



MERIMIES

SJÖMANNEN



**Edustajakokous
toukokuussa,
edustajat on valittu**

Kongressens
beslutsfattare
har utsetts



Viking Grace

– uoma alkaa löytyä
– hittar sin kurs

Vaalin tulos –
heidät valittiin,
he ovat ääniharavia

Valresultat –
de blev valda,
de är röstmagneter



Sisä-Suomessa tiukka pilkkikisa



Kuinka lähelle rahtilaivoja
turisti pääsee?

KUVA HELSINGIN SATAMA/MIKKEL KÄBLAR

SISÄLTÖ

- 4 Viking Grace löysi uomansa
- 8 Mepa satsaa hyvinvointiin ja jaksamiseen
- 9 Yhteys alukseen: Pekka kuuli kotoa mukavan uutisen
- 10 Kuinka lähelle rahtilaivoja turisti pääsee?
- 12 Edustajakokous 2016: heidät valittiin
- 18 Pitkäaikaistyöttömyys lisääntyy
- 20 Osastot toimivat
- 22 Kynävuoro: Vähän yli vuosi pääluottamusmiehenä
- 26 Väylän varrelta

KANNEN KUVA Jukka-Pekka Flander

Pikapalaveri Viking Gracen kannella; matruusi Hardi Tiits (vasemmalla), puolimatruusi Juhani Kangasalusta, matruusi Jukka Lintunen ja perämies Jukka Uusitalo.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2016

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHEDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020
TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

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

ILMOITUSHINNAT • ANNONSPRIS
www.smu.fi/liitto/
Merimies-lehti/mediakortti
www.smu.fi/förbundet/
Sjömänner/mediakort

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2016 • TIDTABELLEN 2016

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
3	30.5.	17.6.
4	5.9.	30.9.
5	21.11.	9.12.

Ala rahoittaa tuen itse

Pellervon taloustutkimus PTT julkaisi helmikuussa selvityksen Suomen kauppamerenkulun nykytilanteesta. Merikuljetusten osuus maamme viennistä on 90 prosenttia ja tuonnista 80 prosenttia. Suomalaisten alusten osuus on tuonnissa 40,9 prosenttia ja viennissä vain 20,5 prosenttia.

Elintarviketuonnissa ja -viennissä sekä kappalevarakuljetuksissa Suomen lipun alla kulkevien matkustaja-alusten osuus on huomattava: yli 60 prosenttia. Eli suomalaisilla matkustaja-aluksilla on suuri rooli suomalaisten arkielämässä. Niiden rooli korostuu, kun puhumme kansallisesta huoltovarmuudesta kriisitilanteissa.

Se, että meillä vielä ylipääntensä on suomalaisia matkustaja-aluksia ja suomalaisia merityöpaikkoja, johtuu pitkälti siitä, että Suomessa on käytössä Euroopan komission hyväksymä työvoimakustannustuki. Kyseistä tukimuotoa hyödyntävät kaikki muut merkittävät EU:n merenkulkumaat ja Suomen kilpailijamaat paitsi Viro.

Tapa, jolla julkisuudessa kiistetään tarve tukea merenkulun ja erityisesti matkustaja-alusten työvoimakustannuksia, on pöyristyttävä. Samoin pöyristyttävää on, että nykyisen hallituksen hallitusohjelmaan on kirjattu uhka leikata tuesta 20 miljoonaa euroa. Käytännössähän tämän merenkulun työvoimakustannustuen rahoittavat suomalaiset varustamot ja merimiehet omin voimin. Yksinkertaisesti on kyse siitä, että varustamo tarjoaa aluksillaan työpaikat, joista merimiehet saavat palkkansa sekä maksavat veronsa ja eläkemaksunsa. Varustamo tilittää maksut eteenpäin valtiolle, joka puolestaan palauttaa nämä maksut varustajille. Näin ollen on harhaanjohtavaa antaa ymmärtää, että valtio kustantaa merenkulun työvoimakustannukset.

Leikkausuhka lisäsi haastetta päättää kanta kilpailukyky sopimukseen.

Tuen leikkausuhka lisäsi päätöksenteon haastetta, kun Merimies-Unionin hallitus otti ylimääräisessä kokouksessaan myönteisen kannan olla mukana neuvottelemassa työmarkkinakeskusjärjestöjen aikaansaaman kilpailukykypaketin soveltamisesta omalle sopimusalalleen. Kilpailukykypaketin ei lupaa palkan-saajille mitään hyvää jakoon. Päinvastoin sopimus sisältää pelkkiä huononnuksia. Mutta vaihtoehto – hallituksen kaavailemat pakkolait – olisivat olleet vieläkin pahempi ratkaisu.

Vasta toukokuun viimeisenä päivänä tiedetään, tuleeko kilpailukykypaketti voimaan ja onnistuuko Merimies-Unionin neuvottelemaan omille jäsenilleen sen pohjalta siedettävän työehtosopimuksen. Keskusjärjestöt arvioivat tuolloin sopimusten kattavuuden. Jos sopimus ei ole riittävän kattava tai hallituksen lupaamat toimenpiteet eivät ole riittävät, sopimusosapuolet voivat irtisanoa omat työehtosopimuksensa.



Kenneth Bondas
kenneth.bondas@smu.fi



*Moottorimies Niklas Ekholm ja
konekorjausmies Robert
Salmelin kiittävät työilojensa
siisteyttä.*

Kolme vuotta kulussa –

Viking Grace on löytänyt uomansa – myös työpaikkana

Alkuhankaluuksia on ollut. Niitä oli vielä vuosi sittenkin. Mutta nyt työt Viking Gracella sujuvat pääosin ongelmitta. – Otti aikansa ennen kuin kaikki pääsivät jyvälle uuden laivan uusista tavoista toimia. Kolmessa vuodessa tilanne on ehtinyt tasaantua, luottamusmies Kari Männistö kuvaa. Henkilökunnalla on ollut totuttelemistakin, sillä Grace on laiva, jolla kokeillaan monenlaista uutta. Toimenkuvat ovat muuttuneet eniten ravintolaosastolla. Koneosastolla puolestaan on oudon hiljaista ja siistiä.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER



Matruusi Jukka Lintunen arvostaa väljyyttä, koska on aiemmin työskennellyt ahtaammilla autokansilla.



Hardi Tiitsillä ja muilla matruuseilla on tilaa hoitaa kiinnitykset ja irrotukset.

Kansikorjausmies ja koneosaston luottamusmies **Kari Männistö** siirtyi Gracelle Viking Isabellalta, kuten suuri joukko muitakin Gracen nykyisestä henkilöstöstä. Hän peilaa oloja Gracella Isabellan aikoihin. Kansija konepuolella työskentelevät ovat pysyneet entisinä. Työtiloissa ja henkilöstön tiloissa sen sijaan on iso ero – Gracen eduksi.

Männistön mukaan henkilöstö osaa arvostaa Gracen ympäristöstävällisyyttä ja uutta tekniikkaa ja hyötyy siitä. Alus on vaka; Turun reitillä ei keinuta juuri koskaan. Rauhaakin löytyy.

– Laiva on todella hiljainen. En ensin saanut pariin viikkoon nukutuksi, kun oli niin hiljaista, moottorien jytinään tottunut Männistö kertoo.

Konekorjausmies **Robert Salmelin** kiittelee Ing-maakaasulla kulkevan laivan työtilojen puhtautta.

– Kun ei käytetä raskasöljyä, on siistiä. Konehuoneessa voi kulkea vaikka sukkasillaan. Eikä enää tarvitse hengittää pakokaasuja.

Kansimiehet puolestaan tykkäävät väljyydestä. Esimerkiksi autokansi on väljyytensä vuoksi parempi työympäristö kuin mihin he ovat muualla tottuneet.

Yksi messi – tieto kulkee

Tottumista on vaatinut myös uuden laivan iso koko. Kerralla on töissä lähemmäs 200 henkeä. Kaikkien kanssa ei ehdi olla tekemisissä eikä yhteisöllisyyttä synny samalla tavoin kuin pienemmillä laivoilla.

– Henkilökunnassa paljon tuttuja, mutta myös paljon vieraita.

Konehuoneessa voi kulkea sukkasillaan.



Työyhteisön vakiintumisesta kertoo senkin, että konepuolen luottamusmiehelle on viime aikoina ollut aika vähän asiaa. Männistöltä on lähinnä kysely palkkakuiteista ja vapaakertymistä.

Tiedonkulun ongelmiin on purrut yhden messin systeemi.

– Meillä ei ole erillistä päällystömessia, joten samaan aamupalapöytään miehistön kanssa saattavat istua konepäällikkö ja koneförsti. Kuuleehan siinä kaikenlaista.

Suoraa puhetta ja maalaisjärkeä

Hyttiemäntä ja hyttiosaston luottamusmies **Jaana Ajanti** kiinnittää hankin huomiota laivan suuruuteen.



Sisustusrepari ja luottamusmies **Kari Männistö** kertoo miehistön ja päällystön yhteisen messin parantaneen tiedonkulkua.





Tarjoilijat Yrjö Jyske ja Minna Salonen ovat tottuneet vaihtamaan työpisteitä.

– Repimissysteemi on pitkälti sama kuin oli Isabellalla, mutta hommia on enemmän, koska hyttejäkin on enemmän.

Ajantin mukaan työskentely on sujunut jokseenkin hyvin jo jonkin aikaa.

– Ainahan jotain eripuraa on, mutta sellaisia konflikteja, joihin tarvitaan luottamusmiestä, on ollut vähän. Osastolla on onneksi suorasukaista porukkaa. Asioita ei jäädä märehcimään, vaan ne puhutaan halki.

Työn
kuormittavuutta
on jouduttu
käsittelemään.



Osaston väki myös joustaa. Jos ehtiään, autetaan esimerkiksi ravintoloissa plokkareina.

Esimiesten kanssa on käsitelty työn kuormittavuutta.

– Pomojen kanssa pystyy hyvin keskustelemaan ja he ottavat tarvittaessa opikseen. Tärkeää on panna peliin maalaisjärkeä, Ajanti arvioi.

Ravintoloissa kierretään tiuhaan

Laivan ravintoloissa työskenteleviltä on vaadittu eniten sopeutumista. On uusia toimintatapoja, tiuhaa kiertoa ja sellaisia nimikkeitä kuin *catering värd*.

– Ensimmäisestä puolesta vuodesta ei kukaan meistä muista mitään, tarjoilija Yrjö Jyske kuvaa tunteja.

Henkilöstötilat

Tip top ja vimpan päälle

Viking Gracen työntekijöiltä ei saa nyhtämälläkään moitetta laivan henkilöstötiloista.

Eniten väki arvostaa sitä, että lähes jokaisella on oma hytti. Harvat kahdet hengen hytit oli tarkoitettu vain ruuhka-ajaksi, mutta käytännössä niissä on asunut kaksi kaiken aikaa. Tämän talven telakkakäynnillä ongelmaa purettiin: henkilökunnalle tehtiin 20 hyttiä lisää.

Laivan kuntosali saa kehuja varustelustaan. Lajivalikoimaan tuli myös paini, kun vanhaan päivähuoneeseen tuotiin molksi. Elokuvien katseluun on oma tilansa. Saunaosastossa on poreallas. Kesäisin voi vapaahetkinä ottaa aurinkoa 12. kannella. Ja henkilöstön ruokailuun on panostettu kiitettävästi.

Jotain puutetta kai sentään löytyy?

– No, hytissä ei vielä ole poreametta, matruusi **Markus Mäki** vitsaillee.

Kärpäsenä messin katossa

Viking Grace on lähtenyt Tukholman satamasta. Töijauksen jälkeen maistuu aamiaisen messissä. Kahvittelun lomassa lentää juttu.

Tänään puhuttaa politiikka. Hallituksen politiikka ja työmarkkinoiden tilanne kirvoittavat kielenkannat. Valtakunnan tilanne ei herätä hurraahuutoja.

– Tämä ei ole hyvää asioiden hoitoa, enemmänkin pelleilyä.

Valtion menoja on leikattava, jos on ihan pakko. Mutta mitä herrat leikkaavat itseltään? Isoja osinkoja jaetaan ja rahat viedään veroparatiiseihin. Sairasta veronkiertoa. Mahtaako miljonääripääministeri ajatella duunarin asiaa? Työministeri Jari Lindström kyllä muistuttaa olevansa duunari,

mutta miten se näkyy päätöksissä?

Työmarkkinoille olisi hyvä saada sopu, mutta millä hinnalla?

– Ei kukaan halua, että palkasta lähtee pois, ainakaan paljon.

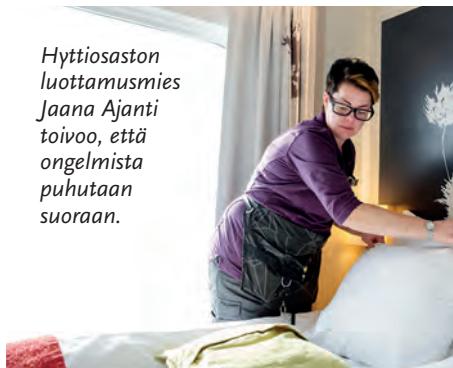
Sitä paitsi merenkulusta on jo säästetty. Muistissa on, miten kova paikka oli, kun 15 vuotta sitten tehtiin järjestyttä, jotka pudottivat merenkulkijoiden palkkoja. Merimiesten eläkeiän nosto puhuttaa sekin vielä. Kerralla tuli monta työvuotta lisää niille, joita muutos ylimenokauden jälkeen koskettaa.

Onneksi on mukavampiakin puheenaiheita. Kuningas jalkapallo saa suut messingille.

– Näittekö, miten Zlatan loisti eilen?

katariina.kivisto@smu.fi

Hyttiosaston
luottamusmies
Jaana Ajanti
toivoo, että
ongelmista
puhutaan
suoraan.



Jysken mukaan tarjoiluhenkilökunta joutui joka päivä kehittämään ja keksimään, miten hommat hoidetaan niin, että työskentely helpottuu ja asiakasta voidaan palvella mahdollisimman hyvin.

Matka oli aluksi karikkoista, mutta mitään katastrofaalista ei sattunut. Nyt työt sujuvat.

– Meillä on hyvä porukka, on mukava tehdä töitä yhdessä.

Jyske ei protestoi työkiertoa, vaan näkee sen mahdollisuutena kehittää ammattitai-

toa. Samaa mieltä on tarjoilija **Minna Salonen**. Hänestä kiertäminen tuo työhön myös mukavaa vaihtelua.

– Buffetissa on toki raskaampaa kuin täällä á la cartessa, mutta varsinkin sesonkikokkeina joka työpisteessä ollaan lujilla. Ja meneehän aika mukavasti, kun on joka hetki tekemistä, Salonen myhäilee.

Kierto ei jää ravintoloiden sisäiseksi. Myös myymälöiden ja ravintoloiden kesken vaihdetaan väkeä.

Viking Linen uusi pääluottamusmies: Uudistusten on oltava perusteltuja

Haastetta riittää, Viking Linen tuore pääluottamusmies **Tero Palokoski** huokaa.

Palokoski aloitti Unionin pääluottamusmiehenä lokakuussa. Aiemmin hän on toiminut luottamusmiehenä Isabellalla.

Palokosken mukaan Vikingin laivojen oloissa ja ilmapiirissä on isoja eroja. Viking Gracella puitteet ovat monin tavoin hyvät.

– Hyttijärjestelyt esimerkiksi ovat selvästi kohentuneet. Työhyvinvointi paranee. Tästä suuri kiitos Viking Linelle.

Sen sijaan ilmapiiri ei ole yhtä hyvä kuin oli Isabellalla.

– Ilmapiirin porukka tekee pitkälti itse. Mutta tuntuu siltä, että varustamo ei halunnut uutta Isabellaa ja siinä on onnistuttu. Ehkä henki oli työnantajan näkökulmasta liiankin hyvä.

Kierrättämisen oltava tarkoituksenmukaista

Palokoski arvioi, että Gracella on lastentaudit kolmessa vuodessa jo podettu. Hän ei ihmettele esiintynyttä oireilua, sillä työnte-koä muutettiin rajulla kädellä.

– Ehkä on korjattu sellaistaakin, mikä ei ollut rikki.

Ihan uusi juttu on se, että palkkaryhmistä käytetään eri alojen ammattilaisille sa-

moja nimikkeitä. Tämä mahdollistaa henkilöstön kierrätyksen yli osastorajojen. Palokoski ei protestoi kierrätystä sinänsä.

– Porukka saa vaihtelua. Työntekijöiden toiveita pitää kuitenkin kuulla ja ottaa huomioon henkilön soveltuvuus tehtävään. On myös syytä miettiä, onko toisiin tehtäviin siirtäminen aina tarkoituksenmukaista. Ammattitaitoinen tarjoilija ei välttämättä ole osaava myyjä.

Pääluottamusmies aprikoi, että turha kierrättäminen on tulkittavissa varustamon mahdin näytöksi.

Yksissä tuumin toisia arvostaen

Pääluottamusmiehenä Palokoski hakee hyvää neuvotteluyhteyttä työnantajaan. Hän antaa arvoa sille, että Gracelle on saatu monta luottamusmiestä. Tämä antaa van-kan pohjan yhteistoiminnalle.

Henkilöstöltä Palokoski peräänkuuluttaa yhteishenkeä. Rauhallinen mies oikein tuohtuu, kun hän kuvailee laivoilla ajoittain esiintyvää eriseuraisuutta.

– Jotkut nostavat itsensä jalustalle. Eivät morjesta toisia ja tiuskivat tiskareille. Sel-lainen on päin mäntyä.

Toisten halveeraaminen menee pahim-killaan kiusaamisen puolelle eikä ole mil-lään lailla hyväksyttävää.



Tero Palokosken mielestä tehtävissä kierrättä-mistä ei pidä tehdä kierrättämisen vuoksi.

– Laivatyö on raskasta. Ei sitä pidä kuor-mittaa lisää turhanaikaisilla ihmissuhde-ongelmilla, Palokoski paukuttaa.

Pääluottamusmies tiivistää toiveensa:

– Yhtä samaa laivaa olemme. Meitä kaikkia tarvitaan. Puhalletaan yhteen hii-leen ja pidetään asiakkaat tyytyväisinä. 🍀

Mepa satsaa työhyvinvointiin ja jaksamiseen

Tuore toimitusjohtaja virkistää tarjontaa ja avaa uusia uria.

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM KUVAT MEPA

Merimiespalvelutoimistolle eli tutummin Mepalle on kertynyt melkoinen asiantuntijuus työhyvinvoinnista ja työssäjaksamisesta. Tätä Mepa hyödyntää uudessa ForMare-hankkeessa. Tavoitteena on lisätä osallistujien tasapainoa ja hyvinvointia.

– ForMare on meidän suursatsauksemme, kertoo Mepan toimitusjohtaja **Sampsa Sihvola**.

Merenkulkijoille sovitettuun kunto-ohjelmaan valitaan ne hakijat, joilla on suuri tarve muuttaa elintapoja ja riittävä moti-

vaatio. ForMare sisältää tietoiskuja sekä henkilökohtaista harjoittelua oman valmentajan ohjauksessa.

ForMare on yli kolmevuotinen elämäntapamuutoksen projekti. Pilottiin löytyi 20 osallistujaa ja tänä vuonna ohjelman aloitti 115 merenkulkijaa. Halukkaita oli liki 300. Aluksi osallistujat olivat etupäässä matkustaja-aluksista. Sitten rahtiväen osuus on kasvanut kolmannekseen.

Aloittajaryhmän kokemuksista on jo saatu myönteisiä tuloksia: elämänlaatu ja työilmapiiri ovat parantuneet selvästi. Sairauspoissaolot ovat vähentyneet ja tapatur-

ForMare on merenkulkijoille sovitettu kunto-ohjelma.



mariski pienentynyt. Tästä hyötyvät niin työnantajat kuin työntekijätkin.

ForMare-ohjelmaa rahoittamassa Merimies-eläkekassa ja vakuutusyhtiö Alandia. Osallistujan 100 euron omavastuu vastaa neljää prosenttia kustannuksista. Varustamon osuus on 30 prosenttia.



Mepan uusi elämäntapamuutosprojekti ForMare on lähellä toimitusjohtaja Sampsa Sihvolan sydäntä.



Treenipaketteja ja terveellistä laivaruokaa

Mepa edistää meriväen hyvinvointia myös tarjoamalla Tutustu kehosi kuntoon -testipakettia sekä kevyttä, treeneihin perustuvaa pakettia. Apu ulottuu laivoihin.

– Avustamme laivoja ja varustamoja laittamaan hyvinvointiasioita kuntoon muun muassa kartoittamalla liikuntamahdollisuuksia ja parantamalla laivaruokan terveellisyyttä, Sihvola kertoo.

Sampsä Sihvolaa kiinnostaa myös perhe-elämän sovittaminen merityöhön. Suunnitteilla on perhekursseja ja perhetapahtumia.

Kursseja ja ekskursioita

Kurssit ovat Mepan käytetyimpiä palveluita. Tähän asti vain osasta kursseja on peritty osallistumis- tai materiaalimaksu. Nyt jokaiseen kurssiin liitetään pieni osallistumismaksu.

Merimiespalvelutoimisto

- huolehtii, että merenkulkijat voivat käyttää yhteiskunnan palveluja mahdollisimman tasavertaisina
- tarjoaa tiedotus-, opinto- ja vapaa-ajan palveluja
- tukee harrastustoimintaa ja opiskelua
- saa rahoitusta valtiolta, merenkulkijoilta ja varustamoilta

– Tarkoituksenamme on löytää monipuolinen ja houkutteleva kurssitarjonta, joka tarjoaa kaikille tasapuolisesti sopivia vaihtoehtoja. Lisäämme lyhyitä tutustumisia ja retkiä, joiden teemoina ovat liikunta ja kulttuuri. Nämä muutaman tunnin ekskursiot ovat pääsääntöisesti ilmaisia osallistujille, Sihvola selvittää.

Meriä kolunnut energiapakkaus

Merikapteeni **Sampsä Sihvola** (44) siirtyi kipparoimaan Mepaa vuoden 2015 alusta. Hän on nähnyt merityön monelta puolelta – mereltä ja maista, miehistöstä ja päällikkönä.

Sihvola on opiskellut yliopistossa fyysiikkaa ja matematiikkaa sekä toiminut yrittäjänä. Vaimonsa hän löysi reilun kaupan Estelle-laivalta. Merialan ammattiopinnot Sihvola suoritti Turussa ruotsiksi. Ennen Mepaan siirtymistään hän työskenteli Prima Shippingin laivoilla ja konttorissa.

Sihvolaa pidetään energiapakkauskasena, jonka perässä muilla on pysymistä.



Arvoja Sihvola painottaa vastoin nykytrendiä. Häntä lähellä on yhteisöllisyys ennen yksilöllisyyttä.

Sihvola harrastaa valokuvausta, teatteria ja reserviläistoimintaa. ⚓

Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työpäivän kuulumisia. Puhelimen päähän osui Pasi Sulameri, säiliöalus M/t Masteran konekorjausmies.

– Töijäsimme aamulla Porvooseen. Torppaan tässä vaihtokaverille hyttiä, Pasi kertoo.

Pasilla on 38 vuotta meriuraa takana, mutta vasta toinen törni Masteralla. Pari edellistä alusta myytiin alta pois. Samalla pitkät matkat vaihtuivat edestakaisiin sahaamiseen.

– Mietin, miten sopeudun samaa kaavaa menoon. Mutta kaikkeen tottuu.

Työ itsessään ei ole muuttunut. Hommat ovat hanskassa ja juuri päättäneet reissu selvittiin normaalihuolloilla – tässä kohtaa Pasi koputtaa puuta, että seu-

Kotoa kuului mukava eläkeutinen.



raava työvuoro sujuisi sekin ilman ikäviä yllätyksiä.

Tälläkin matkalla mielessä pyöri alan tilanne.

– Toivottavasti isot herrat ymmärtävät, että Suomi tarvitsee omia tankkilaitoja ja omia merimiehiä. Porukalla täällä on selvä visio, että nämä hommat pitää hoitaa itse. Putin-setä ei välttämättä tuo meille raakaöljyä ja jos tuo, niin hinta voi olla huima.

– Terveisiä vain Unioniin. Taistelutaner on kova ja kivinen. Voimia, että saamme pidetyksi alan edes tässä jamaassa.

Matkan varrelta kotiin soitellessaan Pasi kuuli mukavan uutisen. Posti oli tuonut Eläkekassan laskelman, jonka mukaan hän pääsee eläkkeelle 1.1.2018.

– Kyllähän se ilahdutti.

Iloa tuo myös huhtikuusen aamun kaunis sää Porvoossa.

– Aurinko paistaa ja mielikin nousee.

-KK

Näkyykö rahtilaivaa?

Turistit pääsevät ihailemaan rahtilaivoja satamassa erikseen järjestetyillä vierailuilla. Moni tyytyy sataman nettikamerakuvaan.

TEKSTI EIIJA KALLIONIEMI KUVA HELSINGIN SATAMA/MIKAEL KAPLAR

Kuinka lähelle rahtilaivoja turisti pääsee esimerkiksi Vuosaaren satamassa Helsingissä?

Vuosaaren sataman johtajan **Jukka Kallion** mielestä erinomainen bongailupaikka löytyy Horisontti-nimiseltä näköalatasanteelta, joka sijaitsee sataman melumuurin päässä. Lähimmät laivat ovat vain 50 metrin päässä.

Näköalatasanne on kuitenkin satama-alueen ulkopuolta.

– Turistit eivät pääse satama-alueelle, koska turvallisuussäännökset estävät sen, Kallio sanoo. Satamassa on paljon työkoneliikennettä.

Satama saa Kallion mukaan jatkuvasti vierailupyynnöitä ammatillisilta ryhmiltä, eläkeläiskerhoilta tai opiskelijaryhmiltä, mutta kaikkia ei pystytäkään ottamaan vastaan.

– Pyrimme huomioimaan logistiikkaan tai merenkulkuun liittyvien oppilaitosten vierailupyynnöt. Muuhun ei ole aikaa, riittävästi henkilökuntaa eikä resursseja.

”Käynneistä sovittava erikseen”

Myös HaminaKotka Sataman liikennejohtaja **Markku Koskinen** sanoo, että satamiin pääsevät portista vain työntekijät ja ne, joilla on jokin muu syy olla siellä.

– Kyllä vierailukäyntejä joskus järjestetään, mutta ne on sovittava erikseen. Busikiertoajelut ovat yleensä liittyneet johonkin teemaan tai päivään.

– Jo pelkästään satamatyön turvallisuutta koskeva asetus 633 rajoittaa satamissa kulkemista. Jos satamassa kävelisi, pitäisi olla suojavaatetus, joka on hyväksytyn standardin mukaista heijastavaa väriä, Koskinen selvittää säännöstöä.

Koskinen mukaan on harvinaista, että turistiryhmä pyytää päästä satamaan, mutta kysyä sitä saa.



Vuosaaren sataman näköalatasanne

– Katsomme sitten, mikä meillä on tilanne, Koskinen lupaa. Hän vinkkaa käymään sataman eri osissa virtuaalikierröksellä HaminaKotkan nettisivuilla.

Rekkakuljettajat etusijalla

Pääsisikö rahtilaivan kyytiin helpommin? Kyllä ja ei.

Finnlinesin II perämies **Krista Tanhuanpää** seilaa Finneaglella Naantalista Ruotsin Kapellskäriin. Finneagle on niin sanottu ropax-laiva. Se pystyy kuljettamaan rahtitavarana lisäksi kolmisensataa matkustajaa. Turisteja on kyydissä asuntoautoineen ja moottoripyörineen erityisesti kesällä.

– Tavallisessa rahtilaivassa on matkustajille vain 12 hyttiä paikkaa. Finnlinesin laivoilla ne varattu yleensä kuljettajille, joilla on rekka kyydissä. Myös konttilaivoilla on 12 paikkaa, mutta ainakaan niillä laivoilla, joilla itse olen ollut töissä, ei ole ollut turisteja. Laivan olot turistille ovat aika ankeat, Tanhuanpää selvittää.



KRISTA TANHUANPÄÄ

Hän jatkaa, ettei halua kuulostaa tyllyltä kun sanoo, ettei turisteja oteta kauhean mielellään rahtilaivalle.

– Se johtuu siitä, että maksavina asiakaina turistit aiheuttavat ylimääräistä työtä henkilökunnalle ja paineita varustamolle, koska laivalla täytyisi olla siistimpää ja ruoka olisi aseteltava kauniimmin esille.

Voisiko tällaiselle elämysmatkailulle olla markkinarakoa?

– Kyllä varmaan. Olisihan pääsy pieneen alukseen keikkumaan aalloille monelle varmasti kokemus! Tanhuanpää uskoo. 🚢



Sata vuotta eikä suotta!

HII-O-HOI, SANOO AIMO. Merimies-Unioni täyttää 100 vuotta. Ei Aimo ihan niin vanha ole, että muistaisi Unionin perustamisen, mutta monessa herra Myrkkä on ollut mukana ja paljon nähnyt. Nyt sopii muistella menneitä.

Aimon lapsuus oli merenkulun kyllästävä. Isä oli Jätkäsaarella töissä. Asunto oli satamasta kivenheiton päässä. Pienenä Aimo oleskeli paljon satamassa, katseli laivoja ja mietti, mistä ne oikein tulivat ja minne menivät. Laivat olivat pääosin höyryaluksia, joissa oli keskellä ”brygga” ja sen alla muutama hytti. Perässä oli lisää hyttejä miehistölle. Aimon isä kertoi, että tällaisia paatteja kutsuttiin nimellä ”midship”.

Aimoa yritettiin ojentaa kunniallisille tavoille. Naapurissa sijaitsi kaksi merimieskapakkaa: Kannas ja Salve. Aimo muistaa kuin eilsen päivän 55 vuotta sitten tapahtuneen yksipuolisen keskustelun mummon kanssa. Se kuului näin: ”Muista sitten poika, että noihin ravintoloihin et mene ikinä! Niissä käy vain juoppoja merimiehiä.” Saattoi silloin niin ollakin. Nytemmin Aimo on uhmannut mummon kieltoja. Merimieskapakoita oli toki muuallakin. Vрмаan Kotkan Kairostakin miehenalkuja varoiteltiin.

MUTTA AIMO OLI SAANUT kipinän merielämään. Koulu ei oikein maistunut villille nuorukaiselle ja niin Aimo päätti lähteä merille 15-vuotiaana. Tuumasta toimeen.

Unionin toimisto oli tuohon aikaan Neitsytpolulla. Urhein miehin, tosin huojuvin jaloin ja perhosia vatsassa Aimo meni sinne. Kävi ilmi, että Aimo kelpaisi messikalleksi pariinkin rahtilaivaan. Ei muuta kuin kotiin kamoja pakkaamaan.

Vaan suunnitelma ei sopinut äidille. Hän ilmoitti ykskantaan, että hänen poikansa ei merille lähtisi – ainakaan vielä. Myrkkän meriura tyssäsi tähän. Kaipuu ulapalle kuitenkin jäi ja veri veti raikkai-siin tuuliin. Aikamiestä äiti ei voinut enää kieltää.

Suomi on aina tarvinnut sekä laivoja että merimiehiä. Onneksi merimiehet ymmärsivät jo varhain yhdistymisen edut ja voiman. Unionin alkutaipaleen ajat olivat ankaria. Merellä ei pärjännyt kuka tahansa.

HÖYRYLAIVOILLA OLI MONIA jo unhoon vaipuneita ammatteja. Oli timpureita, ”donkkeja” ja sähköttäjiä eli ”titareita.” Konepäällikön kanssa hommia hoitelivat masinisti, rasvari ja ”repari”. Kovimille joutui kolilemppari. Hän paiskoi lapiolla hiiliä kuumassa konehuoneessa isojen höyrykoneiden vatsaan. Kun arinat puhdistettiin, vei tämä mies kärryillä kuonat ulos laivan kyljessä olleesta aukosta suoraan mereen. Talvella lankonki saattoi jäätyä ja miespolon tyhjennyskeikka jäädä viimeiseksi. Meni mereen mies kärryineen.

Pitihän miehistö ruokkiakin ja tätä varten oli kokki apulaisineen sekä messipoika.

Jos oli ankara merenkäynti, tarvittiin melkoista akrobatiaa, jotta saatiin kattilat ja pannut pysymään hellalla. Hii-O-Hoi! On se ollut aika elämää, tuumii Aimo.

MERENKULUN ROMANTIikka KASVOI mahtaviin mittasuhteisiin. Matkat vaikkapa Rio de Janeiroon kestivät viikkoja. Perilläkin oltiin pitkään, sillä nostokurkia tai muita purku- ja lastauslaitteita ei ollut. Ruuman tyhjentäminen lastista oli kovaa ja vaarallista hommaa. Matkustajaliikenteen höyrylaivoissa puolestaan oli tyyliä. Tarjoilijat olivat univormuissa ja ruoka-aika ilmoitettiin siten, että piccolo kulki pitkin käytäviä lyöden samalla gong-gongia. Hii-O-Hoi! Merimiehet näkivät vieraita maita ja kokivat huimia seikkailuja satamissa – varsinkin kun lisäsivät kertomuksiinsa ison ripauksen omiaan. Pitkillä reissuilla ehti hioa juttuja, joita maakravut silmät ymyrkäisinä kuuntelivat maailmanmatkajien palattua.

MAATAMME PIDETTIIN ERÄÄNLAISENA mukavuuslippumaana, sillä merimiesten palkat olivat alhaisia. Myöhemmin alettiin liputtaa laivoja ulos. Merimies-Unioni ei katsellut moista hyvällä, ei varsinkaan sen jälkeen kun johtoon tuli legendaarinen **Niilo Wälläri**. Aimo muistaa lehtikuvan, jossa näkyi Wällärin pää sekä hänen peukalonsa ja etusormensa, jotka olivat noin 5 sentin päässä toisistaan kuin mittaa näyttäen. Kuvateksti oli seuraava: ”Hei pojat, jää on jo näin paksua, aloitetaan lakko”.

Varustamot alkoivat 1960-luvulla hankkia midship-laivojen tilalle kuivarahtialuksia. Viimeinen isku meriromantiikalle tuli ro-ro alusten myötä. Ei ollut merimiehellä enää aikaa hillua sataman kapakassa. Rahtia ajettiin tiukan aikataulun mukaisesti. Myös matkustajalaivat kasvoivat ja työtahti kiristyi. Nykyajan jättäjäismäinen risteilijä ei enää laivaa juuri muistuta. Aimon mielestä se on uiva laatikko. Järkyttävän massiiviset rahtialuksetkin kauhistuttavat vanhaa merenkulkijaa.

Kauas on tultu siitä, kun merenkulku oli romanttista ja Merimies-Unioni nuori. Meriväki ja varustamot ovat vääntäneet kättä aina silloin tällöin koko liiton historian ajan. Unioni on tinkimättä ajanut jäsentensä etuja. Vaikka unioni onkin nyt 100-vuotias, uskoo Aimo, että sil-le passaa erään viskitislaamon käyttämä motto: *Still going strong*.



EDUSTAJAKOKOUS 2016
·∞· Kongress 2016 ·∞·

EDUSTAJAKOKOUS 2016 ·∞· Kongress 2016 ·∞·



100 vuotta **MERENKULKIJAN** hyväksi
100 år för **SJÖFARARENS** väl



Unionin toimintaa linjataan
10.–11. toukokuuta

Päätöksentekijät edustaja- kokoukseen on valittu

MERIMIES-UNIONIN JÄSENISTÖ on valinnut keskuudestaan edustajat toukokuun edustajakokoukseen.

Valitut 38 edustajaa kokoontuvat päättämään Unionin toiminnan suuntaviivoista. He myös valitsevat liiton hallituksen jäsenet ja puheenjohtajan sekä valtuuston jäsenet. Edustajat päättävät niin ikään kokoukselle tehdyistä sääntömuutosesityksistä. Esityksiä ovat tehneet Etelä-Suomen osasto ja Lounais-Suomen osasto.

Ääntään postivaalissa käytti 23,5 prosenttia jäsenistöstä. Vilkkaimmin äänesti Pohjoisen osasto.

Joka neljäs vuosi kokoontuva edustajakokous on Unionin ylin päättävä elin.

Lue lisää kokouksesta sivuilta 16 – 17.

Vaalitulos seuraavalla aukeamalla

Riktlinjerna för Unionens
verksamhet dras upp
10 – 11 maj

Kongressens beslutsfattare har utsetts

MEDLEMMARNA I SJÖMANS-UNIONEN har valt representanter från det egna ledet till kongressen i maj.

De 38 valda representanterna samlas för att besluta om riktlinjerna för Unionens verksamhet. De utser också medlemmar och ordförande till förbundets styrelse samt fullmäktigeledamöter. Representanterna fattar dessutom beslut om regeländringsmotioner som lämnats in till kongressen. Motioner har lämnats in av Södra Finlands avdelning och Sydvästra Finlands avdelning.

I poströstningen utnyttjade 23,5 procent av medlemmarna sin rösträtt. Aktivast röstade man i Norra avdelningen.

Kongressen som sammanträder vart fjärde år är förbundets högsta beslutande organ.

Läs mera om kongressen, sidorna 16 – 17.

Valresultat på nästa uppslag

VAALITULOS

Valresultat

Kokousedustajat / Representanterna 2016

Valittujen edustajien nimet ja äänimäärät on tummennettu. Heidän jälkeensä mainitut ovat varaedustajia äänimääräjärjestyksessä.

De valda representanternas namn och antal röster har i texten angetts med mörkare färg. Som suppleanter fungerar de kandidater som efter dessa fått flest röster.

VAALIPIIRI 1

Sisä-Suomen osasto
3 edustajaa ilman vaalia

VALKRETS 1

Inre-Finlands avdelning
3 representanter utan val

Tarja Rännäli-Lehto
keittiömestari | köksmästare
ms Finnstar

Seppo Immonen
vahtiperämies | vaktstyrman
Finnpilot

Ville Kurhinen
kansikorjausmies |
däcksreparatör
M/s Parkko, M/s Helga

VAALIPIIRI 2

Pohjoisen osasto
1 edustaja

VALKRETS 2

Norra avdelning
1 representant

Pentti Holappa 15
kokkistuerti | kockstuert
jm Otso

Markku Kangosjärvi 12
Pekka Kangas 3

VAALIPIIRI 3

Satama-ala
1 edustaja ilman vaalia

VALKRETS 3

Hamnbranschen
1 representant utan val

Peter Nylund
vastaava satamavalvoja |
ansvarig hamnbevakare
*Kokkolan satama |
Karleby hamn*

VALKRETS 5

Ålandsavdelning

VAALIPIIRI 5

Ahvenanmaan osasto

Sektor I/Lohko I

passagerarfartyg,
2 representanter
matkustaja-alukset;
2 edustajaa

Ingela Grane 26
myyjä | försäljare
M/s Rosella

Stefan Dahl 8
kockstuert |
kokkistuerti
M/s Exporter

Sektor II /Lohko II

övriga avtalsområden,
1 representant
muut sopimusalat;
1 edustaja

Eija Kiviö 24
kockstuert |
kokkistuerti
Ålands landskapsregering

Jan Andersson 3

VAALIPIIRI 6

Lounais-Suomen osasto

VALKRETS 6

**Sydvästra Finlands
avdelning**

Lohko I / Sektor I

matkustaja-alukset;
8 edustajaa

passagerarfartygen,
8 representanter

Tero Palokoski 104
varastonhoitaja,
pääluottamusmies |
lagerförvaltare,
huvudförtroendeman
Viking Line

Marko Laine 53
kansikorjausmies |
däcksreparatör
M/s Baltic Princess

Sorri Hartikainen 43
viinuri | vinkassa
M/s Viking Grace

Tommi Monthén 37
järjestyksenvälvoija |
ordningsvakt
M/s Amorella

Monika Parikka 28
tarjoilija | servitris
M/s Baltic Princess

Marko Lappalainen 26
myymäläpäällikkö,
pääluottamusmies |
butikschef,
huvudförtroendeman
Eckerö Line

Ari Uusitalo 24
myyjä | försäljare
M/s Mariella

Joonas Kallio 20
kokki | kock
M/s Viking Grace

Taru Hakala 13

Marjo Viherkoski 13

Raila Holm 10

Kaj Svenskberg 8

Tarja Valtanen 7

**Minne Mattelmäki-
Kalliola** 6

Lohko II / Sektor II

rahtialukset; 2 edustajaa

fraktfartyg;
2 representanter

Turo Ihalainen 33
sähkömies,
pääluottamusmies |
elektriker,
huvudförtroendeman
OSM

Kristoffer Lundqvist 32
pursimies | båtsman
M/s Auto Bank

Susanna Mäntysaari 14

Anders Blåberg 11

Jorma Jokinen 10

Sanna Salem 9

Lohko III/ Sektor III

muut sopimusalat;
3 edustajaa

övriga avtalsområden,
3 representanter

Jaakko Paija 17
kokkistuerti | kokkstuert
Msv Nordica

Ismo Silvennoinen 20
kassa, erityistyösuojelu-
valtuutettu |
specialarbetsskydds-
fullmäktige
M/s Silja Serenade

Mikael Svanberg 16
hytti-isäntä | hyttvärd
M/s Gabriella

VAALIPIIRI 7

Itäkustin osasto

3 edustajaa ilman vaalia

VALKRETS 7

Östra kustens avdelning
3 representanter utan val

Mika Mäkelä
kansikorjausmies |
däcksreparatör
M/s Finnmill

Krista Tanhuanpää
II perämies | II styrman
Finnlines

Ilkka Katainen
kokki | kock
M/s Finlandia

VAALIPIIRI 8

Länsi-Suomen osasto

2 edustajaa

VALKRETS 8

Västra Finlands avdelning
2 representanter

Kari Nurmirinta 43
kokki | kock
M/s Silja Serenade

Kim Isotalo 14
tarjoilija | servitris
M/s Baltic Princess

Tero Yli-Mäenpää 12

VAALIPIIRI 9

Etelä-Suomen osasto

VALKRETS 9
Södra Finlands avdelning

Lohko I / Sektor I

matkustaja-alukset;
5 edustajaa

passagerarfartyg,
5 representanter

Satu Valapuro 90
tarjoilija | servitris
M/s Silja Serenade

Timo Purho 43
kokki | kock
M/s Mariella

Robin Roth 33

kassa
M/s Finlandia

Jaakko Johansson 31
kansikorjausmies |
däcksreparatör
M/s Gabriella

Anne Passinen 25
tarjoilija | servitris
M/s Mariella

Juha Saarinen 21

Liliana Kinnunen 18

Teemu Kautto 12

Ilkka Pekkinen 12

Lohko II / Sektor II

rahtialukset; 2 edustajaa

fraktfartyg,
2 representanter

Heikki Suomalainen 20
pursimies | båtsman
M/s Finnmaid

Jori Mikkola 18
pursimies | båtsman
M/s Finnstar

Aila Polo 10

Lasse Virtanen 5

Lohko III / Sektor III

muut sopimusalat;
2 edustajaa

övriga avtalsområden,
2 representanter

Mikko Ervast 26
kokkistuerti,
pääluottamusmies |
kokkstuert,
huvudförtroendeman
Arctia Shipping

Jari Sillman 13
pursimies | båtsman
jm Urho

VAALIPIIRI 10

Matkailu- ja huolinta-ala

1 edustaja ilman vaaleja

VALKRETS 10

**Rese- och
speditionsbransch**
1 representant utan val

Minna Kiiski
sihteeri | sekreterare
Oy Finnlink Ab

VAALIPIIRI 11

Laivan viihde- ammattilaiset

1 edustaja

VALKRETS 11

**Fartygens
underhållningsarbetare**
1 representant

**Johanna
Vaalikivi-Lindholm** 25
croupier
M/s Amorella

Alexander Ruzza 0

VAALIPIIRI 12

Väylänhoito- ammattiosasto

1 edustaja ilman vaaleja

VALKRETS 12

**Farledsskötselack-
avdelning**
1 representant utan val

Hemmo Mutka
väylämestari,
pääluottamusmies |
farledsmästare,
huvudförtroendeman
Meritaito

Toukokuun edustajakokoukseen valituista valtaosa oli edustajana myös edellisessä, vuonna 2012 pidetyssä edustajakokouksessa. Yhteensä 15 nyt valituista ei ollut silloin tekemässä päätöksiä. Valituista naisia on yhdeksän.

Vaalin äänikuninkaan titteli meni Lounais-Suomeen **Tero Palokoskelle**. Hän keräsi 104 ääntä. Äänikuningattareksi puolestaan ylsi Etelä-Suomen **Satu Valapuro** 90 äänellä.

Jäsenistö jaettiin vaaleja varten 11 vaalipiiriin ammattiosastoittain ja osa vaalipiireistä jaettiin lisäksi lohkoihin työehtosopimusaloittain.

Vaalit toimitettiin kuudessa vaalipirissä. Viidessä vaaliapiirissä vaaleja ei järjes-

tetty, koska niissä asetettiin ehdokkaita vain valittava määrä. Näistä vaaliapiireistä kokousedustajiksi kutsutaan asetetut ehdokkaat. Vaaleja ei järjestetty Sisä-Suomen osastossa, Satama-alalla, Itäkustissa, Matkailu- ja huolinta-alalla eikä Väylähoito-ammattiosastossa.

Kutsuvieraita kotimaasta ja ulkomailta

Edustajakokous pidetään 10.–11. toukokuuta Helsingissä. Kokouspaikkana on Helsinki Congress Paasitorni Hakaniemessä.

Paikalle tulee kokousedustajien ja virkailijoiden lisäksi ulkomaisten merenkulun työntekijäjärjestöjen edustajia. Ajavaisiin osallistuu myös kotimaisia kutsuvieraita.



Ensi-kertalainen

Nuorin valituista edustajista on **Joonas Kallio** Lounais-Suomen osastosta. Viking Gracen 27-vuotias kokki pääsi edustajaksi ensi yrittämällä.

Kallio myöntää, että olo on vielä hämmentynyt.

– Kanssakilpailijan onnittelutekstari tuli vähän kuin puskista. Mutta lähdén innolla hommaan mukaan.

Kallio suuntaa toukokuun kokoukseen nimenomaan nuorten seiloreiden edustajana. Hän tietää, että merityöpaikkojen säilyminen on erityisen tärkeää nuorille. Heitä myös kismittää merimiesten eläkeiän tuntuva nousu.

– Olen katsellut, kun moni vanhoista ehdokkaista ratsastaa nuorten työllisyydellä. On hyvä, että nuoret pääsevät itsekin vaikuttamaan asioihin.

Edustajakokouksessa Kalliota kiinnostaa, miten kemiat kohtaavat konkariedustajien kanssa ja miten ikämies-ten huumori kestää. Hän kertoo itse olevansa huumorimiehiä.

Helsingin-matkan kampeetkin ovat käyneet mielessä.

– Pikkutakkipuoli on kunnossa.





Kongress 2012

BILD: PATRIK LINDSTRÖM

Av dem som valdes till kongressen i maj var majoriteten också representanter i den föregående kongressen som hölls år 2012. Totalt 15 stycken av de nyvalda deltog inte för fyra år sedan. Nio av de valda representanterna är kvinnor.

Valets röstkung var **Tero Palokoski** från Sydvästra Finland. Han samlade 104 röster. Valets röstdrottning var **Satu Valapuro** från Södra Finland med 90 röster.

Vid valet indelades medlemmarna i 11 valkretsar enligt fackavdelning och en del valkretsar indelades dessutom i sektioner enligt kollektivavtalsbransch.

Valet förrättades i sex valkretsar. I fem valkretsar förrättades inga val eftersom antalet uppställda kandidater motsvarade

antalet representanter som skulle väljas. Från dessa valkretsar kallas de uppställda kandidaterna till kongressrepresentanter. Val ordnades inte i Inre Finlands avdelning, Hamnbranschen, Östkustavdelningen, Rese- och Speditionsbranschen och Farledsskötselavdelningen.

Både inhemska och utländska gäster har bjudits in

Kongressen ordnas den 10–11 maj i Helsingfors. Kongressplatsen är Helsinki Congress Paasitorni i Hagnäs.

Förutom kongressrepresentanter och funktionärer gästas kongressen av representanter för utländska arbetstagarförbund inom sjöfart. I kongressens öppnande deltar även inbjudna inhemska gäster.



Kongressveteran

Eija Kiviö blev vald till representant för femte gången. Unionens aktivist från Åland har goda skäl att kalla sig en kongressveteran.

– Jag är glatt överraskad av att jag fick så många röster, för antalet medlemmar i Ålandsavdelningen har sjunkit på grund av privatiseringen och utflaggningsen, säger Kiviö och tackar för stödet.

Kiviö påminner att det hela tiden har varit konflikter med rederierna sen hon började aktiva verksamheten i fackföreningen. Men det är inte lätt nuförtiden heller; en efterlängtat andningspaus förverkligas knappast.

– Finlands ekonomi och regeringspolitiken påverkar hela arbetarrörelsen. Det är klart att Sjömans-Unionens nya styrelse, som blir vald av kongressen i maj, inte kommer att ha det lätt. Rederierna vill ha ännu mera vinster. ⚓

Kuljetusalalla yli 10 prosenttia ilman töitä

Pitkäaikaistyöttömyys lisääntyy

TEKSTI JA KUVA KATARIINA KIVISTÖ



Kassanjohtaja Anne Liikanen (vasemmalta) ja hallintosihteeri Marina Asara kertovat kuljetusalan työttömyyden pysyneen viime vuoden lukemissa.

Kuljetusalan työttömyysaste on 10,5 prosenttia. Työttömiä on lähes saman verran kuin vuosi sitten.

– Alan työttömyydessä ei ole tapahtunut viime aikoina isoja muutoksia. Ikävää on se, että pitkäaikaistyöttömyys on lisääntynyt, Kuljetusalan työttömyyskassan johtaja **Anne Liikanen** sanoo.

Liikasan mukaan työttömyysjaksot ovat jatkuvasti pidentyneet. Kassa maksaa työttömälle jäsenelleen päivärahaa nyt keskimäärin 150 päivältä.

Iso osa työttömiksi jääneistä kuljetusalan työntekijöistä pysyy työttömänä koko

ansiosidonnaiseen päivärahaan oikeuttavan jakson eli 500 päivän ajan. Lisäpäiviäkin saavia on runsaasti, sillä työttömissä on paljon ikääntyneitä.

Tilanne on jotakuinkin sama sekä maalla että merellä.

– AKT ja Merimies-Unioni menevät käsi kädessä työttömyystilastoissa.

Lomautus uhkaa harvemmin

Työttömyys on kuljetusalalla hieman yleisempää kuin valtakunnassa kaikkiaan. Tilastokeskuksen mukaan koko maan työttömyysaste oli helmikuussa 9,4 prosenttia.

Hyviäkin uutisia Anne Liikasella on kerrottavana.

– Lomautusuhka on vähän väistynyt. On isoja yrityksiä, jotka ovat lomauttaneet paljon, mutta lomautukset ovat keskeytyneet.

Kuljetusalan työttömyyskassaan kuului tammikuun lopussa 38 500 jäsentä.

Työttömien ääni kuuluviin

Työttömät nähdään usein kasvotomana massana. Sen vuoksi käynnissä on kampanja, jossa annetaan puheenvuoro työttömille itselleen. Työpaikkansa menettäneille tarjotaan väyliä kertoa oma tarinansa.

Ääni työttömälle -kampanjan herättelee poliittisia päättäjiä kuuntelemaan työttömiä. Kampanjan Facebook-sivulta voi lukea työttömien tarinoita tai kertoa oman tarinansa. Twitterissä aiheesta keskustellaan tunnisteella #äänityöttömälle.

Kampanjaa hallinnoivat SASK, Työttömien ay-jäsenten tukiyhdistys TATSI ja Työttömien valtakunnallinen yhteisjärjestö TVY.



TYÖTTÖMYYSKASSA TIEDOTTA



Ansiopäivärahan verotus vuonna 2016

- Jos hakija toimittaa työttömyyskassaan **etuutta varten** annetun muutosverokortin, vero pidätetään kyseisen verokortin mukaisesti.
- Jos hakija toimittaa kassaan **palkkaa varten** annetun muutosverokortin, vero pidätetään muutosverokortin mukaan, mutta kuitenkin vähintään 25 % suuruisena.
- Jos hakija ei toimita työttömyyskassaan verokorttia, kassa käyttää vuoden alussa verottajalta saamiensa verotietoja, mutta vero pidätetään kuitenkin vähintään 25 % suuruisena.

Vuorotteluvapaalaki tiukentunut

Vuorotteluvapaalain tiukennukset tulivat voimaan 1.1.2016. Lakimuutoksen myötä vuorotteluvapaalle jääminen edellyttää 20 vuoden työhistoriaa (aikaisemmin 16 vuotta), vuorotteluvapaan enimmäiskesto lyheni 180

päivään (aikaisemmin 360 päivää) ja vuorottelukurvauksen suuruus on kaikilla vuorottelijoilla 70 % työttömyyspäivärahasta (aiemmin 80 % niillä, joilla oli työhistoriaa yli 25 vuotta). Lisäksi mahdollisuus pitää vuorotteluvapaa vähintään 100 päivän osissa poistui eli vuorotteluvapaata ei voi enää jaksottaa.

Työttömyysturvan väärinkäytös on rikos

Viime vuonna työttömyyskassalla tuli ilmi yhteensä 24 esitutkintapyyntöön johtanutta väärinkäytöstä. Väärinkäytöstilanteissa liikaa tai perusteetta maksettu etuus peritään aina takaisin kassalle. Kun kyseessä on etuuden väärinkäytös, takaisinperinnästä ei voi luopua edes jäsenen heikon taloudellisen tilanteen vuoksi. Useimmiten tällaiset takaisinperinnät päätyvätkin ulosottoon.

Useimmiten etuuden väärinkäytöksen tehnyttä syytetään oikeudessa petoksesta, mutta jos väärinkäytös on jatkunut pitkään

ja siitä on saatu suuri hyöty, rikosnimikkeenä on ollut myös törkeä petos. Työttömyyskassa voi antaa lisäksi väärinkäytöstapauksissa työttömyyskassalain 4 §:n mukaisen sanktion, joista vakavin on työttömyyskassan jäsenyydestä erottaminen.

Työttömyyskassa tekee vuosittain verotuksen valmistuttua etuustietojen ristiin ajon verotietojen kanssa selvittääkseen mahdolliset etuuksien väärinkäytökset. Listalle tulevat ne tapaukset, joissa kassa on maksanut jäsenelleen etuuksia ja samana verovuonna hänellä on palkka- tai yritystuloja, sosiaalietuuksia tai muita etuuden suuruuteen vaikuttavia tai sen saamisen estäviä tuloja. Nyt tarkastetaan vuoden 2014 etuuksien väärinkäytöksiä.

Etua hakevalla jäsenellä on velvollisuus ilmoittaa kassalle etuuden maksamiseen vaikuttavat tietonsa oikein. Kaikki jäsenen olosuhteissa tapahtuneet muutokset kannattaa ilmoittaa kassalle välittömästi, jotta välttyy liikamaksulta ja väärinkäytöspäilyltä virheellisten tietojen vuoksi.

Sähköpostit jäsenrekisteriin, kiitos!

Jos Merimies-Unionin jäsenrekisterissä ei vielä ole sähköpostiosoitettasi, käythän lisäämässä sen tietoihisi.

Helpoimmin asia hoituu sähköisessä jäsenpalvelussa, <http://www.smu.fi/jaseneksi/sahkoinen-jasenpalvelu/>

Samalla voit tarkistaa, ovatko muut tietosi rekisterissä ajan tasalla.

Sähköposti kannattaa ilmoittaa, koska liiton ja ammattiosastojen viestintää aletaan ajan mittaan hoitaa yhä enemmän sähköisesti.

Voit ilmoittaa sähköpostiosoitteesi jäsenpalveluun myös sähköpostilla, osoitteeseen jasenrekisteri@smu.fi

Hyvinvointilomat 2016

Hyvinvointilomat ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry järjestävät yhteistyössä ohjattuja lomaviikkoja RAY:n tuella. Lomat järjestetään **lomakeskus Huhmarissa**, Polvijärvellä noin 30 km:n etäisyydellä Joensuusta. www.lomakeskushuhmari.com

LOMAVIIKOT sisältävät ohjattua liikunnallista ja virkistyspainotteista ohjelmaa sekä luentoja kuhunkin lomaan liittyvistä aiheista.

LOMAN HINTAAN SISÄLTYY

viikon ohjelma ja täysihoito, jonka majoitus on viihtyisissä loma-asunnoissa: loma-asunto / perhe tai pariskunta. Yksin tulevat majoitetaan kahden hengen loma-asuntoihin. Matkat lomalaiset maksavat itse.

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

www.hyvinvointilomat.fi

Hakemukset osoitteeseen

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

Eläkeläiset

(eläkkeelle jääneille liiton jäsenille ja heidän puolisoilleen)

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

Sisä-Suomi pilkki ja kokousti

TEKSTI MARKKU RAUTIAINEN

KUVAT MIKKO MUNCK

Oli tosi upea sää, kun starttasimme aamulla 19. maaliskuuta yhdeksän aikaan jäälle. Pakkasta oli -8, mutta aurinko lämmitti.

Kalaakin nousi kohtalaisesti. Voittaja **Es-ko Käyhkö** sai kokoon 1 565 grammaa ja toiseksi yltänyt **Markku Karjalainen** 1 364 grammaa. Pronssia pilkki **Vesa Salenius** 1 322 grammalla.

Paras naisista oli **Marita Lahti**, 746 grammaa. Maritalle olisi kyllä kuulunut tasoitusta, sillä hän keitteli onkimisen ohella meille maittavan lohissopan.

Pilkkimisen, palkintojen jaon ja ruokailun jälkeen pidimme osaston kevätkokouksen. Nuoria kaivattaisiin osaston kokouksiin ja toimintaan mukaan.

Vieraana tapahtumassamme olivat **Satu Silta** ja **Nurmisen Tapsa** juttelemassa ajan-kohtaista ja muistelemassa menneitä.



Markku Rautiainen merkitsi ylös Marita Lahden saaliin painon.

Vaasassa nautittiin juhlakahvit

Länsi-Suomen osasto avasi 30-vuotisjuhlavuotensa kutsumalla kaikki osaston jäsenet kahvittelemaan. Juhlaketki pidettiin Vaasassa ravintola Kupolissa 18. maaliskuuta.

Tänä vuonna täyttävät 30 vuotta myös Etelä-Suomen osasto, Itäkustin osasto sekä Matkailu- ja huolinta-ala.



Merieläkeläisten edustajat Salme Sarvela ja Rainer Kallio tulivat kukkien kera. Sari Koskela otti lahjan vastaan juhlijan yhdistyksen puolesta.

KUVA: KARI NURMIRINTA



Vastine varoitukseen

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Sain yllättäen varoituksen työtehtävien laiminlyönnistä. Työkaverini sai huomautuksen. Esimiehen mukaan emme noudattaneet työnantajan antamia ohjeita siitä, miten konehuoneen rutiinikastukset ja niitä koskevat merkinnät tehdään. Varoitusteksti on hyvin epämääräinen eikä kumpikaan meistä oikein ymmärrä, mitä olemme tehneet väärin. Mikä on varoitus ja mikä on sen oikeudellinen merkitys? Onko mitään mitä voin tehdä ja saada asian vielä uudelleen käsittelemään?

LAKIMIES: Varoituksesta mainitaan merityösopimuslain 8 luvun 2 §:ssä. Sen kolmannen momentin mukaan työntekijää ei saa irtisanoa työvelvollisuuksien laiminlyönnin tai rikkomisen vuoksi ennen kuin hänelle on varoituksella annettu mahdollisuus korjata menettelynsä. Toisin sanoen työsuhde voidaan päättää, jos työntekijä *toistuvasti eli varoituksesta huolimatta* jättää työvelvoitteen tekemättä tai jatkaa työtehtävien laiminlyömistä.

Lain tarkoittama ja oikeudellisesti tehokas on *vain kirjallisesti* annettu varoitus. Työnantajan on voitava todistettavasti näyttää mustaa valkoisella, että työntekijää on varoitettu siitä, että saman rikkomuksen toistuessa työsuhde voidaan päättää. Suullisten huomautusten merkitys on vähäisempi, mutta nekin voidaan ottaa huomioon tehtäessä kokonaisarviota työsuhteen päättämisen edellytyksistä.

Todisteluonteen lisäksi varoituksella on muitakin tehtäviä. Sen avulla työntekijä saa tiedon siitä, että työnantaja katsoo hänen laiminlyöneen tai rikkoneen työsuhteeseen perustuvia velvollisuuksia, paheksuu kyseistä menettelyä ja muistuttaa seuraamuksista, jotka tulevat harkittavaksi, jos laiminlyönnit jatkuvat. Toisaalta varoituksella annetaan työntekijälle vielä mahdollisuus korjata toimintaansa ja käytöstään tai parantaa suorituksiaan.

Varoituksen voi antaa työntekijän lähin tai organisaatiossa ylempänä oleva esimies ja aina aluksen päällikkö. Varoituksen antamisen edellytyksenä ei aina ole asian käsitteleminen laivatoimikunnassa, koska sille kuuluvat lähtökohtaisesti vain ne asiat, joissa jo selvitetään ja harkitaan työsuhteen päättämisperusteiden olemassaoloa. Varoituksen antamisesta on aina tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan.

Mikään varoitus ei ole ikuisesti voimassa. Ulkomaanliikenteen päihdepolitiikka-liitesopimuksen tarkan ehdon mukaan alkoholitapauksissa annettu varoitus on voimassa 12 kuukautta. Muissa tapauksissa *voimassaolo* eli sen ajan pituus, jonka kuluessa työnantaja voi tehokkaasti vedota antamaansa varoitukseen, riippuu muun muassa laiminlyönnin tai rikkomuksen vakavuudesta sekä sen vaikutusten laajuudesta. Oikeuskäytäntöön perustuvan peukalosäännön mukaan tämä aika on *noin vuosi*, mutta törkeämissä tapauksissa huomioon voidaan ottaa vanhemmatkin varoitukset.

Työnantaja vaatii yleensä varoitusta antaessaan työntekijältä allekirjoituksen. Allekirjoitus ei tarkoita, että hyväksyisi varoituksen, vaan ainoastaan sitä, että on ottanut sen vastaan.

Varoitukseen voi aina laatia *vastineen*. Siinä työntekijä perustelee, miksi työnantajan varoitus on aiheeton ja perusteeton, antaa oman selvityksensä tapahtumainkulusta ja asiaan liittyvistä seikoista ja vaatii varoituksen peruuttamista. Vastineessa voi huomauttaa esimerkiksi siitä, että varoituksessa ei ole selkeästi ja tarkasti määritelyä ja eriteltyä siitä, miten työnantaja katsoo työntekijän rikkoneen työvelvollisuuksiaan tai miten työntekijän odotetaan muuttavan menettelyään tai siitä, että varoitusta ei ole annettu kohtuullisen selvitys- ja harkinta-ajan, yleensä noin kuukauden, kuluessa siitä, kun työnantaja sai tiedon työntekijän laiminlyönnistä. Vastineesta on tehtävä samanlainen merkintä laivapäiväkirjaan kuin varoituksestakin, ja tästä kannattaakin erikseen muistuttaa. Vastineessa voi tietenkin aina pyytää asian käsittelemistä esimerkiksi luottamusmiehen läsnä ollessa uudelleen, mikä onkin monesti suositeltavaa myös esimiehen näkökulmasta niin työnjohdolisista syistä kuin koko työyhteisönkin kannalta. Mitään oikeudellista velvollisuutta asian uudelleen harkintaan tai -ratkaisemiseen työnantajalla ei ole, vaan varoitus on tässä mielessä yksipuolinen ja ilmoitusluontoinen toimenpide. Varoitukseen välittömästi tehdyllä vastineella voi kuitenkin olla myöhemmin tärkeä merkitys kokonaisharkinnan kannalta arvioitaessa ja riitautettaessa mahdollista työsuhteen päättämistä ja sen perusteen lainmukaisuutta.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi



Vähän yli vuosi pääluottamusmiehenä

ALOITIN PÄÄLUOTTAMUSMIEHENÄ 1.1.2015. Työehtosopimusneuvottelut olivat alkaneet jo toimiessani varapääluottamusmiehenä ja ne jatkuivat edelleen aloittaessani pääluottona toimimisen. Helmikuussa Unioni joutui antamaan lakkovaroituksen, koska neuvottelut eivät edenneet mihinkään. Seuraavat viikot tuli istuttua Bulevardilla valtakunnansovittelijan toimistolla ja nähtyä sekini puoli neuvotteluista. Lakon alkamista siirrettiin kahdella viikolla, mutta sekään ei edistänyt neuvotteluja.

Lakko alkoi ja sitä laajennettiin aina tarpeen vaatiessa. Koko rulljanssissa hienointa oli nähdä ja kokea jäsenistön tuki lakon aikana. Haluankin vielä kerran kiittää kaikkia Unionin jäseniä siitä tuesta ja solidaarisuudesta, jota tarvittiin, kun lakon ilmoitettiin laajentuvan muille sopimusaloille. Ilman tuota tukea olisimme jatkaneet pään hakkaamista seinään vielä tovin.

Sitä luulisi, että lakon päätyttyä kaikki alkaa mennä mukavasti. Tärkeimmät asiathan on saatu kirjattua ja työryhmät aloittavat työskentelynsä. Vaan sitten alkaakin vasta se varsinainen vääntäminen oman varustamon sisällä. Ollaan eri mieltä siitä, mitä sinne tessiin tulikaan kirjattua, vaikka juuri niistä samoista asioista on keskusteltu ja väiteltä viikkotolkulla neuvottelujen ja sovittelujen aikana.

Joskus tuntuu, että istutaan hiekkalaatikolla.



Tuntuu siltä, että työnantajat ja heidän edustajansa pitävät luottamusmiehiä välttämättöminä pahoina, joita on pakko sietää ja jotka vain hankaloittavat varustamon tekemisiä ja suunnitelmia. Yhteistä hyvää me kaikki olemme tekemässä, ilman varustamoja ei ole seiloreita ja ilman seiloreita ei ole varustamoita. Molemmat osapuolet ovat riippuvaisia toisistaan, mutta yhteistä kurssia ei tunnuta löytyvän.

Pääluottamusmiehenä ja Unionin hallituksen jäsenenä on saanut olla näköalapaikalla katsomassa, mihin Suomen merenkulku on menossa. Koko meriklusteri on pahassa turbulenssissa. Jokai-

nen varustamo taistelee omasta elintilastaan ja kun säästää pitää niin mistä säästetään – miehistökustannuksista. Varustamojen vaatimukset ja toiveet ovat kohtuuttomia. Säästettäessä unohdetaan, kuka tekee työt ja se, että työn hinnalla pitäisi elää ja elättää se perhekin.

Unionin hallituksessa näkee ja kuulee kaikkien varustamojen asioita ja saa perspektiiviä oman varustamon asioiden hoitoon. Luottamusmiehenä pääsee ja joutuu käsittelemään asioita laidas-ta laitaan. Siinä yritetään pitää sovitusta ehdoista ja säädöksistä kiinni ja valvotaan, että niitä noudatetaan. Ja joskus tuntuu, että vastineeksi saa lapsellista kiukuttelua ja niskojen nakkelta ja että aikuisten välisten neuvottelujen sijasta istutaan hiekkalaatikolla ja riidellään siitä, kuka saa käyttöönsä sen punaisen kuormakauhurin. Alkaa olla paha maan tapa, että ajetaan liittojen ja luottamusmiesten vaikutusmahdollisuuksia alas.

Haluan kuitenkin vielä uskoa siihen, että liittojen ja varustamoiden yhteistyön avulla saamme kaikki nauttia suomalaisesta merenkulusta ja sen hedelmistä.



Mikko Ervast

Kirjoittaja on kokkistuerti ja Arctic Shipping Oy:n pääluottamusmies

Entisen opiskelijan näkemyksiä ohjatusta kansiharjoittelusta laivalla

O lennainen osa ammatti- ja ammattikorkeakouluopintoja on tutustuminen työelämään ja oman alan työtehtäviin harjoittelun kautta. Harjoittelujaksot olivat mielestäni mukavin osa opiskelua. Käytännön kautta oppiminen on monille opiskelijoille ensisijaisen tärkeää.

Tilanne merenkulun päällystötehtäviin pyrkivillä on koko lailla huono. Hakijoita on sankoin joukoin ja harjoittelupaikkoja välittävä HarjoitteluMylly on tuuliajoilla pyrkinessään järjestämään kaikille paikan.

HarjoitteluMyllyssä opiskelija tekee tietokantaan oman profilinsa, josta käy ilmi, minkälaiseen harjoitteluun hän hakee (perämies, kansi ja konepuoli) ja mille ajanjaksole. Kieltäytyä harjoittelupaikasta ei oikein tohdi, koska saatat joutua jonon hännille eikä paikkaa samalle jaksolle välttämättä löydy. Menettely ei mielestäni palvele niitä innokkaita ja määrätietoisia opiskelijoita, jotka alusta lähtien tietävät tavoitteensa ja haluaisivat pyrkiä jollekin tietylle alukselle.

Tämän järjestelmän sekä paikkojen vähäisyyden vuoksi harjoittelussa on puutteita, joista opiskelijat eivät uskalla kertoa. Myös laivojen minimimiehittäminen kannustaa varustamoita työllistämään harjoittelijoita väärin perustein. Varustamoilla on käytössään lähes loputon määrä harjoittelijoita, joista ne voivat valita uuden, jos harjoittelija kyseenalaistaa varustamon toimintamalleja.

Palkattoman harjoittelun pelisääntöjä ei tiedetä.

Jos harjoittelija kokee tulleen kaltoin kohdelluksi ja kertoo asiasta esimerkiksi

perämiehelle, vastaus voi olla tyyliin: ”Jos työ laivalla ei miellytä, mahtaako opiskelija olla oikealla alalla”. Lakipykäläkin sovelletaan harjoittelijoihin rankalla kädellä. Ainakin ensimmäinen kansipuolen harjoittelu laivalla on poikkeuksetta palkaton. Palkattoman harjoittelun pelisäännöistä eivät varustamo, laivan henkilökunta saatikka harjoitteluvastaava olleet havaintoni mukaan lainkaan tietoisia. Vaikka pelisääntöjä ei noudatettu, ei 17-vuotias pojankolttiainen uskaltanut intää vastaan perämiehelle. Pelko laivalta poistamiseen oli tietenkin takaraivossa, olihan koulussa saanut kuulla kauhu-tarinoita.

Harjoittelussa työaika saa olla 4–8 tuntia enintään viitenä päivänä viikossa. Laivalla työtä tehdään kuitenkin jokaisena viikonpäivänä, myös työharjoittelija. Yli-työt ovat laivalla harjoiteltaessa yleisiä. Työpäivä saattaa lastauksen tai satamaan tulon seurauksena venyä 12 tuntiseksi. Joku ystävällinen työntekijä voi sentään sanoa, että huomenna saa nukkua hieman pidempään. Koska alalla on vähän paikkoja, harjoittelija koittaa helposti olla reippain kaikista. Olisi kuitenkin suotavaa, ettei laivan henkilökunta painostaisi ylittämään.

Itselleni jäi aikoinaan ensimmäisestä harjoittelusta hyviä muistoja joitain poikkeuksia lukuun ottamatta. Työtehtävät olivat mieluisia ja työ kiinnostavaa. Maailmaakin näki, tosin vain satamasta käsin. Toivottavasti tämä kirjoitus edistää sitä, että saamme jatkossakin laivoille rehtejä ja reippaita harjoittelijoita.

Kari Herlin
Yrittäjä ja opiskelija



Merimies-lehti 50 vuotta sitten

TYÖEHTOSOPIMUSNEUVOTTELUT

Syytettäköön yllytyksestä ja demagogiasta tai mistä hyvänsä, siitä huolimatta rohkenemme väittää, että meriväki kuuntelee tänä talvena mieluummin taistelutorven ääntä kuin silkkihansikkaiden kahinaa ja kurjuuden ylistystä.

Kivet eivät enää kelpaa leivän asemasta ja muilta tippuneilla murusilla on ammattivaiketta enää turha hännätä. Se murtaisi katkeruuden padon, sillä paine on vaarallisen korkealla. (O. Keitele, 1/1966)

TALOUSESIMIES

Erästä laivasta kirjoittaa stuertti, että hänen on vaikea tulla toimeen aluksen päällikön kanssa sen vuoksi, että päällikkö ei anna tilata laivaan riittävää määrää muonaa. Sen sijaan päällikkö merkitsee tilauslistaan itse erilaisia tarvikkeita omaa erikoiskäyttöään varten. Tällaisista tapauksista on syytä ilmoittaa Merimies-Unioniin aina mahdollisimman ajoissa, jotta voisimme ryhtyä asian vaatimiin toimenpiteisiin. (2/1966)

TELEVISIOKERÄYS

Vuoden 1957 lopulla aloitettiin Unionin jäsenistön keskuudessa keräys television hankkimiseksi Lomakotiin. Siihen aikaan TV-toiminta oli maassamme vielä alkuasteellaan ja senpä vuoksi monet kansalaiset suhtautuivat koko puuhaan enemmän tai vähemmän kriittisesti. Keräys tuotti kuitenkin toivotun tuloksen.

Nyt on tullut aika hankkia Lomakotiin uusi vastaanotin, uudenaikainen ja entistä edustavampi. Joissakin laivoissa onkin tarkoitusta varten kerätty rahaa ja rohkenemekin toivoa, että koko kauppalavastossamme suoritettaisiin nopea ja tehokas ”kerjuurynnäkö”, jotta tälläkin kerralla apa-raatti saataisiin irti käyttämättä siihen jäsenmaksurahoja. (1/1966)



KUVA SAK

Liitot neuvottelevat kikyn soveltamisesta

PALKANSAAJA- JA TYÖNANTAJALIITOT ovat aloittaneet neuvottelut kilpailukyky sopimuksen (kiky) soveltamisesta. Neuvoteltavana on noin 300 työehtosopimusta.

Useimmat palkansaajaliitot ovat katsooneet, että kiky on pienempi paha kuin hallituksen suunnittelemat pakkolait.

Merimies-Unionin ja varustamoja edustavan Suomen Varustamot ry:n väliset neuvottelut ovat nekin käynnissä. Merimies-Unionin hallitus päätti 4. maaliskuuta, että Unioni on valmis neuvottelemaan kilpailukyky sopimuksen soveltamisesta oman alamme työehtosopimuksiin.

Unionin hallitus vaatii kuitenkin, että Suomen hallitus ei toteuta hallitusohjelmaan sisältynyttä uhkausta leikata matkustaja-alusten miehistökustannustukea 20 miljoonalla eurolla. Leikkaus johtaisi matkustaja-alusten ulosliputukseen ja tuhansien merityöpaikkojen menetykseen.

Työtunteja ja maksujen siirtoa

Kilpailukyky sopimus on tehty työllisyyden ja talouden parantamiseksi. Kilpailukykyyn kohentumista haetaan lisäämällä työtunteja sekä sisäisellä devalvaatiolla, johon käytetään maksusiirtoja.

Työaika pidennetään palkkaa muutta-

matta 24 tunnilla vuodessa. Julkisella sektorilla lomarahoja leikataan 30 prosentilla vuosina 2017–2019.

Palkansaajien osuutta sosiaalivakuutusmaksuista kasvatetaan asteittain. Muutokset koskevat työttömyysvakuutus- ja työeläkemaksuja.

Sopimukseen sisältyy myös paikallisen sopimisen edistäminen. SAK edellyttää, että paikallisen sopimisen lakivalmistelussa vahvistetaan työehtosopimusten merkitystä työpaikoilla sopimisessa.

Liitot neuvottelevat sopimuksen soveltamisesta toukokuun loppuun mennessä. Sen jälkeen arvioidaan sopimuksen kattavuutta.

Uusi keskusjärjestö harkinnassa

SUUNNITELLUSTA UUDESTA palkansaa- jakeskusjärjestöstä on valmistunut perusselvitys. Siihen on hahmoteltu muun muassa uuden keskusjärjestön toiminta-ajatus ja toiminnan painopisteet. Myös hallintomallia, aluetoimintaa, taloutta ja brändiä on mietitty.

Ajatuksena on ollut, että lähinnä SAK:n ja STTK:n liitot muodostaisivat uuden, yhteisen keskusjärjestön. Lähtökohtana on ollut pyrkimys edistää pal-

kansaaajien ja yksinyrittäjien hyvinvointia sekä vahvistaa ammattiyhdistysliikkeen yhteiskuntavaikuttamista ja roolia työelämän uudistuksissa.

Suunnitelma ei ole edennyt liittojen päätöksentekoon asti, sillä maaliskuussa otettiin aikalisä. Hanke tulee esiin Merimies-Unionin edustajakokouksessa toukokuussa, jos asia on silloin ajan- kohtainen.

Uutta teollisuusliittoa valmistellaan

NELJÄ TEOLLISUUDEN ammattiliittoa valmistelee yhdistymistä. Metalliliiton, TEAMin, Paperiliiton ja Puuliiton on tarkoitus yhdistyä vuoden 2017 lopulla. Uuteen suurliittoon kuuluisi 270 000 jäsentä. Teollisuusliitto olisi Suomen suurin ammattiliitto.

Suurliiton rakennetta, strategiaa ja

sääntöjä valmistellaan työryhmissä. Päätettäväksi tulee myös uuden liiton nimi. Peruslinjaukset sisältävä väliraportti käsitellään syksyllä liittovaltuustojen kokouksissa.

Projektihallitus käsittelee loppuraportin ja esityksen uuden liiton perustamisesta 31.1.2017 mennessä.

SAK neuvoo maahanmuuttajia

SAK ANTAA maahanmuuttajille neuvoja työsuhteista. Neuvontapalvelua saa puhelimitse ja sähköpostitse. Maksutonta palvelua saa sekä suomeksi että englanniksi.

Maahanmuuttajien työsuhdeneuvonta palvelee maanantaista torstaihin klo 9–11 ja 12–15. Puhelinnumero on 0800 414 004. Sähköpostiosoite on workinfinland@sak.fi.

Tavoitteena on tukea maahanmuuttajataustaisia työntekijöitä työelämän ja kotoutumisen alkuun. SAK pitää tärkeänä, että maahanmuuttajat tietävät, miten Suomen työelämässä toimitaan. SAK:n lakimies välittää tietoa työelämästä myös maahanmuuttajajärjestöille sekä kouluttaa ammattiliittoja ja työpaikkojen luottamusmiehiä maahanmuuttoasioissa.

Euroopan sosiaalirahasto ESR on myöntänyt neuvontapalvelulle rahoitusta. Kustannuksiin osallistuvat myös Palvelualojen ammattiliitto PAM ja Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL.

KESÄDUUNI-INFOA TAAS TARJOLLA

SAK, AKAVA JA STTK tarjoavat tänäkin vuonna apua kesätyöntekijöille. Suosittu Kesäduunari-info opastaa jälleen työelämän tulokkaita toukokuusta elokuuhun.

Kesätyöntekijät voivat kysyä neuvoa puhelimitse, sähköpostitse sekä Face-

bookissa. Hyödyllistä tietoa saa työntekijän oikeuksista ja velvollisuuksista. Jos tulee ongelmia, sekä kesätyöntekijät että työnantajat voivat kääntyä Kesäduunari-infon puoleen.

**Kesä-
duunari-
info** touko-elokuu
0800 179 279



KUVA: KATARIINA KIVISTÖ

Työkaluja hakemassa

TÄMÄN VUODEN luottamusmiesskurssit käynnistyivät peruskurssilla maaliskuussa.

Kiljavalla pidetystä viikon koulutuksesta haki oppia 16 Unionin luottamusmiestä.

He päättäsivät asiantuntijoiden johdolla työehtosopimuksia ja merityölakia.

Eckerö Linen Finlandialla työskentelevä **Kimmo Riivari** ehti olla luottamusmiehenä vain kuukauden, kun pääsi peruskurssille. Kurssipäivät olivat rankkoja ja pitkiä, mutta kurssitettu on tyytyväinen.

– Sain kurseilta paljon tietoa sekä taitotietoa siihen, mistä tietoa haetaan. Olen nyt varmempi luottamusmiehen tehtävässä.

Riivari nautti koulutusviikolla myös samanhenkisten kurssitovereiden seurasta.

– Kaiken kaikkiaan hyödyllinen ja miellyttävä kokemus.

Merenkurkun kuljetusreitti myötätulessa

UUDEN LAIVAN HANKINTA Vaasan ja Uumajan väliseen liikenteeseen on nyt kähtänyt askelen eteenpäin.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti helmikuun puolivälissä vastoin ennakko-odotuksia puoltaa EU:lle tehtävää tukihakemusta ja täydentää sitä 10 miljoonalla eurolla.

Merenkurkun liikenteeseen halutaan räätälöidä erittäin moderni matkustaja-autolautta.

Hankkeesta vastaavat Uumajan ja Vaasan kaupungit. Mukana on myös seudun yrityksiä ja järjestöjä.

Hankkeen kokonaiskustannus on yli 190 miljoonaa euroa. Suomen valtio on sitoutunut käyttämään siihen enintään 25 miljoonaa euroa.

Toimijat uskovat, että uusinta tekniikkaa hyödyntävä alus takaisi Suomen ja Ruotsin välisen meriliikenteen Merenkurkussa.

He korostavat, että kyseessä ei ole pelkästään laivahanke, vaan toimivan, tava-

ravientä edistävän kuljetuskäytävän varmistaminen.

Tavoitteena on myös lisätä koko seudun vetovoimaa.

Laiva on osa liikenteen kehittämishanketta, joka käyttää nimiä Kvarken Link ja The Midway Alignment of the Bothnian Corridor.

Rakennettava 150 metriä pitkä alus soveltuisi myös talvimerenkulkuun. Polttoaineena se käyttäisi LNG:tä eli nesteytettyä maakaasua.

Laiva voisi ottaa 800 matkustajaa, joille rakennettaisiin myös työskentelytiloja. Rekoille olisi tilaa 665 metriä, henkilöautoille 1 300 metriä.

Wärtsilä on tehnyt alustavan hahmotelman laivasta.

Uusi laiva korvaisi nykyisen Wasa Expressin.

Euroopan komission päätöksiä hankkeen tukemisesta odotetaan loppukesän tai syksyn aikana. Suunniteltu laiva saatisiin liikenteeseen aikaisintaan vuonna 2018.

smu.fi on uusittu

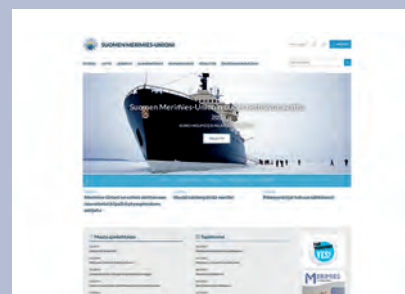
MERIMIES-UNIONI AVASI kokonaan uudet verkkosivut maaliskuun alussa.

Sivustolla liitto tiedottaa jäsenistölle ja sidosryhmille. Sivusto sisältää sekä perustietoa että ajankohtaista aineistoa. Pääosa tiedoista on julkaistu myös ruotsiksi ja osa lisäksi englanniksi.

Liittoon kuuluvat voivat asioida www.smu.fi-sivuston kautta sähköisessä jäsenpalvelussa, ilmoittautua kurseille, lähettää ilmoituksen Merimies-lehteen tai vaikkapa hakea Unionin mökkiä lomaviettäpaikaksi. Liiton verkkopalvelusta löytyy tietoa myös ammattiosastojen tulevis-

ta tapahtumista. Luottamusmiehille on erillinen, kirjautumisen vaativa matti-sivusto.

Tervetuloa vierailemaan liiton uusilla sivuilla!



Ihmiskauppa tarkkailuun myös laivoilla

POHJOISMAIDEN MINISTERINEUVOSTO

rahoittaa hanketta, jossa lisätään laivayhtiöiden valmiuksia ehkäistä ihmiskauppaa. Ihmiskaupan uhrit on tärkeä tunnistaa, jotta he pääsevät suojan piiriin.

Itämerellä tapahtuvan ihmiskaupan vastaisessa projektissa haastatellaan merenkulun ammattilaisia ja viranomaisia sekä suunnitellaan koulutusta, joka auttaisi havaitsemaan ihmiskauppaa se-

kä saattamaan epäillyt ihmisoikeusrikkomukset raja- ja poliisiviranomaisten tietoon.

Itämeren alueella uhrit ovat useimmiten alueen omia kansalaisia, jotka pakotetaan lakeja rikkoen seksityöhön tai muuhun työhön epäinhimillisissä oloissa.

Pakolaiskriisissä ihmislakuljetus ja ihmiskauppa limittyvät. Vaarassa ovat erityisesti yksin matkustavat alaikäiset.

Hanketta koordinoi Suomessa Kansainvälinen siirtolaisuusjärjestö IOM.

Lentoyhtiöillä on jo käytössä ohjeistusta ihmiskaupan tarkkailusta ja epäilysten ilmoittamisesta.

Rauman merimuseota kiinnostavat merimiesten vintit ja varastot

RAUMAN MERIMUSEO tallentaa ahkerasti merimiesten perinteitä. Museo kartutti viime vuonna kokoelmiaan noin 80 esineellä ja yli 700 valokuvalla. Museo otti talteen myös liikkuvaa kuvaa ja asiakirjoja.

Typillinen lahjoitus museon kokoelmaan on merimiehelle kuulunut valokuva-albumi sekä kokoelma meriltä tuotuja matkamuistoja. Niitä lahjoittavat museolle merimiehen perilliset.

Rauman museossa kävijä näkee parina viime vuotena selvästi lisääntyneen aineiston uutena vitriinisäilytönä ison salin näyttelytilassa. Esineistö kertoo muun muassa merimiehen terveydestä, linjakasteperinteestä, tatuoinneista sekä käsistöistä ja muusta vapaa-ajan vietosta.

Erityisen huomion vitriinissä saavat purjelaivalla Kap Hornin kiertäneen rau-

malaisen merenkulkijan **Matti Lappalaisen** (1917-2010) sekä Porissa syntyneen, mutta raumalaisten laivojen miehistöissä työskennelleen **Onni Bärllingin** (1887-1971) esinekokonaisuudet.

Rauman merimuseolla on valtakunnallinen tallennusvastuu niistä esineistä, jotka liittyvät merenkulun koulutukseen. Lisäksi sillä on Turun Forum Marimumin kanssa jaettu vastuu merimiehiin ammattiryhmänä liittyvistä kokoelmista.

Rauman merimuseo; Kalliokatu 34, Rauma; puh. 028224911, info@rmm.fi



Merimiesten oikeus siirtää lomapäiviä sairauden takia säilyy ennallaan

Huhtikuun alussa voimaantullut vuosilomalain (162/2005) tuore muutos lomapäivien siirto-oikeuden rajoittamisesta vasta kuuden päivän ylittävältä osalta ei koske merenkulkijoita. Vuosilomalakia sovelletaan vain maa-työsuhteissa eikä vastaavaa sääntöä kirjattu merimiesten vuosilomalakiin.

Merimiesten vuosilomalakiinkin (433/1984) tehtiin muutoksia ja lisäyksiä samaan aikaan eli ne tulivat voimaan 1.4.2016 alkaen. Nämä muutokset liittyvät vuosiloman kertymiseen perhevapaiden ja perhesyistä johtuvien poissaolopäivien ajalta. Jatkossa vuosilomaa kertyy perhevapaiden ajalta vain kuudelta kuukaudelta. Perhesyistä johtuvia poissaolopäiviä koskeva sääntö taas puuttui aiemmin laista kokonaan.

Merimiesten vuosilomalain 3 §:n toisen momentin nyt muutetun viidennen kohdan mukaan työssäolopäivien veroisina päivinä pidetään niitä päiviä, jolloin työntekijä on erityisäitiysvapaalla, yhteensä enintään 156 päivää äitiys- ja vanhempainvapaalla ja vastaavasti 156 päivää isyys- ja vanhempainvapaalla. Sama koskee päiviä, jolloin työntekijä on erityisvapaalla lain 7 §:ssä tarkoitetulla tilapäisellä hoitovapaalla ja on poissa 9 §:ssä tarkoitetuista pakottavista perhesyistä.

Sannaleena Kallio
Lakimies



Merimies-Unionin jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimiston puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen. www.eversheds.fi



Ongelmia asunto-osakeyhtiössä

Asunto-osakeyhtiössä, kuten kaikissa yhteisöissä, ilmenee toisinaan kitkaa osakkaiden välillä. Jossain yhtiön huoneistossa saatetaan esimerkiksi viettää kovaäänisiä juhlia tai osakas saattaa laiminlyödä yhtiövastikkeen maksamisen. Asunto-osakeyhtiöllä on ongelmatilanteisiin tehokas oikeussuojakeino – huoneiston ottaminen yhtiön hallintaan ongelmattoman asumisen turvaamiseksi tai vastikerästien perimiseksi.

Hallintaanoton peruste

Yhtiö voi ottaa huoneiston hallintaan, jos osakkeenomistaja tai joku, jolle hän on luovuttanut käyttöoikeuden, laiminlyö velvollisuuksiaan yhtiötä kohtaan. Laiminlyönti ei kuitenkaan saa olla vähäinen.

Hallintaanoton perusteista on säädetty asunto-osakeyhtiölaisissa, jonka mukaan niitä ovat: yhtiöjärjestyksessä määrätyn vastikkeen maksamisen laiminlyönti, osakkeenomistajalle kuuluvan kunnossapitovastuun laiminlyönti, huoneiston yhtiöjärjestyksen mukaisen käyttötarkoituksen vastainen käyttö tai järjestyksen säilyttämiseksi yhtiön tiloissa annettujen määräysten rikkominen.

Käytännössä tavallisimpia syitä hallintaanottoon ovat pitkään jatkunut vastikemaksujen laiminlyönti ja häiritsevän elämän viettäminen huoneistossa. Häiritsevän elämän ei tarvitse johtua yöllisestä juhlimisesta, vaan myös esimerkiksi päivisin ilmenevä toistuva melu tai hajut saattavat olla perusteena. Vastikemaksujen laiminlyönti on riittävän olennaista huoneiston hallintaanottamista varten, jos maksuja on rästissä kolmen kuukauden vastikkeita vastaava määrä.

Menettely huoneiston hallintaanottamiseksi

Huoneisto voidaan ottaa yhtiön hallintaan vain, jos hallitus antaa asiasta ensin yksilöidyn varoituksen. Varoitus on annettava kirjallisesti ja todistettavalla tavalla. Yhtiö voi ottaa huoneiston hallintaan vain varoituksessa mainitulla perusteella. Esimerkiksi, jos hallitus on antanut varoituksen vastikemaksujen laiminlyönnistä, huoneistoa ei myöhemmin voi ottaa hallintaan häiritsevän elämän vuoksi.

Jos osakkeenomistaja ei oikaise rikkomusta varoituksen saatuaan, yhtiökokous voi päättää huoneiston ottamisesta yhtiön hallintaan enintään kolmeksi vuodeksi. Yhtiökokouksen päätös osakehuoneiston ottamisesta yhtiön hallintaan on annettava tiedoksi

60 päivän kuluessa päätöksen tekemisestä. Muuten päätös on tehoton. Yhtiökokouksen hallintaanottoa koskeva päätös voidaan saattaa käräjäoikeuden tutkittavaksi 30 päivän kuluessa siitä, kun se on annettu tiedoksi.

Yhtiön hallinta-aika

Kun huoneisto on saatu yhtiön hallintaan, hallituksen on viipymättä vuokrattava se käyvästä vuokrasta sopivalle vuokralaiselle. Vuokratuloilla voidaan kattaa mahdolliset hallintaanoton perusteena olleet vastikerästöt, hallintaanotosta aiheutuneet kulut sekä huoneiston vuokraamisesta ja kunnostamisesta aiheutuvat kulut. Yhtiöllä on hallinta-aikanaan myös mahdollisuus saada erääntyvät vastikkeet vuokratulosta ajallaan ja turvata häiriötön asuminen yhtiössä. Vuokrauksesta saatava ylijäämä on tilitettävä osakkaalle.

Huoneiston ottamisessa yhtiön hallintaan on useita ongelmakohtia. Virhe menettelyssä voi johtaa siihen, että koko menettely pitää aloittaa alusta. Tavallisimmat ongelmat koskevat tiedoksiannointia. Tiedoksianto tehdään monesti muodollisesti väärin tai määräaikoja ei noudateta. Huomionarvoista on, että osakkaan läsnäolo hallintaanotosta päättävässä yhtiökokouksessa ei riitä yhtiökokouksen päätöksen tiedoksiannoksi. Varoituksen osalta taas on muistettava, että siinä on pyrittävä yksilöimään hallintaanoton peruste niin tarkasti, että varoituksen saaja pystyy tunnistamaan sen rikkomuksen, joka tulisi oikaista. Yhtiön ei onneksi tarvitse luottaa vain hallituksen ja isännöitsijän osaamiseen hallintaanottoprosessissa, vaan yhtiö voi turvautua ulkopuoliseen apuun menettelyn onnistumisen turvaamiseksi. Myös ulkopuolisen avustajan käyttämisestä aiheutuneet hallintaanottokulut voidaan pidättää huoneiston vuokrauksesta saaduista tuloista.



Mikael Sunell

Lakimies

Eversheds Asianajotoimisto Oy
www.eversheds.fi

Branschen finansierar själv stödet

Pellervo ekonomiska forskningsinstitut PTT publicerade i februari en lägesrapport över Finlands handelssjöfart. Sjötransporterna utgör 90 procent av landets export och 80 procent av importen. De finländska fartygens andel är 40,9 procent inom importen och endast 20,5 procent inom exporten.

Inom import och export av livsmedel samt styckegodstransport är andelen passagerarfartyg under finsk flagg betydande: över 60 procent. De finländska passagerarfartygen spelar alltså en stor roll i finländarnas vardag. Deras roll betonas ytterligare när man talar om nationell försörjningsberedskap i krissituationer.

Faktum att vi fortfarande har finländska passagerarfartyg och finländska arbetsplatser inom sjöfart beror väldigt långt på att Finland tillämpar arbetskraftskostnadsstödet som godkänts av Europeiska kommissionen. Stödformen utnyttjas av alla övriga betydande sjöfartsländer inom EU samt Finlands konkurrenter med undantag av Estland.

Nedskärningshotet ökade pressen när Unionen fattade beslut om konkurrenskraftpaketet.

Stilen att i offentligheten förneka behovet att stöda sjöfarten och speciellt arbetskraftskostnaderna på passagerarfartyg är väldigt upprörande. Samtidigt är det upprörande att den nuvarande regeringens regeringsprogram innehåller ett hot om att skära ner stödet med 20 miljoner euro. I praktiken finansieras ju detta arbetskraftskostnadsstöd för sjöfarten av finländska rederier och sjöfararna själva. I all enkelhet handlar det om att rederierna erbjuder arbetsplatser på sina fartyg, där sjömännen får sin lön samt betalar skatt och pensionspremier. Rederiet redovisar premierna vidare till staten, som i sin tur returnerar avgifterna till redarna. På så sätt är det vilseledande att påstå att staten bekostar sjöfartens arbetskraftskostnadsstöd.

Hotet om nedskärningar i stödet ökade pressen i beslutsfattandet, när Sjömans-Unionens styrelse i ett extra möte tog ställning för att vara med och förhandla om hur konkurrenskraftpaketet som arbetsmarknadens centralorganisationer har utarbetat ska tillämpas på den egna avtalsbranschen. Konkurrenskraftpaketet utlovar ju inget gott för löntagare. Tvärtom innehåller avtalet enbart för-

sämringar. Men alternativet – de av regeringen planerade tvångslagarna – skulle ha varit en ännu sämre lösning.

Först den sista maj vet vi om konkurrenskraftpaketet träder i kraft och om Sjömans-Unionen på basis av paketet lyckas förhandla fram ett acceptabelt kollektivavtal för sina medlemmar. Centralorganisationerna ska då bedöma avtalens omfattning. Om avtalet inte är tillräckligt täckande eller de av regeringen utlovade åtgärderna är otillräckliga, kan avtalsparterna säga upp sitt eget kollektivavtal.



Kenneth Bondas
kenneth.bondas@smu.fi

innehåll

30 Viking Grace på rätt kurs

34 Långtidsarbetslösheten ökar

36 SSB har en ny direktör

42 Hur nära lastfartygen kan en turist komma?

45 Fina planer för Kvarkentrafiken

Matroserna Mikko Törrönen
(till höger) och Jukka
Lintunen vilar en stund i
mässen efter avgången.

Tre år senare – **Viking Grace** **är på rätt kurs –** **också som** **arbetsplats**

Initialsvårigheter har förekommit. Så var det fortfarande för ett år sedan. Men nu löper arbetet på Viking Grace i regel problemfritt. – Det dröjde innan alla lärde sig de nya arbetssätten på det nya fartyget. Under tre år har läget stabiliserat sig, berättar förtroendeman Kari Männistö. Personalen har fått vänja sig vid nya arbetsmetoder eftersom Grace är ett fartyg där man testar nytt. Mest har arbetsbeskrivningarna förändrats på restaurangavdelningen. På maskinavdelningen är det däremot märkligt tyst och rent.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILDER JUKKA-PEKKA FLANDER



Maskinmannen Niklas Ekholm och maskinreparatören Robert Salmelin tycker om de rena arbetsutrymmena.



Vaktmaskinmästaren Jonas Rosenqvist övervakar med ett skarpt öga.

Kari Männistö, som är däckreparatör och förtroendeman för maskinavdelningen, flyttade till Grace från Viking Isabella liksom många andra av den nuvarande personalen på Grace. Han jämför förhållandena på Grace med tiden på Isabella. På däck- och maskinsidan har arbetet förblivit detsamma. Den stora skillnaden finns i arbetsutrymmena och personalens utrymmen, till Graces fördel.

Enligt Männistö uppskattar personalen Graces miljövänlighet och nya teknik och drar nytta av den. Fartyget är stabilt; på Åbo-rutten gungar det nästan aldrig. Det är också lugnt.

– Fartyget är mycket tyst. De två första veckorna kunde jag inte sova då det var så tyst, berättar Männistö som är van vid motorernas brummande.

Maskinreparatör **Robert Salmelin** är nöjd med de rena arbetsutrymmena på fartyget som drivs med lng-jordgas.

– Allting är rent då man inte använder tjock eldningsolja. I maskinrummet kan

man till och med röra sig i bara strumporna. Och ingen behöver andas in avgaser.

Däcksmännen gillar de stora utrymmena. Bildäcket är exempelvis rymligare än på andra fartyg och därför en bättre arbetsmiljö.

Så tyst att man inte kan sova.



En mäss – informationen sprids

Det nya fartygets storlek har också tagit tid att vänja sig vid. Ungefär 200 anställda är på jobbet samtidigt. Man hinner inte träffa alla och det uppstår inte samma gemenskap som på mindre fartyg.

– Bland personalen finns många bekanta, men också många främmande.

Det är väldigt få som gjort sig ärende till maskinsidans förtroendeman på sistone, vilket också visar att arbetet stabiliserat sig. Männistö får främst frågor om lönespecifikationer och intjänad ledighet.

Systemet med bara en mäss har underlättat informationsgången.



Förtroendemannen Kari Männistö tycker att det inte uppstår samma gemenskap på Grace som på mindre fartyg.





Servitörerna Yrjö Jyske och Minna Salonen är vana vid arbetsrotationen.

Man har tvingats se över arbetsbelastningen.



– Vi har ingen separat befälsmäss, vilket betyder att manskapet kan äta frukost vid samma bord som maskinchefen och maskinmästaren. Informationen sprids bra.

Frispråkighet och sunt förnuft

Jaana Ajanti, som är hyttvärdinna och förtroendeman för hyttavdelningen, betonar också fartygets storlek.

– Arbetstakten är lika hård som på Isabella men arbetsmängden är större eftersom det också finns flera hytter.

Enligt Ajanti har arbetet förlöpt någorlunda smidigt redan en tid.

– Alltid förekommer det små oenigheter, men väldigt få konflikter där förtroendemannen behövs. På avdelningen jobbar lyckligtvis folk som är frispråkiga. Man samlar inte på sig problem utan diskuterar igenom dem.

Personalen är också flexibel. Om det finns tid, hjälper hyttpersonalen till med att plocka undan i restaurangen.

Arbetsbelastningen har också diskuterats med cheferna.

– Cheferna är lätta att diskutera med och de lyssnar och ändrar sig vid behov. Det är viktigt att använda sunt förnuft, säger Ajanti.

Tät arbetsrotation på restaurangerna

Fartygets restaurangpersonal har fått anpassa sig mest. Det finns nya arbetsmetoder, snabb rotation och löneklassbenämningar som t.ex. *cateringvärd* och *cateringförman*.

– Av det första halvåret minns ingen av oss längre någonting, berättar servitören **Yrjö Jyske**.

Enligt Jyske blev serveringspersonalen tvungen att varje dag utveckla arbetet och hitta på hur man sköter jobbet så att det går smidigare och kunden kan betjänas på bästa möjliga sätt.

Vägen dit var svår, men inga katastrofer inträffade. Nu löper arbetet bra.

Jyske klagar inte på arbetsrotationen utan ser den som en chans att utveckla yrkes-

Personalutrymmena

Tiptopp och perfekta

Ingen på Viking Grace har något negativt att säga om fartygets personalutrymmen.

Mest uppskattar personalen att nästan alla har en egen hytt. De få tvåpersonershytterna var avsedda endast för högsäsong, men i praktiken har det bott två i dem hela tiden. Under vinterns dockningstid åtgärdades problemet och man gjorde 20 hytter till för personalen.

Fartygets gym fåt mycket beröm för sin utrustning. Motionsgrenarna utökades med brottning, när det gamla dagrummet fick en brottarmatta. För filmförvisningar finns ett eget utrymme. Bastuavdelningen har en bubbelpool. På sommaren kan man sola på 12:e däck när man är ledig. Det har också satsats mycket på personalens måltider.

Nog finns det väl ändå någon brist?

– Nåja, i hytten finns ännu ingen jacuzzi, skämtar matrosen **Markus Mäki**.

kompetensen. Han får medhåll av servitrisen **Minna Salonen**. Hon tycker att rotationen medför trevlig omväxling.

– Visst är det tyngre på buffésidan än här på á la carte, men under högsäsong är pressen lika stor inom alla jobb. Och tiden går fort när man hela tiden är sysselsatt, säger Salonen nöjt.

Rotationen begränsar sig inte till restaurangerna. Personalen roterar också mellan butikerna och restaurangerna.



Bildäcket är rymligare än på andra båtar. Matrosen Jukka Lintunen uppskattar det.

Viking Lines nya huvudförtroendeman: **Reformer måste vara motiverade**

Utmaningar finns det gott om, suckar Viking Lines nya huvudförtroendeman

Tero Palokoski.

Palokoski är Unionens huvudförtroendeman sedan oktober. Tidigare har han fungerat som förtroendeman på Isabella.

Enligt Palokoski finns det stora skillnader i Viking-fartygens förhållanden och atmosfär. På Viking Grace är förhållandena bra på många sätt.

– Till exempel har hyttarrangemangen förbättrats avsevärt. Arbetsvälbefinnandet ökar. Ett stort tack till Viking Line för detta.

Däremot är inte arbetsatmosfären lika god som den var på Isabella.

– Det är personalen själv som skapar atmosfären. Men det känns att rederiet inte ville ha en ny Isabella och där har man lyckats. Kanske stämningen där var lite för bra enligt arbetsgivaren.

Arbetsrotationen måste vara ändamålsenlig

Palokoski bedömer att Grace under tre år genomlidit alla barnsjukdomar. Han är inte förvånad över problemen eftersom arbetsmetoderna förändrades radikalt.

– Kanske man också har reparerat sådant som inte var trasigt.

En alldeles ny sak är att man i lönegrupperna använder samma yrkesbeteckningar för experter inom olika branscher. Detta möjliggör personalrotation över avdelningsgränserna. Palokoski har inget att invända mot själva rotationen.

– Personalen får omväxling. Man måste ändå lyssna på arbetstagarnas önskemål och beakta personens lämplighet för uppgiften. Det finns också skäl att överväga om en förflyttning till andra uppgifter alltid är ändamålsenlig. En skicklig servitör är inte nödvändigtvis en bra försäljare.

Huvudförtroendemannen undrar om den onödiga rotationen kanske kan tolkas som en makt demonstration från rederiets sida.

Samarbete och uppskattning

Som huvudförtroendeman vill Palokoski ha en god förhandlingskontakt med arbetsgivaren. Han uppskattar det faktum att Grace har många förtroendemen. Detta ger en god grund för samarbete.

Bland personalen efterlyser Palokoski laganda. Han blir riktigt upprörd då han beskriver vilken slags osolidaritet som ibland förekommer på fartygen.



Tero Palokoski efterlyser solidaritet bland personalen.

– En del placerar sig själva på piedestal. De hälsar inte på andra och skäller på diskarna. Det är ju helt åt skogen.

Att tala illa om andra leder i värsta fall till mobbning och är på inget sätt acceptabelt.

– Fartygsarbetet är tungt. Inte ska man belasta det ytterligare med onödiga relationsproblem, säger Palokoski med eftertryck.

Huvudförtroendemannen sammanfattar sin åsikt:

– Det är vi som tillsammans gör fartyget. Alla behövs. Låt oss dra åt samma håll och göra kunderna nöjda. 🍀

Inom transportbranschen är mer än 10 procent arbetslösa

Långtidsarbetslösheten ökar



Transportbranschens arbetslöshetsgrad är 10,5 procent. Antalet arbetslösa är nästan lika stort som för ett år sedan.

– Inga större förändringar har skett i branschens arbetslöshetssituation på sistone. Det tråkiga är att långtidsarbetslösheten har ökat, säger direktören för Transportbranschens arbetslöshetskassa **Anne Liikanen**.

Enligt Liikanen blir arbetslöshetsperioderna ständigt längre. Kassan betalar nu dagpenning till en arbetslös medlem i medeltal i 150 dagar.

En stor del av arbetstagarna inom transportbranschens som blivit arbetslösa för-

blir utan arbete under hela den period som berättigar till inkomstrelaterad dagpenning, dvs. 500 dagar. Många beviljas också tilläggsdagar eftersom det finns många äldre bland de arbetslösa.

Situationen är relativt lika på land och till sjöss.

– AKT och Sjömans-Unionen följs åt i arbetslöshetsstatistiken.

Permitteringar mer sällsynta

Arbetslösheten inom transportbranschen är något högre än i Finland totalt sett. Enligt Statistikcentralen var hela landets arbetslöshetsgrad 9,4 procent i februari.

Direktören Anne Liikanen (t.h.) och administrationssekreteraren Marina Asara berättar, att antalet arbetslösa på transportbranschen är nästan lika stort som ett år sedan.

Anne Liikanen kommer också med goda nyheter.

– Hotet om permitteringar har minskat. Det finns stora företag som permitterat mycket, men permitteringarna har upphört.

Transportbranschens arbetslöshetskassa hade 38 500 medlemmar i slutet av januari. –KK



TRANSPORTBRANSCHENS
ARBETSLÖSHETSKASSA

ARBETSLÖSHETSKASSAN INFORMERAR

Beskattning av inkomstrelaterad dagpenning år 2016

- Om förmånstagaren skickar ett ändrings-skattekort **för förmån** till arbetslöshetskassan, innehålls skatten enligt uppgifterna i ifrågasvarande skattekort.
- Om förmånstagaren skickar ett ändrings-skattekort **för lön** till kassan, innehålls skatten enligt uppgifterna i ändringsskattekortet, men innehållningsprocenten är minst 25 %.
- Om förmånstagaren inte skickar något skattekort till arbetslöshetskassan, använder kassan de beskattningsuppgifter som kassan fått i början av året från skatteförvaltningen. Förskottsinnehållningen är ändå alltid minst 25 %.

Skärpta villkor i lagen om alterneringsledighet

De skärpta villkoren i lagen om alterneringsledighet trädde i kraft den 1 januari 2016. Efter lagändringen förutsätter alterneringsledigheten en arbetshistoria på 20 år (tidigare 16 år). Den maximala längden för alterneringsledighet förkortades till 180 dagar (tidigare 360 dagar) och alterneringsersättningens nivå uppgår till 70 % av arbetslöshetsdagpenningen för alla alterneringslediga (tidigare var den 80 % för de som hade en arbetshistoria som översteg 25 år). Dessutom slopades möjligheten att vara alterneringsledig i perioder om minst 100 dagar dvs. alterneringsledigheten kan inte längre indelas i perioder.

Missbruk av arbetslöshetsskydd är ett brott

Under 2015 framkom sammanlagt 24 fall av felaktig ersättning hos arbetslöshetskassan vilka ledde till förundersökningsbegä-

ran. Vid fall av felaktig ersättning där för stora summor eller förmåner som personen inte har rätt till har betalats ut, blir vederbörande alltid återbetalningsskyldig. När det är fråga om missbruk av förmån, blir personen återbetalningsskyldig oavsett om vederbörande har ekonomiska problem. Oftast slutar denna typ av återindrivning med utmätning.

En person som gjort sig skyldig till missbruk av förmån åtalas oftast i rätten för bedrägeri. Om missbruket pågått under lång tid och förmånen uppgått till en större summa, kan brottet även rubriceras som grovt bedrägeri. Arbetslöshetskassan kan dessutom vid fall av missbruk ge en sanktion enligt 4 § i lagen om arbetslöshetskassor, varav den allvarligaste är uteslutande ur arbetslöshetskassan.

Varje år efter att beskattningen färdigställt gör arbetslöshetskassan en samkörning av förmånsinformation till tillsammans med skatteinformationen för att upptäcka eventuellt förmånsmissbruk. Därefter uppmärksammas de fall där kassan har betalat ut förmåner till en medlem samma år som denne haft löne- eller företagsinkomster, sociala förmåner eller andra inkomster som påverkar förmånens storlek eller berättigande. För närvarande kontrolleras missbruk av förmåner för år 2014.

En medlem som ansöker om förmåner har skyldighet att uppriktigt meddela kassan all information som påverkar utbetalningen. För att undvika att för stora summor betalas ut och misstankar om förmånsmissbruk på grund av felaktig information, bör man omedelbart meddela kassan om alla eventuella förändringar som påverkar medlemsförhållandena. ⚓



Tidningen Sjömannen för 50 år sedan

DEN NYA REGERINGEN

Sjöfolket väntar sig av den nya regeringen en positiv inställning till både sjöfarten och i synnerhet sjöfolket och dess strävanden. Vi har inte för avsikt att sticka käppar i regeringens hjul, men vi skulle heller inte förhålla oss passiva om man skulle gå in för att bromsa utvecklingen av sjöfolkets levnadsvillkor. (N. Wällari 6/1966)

FUNDERINGAR I MÄSSEN

Om en krog kan anses vara en mäss så stämmer rubriken. Vi satt alltså på krog, och hur det nu kom sig så råkade vi vara tre kockar som satt vid samma bord.

Kocken mitt emot filosoferade om kökspersonalens helgdagsarbete och –ersättningar, så jag yttrar mig här med hans auktoritet: sjöfolket, med undantag för kökspersonalen, kan när fartyget ligger i hamn på en helgdag nästan utan undantag bege sig precis vart de önskar. De kan gå på krog eller på museum, ta sig ett bad eller gå och lägga sig om de så vill. Men huvudsaken är att de andra kan få träffa sina familjer när fartyget ligger i finländsk hamn, men det KAN INTE köksfolket, eftersom vi är fångad ombord. Därför borde helgdagsarbetet ersättas med en kännbar summa. (Kocksurrogatet 6/1966)

Två gamla Chelseabor på pension satt på en bänk i Royal Hospital parken och stödde sig på sina käppar nuckande och följde de förbipasserande med blicken. En särskilt söt flicka passerade och en av de gamla männen vände sig till den andra och sade: – Kommer du ihåg de där pillerna som de gav oss i Boer kriget för att vi inte skulle tänka på flickor? – Ja-a, sade den andra. – Well, det känns som om de skulle börja verka...(6/1966)



Verkställande
direktören Sampsa
Sihvola känner starkt
för SSB:s nya
livsstilsförändrande
projekt ForMare.

SSB satsar på arbetsvälbefinnande och motivation

*Den nya verkställande direktören ökar utbudet
och introducerar nya programpunkter.*

TEXT JUKKA SUNDHOLM BILDER SSB

Sjömansservicebyrån SSB har samlat på sig en stor expertis inom arbetsvälbefinnande och motivation. Detta utnyttjar SSB i det nya ForMare-projektet. Målet är att öka deltagarnas balans och välbefinnande.

– ForMare är vår storsatsning, berättar SSB:s verkställande direktör **Sampsa Sihvola**.

Till konditionsprogrammet för sjöfarare antas de sökande som har ett stort behov av att ändra sin livsstil samt en tillräcklig

motivation. I ForMare ingår information samt träning tillsammans med en personlig tränare.

ForMare är ett projekt för livsstilsförändring som sträcker sig över tre år. I pilotprojektet deltog 20 sjöfarare och i år

har 115 deltagare påbörjat programmet. Antalet sökande var nästan 300. Hittills kommer största delen av ForMare-deltagarna från passagerarfartyg. Tanken är att i framtiden också få med folk från fraktfartygen.

Den första gruppens erfarenheter har redan gett goda resultat: livskvaliteten

ForMare är ett konditionsprogram framtaget för sjöfarare



och arbetsklimatet har förbättrats betydligt. Sjukfrånvaron har gått ner och risken för olycksfall har minskat. Både arbetsgivarna och arbetstagarna drar nytta av detta.

ForMare finansieras av Sjömanspensionskassan och försäkringsbolaget Alandia. Deltagarens självriskandel på 100 euro motsvarar fyra procent av kostnaderna. Rederiets andel är 30 procent.

Träningspaketet och hälsosam fartygsmat

SSB främjar sjöfararnas hälsa genom att också erbjuda testpaketet Testa kroppens kondition och ett lätt träningspaket. Byrån hjälper också fartygen.

– Vi hjälper fartygen och rederierna i deras välbefinnandearbete genom att bland annat kartlägga motionsmöjligheterna och förbättra fartygsmatens kvalitet, berättar Sihvola.

Sampsä Sihvola intresserar sig också för hur man kan kombinera familjeliv och sjöarbete. Både kurser och evenemang för familjer planeras.

Kurser, böcker och exkursioner

Kurserna har traditionellt hört till de populäraste tjänsterna hos SSB. Fram tills nu har man debiterat deltagar- eller materialavgift för enbart en del av kurserna.

Ett energiknippe som finkammat haven

Sjökaptén **Sampsä Sihvola** (44) tog över rodet på SSB i början av år 2015. Han har sett sjöarbetet ur många perspektiv - till havs och på land, som en del av manskapet och som befäl.

Sihvola har studerat fysik och matematik vid universitetet och arbetat som företagare. Sin fru träffade han på fartyget Estelle som bedriver rättvis handel. Sjöfartsstudierna avlade Sihvola i Åbo på svenska. Innan han började på SSB jobbade Sihvola på Prima Shippings fartyg och kontor.

Han är känd som ett energiknippe som alltid är steget före alla andra.



I motsats till den moderna trenden betonar Sihvola värderingar. Speciellt viktigt för honom är gemenskap istället för individualitet.

Till Sihvolas hobbyer hör fotografering, teater och reservistverksamhet.

Nu införs en liten deltagaravgift för alla kurser.

– Vårt syfte är att kunna presentera ett mångsidigt kursutbud, som är tillräckligt lockande och erbjuder passande alternativ för alla. Vi har lagt till korta besök och utfärder på temat motion och kultur. Dessa exkursioner räcker några timmar och är i regel gratis för deltagarna, förklarar Sihvola.

Fartygsbiblioteken har alltid varit viktiga för SSB. Idag kan biblioteken användas också via nätet.

– Vårt bibliotekssystem omfattar omkring 40 000 böcker och DVD-skivor. Av allt material har bara hälften matats in hittills. I nätbiblioteket kan man göra sökning och reservera och beställa en viss bok. Förutom nyheterna har vi också äldre böcker – sådana som är svåra att få tag på i vanliga bibliotek.

Sjömansservicebyrån

- ser till att sjöfararna kan använda samhällets tjänster på lika villkor
- erbjuder informations-, studie- och fritidstjänster
- stöder hobbyverksamhet och studier
- erhåller finansiering från staten, sjöfarare och rederier
- Sjömans-Unionen är representerad i SSB:s styrelse
- backas upp av internationella arbetsorganisationens konvention och sjömansservicelagen
- grundades 1973

Seko sjöfolk accepterar inte nya lönesänkningar

SEKO SJÖFOLK FÖRVÅNAR sig över det, att Sveriges borgerliga politiker talar om att sänka de lägsta lönerna på arbetsmarknaden. De högst avlönade lämnas däremot helt därhän.

– Många av våra fackliga kamrater i andra länder är avundsjuka på den svenska modellen och skulle göra allt för att få ett

motsvarande system i sina länder. Modellen har lett till goda reallöneförbättringar för löntagarna och visat sig vara en ekonomisk framgångsfaktor som står på egna ben - utan politisk inblandning, fackförbundet säger i ett uttalande antaget av sitt årsmöte i mars.

– I denna fråga tar vi strid. Vi är övertygade om att vi har hela den svenska fackföreningsrörelsen bakom oss i denna fråga, Seko sjöfolk tycker.

Seko sjöfolk påpekar, att man redan har provat sänkta löner i Sverige. Regeringen sänkte arbetsgivaravgiften för unga dramatiskt, vilket ger samma effekt för företagen

som att sänka lönen. Denna omtvistade reform visade sig ge mycket små och dyra effekter på sysselsättningen. Reformen var definitivt inte särskilt effektiv för att bekämpa ungdomsarbetslösheten.

– De borgerliga partierna försöker hota fackförbunden med lagstiftning inför stundande avtalsrörelse. Det vore ett brott mot en arbetsmarknadsmodell som tjänat Sverige väl i över 80 år. Det vore också en krigsförklaring mot alla löntagare i Sverige. Detta kommer vi inte att acceptera.

Kenny Reinhold fortsätter som Seko sjöfolks ordförande och **Jonas Forslind** som sekreterare.

Ministeriet:

Skärgårdens transporttjänster på marknadens villkor

DE OFFENTLIGT FINANSIERADE transporttjänsterna i skärgården kan med fördel kompletteras med allt fler tjänster som fungerar på marknadens villkor, tycker kommunikationsministeriet.

Ministeriet efterlyser modeller som ökar kostnadseffektiviteten hos de offentligt finansierade transporttjänsterna och har startat ett utvecklingsprojekt. De eventuella reformerna och konsekvenserna av dem bedöms i ett försök som genomförs åren 2016–2019.

Utvecklingsprojektet och försöket är en del av regeringens spetsprojekt med målet att skapa en gynnsam miljö för digitala tjänster och för nya affärsmodeller.

Enligt ministeriet behöver vi i skärgården samspela från dörr till dörr-tjänster som för samman olika trafikformer och gör det möjligt att kombinera olika typer av transporter. Det primära syftet med den nuvarande förbindelsefartygstrafiken är att tillgodose den bofasta befolkningens behov av nödvändiga resor och transporter. Dessa tjänster är inte nödvändigtvis tillräckliga för att fylla de behov som turister och deltidboende har.

– De nuvarande förbindelsefartygstjänsterna som staten upphandlar är avgiftsfria för användarna, vilket i själva verket kan vara ett hinder för utvecklingen av marknaden för transporttjänster i skärgården, ministeriet konstaterar.

BJD SAANA LAMMINSVU



Ansök om semestervecka med subvention

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

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

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

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

www.hyvinvointilomat.fi

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

Pensionärer

(för Unionens pensionerade medlemmar + maka/make)

Semesterns namn	Tid	Pris/person	Ansökningstiden slutar
Livskraft från vattnet Semestercentrum Huhmari	5.–10.9.2016	100 €	31.5.2016



Hundra år av goda skäl!

HI-OHOJ, SÄGER AIMO. Sjömans-Unionen fyller 100 år. Aimo är inte riktigt gammal nog för att minnas när Unionens grundades, men herr Myrääkä har varit med om mycket och sett mycket. Nu är det läge att tänka på det förgångna.

Aimos barndom präglades av sjöfart. Pappa arbetade på Busholmen. Bostaden låg ett stenkast från hamnen. Som liten tillbringade Aimo mycket tid i hamnen, tittade på fartygen och undrade varifrån de egentligen kom och vart de skulle. Fartygen bestod till största delen av ångfartyg med en brygga på mitten och några hytter undertill. I aktern fanns det fler hytter för besättningen. Aimos pappa berättade att sådana båtar kallades "midship".

Man försökte lära Aimo respektabla manér. Intill låg det två sjömanskrogar: Kannas och Salve. Aimo minns som igår ett samtal mellan fyra ögon med mormor för 55 år sedan. Det lät så här: "Kom ihåg unge man, att de där restaurangerna går du aldrig till! Dit går bara supande sjömän." Så kanske det också var. Nuförtiden har Aimo trotsat mormors förbud. Det fanns ju sjömansbarer även på andra håll. Ungdomarna varnades säkert för Kairo i Kotka också.

MEN LÄNGTAN EFTER ETT LIV till sjöss hade väckts hos Aimo. Skolan var inte riktigt något för en vild ung man, så Aimo beslutade sig för att gå till sjöss som 15-åring. Sagt och gjort.

Unionens kontor låg på den tiden på Jungfrustigen. Med tappert sinne, men svajande ben och fjärilar i magen gick Aimo dit. Det visade sig att Aimo skulle duga som mässkalle på i alla fall ett par fraktfartyg. Det var bara att gå hem och packa sina saker.

Mamma tyckte däremot inte om planerna. Hon sade bestämt att hennes son inte skulle till sjöss – i alla fall inte än. Myrääkäs sjökarriär tog stopp där. Längtan till det öppna havet fanns dock kvar och tankarna drogs till de friska vindarna. En vuxen karl kunde mamma inte längre förbjuda.

Finland har alltid behövt såväl fartyg som sjömän. Som tur är förstod sjömännen redan tidigt fördelarna och styrkan med att förenas. Unionens första tid var tuff. Inte vem som helst klarade sig till sjöss.

PÅ ÅNGFARTYGEN FANNS DET MÅNGA redan bortglömda yrken. Det fanns timmerman, donkeyman och telegrafister. Maskinisten, smörjaren och reparatören skötte saker och ting med maskinbefelet. Kolskyfflaren hade det tuffaste jobbet. Han skyfflade kol i magen på de stora ångmaskinerna i det heta maskinrummet. När rosten skulle rengöras tog kolskyfflaren ut slagget på en kärra och dumpade det rakt i havet genom en öppning i fartygets sida. På vintern kunde landgången frysa till och stackarens tömning bli det sista han gjorde. Både man och kärra hamnade i havet.

Besättningen måste ju utfordras, och för det hade man en kock med medhjälpare och en mässpojke.

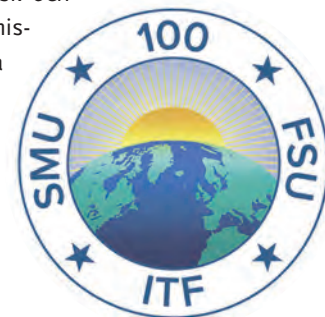
Om sjögången var hård gällde det att vara akrobatisk för att få kastruller och pannor att stå kvar på spisen. Hi-ojoj! Vilket liv, fun-derar Aimo.

SJÖFARTSROMANTIKEN VÄXTE TILL enorma dimensioner. Resorna till t.ex. Rio de Janeiro tog flera veckor. Man låg efter en längre tid eftersom det inte fanns lyftkranar eller någon annan lossnings- och lastningsutrustning. Att tömma lastrummet var ett hårt och farligt arbete. På passagerarfartens ångfartyg var det däremot elegant. Servitörerna bar uniform, och måltiderna utannonserades genom att en piccolo gick längs korridorerna och slog på en gong-gong. Hi-ojoj! Sjömännen fick se främmande länder och uppleva fantastiska äventyr i hamnarna – framför allt då de kryddade sina berättelser lite extra. Under de långa resorna hade de tid att finslipa sina berättelser, som landkrabborna lyssnade till med vidöppna ögon efter att globetrotterna kommit hem.

VÅRT LAND SÅGS SOM ETT SLAGS bekvämlighetsflaggland, eftersom sjömännens löner var låga. Senare började man flagga ut fartyg. Sjömans-Unionen såg inte på det med blida ögon, speciellt inte efter att legendariska **Niilo Wälläri** kom med i ledningen. Aimo minns en tidningsbild där man såg Wälläris huvud och hans tumme och pekfinger, som var ungefär 5 cm från varandra, som om han visade ett mått. Bildtexten lød: "Grabbar, isen är redan så här tjock, vi strejkar".

På 1960-talet började rederierna byta ut midship-fartygen mot torrfraktfartyg. Den sista stöten mot sjöfartsromantiken kom med ro-ro-fartygen. Nu hade sjömännen inte längre tid att härja på hamnkrogarna. Frakten transporterades efter en sträng tidtabell. Passagerarfartygen växte också och arbetstakten blev allt hårdare. Dagens jättekryssare påminner knappt om fartyg längre. Aimo tycker att de är simmande lådor. De chockerande massiva fraktfartygen skrämmar också den gamla sjömännen.

Tiden då sjöfarten var romantisk och Sjömans-Unionen ung är numera historia. Sjömännen och rederierna har tvistat då och då under förbundets historia. Unionen har kategoriskt drivit medlemmarnas intressen. Även om Unionen nu fyller 100 år tror Aimo att motto från ett whiskydestilleri passar den: *Still going strong.*



Förbunden förhandlar om tillämpandet av avtalet om konkurrenskraft

LÖNTAGAR- och arbetsgivarförbunden har inlett förhandlingarna om tillämpandet av konkurrenskraftsavtalet. Förhandlingarna gäller cirka 300 kollektivavtal.

De flesta löntagarförbunden har ansett, att konkurrenskraftsavtalet utgör ett mindre ont än tvångslagarna som regeringen har planerat.

Förhandlingarna mellan Sjömans-Unionen och representanten för rederierna Finlands Rederiförening rf har även inletts. Sjömans-Unionens styrelse beslöt den 4 mars, att Unionen är redo att förhandla om tillämpandet av konkurrenskraftsavtalet på den egna branschens kollektivavtal.

Unionens styrelse kräver emellertid, att den finska regeringen inte förverkligar det hot som ingick i regeringsprogrammet om att skära ner stödet för bemanningskostnader på passagerarfartyg med 20 miljoner euro. Nedskärningen skulle leda till utflaggning av passagerarfartygen och en förlust av tusentals arbetsplatser till havs.

Arbetstimmar och betalningsöverföringar

Avtalet om konkurrenskraft har gjorts för att förbättra sysselsättningen och ekonomin. Man försöker höja konkurrenskraften genom att öka antalet arbetstimmar och genom en intern devalvering, för vilken man använder betalningsöverföringar.

Arbetstiden förlängs med 24 timmar i året utan att ändra på lönen. Inom den offentliga sektorn utförs en nedskärning av semesterpenningen med 30 procent under åren 2017–2019.

Löntagarnas andel av socialförsäkringsavgifterna höjs stegvis. Förändringarna berör arbetslöshetsförsäkrings- och pensionsavgifterna.

Avtalet omfattar även främjandet av lokala förhandlingar. FFC förutsätter, att man genom beredningen av lagen om lokala förhandlingar stärker kollektivavtalens betydelse för överenskommelser på arbetsplatser.

Förbunden förhandlar om tillämpandet av avtalet till slutet av maj. Därefter bedömer man avtalets omfattning.

Man överväger att grunda ny centralorganisation

EN GRUNDLÄGGANDE UTREDNING

om den planerade nya centralorganisationen för löntagare har blivit färdig. Den innehåller riktlinjerna för bland annat den nya centralorganisationens verksamhetsidé och fokus för verksamheten. Man har även tänkt över förvaltningsmodellen, den regionala verksamheten, ekonomin och varumärket.

Huvudmotivet har varit, att närmast FFC:s och STTK:s förbund skulle bilda en ny, gemensam centralorganisation. Utgångspunkten är strävan att främja löntagarnas och ensamföretagarnas välmående samt stärka fackföreningsrörelsens samhällspåverkan och roll i arbetslivets reformer.

Planen har inte ännu kommit så långt att förbunden skulle fattat ett beslut. I mars beslöt man att ge sig mer tid. Projektet tas upp på Sjömans-Unionens ordinarie kongress i maj, om ärendet är aktuellt då.

FFC: En avgiftsfri rådgivning för invandrare

FFC HAR ÖPPNAT en avgiftsfri rådgivning som riktar sig till arbetstagare med invandrarbakgrund.

Genom att erbjuda avgiftsfri rådgivning i frågor som gäller anställningsförhållanden vill FFC hjälpa arbetstagare med invandrarbakgrund att få en bra start i arbetslivet och integrering.

På rådgivningen för invandrare svarar juristen på frågor som gäller anställningsförhållanden. Rådgivningen betjänar per telefon och e-post på finska och engelska.

Utöver att ge juridiska råd har FFC:s jurist som uppgift att förmedla information om arbetslivet åt invandrarorganisationer

samt att utbilda fackförbund och förtroendemän på arbetsplatserna i invandringsfrågor.

Rådgivningen för invandrare är öppen måndag till torsdag kl. 9–11 och 12–15. Telefonnummer är 0800 414 004. E-postadressen är workinfinland@sak.fi



Genmäle på varning

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Jag fick oväntat en varning för att ha åsidosatt mina arbetsuppgifter. Min arbetskamrat fick en anmärkning. Enligt förmannen hade vi inte följt arbetsgivarens anvisningar för hur rutinkontroller av maskinrum och anteckningar av kontrollerna ska göras. Varningstexten är mycket vag och ingen av oss förstår egentligen vad vi har gjort fel. Vad är en varning och vad är dess juridiska betydelse? Finns det något jag kan göra för att frågan ska tas upp på nytt?

JURISTEN: Kapitel 8 § 2 i lagen om sjöarbetsavtal nämner varningar. Enligt tredje momentet får en arbetstagarare som har åsidosatt eller brutit mot sina arbetsförpliktelser inte sägas upp förrän han eller hon varnats och därigenom beretts möjlighet att rätta till sitt förfarande. Anställningsförhållandet kan med andra ord avslutas om arbetstagararen *upprepade gånger*, dvs. *trots varning* underlåter att uppfylla sina arbetsförpliktelser eller fortsätter att åsidosätta arbetsuppgifterna.

Endast en *skriftligt* given varning är i enlighet med lagen och har rättslig effekt. Arbetsgivaren skall kunna bevisa svart på vitt att arbetstagararen har varnats för att anställningsförhållandet kan avslutas om samma förseelse upprepas. Muntliga anmärkningar har mindre betydelse, men även de kan tas i beaktande när man gör en total bedömning av förutsättningarna för att avsluta anställningsförhållandet.

Utöver att fungera som bevis har varningen även andra uppgifter. Genom en varning får arbetstagararen veta att arbetsgivaren anser att arbetstagararen har åsidosatt eller försummat sina förpliktelser som baseras på anställningsförhållandet, klandrar förfarandet och påminner om de påföljder som kommer att övervägas om åsidosättandet fortsätter. Å andra sidan ger man med en varning arbetstagararen möjlighet att korrigera sitt agerande och beteende eller förbättra sin prestation.

Varningen kan ges av arbetstagararens närmaste förmän eller av den högsta förmannen i organisationen och alltid av fartygets befälhavare. Förutsättningen för att ge en varning är inte alltid att ärendet ska behandlas i fartygskommissionen, eftersom den i princip bara behandlar ärenden där man redan utreder och överväger huruvida det finns grunder för att avsluta anställningsförhållandet.

En anteckning om att en varning har getts ska alltid göras i skeppsdagboken.

Ingen varning varar för evigt. Enligt ett specifikt villkor i avtalsbilagan Utrikesfartens drogpolicy är en varning som getts i alkoholfall giltig i 12 månader. I andra fall beror *giltigheten*, dvs. längden på den period under vilken arbetsgivaren effektivt kan åberopa sin varning, bland annat på hur allvarligt åsidosättandet eller brottet är samt omfattningen på dess effekt. Enligt en tumregel som baseras på rättspraxis är denna period *ungefär ett år*, men i grövre fall kan man även beakta äldre varningar.

Arbetsgivaren kräver ofta en underskrift från arbetstagararen när man ger en varning. Underskriften innebär inte att man godkänner varningen, utan enbart att man har tagit emot den.

Man kan alltid upprätta ett *genmäle* på en varning. Där motiverar arbetstagararen varför arbetsgivarens varning är obefogad och grundlös och ger sin förklaring på det inträffade och på omständigheterna kring saken samt kräver att varningen tas tillbaka. I genmälet kan man bland annat påpeka att det i varningen inte är tydligt och exakt definierat hur arbetsgivaren anser att arbetstagararen har brutit mot sina arbetsförpliktelser eller hur arbetstagararen förväntas ändra sitt förfarande eller att varningen inte har getts inom en rimlig tid för utredning och övervägande, ofta cirka en månad, efter att arbetsgivaren fick reda på arbetstagararens åsidosättande. En likadan anteckning skall göras i skeppsdagboken för genmälet som för varningen och det kan löna sig att särskilt påminna om detta. I genmälet kan man naturligtvis alltid begära att ärendet behandlas på nytt i förtroendemannens närvaro, vilket många gånger rekommenderas även ur förmannens synvinkel av såväl arbetsledningsrelaterade skäl som för hela fartygsgemenskapen. Det finns ingen juridisk skyldighet för arbetsgivaren att överväga eller avgöra ärendet på nytt, utan varningen är i detta avseende en ensidig åtgärd av anmälningsnatur. Ett genmäle som görs direkt efter varningen kan dock ha stor betydelse längre fram med tanke på helhetsbedömningen vid utvärdering och bestridande av eventuellt upphörande av anställningsförhållandet och grunderna för dess laglighet.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Syns det något lastfartyg?

Turisterna har chansen att beundra lastfartyg i hamnen på enkom för dem organiserade besök. Många nöjer sig emellertid med nätkamerans bilder på hamnen.

TEXT EIIJA KALLIONIEMI BILD HELSINKI PORT/MIKAEL KAPLAR

Hur nära lastfartygen kommer en vanlig turist till exempel i Nordsjö hamn i Helsingfors?

Nordsjö hamns direktör **Jukka Kallio** anser att en ypperlig utkiksplats finns på observationsplatsen som kallas Horisonten. Den ligger i ändan av hamnens bullermur. De närmaste fartygen är på bara 50 meters avstånd.

Observationsplatsen befinner sig emellertid i utkanten av hamnområdet.

Turisterna får inte gå in på hamnområdet, för att säkerhetsreglerna inte tillåter det, säger Kallio. I hamnen finns det mycket arbetsmaskintrafik.

Olika yrkesgrupper, pensionärsklubbar eller studentgrupper begär om att få besöka hamnen enligt Kallio, men alla kan man inte ta emot.

– Vi strävar efter att ta emot läroanstalter som utbildar sina studeranden inom logistik och sjöfart. För annat har vi varken tid, tillräckligt med personal eller resurser.

”Om besöken måste man komma överens på förhand”

Även FredrikshamnKotka hamns trafikchef **Markku Koskinen** säger, att enbart arbetstagarna och de, som har någon annan giltig orsak att vara där, får gå in genom hamnporten.

– Vi organiserar visserligen ibland besök, men man måste komma överens om dem förhand. Bussrundturerna har vanligtvis stått i samband med något tema eller någon speciell dag.

– Redan förordning 633 som befattar sig med säkerheten inom hamnarbetet begränsar vistelsen på hamnområdet. Om man skulle promenera i hamnen, borde man vara iklädd skyddskläder i en reflekterande färg som motsvarar den godkända standarden, förklarar Koskinen reglerna.



rande färg som motsvarar den godkända standarden, förklarar Koskinen reglerna.

Enligt Koskinen är det ovanligt, att en turistgrupp ber om att få komma in på hamnområdet, men man kan ju alltid be om lov.

– Sedan får vi se, hur situationen är för tillfället, lovar Koskinen. Han hänvisar till FredrikshamnKotkas nätsidor. Där kan man se hela hamnen på en virtuell rundtur.

Långtradarchaufförerna prioriteras

Kunde man eventuellt lättare komma med på ett lastfartyg? Ja och nej.

Finnlines II styrman **Krista Tanhuanpää** seglar med Finneagle från Nådendal till Kapellskär i Sverige. Finneagle är ett s.k. ropax-fartyg. Det kan förutom fraktgoods transportera cirka trehundra passagerare. Speciellt om somrarna finns det turister ombord med sina husbilar och motorcyklar.

– På ett vanligt lastfartyg finns det bara 12 hyttplatser för passagerare. På Finnlines

fartyg är de vanligtvis reserverade åt långtradarchaufförerna för överresan. Containerfartyg har också 12 hyttplatser, men i varje fall har det inte funnits turister på de fartygen, som jag har jobbat på. Förhållandena på båtarna är ganska trista och anspråkslösa för turister, förklarar Tanhuanpää situationen.

Hon fortsätter, att hon inte vill låta ohövlighet när hon säger, att man inte speciellt gärna tar med turister på lastfartyg.

– Det beror på att turisterna som betalande kunder förorsakar personalen överloppsarbete och stress för rederiet, eftersom det bör vara snyggare på båten och maten måste vara vackrare dukad.

Skulle det eventuellt finnas en marknadsnisch för en sådan sorts upplevelseturism?

– Alldeles säkert. Det skulle säkert vara en upplevelse för många att vistas på ett litet fartyg som gungar på vågorna! tror Tanhuanpää. ⚓



Medlemmar i Sjömans-Unionen har som medlemsförmån rätt att få telefonrådgivning av **Eversheds Advokatbyrå Ab** i juridiska frågor som rör medlemmarnas privatliv. Genom att ta reda på sina rättigheter och skyldigheter i förväg undviker man konflikter och skador. Tjänsten är gratis för medlemmar. www.eversheds.fi.

Problem i bostadsaktiebolag

I ett bostadsaktiebolag, liksom i alla sammanslutningar, uppstår det ibland friktion mellan aktieägarna. I någon lägenhet har man kanske högljudda fester, eller så kanske aktieägaren låter bli att betala bolagsvederlaget. Om ett problem uppstår har bostadsaktiebolaget en effektiv rättsskyddsmetod att ta till – att ta lägenheten i bolagets besittning för att trygga ett problemfritt boende eller driva in obetalda vederlag.

Grunder för besittningstagande

Bolaget kan ta en lägenhet i besittning om aktieägaren eller någon som denne har överlåtit nyttjanderättigheten till försummar sina skyldigheter gentemot bolaget. Försummelsen får dock inte vara ringa.

Grunderna för besittningstagande regleras i bostadsaktiebolagslagen, enligt vilken de är: försummelse av betalning av vederlag som fastställts i bolagsordningen, försummelse av det underhållsansvar som faller på aktieägaren, användning av lägenheten i strid med användningssyftet enligt bolagsordningen eller brott mot bestämmelserna om bevarande av ordningen i bolagets lokaler och utrymmen.

I praktiken är de vanligaste orsakerna till besittningstagande försummelse av betalning av vederlag under lång tid och att det förs ett störande liv. Ett störande liv behöver inte bero på nattliga fester, utan upprepat oväsen eller lukter på dagtid kan också utgöra en grund. Försummelse av betalning av vederlag är tillräckligt betydande för besittningstagande av lägenheten om betalningar försenas med ett belopp som motsvarar tre månaders vederlag.

Förfarande vid besittningstagande av en lägenhet

Lägenheten kan tas i bolagets besittning endast om styrelsen först gett en specificerad varning i frågan. Varningen ska ges skriftligen och bevitnat. Bolaget kan ta lägenheten i besittning endast på de grunder som nämns i varningen. Om styrelsen till exempel har gett en varning rörande försummelse av vederlagsbetalning får lägenheten senare inte tas i besittning på grund av ett störande liv.

Om aktieägaren inte rättar till förseelsen efter att ha fått varningen kan bolagsstämman besluta att ta lägenheten i bolagets besittning i högst tre år. Bolagsstämmans beslut att ta aktielägenheten i bolagets besittning ska delges senast 60 dagar efter att beslutet fattades. Annars är beslutet verkningslöst. Bolagsstäm-

mans beslut om besittningstagande kan lämnas in till tingsrätten för utredning inom 30 dagar efter att det delgavs.

Bolagets besittningstid

När lägenheten tagits i bolagets besittning ska styrelsen omedelbart hyra ut den till en lämplig hyrestagare till gängse hyra. Med hyresintäkterna kan man täcka eventuella obetalda vederlag som ligger till grund för besittningstagandet, utgifter som besittningstagandet orsakat samt utgifter för uthyrning och renovering av lägenheten. Bolaget har under besittningstiden också möjlighet att få in förfallande vederlag från hyresintäkterna i tid och trygga ett störningsfritt boende i bolaget. Överskottet från uthyrningen ska redovisas för aktieägarna.

Det finns flera problem med att ta en lägenhet i bolagets besittning. Ett fel i förfarandet kan leda till att hela förfarandet måste göras om från början. De vanligaste problemen gäller delgivning. Delgivningen görs många gånger formellt fel eller så följs inte tidsfristerna. Värt att notera är att aktieägarens närvaro vid bolagsstämman som beslutar om besittningstagande inte räcker som delgivning av bolagsstämmans beslut. När det gäller varning ska man komma ihåg att man i varningen ska försöka specificera grunden för besittningstagande så noggrant att mottagaren av varningen kan identifiera förseelsen som ska rättas till. Bolaget behöver som tur är inte bara förlita sig på styrelsens och vicevärdens kunskaper vid besittningstagandet, utan kan ta hjälp av en utomstående part för att trygga ett framgångsrikt förfarande. Utgifterna för besittningstagande som uppstår när man tar hjälp av en utomstående part kan också innehållas från intäkterna från uthyrningen av lägenheten.

Mikael Sunell

Jurist

Eversheds Advokatbyrå Ab

www.eversheds.fi





Människohandeln bör övervakas även på båtarna

NORDISKA MINISTERRÅDET finansierar ett projekt, som utökar rederiernas färdigheter att förebygga människohandeln. Det är viktigt att offren för människohandel blir identifierade, så att de kan erbjudas skydd.

För projektet som bekämpar människohandeln på Östersjön intervjuas å ena sidan sjöfartspersonalen och myndigheterna och å andra sidan planerar man en utbildning, som ska sensibilisera personalen att upptäcka människohandeln och anmäla de som misstänks för brott mot de mänskliga rättigheterna till gräns- och polismyndigheterna.

Offren i Östersjöområdet är för det mesta medborgare i något av Östersjöländerna. De tvingas att arbeta som prostituerade eller utföra annat arbete i omänskliga förhållanden och bryta mot lagen.

I samband med den aktuella flyktingkrisen överlappas människosmuggling och människohandel. I farozonen befinner sig speciellt minderåriga som reser utan sällskap.

I Finland koordineras projektet av Internationella organisationen för migration IOM.

Flygbolagen tillämpar redan föreskrifter om övervakning av människohandel och anmälan om misstänka.

Ny färja för Kvarkentrafik som mål

EU-PROJEKTET MIDWAY ALIGNMENT

har en ny, ultramoderna färja mellan Umeå och Vasa som huvudmål.

Midway Alignment nådde en viktig milstolpe inom att finska regeringens finanspolitiska ministerutskott i sista stund i februari beslöt att skicka projektansökan vidare till behandling till EU. Svar från Bryssel väntas i under hösten.

Regeringen tycker att Vasa-Umeå utgör en naturlig del av det tillväxtkorridor-tänk som tätare förenar Finland till det Europeiska trafiknätverket. Projektet stöder inte bara Österbotten men även hela Finlands ekonomi.

Flera regionala aktörer på båda sidorna har tagit en stor roll i projektet och skapar tillsammans verksamhetsförutsättningar för näringslivet och för folklig samverkan. Den förbättrade transport-

sträckan i öst-västlig riktning gör det lättare för frakt och människor att nå till exempel huvudstadsregionerna, Norges isfria hamnar och övriga världen. Dessutom blir Kvarkenregionen mer tillgänglig. Projektet är gränsöverskridande, multimodalt och det inkluderar järnväg, väg och sjöfart.

Wärtsilä har presenterat det fartyg som ska byggas, om projektet får ekonomiskt stöd från EU, Sverige och Finland. 800 passagerare, 204 bäddplatser, bufé- och à la carte restauranger, butik och konferensutrymmen har ritats in. Stora panoramafönster ska ge passagerarna full utsikt över Kvarken.

I konceptet ingår innovativa och högteknologiska lösningar som till exempel hybriddrift med gasturbiner och elektriska batterier och isgående av högsta isbrytarklass.



BILD MIDWAYALIGNMENTEU

Har du redan undertecknat medborgarinitiativet?



I Europa pågår en namnsamling för ett medborgarinitiativ för schyssta arbetsvillkor.

Medborgarinitiativet Fair Transport består av lagförslag och andra åtgärder för att säkerställa sund konkurrens och lika behandling av anställda inom olika transportsätt oavsett hemland.

EU-kommissionen behandlar ett medborgarinitiativ då minst en miljon EU-medborgare undertecknat det. I Finland är målet att få 30 000 underskrifter. Namnsamlingen fortsätter till 14 september. Sjömans-Unionen stöder initiativet.

Man kan skriva under initiativet på webben www.fair-transporteurope.fi

I medborgarinitiativet kräver vi gemensamma spelregler för affärsverksamhet på land, till sjöss och i luften så att hederlig konkurrens och arbetstagarnas rättigheter respekteras.

I lagstiftning som berör arbetstagare, arbetskraft och sociala rättigheter ska tillämpas enhetligt i alla EU-länder. För arbete som utförs i Finland ska betalas lön enligt finländska kollektivavtal.

Olagligheterna i transporterna måste upphöra. Gemensamma europeiska principer för tillsyn och övervakning bör skapas. Cabotagedefinitionerna bör hållas kvar inom den nationella lagstiftningen.

Vi accepterar inte dumpning av löner och andra arbetsvillkor för de transportanställda och inte heller försämring av transporttjänsternas kvalitet.

Nostalgi VI –kryssning

13 – 14 september
Helsingfors – Stockholm – Helsingfors
M/s Mariella Viking Line

Kryssningspaket till salu från 4 april – till 12 augusti.
Reserveringar: Matka-Vekka, tel. 020 120 4800,
e-post tampere@matkavekka.fi

Resan är avsedd för alla, som har seglat under Nielsens flagga.



Stuga för uthyrning – Öra Hammarland

Ålands fackliga semesterorganisation erbjuder stugan att hyra för dig som är medlem i FSU.

Stugan är 100 m², 2 sovrum med fyra bäddar i varje (+ två bäddplatser i bäddsoffa), kök, stort vardagsrum med öppen spis. Alla bekvämligheter: toalett, dusch, tv osv. Eget sänglinne och handdukar måste medtas.

Hyra: 490,00 euro/ vecka eller 70,00 euro/ dygn.

På området finns bastu, som är gemensam för stuggästerna. Roddbåtar får användas fritt och för den som vill fiska finns det fiskekort att köpa hos "Hugos".

Bokning: Aili Fogner, tel. 040 534 5666

För information kan man också kontakta organisationens ordförande Rolf Andersson, tel. 040 589 4276; rolf.andersson@aland.net

Ahvenanmaalla vuokramökki – hyvät kalavedet

Merimies-Unionin jäsenet voivat vuokrata käyttöönsä mökin Ahvenanmaan Hammarlandista, jos tilaa on. Mökin omistaa Ahvenanmaan ammattijärjestöjen lomaorganisaatio.

Mökki on 100 m². Siinä on 2 makuuhuonetta (4 sänkyä/ huone, kaksi lisäpetipaikkaa sohväsängyssä), keittiö ja iso olohuone, jossa avotakka. Mökissä on sisävesi, suihku ja tv. Omat liinavaatteet ja pyyhkeet otettava mukaan.

Vuokra on 490 e/ viikko tai 70 e/ vrk.

Alueen sauna on mökkivuokraajien yhteiskäytössä. Soutuveneitä saa käyttää. Alueella on laajat kalavedet, kalastuskortin voi ostaa paikan päältä.

Mökin varaus: Aili Fogner, puh. 040 534 5666

Lisätietoja antaa myös lomaorganisaation puheenjohtaja Rolf Andersson, puh. 040 589 4276; rolf.andersson@aland.net

Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

POHJOISEN OSASTO

Kevätkokous

Aika: sunnuntai 15. toukokuuta

Paikka: Cumulus Oulu

Osaston kokous alkaa klo 16.

Toimikunta kokoontuu jo klo 14.

Kokouksessa käsitellään sääntö-
määräiset asiat.

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

Perinteinen ja pettämätön tapa aloittaa
kesä huumorilla jatkuu. Osasto on
lunastanut lippuja tasavallan tärkeim-
pään komediaan **Linnan juhlat**. Esitykset
ovat **3.6.** ja **10.6.** klo 19 Naantal-
in Emma-teatterissa. Mikko Koukin ohjauk-
sessa ovat Miska Kaukonen, Minna
Koskela, Juha-Pekka Mikkola ja Linda
Wiklund.

Hinta osaston jäseneltä 20 € ja avecilta
25 €; sisältää teatterilipun ja klo 18
tarjottavan kahvin ja leivoksen. Lippujen
lunastus **19.5. mennessä** Turun toimistolta
(Maariankatu 6 b, huom. aukioloajat),
puh. (02) 233 7416.

ITÄKUSTI

Kevätkokous

Aika: keskiviikko 27. huhtikuuta klo 14

Paikka: Kotkan toimisto Puutarhakadulla
Kaikki jäsenet ovat lämpimästi tervet-
leita! Kokouksen jälkeen tarjoillaan
kakkukahvit Jari-Pekka "Japa" Elomaan
eläkkeelle siirtymisen kunniaksi.

Kevättalkoot

Villa Varpusessa järjestetään kevättal-
koot 22.–24. huhtikuuta. Kaikki kynnelle
kykenevät mukaan. Luvassa on pientä
nikkarointia ja keväthuoltoa sekä
tietenkin hommien jälkeen yhteistä
syömistä, ajanviettoa ja saunomista.
Mökki on varattu talkoolaisten käyttöön
koko viikonlopuksi.

Meripäivät

Itäkusti juhlii tänä vuonna Meripäivien
yhteydessä 30-vuotissynttäreitään.
Osaston jäsenet voivat taas hankkia
Meripäivä-lippuja alennushintaan.
Juhlavuoden kunniaksi lippuja on
saatavilla myös Hamina Tattoo
-tapahtumaan.

VÄYLÄNHOITOAMMATTIOSASTO

Kevätkokous

Aika: lauantai ja sunnuntai

23.–24. huhtikuuta

Paikka: M/s Viking XPRS -laiva

Lisätietoja: Hemmo Mutka,

puh. 0400 158618;

hemmo.mutka@meritaito.fi

KIITOS/TACK

Voiko aamu alkaa mahtavammin kuin
purserin "puhuttelulla" eli suurkiitos
Finnstarin henkilökunnalle, kun
muistitte minua tullessani
Aikuisen Naisen ikään!

&

Kiitokset Sisä-Suomen osastolle
muistamisesta, kun täytin 50 vuotta.

Tarja Rännäli-Lehto

Monet kiitokset Finnstarin jengille,
kun muistitte minua taideteoksella
jäädessäni pois rivistä.

Jyrki Toivonen (vanha junkki)

Lämmin kiitos Tallink Siljalle ja työ-
kavereilleni, kun jäin toteuttamaan
huimia seikkailujani. :)

Liisa Sillanpää

Kiitos M/s Eiran työkavereille
muistamisesta.

Eero Säilynoja

Kiitos minua edustajakokousvaalissa
äänestäneille.

Kari Nurmimäki

Syvän kumarruksen saattamat lämpimät
kiitokset antamistanne äänistä ja
luottamuksesta edustajakokous-
vaaleissa.

Satu Valapuro

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Auvinen Markku

Bondas Kenneth

Bres Pirjo

Hagman Marja

Laine Veli

Mikkonen Auvo

Sillanpää Liisa

Tamminen Sari

IN MEMORIAM

Hyttiemäntä

Hildur Karvonen

s. 26.3.1926

k. 18.1.2016

*Sydän lämmen ei syki enää,
vaan muistosi kaunis iäti elää.*

Rakasta äitiä ikävöiden

Lapset perheineen

Seppo Olavi Nikkola

s.15.5.1935 Johannes, Revonsaari

k. 6.2.2016 Kaarina

Lämmöllä muistaen

Lapset perheineen, iäkäs sisar, muut
sukulaiset ja ystävät

Martti Tuukkanen

s. 26.10.1946

k. 12.12.2015

Suremaan jäivät

Vaimo, lapset, lapsenlapset ja ystävät

Pirkko Virtanen

s. 17.6.1942 Teisko

k. 26.1.2016 Turku

*Kun sammui sydän läheisen,
on aika surun hiljaisen.*

Omaiset, ystävät

IN MEMORIAM



Robert Herdin

s. 18.4.1931 New York
k. 14.3.2016 Espoo

Merimies-Unionin entinen taloudenhoitaja Robert Herdin on kuollut. Herdin oli Unionin palveluksessa 30 vuotta.

Herdin päätyi nuorena miehenä sattuman kautta laivalle sähkömieheksi ja jäi merelliselle uralle. Laivoilla työskennellessään hän toimi myös luottamusmiehenä. Toimitsijaksi Unioniin Herdin tuli 1960. Sittemmin hän toimi palkkasihteerinä ja vuodesta 1968 taloudenhoitajana. Herdin pääsi Niilo Wällärin oppipojaksi kansainvälisissä asioissa ja edusti usein Unionia ulkomailla. Herdin oli omistautunut myös rauhanasialle. Hän toimi pitkään SAK:n rauhanasiainvaliokunnan sihteerinä.

Eläkkeelle Herdin jäi 1991. Eläkkeelleläähtöhaastattelussaan Merimies-lehdessä (6–7/91) pitkäaikainen toimitsija korosti jäsenten etujen ajamista rehellisesti, ei vain kauniiden puheiden avulla.

Eläkevuosinaan Herdin toimi aktiivisesti merieläkeläisissä. Merieläkeläisyhdistysten Keskusliiton puheenjohtajana hän oli 1996–2014. Vielä menehtymistään edeltäneellä viikolla hän hoiti Helsingin merieläkeläisten kerholla sihteerin tehtäviään. Tieto Robertin menehtymisestä tuli yhdistyksen jäsenille shokkina.

Robert Herdin muistetaan rauhallisena, asiallisena ja sivistyneenä miehenä. Järjestötoiminnan ohella hän mielellään veneili, hoiti puutarhaa ja lueskeli.



Vesa Järvinen

s. 1.12.1945 Tuusula
k. 13.11.2015

Vesa Vihtori Järvinen on seilannut viimeiseen satamaansa. Vesa oli oikea vanhan ajan merikarhu, todellinen seitsemän meren kiertäjä.

Vesa Järvinen aloitti 15-vuotiaana messikallena. Myöhemmin hän toimi muun muassa donkeymanina, pumppumiehenä ja korjausmiehenä.

Eläkkeelle Järvinen jäi vasta palveltuaan muutaman vuoden ylimääräistä. Silti hän suunnitteli edelleen merille paluuta ja haaveili kaukomaiden pesteistä.

Vesa Järvinen oli Persoonallisuus. Kaikki hänet tunteneet muistavat suoraluontoisen miehen, joka ei salannut mielipiteitään, mutta jolla oli avara sydän.

Kaipaamaan jäivät lukuisat ystävät, tytär perheineen sekä muut omaiset. Merituhkaus järjestetään keväällä.

PAMin kampanja ei koske unionilaisia

Jos saat Palvelualojen ammattiliitto PAMilta ammattinimikkeesi perusteella lähetettyä kampanjamateriaalia, jätä se huomioon ottamatta.

Merialan työsuhteiden ehdot neuvottelee ja edunvalvonnan toteuttaa oma ammattiliittosi **Suomen Merimies-Unioni**.

PAMs kampanj är inte avsedd för FSU:s medlemmar

Om du får kampanjmaterial från Servicefacket PAM baserat på din yrkestitel kan du bortse från det.

Sjömans-Unionen, din egen fackförening, förhandlar om anställningsvilkoren och bevakar medlemmarnas intressen inom sjöfarten.

Päälouottamusmiehiä valittu

Tallink Siljan uudeksi päälouottamusmieheksi on valittu **Marko Laine**. Laine tuli valituksi ilman äänestystä. Hän aloittaa toukokuun alussa ja kausi kestää 30.4.2018 saakka.

Jussi Vepsäläinen jatkaa Boren päälouottamusmiehenä. Hänet valittiin yksimielisesti jatkamaan kaudeksi 1.4.2016–31.3.2018.

Nyheter om huvudförtroendeman

Marko Laine har blivit vald till Tallink Siljas nya huvudförtroendeman. Laine börjar som huvudförtroendeman den första maj. Perioden är 1.5.2016–30.4.2018.

Jussi Vepsäläinen fortsätter som huvudförtroendeman på rederiet Bore. Perioden är 1.4.2016–31.3.2018.

2016 luottamusmiesskurssit Förtroendemannutbildning 2016



16.–20.5.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10.2016 Luottamusmiesten täydennyskurssi

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta:

Liittosihteeri
Kenneth Bondas
puh. (09) 615 20254, 040 456 0245
s-posti: kenneth.bondas@smu.fi

16.5.–20.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10. Kompletteringskurs för förtroendeman

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Förbundssekreterare
Kenneth Bondas
tel. 040 456 0245
e-post: kenneth.bondas@smu.fi

smu.fi > koulutus

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

TELEFAX
+358 (0) 9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

Kuljetusalan Työttömyyskassa

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki

arkipäivisin klo 9.00–15.00

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111

Faksi: (09) 6131 1333
TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

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

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Asiantuntija, Ahvenanmaa
Ombudsman, Åland
Henrik Lagerberg
(018) 199 20 / 0400 478 884
Ålandsvägen 55, 22100 Mariehamn

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

Viestintäasiantuntija /
Kommunikationsexpert
Katriina Kivistö
0400 502128

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
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