallisten aineiden merikuljetusta koskevaan **IMDG**-säännöstöön (International Maritime Dangerous Goods Code). Itämeren MoU mahdollistaa siis joidenkin vaarallisten aineiden kuljetusten tie- ja rautatiemääräyksiä (ADR ja RID) soveltamisen vaarallisten aineiden kappaletavara- ja säiliöajoneuvokuljetuksiin ro-ro-aluksilla Itämerellä. Lyypekissä Saksassa 4.–6.4.2017 järjestetyssä kokouksessa päätettiin kokonaisuudistuksen läpi käyneestä yhteisymmärryspöytäkirjasta, jonka uuden määräyksen mukaan nimikkeeseen UN 2794, UN 2795, UN 2800 tai UN 3028 luokiteltujen akkujen kuljetus irtotavarana on kielletty. Itämeren MoU on saatettu Suomessa voimaan valtioneuvoston asetuksella ja soveltaminen alkoi 1.1.2018.

Genevessä Sveitsissä 6.–10.11.2017 olleessa **ADR**-kokouksessa hyväksyttiin Saksan ehdotuksesta muutos ADR-sopimuksen kuormansidontaan liittyvään kohtaan. Muutoksen jälkeen viittaus CTU-koodiin kattaa koko CTU-koodin eikä vain sen joitakin osia. CTU-koodi (IMO/ILO-UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) on YK:n merenkulkujärjestö IMOn, työjärjestö ILO:n ja Euroopan talouskomission yhdessä tekemä säännöstö kappaletavaroiden kuormaamisesta maa- ja merikuljetuksissa. Muutos tulee voimaan 1.1.2019. 



Liikenneviraston tiedote 27.2.2018

Suomen rannikkovesillä kolisisi paljon useammin ilman meriliikenteen ohjausta

– nopea reagointi ehkäisi viime vuonna 12 karilleajoa

Suomen kauppamerenkulun väylät ovat kapeita, ruuhkaisia ja kivikkoisia. Vaarapaikkoja riittää, mutta vakavia onnettomuuksia sattuu vain harvoin. Tästä on osaltaan kiittäminen Liikenneviraston meriliikenteen ohjausta, joka ehkäisi pelkästään viime vuonna 12 karilleajoa.

Kauppamerenkulussa eksyminen väyläalueen ulkopuolelle on harvinaista. Esimerkiksi viime vuonna alusliikenteen ohjaajat joutuivat puuttumaan tällaisiin tapauksiin vain 19 kertaa. Toisaalta valtaosassa näistä eksymien olisi johtanut oletettavasti karilleajoon, mikäli alusta ei olisi saatu muuttamaan kurssiaan.

”Vaaratilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun luotsi on lähtenyt laivasta ja alus jatkaa omin päin merelle. Eräissäkin tapauksissa alus oli menossa kohti matalikkoa, koska kapteeni luuli ajavansa päinvastaiseen suuntaan. Syyksi paljastui aluksen navigointilaitteiden tekninen vika”, kertoo Suomenlahden meriliikennekeskuksen varapäällikkö **Esa Hurskainen**.

Meriliikenteen ohjauksessa tarvitaan hukan tarkkuutta, sillä jokainen vakava karilleajo vaarantaisi aluksen henkilökunnan lisäksi myös luonnon.

”Kaikki rahtialukset sisältävät paljon polttoainetta. Tankkerit ovat totta kai sitten ihan oma lukunsa. Itämeri kärsisi pahasti, mikäli esimerkiksi tankkeri ajaisi karille ja siitä pääsis öljyä mereen. Vaarallisia läheltä piti -tilanteita on vuosittain”, Hurskainen sanoo.

Ei pelkästään onnettomuuksien ennaltaehkäisyä

Meriliikenteen ohjauksesta vastaavat Suomessa **Liikenneviraston VTS-keskukset** (Vessel Traffic Service), joita on yhteensä kolme ja ne sijaitsevat Helsingissä, Turussa ja Lappeenrannassa. Onnettomuuksien

ennaltaehkäisy on yksiä tärkeimmistä keskustusten tehtävistä, mutta tekevät he paljon muutakin.

”Tästä työstä valtaosa on sitä, että meriliikenteen tilannekuvaa ylläpitämällä parannamme alusliikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta. Katsomme esimerkiksi, että alukset seuraavat reittejensä ja valvomme, että liikkuminen tapahtuu kansainvälisten sääntöjen mukaisesti”, Hurskainen kertoo.

Aina kaikki ei mene sääntökirjan mukaisesti.

Näissä tapauksissa VTS-keskukset kirjaavat rikkeet ylös jatkokäsittelyä varten. Yleisimmin rikotaan reittijakojärjestelmien liikennesääntöjä ja alusten välisiä väistämissääntöjä.

”Tämä tarkoittaa hieman samaa kuin kolmion takaa tuleva kaahaaja ei väistäisi oikealta tulevaa autoa. Meriliikenteessä on aina tietyt säännöt, joita tulee noudattaa liikkumisen sujuvuuden ja turvallisuuden takia”, toteaa Hurskainen. ⚓

Yhteensä VTS-keskukset kirjasivat viime vuonna ylös 173 rikettä ja 230 poikkeamaa. Poikkeamat olivat yleensä erilaisia konevikoja ja muita teknisiä vikoja. Viime vuonna eniten rikkeitä tekivät Hollannin, Antiguan ja Barbudan sekä Panaman lipun alla seilaavat alukset.



Suomessa VTS-alusliikennepalvelusta (Vessel Traffic Service) vastaa Liikennevirasto. Palvelun tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuutta, edistää alusliikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta sekä ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja niistä mahdollisesti syntyviä ympäristöhaittoja. VTS-keskuksia on yhteensä kolme ja ne sijaitsevat Helsingissä, Turussa ja Lappeenrannassa. Kuva Helsingin VTS-keskuksesta, joka sijaitsee Helsingissä Katajanokalla.



Hätä ei lue lakia

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Puhutaan hätätyöstä ja velvollisuudesta tehdä sitä aina tarvittaessa. Mitä hätätyöllä itse asiassa tarkoitetaan? Voiko siitä kiellettyä? Saako hätätyön tekemisestä ylityö- tai muuta erityistä korvausta? Onko aika, jolloin on tehty hätätyötä, merkittävä työaikakirjanpitoon?

LAKIMIES: Ulkomaanliikenteessä sovellettava merityöaikalaki (296/1976, MTAL) ei tunne sellaista käsitettä kuin hätätyö. Se onkin arjen työelämässä käytetty nimitys, joka liittyy johonkin poikkeukselliseen ja ripeää toimintaa vaativaan tilanteeseen ja siinä tarvittuun työpanokseen. Näitä tilanteita luetellaan merityöaikalain 10 §:ssä, joka koskee otsikkonsa mukaisesti poikkeuksia ylityön teettämistä ja lepoaikoja koskeviin rajoituksiin. Onkin siis hätätyön sijaan parempi puhua *poikkeuksellisesta ylityöstä*.

Poikkeukselliseksi mainituissa pykälässä tarkoitetun ylityön tekee se, että sitä voidaan teettää poikkeamalla eli jättämättä soveltamatta laissa määriteltyjä ylityötä ja lepoaikoja koskevia rajoituksia. Tämä tarkoittaa, että 9 §:n toisen momentin mukainen ylityön viikoittainen enimmäismäärä 16 tuntia voidaan ylittää tai että 9 a §:n mukainen lepoaika voidaan keskeyttää niin, että sen vähimmäispituus tai yhtäjaksoisuus ei toteudu tai lepoaikojen välinen aika venyy säädettyä pidemmäksi. Poikkeukselliseksi ylityön näissä tilanteissa tekee myös se, ettei poikkeukselliselle ylityölle laissa aseteta enimmäismäärää. Tämä olisikin mahdotonta erityisesti merihädässä tai muissa pelastustehtävätapauksissa.

Tilanteita, joissa poikkeuksellista ylityötä voi teettää, on lain mukaan seitsemän. Ensimmäisen kohdan poikkeustilanne koskee *työtä, joka ehdottomasti on tarpeen ihmishenkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran johdosta*. Tällä tarkoitetaan tehtäviä, jotka liittyvät oman aluksen ja sen mukana olevien ihmisten ja lastin merihätään tai niitä muutoin uhkaavan vaaran seuraamiseen ja torjumiseen.

Toinen poikkeustilanne koskee *työtä, joka on tarpeen merilaissa säädetyn avun antamiseksi*. Tällaisia tapauksia ovat merihädässä olevan ihmisen tai aluksen pelastaminen, yhteentörmäykseen tai muuhun merionnettomuuteen joutuneen aluksen avustaminen ja siihen liittyvät pelastustehtävät sekä meriliikennettä koskevan vaaran torjuminen, mistä säädetään merilain 6 ja 8 luvussa.

Kolmas poikkeustilanne kattaa osallistumisen pelastus- ja palonsammutus- ja muilla turvallisuusvälineillä pidettäviin *harjoituksiin*, joiden toimeenpano ja säännöllisyys määräytyvät muun merenkululainsäädännön mukaan ja ovat pakollisia muun muassa aluksen sertifikaattien voimassaolon takia. Tätä tilannetta koskee myös MTAL 10 §:n viimeinen momentti, jonka mukaan harjoitukset on toteutettava tavalla, joka häiritsee mahdollisimman vähän työntekijän lepoaikoja ja joka ei aiheuta väsymystä. Tähän sääntöön on kiteytetty yleinen periaate, jota on aina pyrittävä noudattamaan tee-

tettäessä poikkeuksellista ylityötä ja annettaessa korvaava lepoaika.

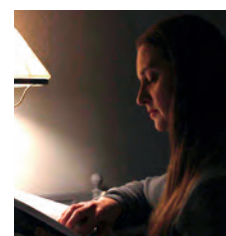
Neljäs ja viides poikkeuskohta koskevat aikaa satamassa. Ylimääräistä ylityötä on tehtävä satamassa *tarpeellisen vahtipalvelun ja satamaviranomaisten määräämän toimenpiteen suorittamiseksi*. Näitä ovat muun muassa aluksen siirtämistä toiselle laituripaikalle muun satamaliikenteen tai lastin tarpeiden vuoksi.

Kuudes poikkeustilanne koskee *työtä, joka aiheutuu matkan kesäessä tapahtuneesta laivaväen vähenemisestä*. Tällainen väheneminen johtuu yleensä työntekijän sairastumisesta tai loukkaantumisesta, joka ei siis ole ollut ennakoitavissa ja otettavissa huomioon työaikoja järjestettäessä. Poikkeustilanteiden lista ei ole tyhjentävä. Luettelon viimeinen poikkeusmahdollisuus kattaa yleislausekkeen muodossa kaiken sellaisen työn, *joka eivät siedä viivytystä ja jota ei ole voitu suunnitella suoritettavaksi muuna ajankohtana*. Ollakseen poikkeuksellista ylityötä sellaisena teetetävien työtehtävien (lukuun ottamatta turvallisuusharjoituksia) on siis **aina** täytettävä kaksi edellytystä: *kiireellisyys ja ennakoimattomuus/ yllätyksellisyys*, jotka estävät niiden huomioon ottamisen työaikasunnitelmissa ja -järjestelyissä.

Poikkeuksellisesta ylityöstä ei voi kieltäytyä eli sitä on tehtävä aina, kun työnantajan tulkinnan mukaan laissa mainittu tilanne on käsillä. Ylityötä se on siinä kuin muukin ylityö, joka korvataan joko rahana tai vapaana työehtosopimusten määräysten mukaisesti. Jos työntekijän vähimmäislepoaika häiriintyy poikkeuksellisen ylityön johdosta, on hänelle annettava riittävä korvaava lepoaika lyhentämällä jo suunniteltua työaikaa mahdollisimman pian.

Poikkeuksellinen ylityö on merkittävä työaikakirjanpitoon samalla tavalla kuin kaikki muutkin työntekijän työtunnit. Merityöaikalain 20 §:ssä määrätään työaikakirjanpidosta. Siinä työnantaja veloitetaan merkitsemään **erikseen** yli-, hätä- ja sunnuntaityötunnit ja niistä suoritettavat korotusosat eli korvaukset. Työaikakirjanpidosta on siis käytävä selkeästi yksilöitynä ja eriteltynä ilmi takuupalkkaan sisältyvä, muu ylimääräinen sekä poikkeuksellinen ylityö sunnuntaityön lisäksi. Pykälässä käytetään termiä hätätyö sen takia, että pykälän sanamuoto on kopioitu maatyötä koskevasta työaikalasta, jossa hätätyön käsite tunnetaan.

Hätä ei siis lue lain pääsääntöjä, vaan niitä varten on omat poikkeussääntönsä.



Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Rauman merenkulkumessut 2018

Rauman merikoululla jo perinteeksi muodostuneet merenkulkumessut tarjosivat maaliskuun alussa meriuraa pohtiville ja jo alaa opiskeleville mahdollisuuden tavata varustajia ja muita merenkulun toimijoita. Myös Merimies-Unioni oli messuilla mukana ja toimitsija Jessica Troberg esitteli Unionin toimintaa.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Merimies-Uniönin toimitsija Jessica Troberg ja Unionin jäsenet Tero Hietanen, Markus Peltola ja Oskari Koski.



Mira Laajalehto piipahti Merimies-Uniönin ständillä Rauman messuilla.

Helsinkiläinen **Mira Laajalehto** käytti opiskelijoiden kekseliäisyyttä pohtiessaan majoitusta Raumalle päästäkseen.

”Laitoin Facebookissa Rauma-yhteisöön viestiä, että halpaa majoitusta kaivataan. Niinpä seurueeseemme otti yhteyttä henkilö, joka vuokrasi meille edullisesti omakotitalostaan huoneen reissumme ajaksi”, Laajalehto on tyytyväinen Raumalle tekemäänsä budjettimatkaan.

Helsingistä liikkeelle lähdettiin edellisenä iltana linja-autolla. Rauman majoitus sujui hyvin – ja iltaakin tuli istuttua – mutta Laajalehto oli jo kärppänä aamulla Rauman merikoululla kuuntelemaan luentoja.

”Opiskelen Kotkassa 3. vuosikurssilla vahtiperämieheksi ja harjoittelupäiviä on kertynyt jo päälle 200 päivää”, Laajalehto kertoo.

Merenkulun opiskelijat keskustelevala paljon työpaikoista.

”Meillä on hyvä vuosikurssi ja olemme perustaneet Whatsapp-ryhmän, johon kirjoitamme koko ajan tilannetietoa siitä, onko jollekin tarjottu jostakin työpaikkaa ja onko mitään kuulumisia mistään varustamoista.”

Työnsaanti alalla ei ole helppoa. Laajalehto toimii selvästi aktiivisesti uransa eteen: siitä on jo osoitus Rauman messuilla Helsingistä saapuminen.

”On vain saatava jalkaa oven väliin jonnekin, niin siitä voi ajan mittaan saada kunolla työtäkin”, Laajalehto tietää.

Aktiivinen ja reipas tuleva suomalainen merenkulkija ei selvästi odota kotona, että puhelin soisi vaan hakee rohkeasti itse työpaikkoja. Kuten myös monet muut koulukaverinsakin.

”Laitat hakemuksen varustamoon ja sitten soitat perään. Lähinnä pohdimme muiden kaverieni kanssa sitä, että kuinka monta kertaa – ja kuinka usein – kehtaamme

soitella varustamoon, että onko mitään töitä tiedossa”, Laajalehto kuvailee työnhakua.

Resurssien alasajo näkyy Kotkan merikoulun toiminnassa

Perinteisen merenkulkukaupunki Kotkan toisen asteen merenkulun opetus ei saa mairittelevia arvosanoja 3. vuosikurssin opiskelija Mira Laajalehdolta. Puhekielessä ”Kotkan merikoulun” virallinen nimi on **Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto, EKAMI**.

”Kotkan merikoulussa esimerkiksi koneosalit on poistettu ja nyt niissä toimii **Kotka Maritime Centerin** toimintoja”, hän kertoo.

Laajalehto on kartalla siitä, että Suomen merenkulkukoulujen määrää ollaan tarkastelemassa ja ehkä vähentämässäkin. Se ei saa tarkoittaa kuitenkaan sitä, että joku yksikkö ja sen opiskelijat jätetään heitteille, kun opetusohjelmat ovat vielä kesken.

”Kuljen Helsingistä Kotkaan bussilla kouluun ja asun viikot Kotkassa. Meillä on koulussa enää tänä päivänä hyvin vähän lähiopetuspäiviä, joten lukujärjestykseen on voitu merkitä esimerkiksi jotkut tunnrit maanantaiksi ja toiset perjantaitaiksi”, hän kertoo viikon varrelle jäävän paljon ns. luppoaikaa, mikä harmittaa.

”Kun viimeksi menimme perjantaina kouluun parin tunnin tähden, opettaja kertoi että tunnrit on peruttu.” ↴

NÄKÖKULMA:

Eikö merenkulkijoista saa rekrytoitua opettajia Kotkan merikouluun?

Kotkan merikoulussa kärsitään tällä hetkellä opettajapulasta, mikä näkyy opetuksen tasossa. Ovatko resurssit vedetty jo niin alas, että henkilökuntaa ei enää ole varaa palkata vai mistä ongelma juontaa? Pitkään merillä työskennelleitä merenkulkijoita on ainakin saatavilla varmasti myös opetustöihin, koska moni voisi esimerkiksi iän myötä jäädä ns. maatoihin. Opettajan työ on arvostettua. Eikö merenkulkijoista saisi siis rekrytoitua kouluun opetushenkilökuntaa? Hieman kun istuu virkaa varten vielä koulunpenkillä, voisi opettajaksi esimerkiksi työn ohessa pätevoityä.

”Rauman merikoulu” tiedottaa: **Merenkulkualan ammatillisen koulutuksen muutoksia**

1.1.2018 lähtien merenkulkualan ammatillisessa koulutuksessa siirrytään reformin mukaisesti suorittamaan tutkinto yhdellä tavalla eli osoittamalla osaaminen näytössä.

Vaikka näyttötutkinnot ja näihin liittyvät tutkintotilaisuudet ovat poistuneet, voi osaamisen edelleen osoittaa koulutuksen sisällä näytteinä. Tilanne aiempaan verrattuna ei siis ole oleellisesti muuttunut.

Osaaminen osoitetaan näytöllä

Näyttötutkintojen järjestämissopimusten ja aiempien ammatillisen peruskoulutuksen ja lisäkoulutuksen järjestämis lupien voimassaolo päättyi. Tämä tarkoittaa sitä, että 1.1.2018 lähtien merenkulkualan ammatillisessa koulutuksessa siirrytään reformin mukaisesti suorittamaan tutkinto yhdellä tavalla, eli osoittamalla osaaminen näytössä.

Osaaminen osoitetaan ja arvioidaan uusien määräysten mukaisesti. Näyttötutkintojärjestelmään liittynyt kolmikanta suoritusten arvioimisessa poistuu ja jatkossa arviointiin osallistuu kaksi arvioijaa.

Näytöt järjestetään oppilaitoksen tiloissa

Osaamisen osoittaminen ja arviointi näytössä tapahtuu voimaan tulevan lainsäädännön mukaan työpaikoilla käytännön työtilanteissa. Osaamisen arvioiminen aluksilla on käytännössä hankalaa opettaja-arvioijien paikalle saamisen vuoksi. Tästä syystä näytöt järjestetään oppilaitoksen tiloissa ja laitteilla mahdollisimman aidoissa työtilanteissa ja työprosesseissa. Koulutuksen järjestäjä vastaa näytön suunnittelusta yhdessä opiskelijan kanssa ja opiskelijoille laaditaan henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma (HOKS).

Vaikka näyttötutkinnot ja näihin liittyvät tutkintotilaisuudet ovat poistuneet, voi osaamisen edelleen osoittaa koulutuksen sisällä näytteinä. Tilanne aiempaan verrattuna ei siis ole oleellisesti muuttunut.

Aikuiskoulutuksessa tarjomme edelleen pätevyyskirjojen edellyttämää koulutusta mahdollisimman lyhyinä koulutusjaksoina. Koulutus voi muodostua koko tutkinnosta, tutkinnon osista tai näiden yhdistelmästä.

Pyrimme järjestämään kaikkea merenkulkualan pätevyyskirjojen ja lisäpätevyys-todistusten edellyttämää koulutusta säännöllisin väliajoin ja tarpeen mukaan myös tilauksesta. Uutena koulutustarjonnassamme ovat sekä miehistön että päällystön palokoulutukset ja kaikkien säännöllisesti uusittavien koulutusten kertauskurssit.

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) tulee jatkossa erikseen tarkastamaan ja hy-

väksymään kaikki merenkulkualan koulutusten sisällöt. [↕](#)

Länsirannikon koulutus Oy Winnova
Koulutusvastaava **Markku Koivumäki**
Opettaja **Harry Rostedt**



HARRY ROSTEDT



Eckerö Linen M/s Finlandialle laadittiin ensiavun koulutuskalenteri koko miehistölle



Eckerö Linen M/s Finlandia aloitti liikennöinnin Helsingistä Tallinaan vuoden 2013 alussa. Aluksen kyytiin mahtuu 2080 matkustajaa ja sillä työskentelee 120 työntekijää per laivavahti.

Aluksella työskentelee laivasairaanhoitaja, jonka toimenkuvaan kuuluu henkilökunnan työterveyshuolto ja sairausvastaanotto. Tämän lisäksi sairaanhoitaja vastaa laivalla annettavasta ensihoidosta.

Laivasairaanhoitajan lisäksi vain kansipäällystön on ylläpidettävä aluksella ensiaputaitoja. Muulta henkilökunnalta niitä ei ole vaadittu. Eckeröllä on käynyt ilmi, että myös muu henkilökunta toivoo saavansa ensiapukoulutusta. Tämän johdosta varustamo tilasi opinnäytetyönä **ensiavun koulutuskalenterin**, jonka avulla on tarkoitus parantaa yksittäisen työntekijän ensiapuvalmiuksia toimia hätätilanteissa.

Ensiavun koulutuskalenterin laati aluksella vikaeraavana laivasairaanhoitajana neljä vuotta toiminut, **Arttu Koskinen**. Hänen opinnäyteparinaan työssä toimi **Jonna Holopainen**. Opinnäyte oli heidän Savonia-ammattikorkeakoulun ylempään ammattikorkeakoulututkintoon tekemänsä lopputyö, joka valmistui helmikuussa 2018 (*Henkilöstön osaamisen kehittämissuunnitelma M/s Finlandialle – ensiavun koulutuskalenteri*).

Koulutuskartoituskysely

Henkilöstö sai vaikuttaa tarjottavaan koulutukseen ja heiltä kysyttiin koulutuskartoituskyselyllä aiempaa koulutustaustaa sekä toiveita koulutusaiheille. Kyselyn avulla kartoitimme myös esimiesten toiveita alaisten osaamisesta. Kokonaisvastausprosentiksi saimme 41 %. Kyselyyn vastanneista 74 % on saanut jonkinlaista ensiapukoulutusta viimeisen viiden vuoden aikana. Vastaajista 82 % halusi saada ensiapukoulutusta ja viiden toivotuimman aiheen joukossa molemmissa vastausryhmissä oli elvytys, allerginen reaktio, palovammat sekä tajuton.

Koulutuskartoituskyselyn lisäksi koulutuskalenterin aiheiden valintaan vaikuttivat myös laivasairaanhoitajan käyntitilastot vuosilta 2013–2016. Näistä tilastoista huomioitiin matkustajien osalta tarkempaa hoidon tarpeen arviointia vaatineet tapaukset sekä laivalla sattuneiden työtapaturmien syyt.

Matkustajat tarvitsivat eniten laivasairaanhoitoa:

kaatumiset 39,1 %
peruselintoimintojen häiriöt 17,1 %*
erilaiset vammat 12,6 %**

** peruselintoimintojen häiriöihin on luokiteltu huimausoire, rytmihäiriöt, tuntemukset, pyörtymiset, pahoinvoinnit sekä yleistilan laskut.*

*** erilaiset vammat: kasvot, sormiin tai selkään saatu vamma*

Työntekijöiden työtapaturmien osalta kirjattuja käyntejä oli neljän vuoden aikana 245 kpl. Näistä eniten käyntejä oli aiheuttaneet erilaiset haavat ja vammat, joita oli yhteensä 56,3 %. Yleisin haavan aiheuttaja oli veitsi, esineen terävä reuna tai uloke. Yleisimmin vammat olivat syntyneet niin, että jokin esine tai työväline oli pudonnut raajan päälle, raaja jäänyt jonkin esineen tai työkalun väliin puristuksiin tai osunut muutoin johonkin kiinteään esineeseen.

Mistä aiheista henkilökunta toivoi koulutusta

Koulutuskartoituskyselyssä kartoitettiin myös sitä, mistä aiheista henkilökunta haluaisi lisää koulutusta ensiavun osalta. Eniten koulutusta toivottiin:

- elvytys
- allerginen reaktio
- palovamma
- tajuttomuus
- vammat

2-vuotinen koulutuskalenterirunko

Yllä olevien tilastojen ja kartoituskyselyiden pohjalta laadittiin kahdeksi vuodeksi koulutuskalenterirunko. Ensimmäisenä vuotena keskitytään hätäensiavun kouluttamiseen, jossa aiheina ovat elvytys, tajuttoman potilaan laittaminen kylkiasentoon, vierasesine hengitysteissä sekä suuren verenvuodon tyrehtyttäminen.

Toisen vuoden aiheet ovat osastokohtaisesti toivottuja.

Koulutuskalenteria voi hyödyntää tehokkaasti koko henkilökunnan kouluttamiseen vuosiksi eteenpäin. Koulutussuunnitelmaa voidaan hyödyntää myös muissa vastaavissa matkustaja-aluksissa. Koulutussuunnitelmaa laadittaessa esiin nousi ensiapuvälineiden osalta kehittämisideoita, esimerkiksi puoliautomaattisen defibrillaattorin hankinta julkisiin tiloihin.

Itämerellä liikkuu arviolta 2 000 suurikokoista alusta joka hetki ja se on yksi maailman vilkkaimmista merialueista. Yhden matkustajalaivan kyydissä kulkee kerrallaan useita tuhansia matkustajia. Merimatkan aikana sairastumisilta ja haavereilta ei voi aina välttyä.

”Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu – Xamk – on siellä missä tapahtuu ja luodaan uutta. Kampuksena on koko maailma. Kivijalkoina ovat Kotka, Kouvola, Mikkeli ja Savonlinna.”

Päivitä laiva-sairaanhoidon ja lääkintähuollon osaamisen taitojasi!

Terveystieteiden, sairaanhoidon ja lääkintähuollon kertauskoulutus laivapäällystölle ja laivasairaanhoidosta vastaaville henkilöille (STCW A-VI/4-2)

Ajankohta: (28) 29.–31.5.2018

Koulutuspaikka: Kotkan kampus, Pääskysentie 1

Hinta: 560,00 €

Paikkamäärä: 16

Laajuus: 1 etäpäivä ja 3 lähipäivää

Koulutus toteutuu toiminnallisia harjoituksia käyttäen simulaatiomenetelmällä.

Koulutuksiin ilmoittautuminen ja osallistuminen edellyttää merenkulkualan tutkintoa.

Lisätietoja koulutuksen sisällöstä, lehtori:

Terhi Hede,
terhi.hede@xamk.fi
puh 044 7028710

Ilmoittaudu!

https://www.lyyti.fi/reg/Laakintahuollon_koulutukset_0338



Palkkataulukot 2018

ULKOMAANLIIKENTEEEN MATKUSTAJA-ALUSTEN TAKUUPALKAT 1.3.2018

PALKKARYHMÄ 1 1 970,00

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

PALKKARYHMÄ 2 2 112,96

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

PALKKARYHMÄ 3 2 171,83

Kokit ja kylmäköt

PALKKARYHMÄ 4 2 205,46

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

PALKKARYHMÄ 5 2 306,60

Hovi- ja baarimestari
Cafeterian esimies
Pääkokki ja pääkylmäkkö
Myymäla- / varastonhoitaja
Konferenssiemäntä / -isäntä
Risteilyemäntä / -isäntä

PALKKARYHMÄ 6 2 479,66

Siivous- ja hotellipääällikkö
Myymälapääällikkö
Ravintolapääällikkö ja purseri
Keittiöpääällikkö
Pääbaari- ja päähovimestari

PALKKARYHMÄ 7 2 656,44

Intendentti

KANSI- JA KONEOSASTO

Puolimatruusi ja konevahtimies 2 045,68
Matruusi ja moottorimies 2 121,37
Järjestyksenvälvoja 2 188,64
Korjausmies ja pursimies 2 240,78
Sähkömies 2 347,65

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin 15,36 €/kk.

ULKOMAANLIIKENTEEEN MATKUSTAJA-ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2018

Päiväpalkka työsuhteen aikana 1/30 takuupalkasta

Ylityökorvaus 1/100 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / tunti 1/260 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / vuorokausi 4,05 €

(kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)

Lastinkäsittelykorvaus / tunti 1/164 takuupalkasta

Tarjoilukorvaus 0,57 € / per ruokavieras / päivä

Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾ 215,98 € / kuukausi

Luontoisetukorvaus ²⁾

- vuosiloman aikana 22,50 € / päivä
(- ravintokorvausosuus) 15,06 € / päivä
(- asuntokorvaus) 7,44 € / päivä
- työ- ja vapaajakson aikana 11,25 € / päivä
- sairauden aikana 22,50 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)

Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa ²⁾

- ravintokorvaus
- Suomessa 30,67 € / päivä
- ulkomailla 57,75 € / päivä
- asuntokorvaus laskun mukaan

Likaisen työn korvaus 14,55 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta 4,05 € / päivä

Taksikulut 43,51 € enintään

Muusikon pukuraha 19,88 € / kuukausi

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

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2018.

ULKOMAANLIIKENTEE KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN PALKKATAULUKOT 1.3.2018 ALKAEN

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 808,14	1 988,95
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1 781,23	1 959,35
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 720,18	1 892,20
Puolimatruusi/konevahtimies ¹⁾	1 652,90	1 818,19
Puolimatruusi/konevahtimies	1 627,17	1 789,89
Trimhari	1 622,80	
Laivapoika, oppilas	1 600,93	
Sähkömies aluksen generaattoriteho	alle 999 1000-1499 1500-4199 yli 4200	1 836,23 1 864,82 1 884,83 1 905,86
		YT-lisällä 2 019,85 2 051,30 2 073,31 2 096,45

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

Taloushenkilökunta		Taloulosas-ton esimies	Kokki-stuertti ¹⁾	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	1 852,21	1 804,78	1 749,95
	4500-12999	1 883,15	1 823,95	1 761,06
	13000-29999	1 902,49	1 836,23	1 767,10
	30000-79999	1 936,97	1 861,79	1 781,40
	80000-159999	2 001,59	1 904,34	1 790,99
	yli 160000	2 079,78	1 952,56	1 800,57
II Kokki		1 678,47		
II Kokki ²⁾		1 690,24		
Talousapulainen ³⁾		1 678,47		

¹⁾ Huom! TES-kohta 21.6

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

³⁾ Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

ULKOMAANLIIKENTEE KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2018

Ylityökorvaus	
- arkipäivänä	1/102 kk-palkasta / ylityötunti
- pyhäpäivänä	1/63 kk-palkasta / ylityötunti
Vastikekorvaus	
- työsuhteen aikana	1/164 kk-palkasta / vastiketunti
Valtamerilisiä	
- talousosaston esimies	67,38 € / kk
- matruusi tai sitä korkeam-massa palkkaluokassa oleva	47,98 € / kk
- muut	33,22 € / kk
Kokkistuertin pätevyyslisä	62,00 € / kk Peruspalkkaa korottava
Pukuraha	19,88 € / kk Stuertti, Muusikko
Varallaolokorvaus	
kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus	
- arkipäivinä	1/320 kk-palkasta / tunti
- pyhäpäivinä	1/160 kk-palkasta / tunti
Lastinkäsittelykorvaus	1/164 kk-palkasta / tunti
Likaisen työn korvaus	14,55 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	4,05 € / vrk

1. Rahtialukset

Tarjoilukorvaus	
Tilapäiset matkustajat	
- perusmaksu	2,02 € / matkustaja
- lisäkorvaus	0,70 € / matkustaja / päivä
Tilapäiset ruokavieraat	0,55 € / henkilö / päivä
Yötyökorvaus	7,04 € / vahtivuoro
rahtialuksen vuorotyöntekijälle	
Korvaus työntekijälle, ²⁾	
ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa	
- ravintokorvaus	
- Suomessa	30,67 € / päivä
- ulkomailla	57,75 € / päivä
- asuntokorvaus	laskun mukaan
Luontoisetukorvaus ³⁾	
- vuosiloman aikana	22,50 € / päivä
(- ravintokorvausosuus)	15,06 € / päivä
(- asuntokorvaus)	7,44 € / päivä
- vastikeaikana	22,50 € / päivä
- sairauden aikana	22,50 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

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

Taksikulut

Matkakorvaus	43,51 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat	43,51 € / matka (enintään)

³⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2018.

ULKOMAANLIIKENTEEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN MUKAISET TAKUUPALKAT PIENTONNISTON ALUKSISSA 1.3.2018 ALKAEN

25.1.1

Takuupalkka 1:1

Pursimies YT	2 126,27
--------------	----------

Matruusi YT	2 032,42
-------------	----------

Vahtimies	1 911,16
-----------	----------

Kokkistueriti	2 127,95
---------------	----------

Takuupalkka 2:1

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

Euromääräiset lisät

Kokkistueritin tarjoilukorvaus	3,01 € / matkustaja
--------------------------------	---------------------

Tilapäiset ruokavieraat	0,59 € / vieras
-------------------------	-----------------

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	4,05 € / päivä
-------------------------------------	----------------

Korvaus ruuan laitosta	7,20 € / päivä
------------------------	----------------

Vuokra-autokulut (enintään)	43,51 € / kerta
-----------------------------	-----------------

Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾	22,50 € / päivä
--	-----------------

¹⁾ Luontoisetukorvaukset korottuvat aina tammikuun 1. päivänä kuluttajahinta-indeksin mukaisesti.

MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

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

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

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

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

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

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

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

Merimies-Unionin uusi mökki

HIMOS

MERIMIES-UNIONI HANKKI alkuvuodesta jäsenten käyttöön uuden mökin Himokselta, Jämsästä.

Mökki on kuuden hengen kaksikerroksinen erillistalo. Alakerrassa on olohuone, avokeittiö, takka, sauna, WC ja iso makuuhuone. Yläkerrassa on oleskeluhuone, kaksi makuuhuonetta ja WC.

Varustus:

liesi, mikroaaltouuni, jääkaappipakastin, kahvinkeitin, astianpesukone, pölynimuri.

Lisäksi ruokailuastiasto noin kuudelle hengelle.

Saunatilassa lisäksi pesukone ja kuivauskaappi.

Olohuoneessa on TV, DVD-soitin ja radio / CD-soitin, yläkerran toisessa makuuhuoneessa on myös TV. Mökissä on wifi.

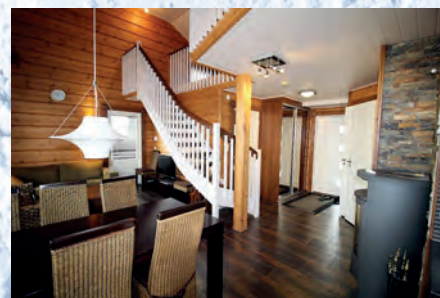
Loppusiivous sisältyy vuokran hintaan.

Parkkipaikalla on lämpöpistokkeet kahdelle autolle. Mökissä on terassi ja oma piha.

Laskettelurinteet ovat näköetäisyydellä ja Himos Center, Himos Hotelli ja Himos Areena ovat noin 500 metrin päässä.

Avainpalvelu on järjestetty Himos Centerille ja sieltä voi vuokrata vuodevaatteet 15 e / setti sisältäen pyyhkeet. Omia vuodevaatteita voi myös käyttää.

Mökin vuokraus alkaa 6.3. jälkeen ja mökkiä vuokrataan viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin. Mökkiä vuokrataan SMU:n kautta.



MERIMIES-UNIONIN JÄSENYYS KANNATTAA

SMU.FI

MERIMIES-UNIONI

- * neuvottelee työehtosopimuksesi
- * valvoo työehtosopimuksen noudattamista
- * keskittyy ainoastaan merimiesten edunvalvontaan (alan kokenut toimija, järjestö perustettu 1916)
- * jäsenyys tarjoaa monia rahanarvoisia etuja: mm. vakuutuspalvelut ja mökit, joita jäsenet voivat vuokrata käyttöönsä. Uusin mökki sijaitsee Himoksella.
- * Liittymällä Unionin ja Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseneksi olet oikeutettu ansiosidonnaiseen päivärahaan työssäoloehdon täyttyäsi. Jos jätät työttömäksi, perustuu ansiopäivärahasi työansioihisi ja on näin ollen suurempi kuin pelkkä peruspäiväraha.

KUINKA LIITTYÄ?

- * Merimies-Unionin kotisivujen kautta: smu.fi > Liity jäseneksi -hakemuksen täyttämällä
- * Liittymislomakkeita voi pyytää laivalta suoraa laivasiluottamusmiestä

OPISKELIJAN EDUT

Opiskelija on jäsenmaksuista vapautettu, kun hän ei tee töitä ja saa ansiotuloa. Opiskelijalla on kuitenkin käytössään kaikki Merimies-Unionin jäsenedut myös opiskeluajalta.

Merimies-Unioni

De Gröna hotar den finländska sjöfarten

Den parlamentariska arbetsgruppen för företagsstöd som regeringen tillsatt, åstadkom i princip ingenting. Gruppen lyckades iallafall dra upp riktlinjer för vem som i fortsättningen ska beviljas företagsstöd. För sjöfarten var båda slutresultaten positiva: för det första att man i arbetsgruppen för företagsstöd beslöt att inte dra in stödet för bemanningskostnader inom sjöfart och att man i framtiden kommer att ta hänsyn till servicesäkerhet och sysselsättning vid beviljande av företagsstöd. Det ger hopp om att de som i framtiden kritiserar stödet åtminstone kommer att lyssna på rationella argument istället för att försöka plocka enkla populistiska poäng.

Inom den parlamentariska arbetsgruppen för företagsstöd, var det den här gången **Antero Vartia**, riksdagsledamot för De Gröna, som var den största motståndaren mot sjöfartsstödet. Hans motiv för att dra in företagsstödet verkar mest ha varit ett märkligt sätt att framstå som en slags ekonomipolitiker: ju fler nedskärningar, desto populärare skulle han bli hos folket och desto större chans för honom att profilera sig som en stor ekonomipolitisk expert i nästa val. Vartia spred barnsliga och felaktiga åsikter omkring sig. Stödet för bemanningskostnader inom sjöfart är ett mycket bra exempel på hur viktigt det är för näringslivets internationella konkurrenskraft och fortsatta sysselsättning med beviljandet av stödet. Stödet är också viktigt för Finlands försörjningssäkerhet.

Stödsystemet för sjöfart baseras på rekommendationer från EU-kommissionen, vars mål är att säkra den europeiska sjöfarten och sysselsättningen för europeiska sjömän. Om Finland inte beviljades de stöd som kommissionen rekommenderar – liksom i andra sjöfartsländer inom EU – skulle vi inte längre ha en egen handelsflotta och sjömansyrket inom Europa skulle upphöra att existera. Finland har inte någon särställning i detta fall: konkurrensen från tredje land vad gäller arbetskraftskostnader och rederibeskattnings är så att hårdt att det vore omöjligt att enbart klara sig med finländska villkor. Om vi skulle ge upp detta skulle slutresultatet bli att samma fartygstrafik till och från Finland skulle fortsätta

men istället under utländsk flagg och med utländsk besättning.

Den typ av populistpolitiker som Antero Vartia representerar är emellertid inte det enda hotet mot upprätthållandet av den europeiska sjöfarten och för de europeiska, framförallt nordiska arbetsplatser för sjömän och deras framtid. Exempelvis håller landets regering i Norge – under stora påtryckningar från *Color Line*-rederiet – på med att eventuellt öppna Norges internationella skeppsregister NIS för passagerarfartyg längs kusten. Detta skulle innebära att den norska besättningen på fartygen med stor sannolikhet skulle ersättas med filippinsk arbetskraft, vilket skulle leda till tusentals arbetslösa norska sjömän. Om förslaget blir verklighet, kommer Danmark och Sverige bli tvungna att följa i samma fotspår: annars vore det omöjligt att konkurrera med NIS-registrets lägre kostnader. Det skulle sedan inte dröja länge innan även Finland skulle behöva se över sina rutiner.

Tills vidare handlar det emellertid bara om planer i Norges regering, några egentliga beslut har ännu inte tagits. Påtryckningarna mot Norges regering är stora och man kräver en grundläggande utredning från regeringen innan något beslut tas. Man vill veta vilka konsekvenser förändringen skulle leda till gällande sysselsättningen för norska sjömän och vad den skulle innebära för den nordiska sjöfarten. Vi får hoppas att det sunda förnuftet vinner även i den här frågan till slut.

Simo Zitting
Ordförande

simo.zitting@smu.fi



Förhandlingsresultat om löneförhöjningar i utrikesfarten

Den 20.2.2018 nådde Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland ett förhandlingsresultat om lönejusteringar i utrikesfarten.

Lönejusteringarna gäller också isbrytare och kombiisbrytare.

LÖNEJUSTERINGAR 1.3.2018

Utrikesfartens handelsfartyg

Tabellönerna enligt kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg höjs från och med den 1.3.2018 med 1,6 procent, dock minst med 30,50 euro, och garantilönerna för småtonnagefartyg med 1,6 procent, dock minst 35 euro.

Eurotilläggen enligt handelsfartygsavtalet höjs med 1,6 procent.

Utrikesfartens passagerarfartyg

Garantilönerna enligt utrikesfartens passagerarfartygsavtal höjs från och med den 1.3.2018 med 1,6 procent, dock minst med 40,50 euro.

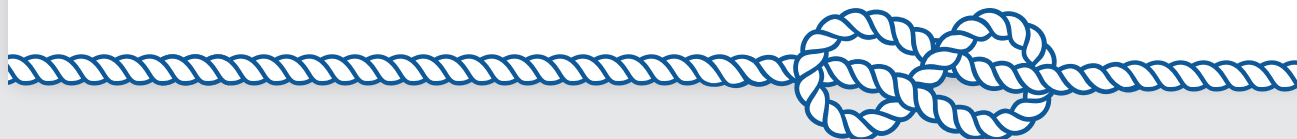
Eurotilläggen enligt passagerarfartygsavtalet höjs med 1,6 procent.

Isbrytare och kombiisbrytare

Tabellönerna för traditionella isbrytare enligt kollektivavtalet för isbrytare och kombiisbrytare höjs från och med den 1.3.2018 med 1,6 procent, dock minst med 39 euro, och garantilönerna för kombiisbrytare med 65 euro.

Ersättning för matlagning

Dessutom avtalades att om en besättningsmedlem på ett småtonnagefartyg som måste laga mat till besättningen ska denne erhålla en ersättning på 7,20 €/dag. Ersättningen utbetalas endast till 1 anställd på fartyget.



Elin Sundback är nytt fackligt ombud på Åland – vill få fler att våga bli förtroendemän

På Åland är det få som vill ställa upp som förtroendemän. Det är en konkret fråga som det nya fackliga ombudet Elin Sundback ska ta tag i. En arbetsplats utan förtroendemän blir per automatik sämre organiserad fackligt.

TEXT HELENA FORSGÅRD BILD KJELL SÖDERLUND



Elin Sundback hoppas på en ny vär för den fackliga aktiviteten på Åland.

Elin Sundback, född i Vasa men sommaralänning sedan barnsben, tog vid årsskiftet över som fackligt ombud på Åland. Därmed fyllde hon den lucka som har funnits i nästan ett år sedan företrädaren **Henrik Lagerberg** gick i pension.

Till skillnad från föregångaren har hon *Servicefacket PAM* som arbetsgivare, inte Sjömans-Unionen, men i likhet med honom arbetar hon även för Sjömans-Unionen samt för några andra fackförbund och för centralorganisationen *FFC*.

Elin Sundback har sitt kontor i ett hus i centrala Mariehamn där även anställda vid andra föreningar finns, bland dem verksamhetsledaren för ABF-Åland, Arbetarnas bildningsförbund, och där styrelser kan mötas.

– Det skapar en dynamik och jag är inte ensam fastän jag är ensam i själva jobbet, säger hon.

Informella träffar

Det känns bra efter drygt två månader på det nya jobbet – utmanande, stimulerande och kreativt.

– Min huvudsakliga uppgift är att arbeta med organisering, medlemsrekrytering och information. På många arbetsplatser är den fackliga aktiviteten dåligt organiserad. För att få till stånd en förändring krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete, säger Elin Sundback.

Att bygga upp ett nätverk – bland annat genom att besöka arbetsplatser och ordna öppna träffar under mottot ”nacka om arbete och livet” – har fyllt de första arbetsveckorna. Till träffarna, som går i en informell stil, är alla intresserade välkomna och på plats finns personer med kunskap om ämnet för dagen.

En träff i vår har rubriken ”Förtroendemän – vad är det?” Vid ett annat tillfälle diskuteras frågor som me too-kampanjen har väckt.

Viktigt att våga ställa upp

Bristen på förtroendemän är ett problem på Åland, många arbetsplatser saknar en egen och intresset för att ställa upp tycks ofta vara skralt.

– Det är viktigt att det på varje arbetsplats finns någon som är insatt i kollektivavtalet, och viktigt att fler vill och vågar ställa upp. Jag hjälper gärna till med processen att värva nya förtroendemän, säger Elin Sundback.

Många hör också av sig till henne med frågor om stort och smått.

– Allt kan jag givetvis inte svara på direkt, men de olika förbunden har sakkuniga som jag kan vända mig till. Jag har också kolleger på fastlandet som jag kan diskutera med och använda som bollplank.

Körsång och skidning

Elin Sundback kommer närmast från ett jobb som föreståndare vid Ålands omsorgsförbund – ett kommunförbund som ger service som boende och dagverksamhet för personer med utvecklingsstörning.

Hon hade totalansvaret för två boendeenheter där även ekonomi- och personalfrågor ingick.

– Jag trivdes men kände att det var dags att byta. Jag har studerat offentligt ledarskap och har alltid tyckt att det är intressant med kollektivavtal, jag är lite av en paragrafryttare, säger hon.

Om det blir någon fritid över – efter jobb och familjeliv där make och två söner på fem och tre år ingår – sjunger hon gärna i kör. Dessutom är hon ersättare i stadsstyrelsen i Mariehamn.

– Jag är också barnsligt förtjust i vintern och har trivts i år när det har varit kallt och man har kunnat skida. 🐾

Artikeln har tidigare publicerats i Löntagarens nyhetsbrev. Beställ nyhetsbrevet på adressen www.lontagaren.fi/nyhetsbrev så får du de senaste nyheterna om facket och arbetslivet i din e-post varannan vecka.

Allmänna arbetslöshetskassan, vem är den till för?

Ibland är arbetstagarna mycket blyga. Blygheten tycks förvärras ytterligare av tre bokstäver: Y, T och K, dvs. allmänna arbetslöshetskassan.

TEXT JUKKA SUNDHOLM BILD SEIDI GUZEJEV OCH GETTY IMAGES



För den här artikeln försökte vi i över en månads tid och på flera olika sätt hitta en sjöman som gått från YTK till Transportbranschens arbetslöshetskassa. Budskapen till journalisten var tydliga under sökningen: någon sådan person kommer ni inte att hitta. Genom veckorna klarnade orsakerna till varför. Inom sjösektorn är organiseringsgraden och därmed tillhörandet till Transportbranschens arbetslöshetskassa hög. Dessutom vill ingen medge att de tillhör Allmänna arbetslöshetskassan, som även är känd som Loimaa-kassan, inte ens anonymt.

YTK:s stund

YTK:s stund, momentum, skulle en ishockeytränare säga. Kassans uppgång i

början av 1990-talet härrör från tiden före, då fackförbunden och deras arbetslöshetskassor vida började ses som serviceleverantörer. Intressebevakning och idealism hade liksom spätts ut till serviceleverantörsprodukter, och när det börjar handla om sådant börjar också priskonkurrensen. En medlem som varit van vid och betalat för god service börjar undra om han kan hitta en liknande serviceprodukt billigare någon annanstans. Idealismen och hedern bakom facklig organisering hade genom åren vitttrat ner till banköverföringar, vilket fackförbunden vaknade upp till för sent.

YTK:s bakgrund och syfte var också osäker, även om arbetslöshetskassans band till arbetsgivarsidan inte kan förnekas. Dess ledning består av flera nyckelpersoner inom företagargorganisationer. Förbindel-

sen med samlingspartiet är också uppenbar. Kassans första ordförande var medlem i samlingspartiet, liksom tre av dess styrelseledamöter.

Ett annat tecken på arbetslöshetskassans nära relation till företagargorganisationer är att kassans filialer låg nära företagargorganisationernas verksamhetsställen. Kassan hade servicepunkter i företagargorganisationerna Turun, Salon och Laitilan Yrittäjäs verksamhetsställen, i företagarcentrumet i Åbo.

En vecka innan YTK:s stadgar stadfästes hade samlingspartiets minister **Iiro Viinanen** år 1991 på företagardagarna i Lahtis i sitt tal konstaterat att arbetsgivarna skulle kunna göra arbetstagarna uppmärksamma på att de inte måste tillhöra fackföreningsrörelsen och att man mycket billigare kan vara medlem i arbetslöshetskassan utan att vara medlem i ett fackförbund.

Handel med kassan

Prisjämförelseinformation mellan arbetslöshetskassor tas fram av deras samorganisation TYJ.

I en artikel som publicerades 2014 på sak.fi konstaterades följande: "Enligt 2013 års statistik från arbetslöshetskassornas samorganisation erbjuder YTK inte det billigaste arbetslöshetsskyddet. Med en lön på 1 000 euro erbjuder 25 av landets 30 arbetslöshetskassor billigare arbetslöshetsskydd. Med en lön på 2 000 euro erbjuder 17, dvs. över hälften av kassorna, samt vid en lön på 3 000 euro och 4 000 euro nästan hälften (14 och 13) inkomstrelaterat arbetslöshetsskydd till förmånligare pris än YTK."

Arbetslöshetskassan

I Finland finns det 27 olika kassor, varav många är knutna till en fackorganisation. Kassan ansvarar på bestämda villkor för medlemmarnas arbetslöshetsskydd genom att betala ut inkomstrelaterad arbetslöshetsdagpenning.

De flesta kassor är bransch- eller yrkesspecifika löntagarkassor. Majoriteten av arbetslöshetskassorna i Finland förutsätter ett medlemskap i löntagarnas centralorganisationer Akavas, FFC:s eller STTK:s medlemsorganisation, men det finns även öppna arbetslöshetskassor.

TYJ har i mars i år även tagit fram en tabell åt Taloussanomati, enligt vilken JATTK-kassan är förmånligast. De flesta av dess medlemmar tillhör arbetslöshetskassan via fackorganisationen i sin egen bransch. Den är egentligen avsedd för tjänstemän inom den offentliga förvaltningen, men man kan gå med i den oavsett bransch och arbetsgivare. Medlemsförbunden i JATTK verkar inom hälsovårds-, militär- och räddningssektorn.

YTK säljer studentmedlemskap för en årsavgift på 18 euro. I en stor del av fackförbunden är studentmedlemskapet gratis.

Svalde inte reklamen

Under sina tidiga år gjorde inte YTK knappt någon reklam för sig. De senaste åren har läget däremot varit ett helt annat. Vi har sett tv-reklam där det tvistats om påståenden om storleken på arbetslöshetskassornas medlemsavgifter.

I höstas ansåg Marknadsdomstolen i sitt avgörande att YTK:s marknadsföring under 2013–2015 var delvis vilseledande. YTK är inte förmånligast, även om den gav intryck av att vara det. YTK står redo med motiveringar och har redan gett offentliga uttryck för att de förväntar sig motreklam, men FFC har inte kommit med någon.

Fackförbund och arbetslöshetskassa eller bara arbetslöshetskassa?

Om man enbart stirrar sig blind på pengarna som går till arbetslöshetskassan missar man helheten. En kassa utan ett fackförbund är ett instrument som inte kan få till stånd förmåner för lönearbetare. Sådana är bland annat intressebevakning, många avtal och förhandlingar. Förbundet förhandlar fram löne- och arbetsvillkor åt dig och ser via förtroendemannen till att avtalen följs på din arbetsplats. Dessutom stöttar förbundet dig om det planeras uppsägningar på din arbetsplats. I ett bredare perspektiv förhandlar fackförbundet om lagstiftning som rör arbetslivet, arbetslöshetsskyddet och den sociala tryggheten.

Samma lön håller ordning i ledet

På till exempel svenska fartyg är betjäningsarvodet som Unionen förhandlat åt sina medlemmar ett problem för YTK:s medlemmar.

Lönestrukturen är sådan att endast medlemmar i fackförbundet får dela på procentpotten från kundserviceförsäljning. Alla ska dock ha samma lön för samma arbete. Skulle rederiet betala skillnaden till icke-medlemmar? Skulle inte tro det. Ur rederiets synvinkel vore det bättre om be-

Orsaker att lämna Allmänna arbetslöshetskassan

YTK ÄR ENBART en arbetslöshetskassa, medan fackförbunden bevakar arbetstagarnas intressen i ett brett perspektiv.

Man kan köpa juristtjänster till en extra kostnad, men denna tjänst har köpts in utifrån från LähiTapiola, som inte garanterar arbetstagaren ens minimiskydd vid en konflikt.

Inom fackföreningsrörelsen behöver konflikter oftast inte tas till slit-samma rättegångar, då förtroendemännen på arbetsplatserna i förväg förhindrar att konflikter uppstår.

Personer med hög inkomst får mycket högre inkomstrelaterat arbetslöshetsskydd än deltidsarbetande med låg lön, även om YTK tar ut samma årsavgift av dem.

YTK:s yttersta syfte är att förstöra arbetstagarnas skydd i framtiden. När arbetstagarna inte längre har något skydd kan man börja försämrade deras anställningsskydd.

tjäningsarvodet betalades ut så som det avtalats om. YTK:s medlemmar har alltså om inte en svag så åtminstone en förarglig ställning i detta avseende.

I oktober förra året sade mer än 400 000 medlemmar starka YTK upp åtta anställda i arbetslöshetskassan. Kassan är privat och följer inget bestämt kollektivavtal. Så var är dess personal organiserad? Hos vilken kassa får de hjälp? Om någon av de uppsagda läser detta kan de kontakta oss. Låt oss göra en artikel av det – öppet eller anonymt. 

Källor: FFC, ytk.fi ja Juha Häkkinens *pro gradu*-arbete om arbetslöshetsförsäkringssystemet och YTK:s historia.

Eckerö Lines M/s Finlandia fick en **första hjälpen-utbildningskalender** för hela personalen



Eckerö Lines M/s Finlandia började trafikera sträckan Helsingfors–Tallinn i början av 2013. Fartyget rymmer 2 080 passagerare och har 120 anställda per fartygsvakt.

På fartyget arbetar en fartygssjukskötare, som sköter personalens företagshälsövård och har sjukmottagning. Sjukskötaren ansvarar även för första hjälpen på fartyget. Förutom fartygssjukskötaren behöver bara

däckbefälet upprätthålla sina kunskaper i första hjälpen. Det har inte krävts av den övriga personalen. På Eckerö har det framkommit att även den övriga personalen vill ha utbildning i första hjälpen. Därför beställde rederiet som ett lärdomsprov en **första hjälpen-utbildningskalender**, vars syfte är att förbättra den enskilda arbetstarens första hjälpen-beredskap vid en nödsituation.

Utbildningskalendern tas fram av **Arttu Koskinen**, som varit vikarierande fartygssjukskötare på fartyget i fyra år. Han gör lärdomsprovet tillsammans med **Jonna Holopainen**. Lärdomsprovet är deras slutarbete i en högre yrkeshögskoleexamen vid yrkeshögskolan Savonia. Examen var klar i februari 2018 (*Henkilöstön osaamisen kehittämisen suunnitelma M/s Finlandialle – ensiauvun koulutuskalenteri (Utvecklingsplan för personalens kunskaper för M/s Finlandia – första hjälpen-utbildningskalender)*).

Utbildningskartläggningsenkät

Personalen fick påverka den kommande utbildningen och frågades genom en utbildningskartläggningsenkät om sin tidigare utbildningsbakgrund samt önskemål om utbildningsämnena. Förmännens önskemål om de underlydandes kunskaper kartlades också med en enkät. Totalt svarade 41 % på enkäten. 74 % av alla som svarade på enkäten har fått någon slags första hjälpen-utbildning under de senaste fem åren. 82 % av respondenterna ville ha första hjälpen-utbildning och bland de fem mest önskade ämnena i båda svarsgrupper var återupplivning, allergisk reaktion, brännskador och medvetlöshet.

Förutom utbildningskartläggningsenkäten påverkades valet av ämnen till utbildningskalendern även av fartygssjukskötarens besöksstatistik från 2013–2016. Ur denna statistik beaktades för passagerarnas del de fall som krävt noggrannare bedömning av vårdbehov samt orsaker till arbetsolyckor på fartyget.

Passagerarna behövde mest fartygssjukvård för:

fall 39,1 %
störningar i de vitala livsfunktionerna 17,1 %*
olika skador 12,6 %**

** till störningar i de vitala livsfunktionerna räknas yrsel, upplevda rytmstörningar, svimning, illamående och allmänt nedsatt allmäntillstånd.*

*** olika skador: skada i ansikte, på fingrar eller rygg*

När det gäller arbetsolyckor bland anställda hade det under fyra år noterats 245 besök. Flest besök orsakades av olika sår och skador, som uppgick till totalt 56,3 %. Den vanligaste sårorsaken var en kniv eller en vass kant eller utstickande del på ett föremål. Oftast har skadorna uppstått då något föremål eller arbetsredskap fallit ner på en arm eller ett ben,

en arm eller ett ben klämts mellan ett föremål eller arbetsredskap eller på annat sätt träffat något fast föremål.

Vilka ämnen önskar personalen utbildning i?

I utbildningskartläggningsenkäten kartlades också vilka ämnen personalen skulle vilja ha mer utbildning i när det gäller första hjälpen. Mest utbildning önskades i:

- återupplivning
- allergisk reaktion
- brännskada
- medvetlöshet
- skador

Tvåårig utbildningskalenderstomme

Baserat på ovanstående statistik och kartläggningsenkäter togs en utbildningskalenderstomme för två år fram. Under det första året fokuserar man på att utbilda i akut första hjälpen, där ämnena är återupplivning, lägga en medvetlös patient i framstupa sidoläge, ta bort ett främmande föremål från luftvägarna samt stoppa ett kraftigt blodflöde.

Andra årets ämnen baseras på avdelningsspecifika önskemål.

Utbildningskalendern kan utnyttjas effektivt för att utbilda hela personalen i flera år. Utbildningsplanen kan även användas på andra liknande passagerarfartyg. När utbildningsplanen togs fram lyftes förslag på utveckling av första hjälpen-redskap fram, som t.ex. inköp av en halvautomatisk defibrillator till allmänna utrymmen.

På Östersjön finns det hela tiden uppskattningsvis 2 000 stora fartyg. Det är därmed ett av världens livligaste sjöområden. Ett passagerarfartyg har flera tusen passagerare på en gång. Det går inte alltid att undvika sjukdomar eller missöden under resans gång.

"Sydöstra Finlands yrkeshögskola – Xamk – är med där det händer och skapar nytt. Hela världen är vår campus. Fundamenten är Kotka, Kouvola, S:t Michel och Nyslott."

Uppdatera dina kunskaper inom fartygssjukvård och medicinsk vård!

Repetitionsutbildning inom hälsovård, sjukvård och medicinsk vård för fartygsbefäl och fartygssjukvårdspersonal (STCW A-VI/4-2)

Datum: (28) 29.–31.5.2018

Utbildningsplats: Kotka campus, Pääskysentie 1

Pris: 560,00 €

Antal platser: 16

Omfattning: 1 dag på distans och 3 dagar på plats

Utbildningen utförs genom praktiska övningar med hjälp av en simuleringsmodell.

Anmälan och deltagande i utbildningen erfordrar sjöfartsexamen.

Mer information om utbildningsinnehållet lämnas av lektor

Terhi Hede, terhi.hede@xamk.fi
tfn 044 7028710

Anmäl dig!

https://www.lyyti.fi/reg/Laakintahuollon_koulutukset_0338



Tekniken utvecklas och logistikens verksamhetsmiljö förändras

– trots det har människan en central roll

Tryggheten av transportsäkerheten förutsätter att man reagerar på förändringar i verksamhetsfältet och på förändrade lagar och bestämmelser. I takt med att teknologin utvecklas och artificiell intelligens blir allt mångsidigare ökar datasäkerhetens betydelse, och vikten av ansvar får inte underskattas. Det är mycket viktigt att trygga säkerheten speciellt vid utvecklingen av fjärrstyrd och autonom transportutrustning. Viktigast är dock att trygga personsäkerheten i alla lägen.

TEXT ANNE E. SUOMINEN BILD SAANA LAMMINSIVU

Autonom och intelligent sjötrafik

ENLIGT TRAFIKSÄKERHETSVERKET har antalet sjöolyckor i finska vatten minskat från 2016 och 2017, och läget för sjöfarten är på det stora hela bra i Finland. Arbetet för att trygga säkerheten inom sjöfarten måste fortsätta och utmaningarna förändras i takt med att teknologin utvecklas. Den 1.3.2018 anordnade **Rauma Maritime Training Center** Sjöfartsmässan i Raumo, och temat för **Sauli Ahvenjärvis** expertföre-

läsning var "Digitalisering och autonomi är på uppgång, men hur blir det med sjöfartssäkerheten?". I fortsättningen kommer det att finnas såväl bemannade som obemannade fartyg, och ett möte med dem kan orsaka många olika situationer. Vid utvecklingen av autonoma och obemannade fartyg måste särskild uppmärksamhet fästas på person-, miljö-, fartygs- och lastsäkerheten. Ahvenjärvi nämnde

främjande av ekonomisk effektivitet som ett sätt att driva utvecklingen av en autonom och intelligent sjötrafik. Det främjar även säkerheten, då dålig säkerhet medför kostnader och blir dyrt. Ny teknologi kräver också många nya internationella lagar när det gäller till exempel ansvarsfrågor. Olika parter olika mål kan då utgöra en utmaning och bromsa utvecklingen.



Ansvar och gränssnitt i transportkedjan

Vid evenemanget *Arbetssäkerhetskultur i hamnen – Säker transportkedja på den gemensamma arbetsplatsen* som anordnades den 4.10.2017 granskades hela transportkedjan och alla dess parter, aktörer och funktioner. I transportkedjan gynnar arbete inom ett säkerhetsdelområde även övriga säkerhetsdelområden. I hela transportkedjan finns det ofta olika förhållanden inom olika transportformer, och genom att bekanta sig med alla främjar man säkerheten. Det talas mycket om befintliga risker, men ändå förstår man sällan vilka följder riskerna får om de förverkligas. Ändrat mänskligt beteende har en större totalinverkan på säkerheten, så korrigerande åtgärder och resurser bör riktas mer mot människornas beteende än på ny teknisk utrustning. Säkerhet måste vara en naturlig och automatisk del av det övriga arbetet och alla ansvarar för att skapa en arbetssäkerhetskultur.

Anförandena lyfte även fram transporten av s.k. skumt farligt gods som äventyrar säkerheten, då lastinformationen om det transporterade godset kan vara avsiktligt bristfällig eller felaktig. Det orsakar särskilda problemsituationer även vid räddningsarbetet efter en olycka, då det är viktigt att identifiera ämnena som ska hanteras. Myndigheterna bör med tanke på övervakning och olika potentiella situationer få kännedom om allt som ökar och främjar transportsäkerheten och ändamålsenligheten. Delvis samma frågor togs även upp på Trafiksäkerhetsverkets TFG-dag den 1.2.2018.

Gemensamma handlingsmodeller vid kemikalieolyckor på Östersjön

I projektet ChemSAR, som inleddes i mars 2016, tar man fram gemensamma handlingsmodeller och -anvisningar för Östersjöområdet för att rädda mänskligt liv vid kemikalieolyckor till havs. Målet är säkrare och effektivare sjöräddningsoperationer samt stärkande av det internationella räddningssamarbetet. ChemSAR tar även fram elektroniskt utbildningsmaterial till stöd för räddningsverksamheten. Projektet leds av Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo Universitet, och samarbetspartners i projektet är sjöräddningsmyndigheter, räddningsverk och utbildningsorganisationer från fem Östersjöländer. Andra samarbetspartners är rederier, andra myndigheter och aktörer inom sjöräddningskedjan. Materialen som tas fram i projektet är riktade till alla dessa aktörer.

ChemSAR-projektets Midterm Conference anordnades i Helsingfors den 6.2.2018. Målet var att presentera resultaten som uppnåtts hittills i projektet samt höra internationella experters kommentarer om de framtagna handlingsmodellerna. Som en del av evenemanget berättade **Tiina Kapulainen** från Finnlines om sjötransporten av farligt gods ur rederiets synvinkel. Befraktaren ansvarar för att meddela rätt lastinformation och rederiet agerar i enlighet med den. Ibland kan det förekomma fel i lastinformationen på grund av mänskliga orsaker, men det kan även finnas annat som ligger bakom den bristfälliga informationen. Det orsakar säkerhetsproblem för rederiet, vilka löses separat för varje fall. Rederiet ingriper i alla upptäckta brister. Vid kemikalieolyckor ökar även risken för brand. När det gäller säkerheten och beredskap inför olyckor är det viktigt att tänka på att fartyget förutom sjöfrakt även bär passagerare.

Ändringar i transporten av farligt gods och anvisningar

Östersjöavtalet är ett samförståndsavtal (Memorandum of Understanding), där man godkänner bestämmelser som utgör undantag till den internationella IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code) för sjötransport av förpackat farligt gods. Östersjöavtalet gör det alltså möjligt att tillämpa väg- och järnvägsbestämmelserna (ADR och RID) för transport av visst farligt gods på styckegods- och containerfordonstransport av farligt gods på rorofartyg på Östersjön. På en kongress i Lübeck i Tyskland den 4.–6.4.2017 beslutade man om en totalreform av det genomgångna samförståndsavtalet, enligt vars nya bestämmelse transport av batterier som klassas som UN 2794, UN 2795, UN 2800 eller UN 3028 som löst gods är förbjudet. Östersjöavtalet trädde i kraft i Finland genom statsrådets förordning och tillämpas från och med den 1.1.2018.

På en ADR-kongress i Genève i Schweiz den 6.–10.11.2017 godkändes på förslag från Tyskland en ändring i ADR-konventionens punkt om lastsurning. Efter ändringen täcker hänvisningen till CTU-koden hela CTU-koden och inte bara delar av den. CTU-koden (IMO/ILO-UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) är ett av FN:s sjöfartsorganisation IMO, arbetsorganisation ILO och ekonomiska kommission för Europa gemensamt framtaget regelverk för lastning av styckegods vid land- och sjötransport. Ändringen träder i kraft den 1.1.2019. 



Länsirannikon koulutus Oy Winnova informerar: **Ändringar i yrkesutbildningen inom sjöfarten**

Från och med den 1.1.2018 övergår man i yrkesutbildningen inom sjöfarten till att enligt reformen avlägga examen på ett enda sätt, dvs. genom att påvisa sitt kunnande genom ett yrkesprov.

Även om fristående examina och examenstillfällena i anknytning till dem har tagits bort kan man alltjämt påvisa sitt kunnande i utbildningen genom ett yrkesprov. Läget har alltså inte förändrats nämnvärt från det tidigare.

Kunnandet påvisas genom ett yrkesprov

Avtalen om anordnande av fristående examen och tidigare tillstånd för anordnande av yrkesgrundutbildning och påbyggnadsutbildning upphör att gälla. Det innebär att man från och med den 1.1.2018 i yrkesutbildningen inom sjöfarten övergår till att enligt reformen avlägga examen på ett enda sätt, dvs. genom att påvisa sitt kunnande genom ett yrkesprov.

Kunnandet påvisas och bedöms enligt nya bestämmelser. Trepartssystemet vid bedömning av fristående examen försvinner, och i fortsättningen deltar två parter i bedömningen.

Yrkesproven anordnas i läroverkets lokaler

Enligt lagen som ska träda i kraft ska påvisandet av kunnande och bedömningen av yrkesprovet äga rum på arbetsplatserna i praktiska arbetssituationer. Bedömningen av kunnande på fartyg är i praktiken krångligt, då det är svårt att få lärare-bedömare till platsen. Därför anordnas yrkesproven i läroverkets lokaler och med läroverkets utrustning i så äkta arbetssituationer och arbetsprocesser som möjligt. Utbildningsarrangören ansvarar för att planera yrkesprovet tillsammans med den studerande, och en personlig kunskapsutvecklingsplan tas fram för den studerande.

Även om fristående examina och examenstillfällena i anknytning till dem har tagits bort kan man alltjämt påvisa sitt kunnande i utbildningen genom ett yrkesprov.

Läget har alltså inte förändrats nämnvärt från det tidigare.

I våra vuxenutbildningar erbjuder vi alltjämt utbildning för behörighetsbrev under så korta utbildningsperioder som möjligt. Utbildningen kan bestå av en hel examen, delar av en examen eller kombinationer av dem.

Vi strävar efter att regelbundet och efter behov anordna all slags utbildning som krävs för sjöfartsbranschens behörighetsbrev och tillägsbehörighetsintyg även på

beställning. Nytt i vårt utbildningsutbud är brandutbildningar för såväl besättning som befäl och repetitionskurser av alla utbildningar som ska förnyas regelbundet.

Trafiksäkerhetsverket Trafi kommer i fortsättningen att separat granska och godkänna allt innehåll i sjöfartsbranschens utbildningar. ⚓

Länsirannikon koulutus Oy Winnova
Utbildningsansvarig Markku Koivumäki
Lärare Harry Rostedt



Nöden har ingen lag

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Det talas om nödarbete och skyldigheten att alltid utföra det vid behov. Vad menas egentligen med nödarbete? Kan man vägra det? Får man övertids- eller annan särskild ersättning för nödarbete? Ska tiden då man utfört nödarbete antecknas i arbetstidsbokföringen?

JURISTEN: Sjöarbetstidslagen som tillämpas på utrikesfart (296/1976) känner inte till begreppet nödarbete. Det är en beteckning som används i det dagliga arbetslivet och som är knutet till en ovanlig situation som kräver snabbt agerande och till den arbetsinsats som det kräver. Sådana situationer räknas upp i sjöarbetstidslagens 10 §, som enligt rubriken gäller undantag från begränsningarna i fråga om hållande i övertidsarbete och i fråga om vilotider. Istället för nödarbete är det alltså bättre att tala om *undantagsmässigt övertidsarbete*.

Det som gör den i den nämnda paragrafen avsedda övertiden till ett undantag är att man kan låta göra det genom att avvika från, dvs. låta bli att tillämpa de lagstadgade begränsningarna i fråga om övertid och vilotider. Det innebär att den maximala övertidsmängden på 16 timmar i veckan enligt andra momentet i 9 § kan överskridas eller att vilotiden enligt 9 a § kan avbrytas så att minimilängden eller kontinuiteten inte uppfylls eller att tiden mellan vilotider blir längre än stadgat. En annan sak som gör övertidsarbetet till ett undantag i sådana situationer är att lagen inte fastställer någon maximimängd för undantagsmässigt övertidsarbete. Det skulle även vara omöjligt speciellt vid sjönöd eller andra fall där räddningsuppgifter krävs.

Enligt lagen finns det sju situationer där man kan låta göra undantagsmässigt övertidsarbete. Undantagssituationen i den första punkten gäller *arbete som är oundgängligt med hänsyn till hotande fara för människoliv, fartyg eller gods*. Det innebär uppgifter som är knutna till sjönöd för det egna fartyget och människor och last på det eller uppföljning och avvärjning av fara som på annat sätt hotar dem.

Den andra undantagssituationen gäller *arbete som är nödvändigt för lämnande av hjälp enligt sjölagen*. Sådana fall är räddande av en människa eller ett fartyg i sjönöd, bistånd av ett fartyg som hamnat i kollision eller annan sjöolycka och räddningsuppgifter i anknytning till det samt avvärjning av fara som rör sjötrafiken, vilket regleras i kapitel 6 och 8 i sjölagen.

Den tredje undantagssituationen omfattar deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläkningsredskap samt andra säkerhetsanordningar vars verkställande och regelbundenhet fastställs enligt övrig sjöfartslagstiftning och är obligatoriska bland annat för att fartygets certifikat ska gälla. Denna situation berörs också av det sista momentet i 10 § i sjöarbetstidslagen, enligt vilket övningarna ska genomföras så att de så lite som möjligt stör arbetstagarnas vilotider och så att de inte medför trötthet. I den här



bestämmelsen sammanfattas den allmänna principen som man alltid ska försöka följa när man låter utföra undantagsmässigt övertidsarbete och när man ger ersättande vilotid.

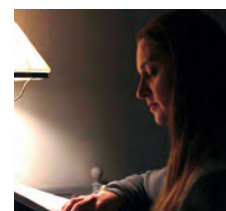
Den fjärde och femte undantagspunkten gäller tid i hamn. Extra övertidsarbete ska göras i hamn för att *utföra nödvändig vakttjänstgöring och en åtgärd som påbjudits av hamnmyndigheterna*. Det är bland annat att förflytta fartyget till en annan kajplats på grund av övrig hamntrafik eller lastens behov.

Den sjätte undantagssituationen gäller *arbete som föranleds av att besättningen minskat under pågående resa*. Det beror ofta på att en arbetstagare blivit sjuk eller skadats, vilket alltså inte går att förutsäga eller ta i beaktande vid anordnande av arbetstider. Listan över undantagssituationer är inte uttömmande. Den sista undantagssituationen i listan omfattar i form av en generalklausul allt sådant *arbete som inte tål uppskov och som inte har kunnat planeras att utföras under någon annan tid*. För att vara undantagsmässigt övertidsarbete ska arbetsuppgifter som ska utföras som sådant (med undantag för säkerhetsövningar) alltså **alltid uppfylla två villkor**: *det ska vara brådskande och oförutsebart/oväntat*, vilket gör att de inte kan beaktas vid planering och anordnande av arbetstid.

Man kan inte vägra undantagsmässigt övertidsarbete, dvs. det måste alltid utföras då arbetsgivaren tolkar att situationen är sådan som nämns i lagen. Liksom annat övertidsarbete är det också övertidsarbete som ersätts antingen med pengar eller ledighet i enlighet med bestämmelserna i kollektivavtalen. Om arbetstagarens minimivilotid avbryts på grund av undantagsmässigt övertidsarbete ska han eller hon ges tillräcklig ersättande vilotid genom att den redan planerade arbetstiden förkortas så snart som möjligt.

Undantagsmässigt övertidsarbete ska antecknas i arbetstidsbokföringen på samma sätt som arbetstagarens alla andra arbetstimmar. I sjöarbetstidslagens 20 § regleras arbetstidsbokföringen. Där åläggs arbetsgivaren att **separat anteckna antalet arbetstimmar i övertids-, nöd- och söndagsarbete** och de förhöjda andelar som betalts för dem, dvs. ersättningar. Av arbetstidsbokföringen ska det alltså tydligt framgå en specifikation av övrigt extra och undantagsmässigt övertidsarbete som ingår i garantilönen förutom söndagsarbete. I paragrafen används termen nödarbete eftersom paragrafens formulering har kopierats från arbetstidslagen för arbete i land, där begreppet nödarbete används.

Nöden har alltså ingen lag, utan har egna undantagsbestämmelser.



Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Lönetabeller 2018

UTRIKESFARTENS PASSAGERARFARTYGS GARANTILÖNER 1.3.2018

LÖNEGRUPP 1 1 970,00

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

LÖNEGRUPP 2 2 112,96

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

LÖNEGRUPP 3 2 171,83

Kockar och kallskänkor

LÖNEGRUPP 4 2 205,46

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

LÖNEGRUPP 5 2 306,60

Hov- och barmästare
Cafeteria föreståndare
Chefskock och chefskallskänka
Snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare
Konferensvärdinna/ -värd
Kryssningsvärdinna/ -värd

LÖNEGRUPP 6 2 479,66

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

LÖNEGRUPP 7 2 656,44

Intendent

DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING

Lättmatros och maskinvaktman 2 045,68
Matros och motorman 2 121,37
Ordningsvakt 2 188,64
Reparatör och båtsman 2 240,78
Elektriker 2 347,65

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthantering. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på 15,36 euro/månad som läggs till på garantilönen.

UTRIKESFARTENS PASSAGERARFARTYGS AVTAL, OLIKA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2018

2. PASSAGERARFARTYG

Dagslön under arbetsförhållandet 1/30 garantilön

Övertid / timme 1/100 garantilönen

Beredskapsersättning / timme 1/260 garantilönen

Beredskapsersättning / dygn 4,05 €

(då arbetstagare beordrats att bära
personsökare eller tekniskt hjälpmedel)

Lasthanteringsersättning / timme 1/164 garantilönen

Serveringsersättning 0,57 € / matgäst / dag

Betjäningsarvodets minimibelopp¹⁾ 215,98 € / månad

Naturaformånersersättning²⁾

- under semester 22,50 € / dag

(- kostersättningsandel) 15,06 € / dag

(- logiersättningsandel) 7,44 € / dag

- under arbets- och de
lediga perioderna 11,25 € / dag

- under sjukdom 22,50 € / dag

(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)

Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord²⁾

- kostersättning

- i Finland 30,67 € / dag

- utomlands 57,75 € / dag

- logiersättning enligt räkning

Ersättning för smutsigt arbete 14,55 € / gång

Ersättning för praktikanthandledning 4,05 € / dag

Taxikostnader 43,51 € maximalt

Musikers beklädnadsersättning 19,88 € / månad

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

²⁾ Naturaformåner trädde i kraft 1.1.2018.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, LÖNETABELLER FR.O.M. 1.3.2018

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYG

Däcks- och maskinmanskap	AT-tillägg	
Båtsman, reparatör, svarvare	1 808,14	1 988,95
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	1 781,23	1 959,35
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 720,18	1 892,20
Lättmatros/maskinvaktman ¹⁾	1 652,90	1 818,19
Lättmatros/maskinvaktman	1 627,17	1 789,89
Trimmare	1 622,80	
Jungman, elev	1 600,93	
Elektriker		
fartygets generatoreffekt	under 999	1 836,23
	1000–1499	1 864,82
	1500–4199	1 884,83
	över 4200	1 905,86
		AT-tillägg
		2 019,85
		2 051,30
		2 073,31
		2 096,45

¹⁾ Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

Ekonomipersonal		Föreståndare för ekonomi- avdelningen	Kock- stuart ¹⁾	Kock
DWT/IHK	under 4499	1 852,21	1 804,78	1 749,95
	4500–12999	1 883,15	1 823,95	1 761,06
	13000–29999	1 902,49	1 836,23	1 767,10
	30000–79999	1 936,97	1 861,79	1 781,40
	80000–159999	2 001,59	1 904,34	1 790,99
	över 160000	2 079,78	1 952,56	1 800,57
II Kock		1 678,47		
II Kock ²⁾		1 690,24		
Ekonomibiträde ³⁾		1 678,47		

¹⁾ Obs! Punkt 21.6

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

³⁾ Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL SÄRSKILDA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2018

Övertidsersättning

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

Vederlagsersättning

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

Oceantillägg

- föreståndare för ekon.avd.	67,38 € / månad
- matros eller arbetstagare i högre löneklass	47,98 € / månad
- övriga	33,22 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg	62,00 € / månad	Förhöjer grundlönen
---------------------------------------	-----------------	---------------------

Beklädnadsersättning	19,88 € / månad	Stuert, Musiker
-----------------------------	-----------------	-----------------

Beredskapsersättning

däcks- och maskinmanskapets stand by-ersättning

- vardagar	1/320 månadslönen / timme
- heldagar	1/160 månadslönen / timme

Lasthanteringsersättning	1/164 månadslönen/timme
---------------------------------	-------------------------

Ersättning för smutsigt arbete	14,55 € / gång
---------------------------------------	----------------

Ersättning för handledning av praktikant	4,05 € / dygn
---	---------------

Serveringsersättning

Tillfälliga passagerare	
- grundersättning	2,02 € / passagerare
- tilläggsersättning	0,70 € / passagerare/dag
Tillfälliga matgäster	0,55 € / person/dag

Nattarbetsersättning	7,04 € / vakt
-----------------------------	---------------

åt skiftarbetare på lastfartyg

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi ¹⁾

- kotersättning	
- i Finland	30,67 € / dag
- utomlands	57,75 € / dag
- logiersättning	enligt räkning

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

Naturaförmånsersättning ²⁾

- under semester	22,50 € / dag
(- kotersättningsandel)	15,06 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,44 € / dag
- under vederlagstid	22,50 € / dag
- under sjukdom	22,50 € / dag
(- då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

Taxikostnader

Resersättning	43,51 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	43,51 € / resa / (t.ex. högst)

¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2018.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, GARANTILÖNER PÅ SMÅTONNAGE FR.O.M. 1.3.2018

25.1.1.

Garantilön 1:1

Båtsman AT	2 126,27
------------	----------

Matros AT	2 032,42
-----------	----------

Vaktman	1 911,16
---------	----------

Kockstuart	2 127,95
------------	----------

Garantilön 2:1

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

Eurobundna tillägg

Kockstuartens serveringstillägg	3,01 € / passagerare
---------------------------------	----------------------

Tillfälliga matgäster	0,59 € / gäst
-----------------------	---------------

Manskapets praktikanthandledartillägg	4,05 € / dag
---------------------------------------	--------------

Taxikostnader (högst)	43,51 € / gång
-----------------------	----------------

Ersättning för tillredning av mat	7,20 € / dag
-----------------------------------	--------------

Ersättning för naturaförmåner under årssemestern ^{*)}	22,50 € / dag
---	---------------

^{*)} Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2018.

Följ med vad som händer i arbetslivet – beställ Löntagarens nyhetsbrev

Vill du ha de senaste nyheterna om facket, arbetslivet och arbetsmiljön direkt i din e-post? Då ska du beställa *Löntagarens* nyhetsbrev. Nyhetsbrevet är gratis och utkommer varannan vecka. Du kan beställa nyhetsbrevet på adressen www.lontagaren.fi/nyhetsbrev.

Det elektroniska nyhetsbrevet ersätter fackcentralen FFC:s svenskspråkiga tidning *Löntagaren*, som har slutat utkomma i pappersform. Svenskspråkiga nyheter och intervjuer hittar du också i fortsättningen på www.lontagaren.fi och på www.facebook.com/lontagaren.



**ARBETE
FÖR
VARANDRA**

FFC

Se världen ur arbetstagarnas perspektiv
– Beställ Löntagarens nyhetsbrev

Löntagaren har slutat utkomma som papperstidning. Beställ nyhetsbrevet så vet du vad som händer i arbetslivet och på arbetsmarknaden.

www.lontagaren.fi/nyhetsbrev



Utfärdande av pensionsintyg för medlem som får inkomstrelaterad dagpenning för tilläggsdagar

EN MEDLEM SOM Fyllt 62 ÅR och som får inkomstrelaterad dagpenning för s.k. tilläggsdagar kan gå i pension, om han eller hon vill. Medlemmen kan alltså själv välja om han eller hon vill gå i ålderspension vid 62 års ålder eller senare. Medlemmen kan också alltid välja alternativet att få inkomstrelaterad dagpenning för tilläggsdagar till och med slutet av den månad då medlemmen fyller 65 år.

Medlemmen ska själv ansöka om pension i förväg hos pensionsförsäkringsbolaget. Pension kan inte beviljas retroaktivt. Pensionsintyget kan lämnas in i efterhand.

Intyget över tilläggsdagar utfärdas på medlemmens begäran då medlemmen fått betalning för minst en tilläggsdag för den månad som föregår pensionen och medlemmen har fyllt eller fyller 62 år före slutet av den månad som föregår

pensionen. Såväl villkoret för tilläggsdagar som åldersvillkoret ska uppfyllas under den månad som föregår pensionen. Vilket av villkoren som uppfylls först eller om de uppfylls samtidigt har ingen betydelse.

Intyget utfärdas i ett exemplar och skickas till medlemmen. Medlemmen ansvarar själv för att skicka in intyget till pensionsförsäkringsbolaget.

Nu är det möjligt att se i Netta de ansökningar som du har skickat via kassans e-tjänst

HAR NI MOTTAGIT MIN ANSÖKAN? Kom jag ihåg att bifoga lönespecifikationen? Nu kan du kolla saken i Netta!

Nu är det möjligt att se i Netta de ansökningar som du har skickat via kassans e-tjänst. Det betyder att du kan själv kolla om kassan har mottagit din ansökan och vad som du har skrivit i ansökan i elektroniskt form. Du kan också kolla de

bilagor som du har skickat till kassan.

Du hittar dina ansökningar i avdelningen "ansökningar" och där i "följ upp handläggningen av ansökan". Du kan hitta dina egna ansökningar cirka en halvtimme efter att du har skickat dem. Bilagor kan du hitta genast. Du kan öppna ansökningar och bilagor genom att klicka på länken som är ansökans namn. An-

sökningar och bilagor öppnas som pdf-filer. Bilagor som är bilder öppnas i Internet. Ansökningar och bilagor kan hittas i Netta i fyra månader.

Obs! Denna funktion gäller endast de ansökningar och bilagor som har skickats via kassans e-tjänst alltså inte de ansökningar som har skickats per post.

SAK tavoitteli työelämään laatua ja lyhyempää työaikaa

Tapio Bergholm tuo SAK:n historian nykypäivään

TEKSTI UP/KARI LEPPÄNEN

Pienipalkkaisimpien palkansaajien keskusjärjestön SAK:n päätavoite ei 1970- ja 1980-luvuilla suinkaan ollut palkankorotukset. Tärkeintä SAK:lle oli työelämän laadun parantaminen, työntekijöiden vaikutusmahdollisuuksien lisääminen ja työajan lyhentäminen.

Erikoistutkija, dosentti Tapio Bergholm pitää havaintoa yllättävänä. SAK:n tavoiteasettelu poikkesi hänen mukaansa tässä suhteessa muiden keskusjärjestöjen Akavan, STTK:n ja TVK:n sekä niiden jäsenliittojen tavoitteista. Niitä kiinnostivat eniten palkankorotukset.

Havainnosta juontuu myös Bergholmin tuoreen SAK:n historiategoksen pääotsikko ”Laatua ja vapaa-aikaa”. Alaotsikko on Tulopolitiikka II.

Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kustantama teos on SAK:n historian neljäs osa. Se alkaa Korpilammen kuuluisan seminaarin vuodesta 1977 ja ulottuu aina näihin päiviin. Tiukalla tutkijanotteella Bergholm on kammannut keskusjärjestön historiaa 1980-luvun lopulle asti.

Yli 600-sivuisen teoksen päätösluku on pikahistoriaa, joka kertoo tiiviisti keskusjärjestön vaiheista 1990-luvulta aina kilpailukyky sopimuksen vuoteen 2016.

Automaatiokammo ennen ja nyt

SAK:n 1980-luvun tavoiteasettelun taustalla Bergholm näkee yhtäläisyyksiä nyky aikaan. Nyt pelätään digitalisaation vievän työpaikat. 1980-luvun vallitsi automaatiokammo. Pelättiin automaation ja robottien vievän työpaikat.

Automaatiota ei kuitenkaan vastustettu. Haluttiin lisää vapaa-aikaa, jotta työtä

voitaisiin jakaa ja sitä riittäisi kaikille.

Lisäksi nähtiin, että inflaatio voi syödä hetkessä palkankorotusten ostovoiman, mutta vapaa-aikaan ja työelämän laatuun inflaatio ei pysty.

Parhaiten SAK:n tavoitteista menestyivät Bergholmin mukaan työsuhteturvan parantaminen ja vapaa-ajan lisääminen. Vuosikymmenen suurimpana saavutuksena hän pitää ns. pekkaspäiviä, joilla vapaa-aikaa lisättiin huomattavasti.

1980-luvun saavutukset ovat nyttemmin joutuneet työnantajien rajun hyökkäyksen kohteiksi. Työntekijöiden irtisanomisturva haittaa heidän mukaansa työnantajien halua ja kykyä työllistää. Työajan lyhentäminen on puolestaan myrkyä tuottavuudelle ja kilpailukyvyille.

Pilkkimiesten ehdoilla

Työajan lyhentämiseen liittyi myös tasa-arvonäkökulma. Naisvaltaiset ammattiliitot halusivat työajan lyhennykset lyhyempinä työpäivinä, jotka helpottaisivat kotitöistä päävastuun kantavien naisten arjen paineita.

Miesvaltaisilla aloilla haluttiin vapaiksi kokonaisa päiviä. Sosiaali- ja terveysministeri **Eeva Kuuskoski-Vikatmaa** (kesk.) arvostelikin työmarkkinajärjestöjen sopivan työajan lyhennyksistä pilkkimiesten ehdoilla. Ja pilkkimiesten viitoittamalla tiellä työaikoja lyhennettiin, Bergholm toteaa.

Reaaliensiot ratkaisevat

SAK:kaan ei suhtautunut välinpitämättömästi palkansaajien ansiotason nostamiseen. Tavoitteissa painotettiin nimelliskorotusten sijasta reaali palkkojen kehitystä. Suuristakaan nimellispalkkojen korotuksis-



SAK:n historiategoksen kannessa keilaavat SAK:n puheenjohtaja Pertti Viinanen ja STK:n toimitusjohtaja Pertti Somerto.



Erikoistutkija Tapio Bergholmin historiategoksen aikajänne on Korpilammen seminaarista 1977 ja kilpailukyky sopimukseen vuonna 2016. (Kuva: SAK)

ta ei ollut pitkää iloa, kun inflaatio rouhi palkkojen ostovoiman.

Teollisuuden kadotettua kilpailukykyä palauteltiin toistuvilla devalvaatioilla, jotka olivat tulonsiirtoja vientiteollisuuden hyväksi.

Nimellispalkkojen korotusten sijaan reaali palkkoja ja työelämän laatuasioita korostavilla tulopoliittisilla ratkaisuilla soviteltiin hallituksen talouspolitiikan tavoitteita yhteen työmarkkinaratkaisujen kanssa ja samalla pyrittiin huolehtimaan teollisuuden kilpailukykyvyydestä.

Tulopolitiikan kuolema

1980-luvun lopulta asti on ennustettu keskitetyn tulopolitiikan kuolemaa. Bergholm huomauttaa 2000-luvun keskitettyjen työmarkkinaratkaisujen olleen poikkeuksellisia tulopolitiikan historiassa.

Keskitetyt sopimukset ovat olleet kattavia, turvanneet aikaisempaa paremmin työrauhan ja palkkaliukumatkin ovat painuneet olemattomiksi.

Työnantajajärjestöjen aiemmin tulopolitiikan ongelmina pitämät piirteet olivat siis kadonneet. Siitä huolimatta työnantajajärjestöt päättivät Elinkeinoelämän keskusliiton sääntömuutoksella panna pisteen keskitetylle tulopolitiikalle.

Bergholm tulkitsee työnantajajärjestöjen linjan muuttuneen pragmaattisesta ideologiseksi.

Teos päättyy avoimeen kysymykseen: ”Tuleeko vielä aika, jolloin työnantajajärjestöt arvostavat työmarkkinoiden vakautta ja ennustettavuutta?”

Historian valossa ainakin SAK:sta löytyisi halua tulopolitiikan paluuseen. 🍷

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

POHJOINEN

Kevätkokous 5.5.2018

Pohjoisen osasto kokoontuu sääntömääräisen kevätkokouksen Kemin Puistopaviljonkiin **5.5.2018 klo 17.00**. Toimikunta kokoontuu klo 15.00. *Tervetuloa! Lisätietoja löytyy osaston nettisivulta: pohjoisenosasto.smu.fi*

Syyskokous 6.10.2018 & osaston 35-vuotisjuhla

Pohjoisen osasto kokoontuu sääntömääräisen syyskokoukseen kylpylähotelli Break Sokos Hotel Edenissä (Oulu) 6.10.2018 klo 17.00. Toimikunta kokoontuu klo 15.00. Kokouksen jälkeen osasto tarjoaa jäsenilleen osaston 35-vuotispäivien kunniaksi juhlat. *Jäsenet ja avecit, tervetuloa!*
Ilmoittautumiset sihteeri Markku Kylmämaalle mieluiten osaston sivujen kautta: pohjoisenosasto.smu.fi

LÄNSI-SUOMI

Kevätkokous 4.5.2018 klo 18.00

Länsi-Suomen osaston sääntömääräinen kevätkokous pidetään perjantaina 4.5.2018 klo 18.00 Merimies Unionin toimistolla osoitteessa: Ay-keskus, Pitkätie 43, Vaasa. *Tervetuloa mukaan!*

LOUNAI-SUOMI

Kesäteatteria Naantalissa

Lounais-Suomen osasto on lunastanut lippuja **Love Me Tinder** -näytökseen Naantalissa Emma-teatteriin. Esitykset perjantaina 8.6. ja 15.6. klo 19.00. Ennen esitystä tarjotaan kahvi ja leivos. Hinta osaston (006) jäseneltä 20 € ja avecilta 25 €, johon sisältyy teatterilippu ja kahvitarjoilu. Lippujen lunastus **18.5. mennessä** Turun toimistolta Maariankatu 6 b, 5. krs puh (02) 233 7416.

Ilmoitukset/ Annonser

IN MEMORIAM

Marko Lappalainen

s. 3.8.1968
k. 26.2.2018

Eckerö Linen pääluottamus mies 2003-2017
Merimies-Unionin hallituksen jäsen 2012 alkaen

Pitkän pääluottamus miesuran tehneen Markon äkillinen menehtyminen kosketti monia.

Merimies-Unionin hallitus ja henkilökunta ottavat osaa syvään suruun ja kunnioittavat Markon muistoa.

*

Heikki Ensio Pilhjerla

poistui keskuudestamme 15.11.2017
lomamatkalla Thaimaassa.

Heikkiä jäivät kaipaamaan, tytär Marie, sisaret perheineen sekä suuri joukko ystäviä.

*

Martti Kalervo Lahtinen

s. 29.6.1946, Säynätsalo
k. 12.12.2017, Helsinki

*Jäi jälkeksi kaipuu,
jäi suru sanaton.*
Kristina

*

Pursimies

Keijo Henriikki Tyry

s. 5.2.1944
k. 16.10.2017

Keijo aloitti seilauksen 1960-luvulla ja seilasi useissa eri yhtiöissä, viimeiseksi laivaksi jäi Nesteen M/t Futura.

*"Albatrossi joka lepäämättä liittää,
se sinun sielusi on juuri kukaties"*

*Keijoa jäivät kaipaamaan,
puoliso, sukulaiset, tuttavat ja iso joukko seilauskavereita*

KIITOS / TACK

Suuret kiitokset M/s Finnstarin henkilökunnalle saamastani huomionosoituksesta ja 75 rantapallosta jäädessäni eläkkeelle.

Mukavia hetkiä muistellessa kiittää,
Pursimies Purre kansipuolen koukku.
Seppo Heiskari

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Lindholm Patrik
Partanen Kaija
Sirkiä Kai
Strandberg Sven-Erik
Sundström Maj-Britt
Ukkola Jari
Viherkoski Marjo
Viitanen Kirsi
Vähäsilta Jari



Shutterstock

KOULUTUSTA LUOTTAMUSMIEHILLE Förtroendemannutbildning

14.5.–18.5. Luottamusmiesten jatkokurssi, 1. jakso (Kiljava)

17.9.–21.9. Luottamusmiesten jatkokurssi, 2. jakso (Kiljava)

23.–24.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi (Helsinki)

(Huomioi viikolla muuttunut uusi päivämäärä!)

Kompletteringskurs för förtroendeman (Helsingfors)

(OBS! Ett nytt datum!)



Ammattiyhdistysliikkeen hakemuslomakkeet verkossa smu.fi > koulutus. Lomakkeita saa myös luottamusmiehiltä ja Merimies-Unionin toimistoilta. Fackföreningsrörelsens kursansökningsblanketter www.smu.fi > utbildning.

Lisätietoja/ Ytterligare information

Liittosihteeri/Förbundssekreterare **Kenneth Bondas**

puh./tel. (09) 615 20254, 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

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

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

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

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

KULJETUSALAN TYÖTÖMYSSKASSA

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenselä 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9.00–15.00

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTÖMYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

TELEFONJOUR
tfn. (09) 613 111
kl 9.00–12.00
Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitiäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä /
Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

MÖKKIVARAUKSET / BOKNINGSNUMMER FÖR STUGOR

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

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

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADRESS
fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 8.30–16.00