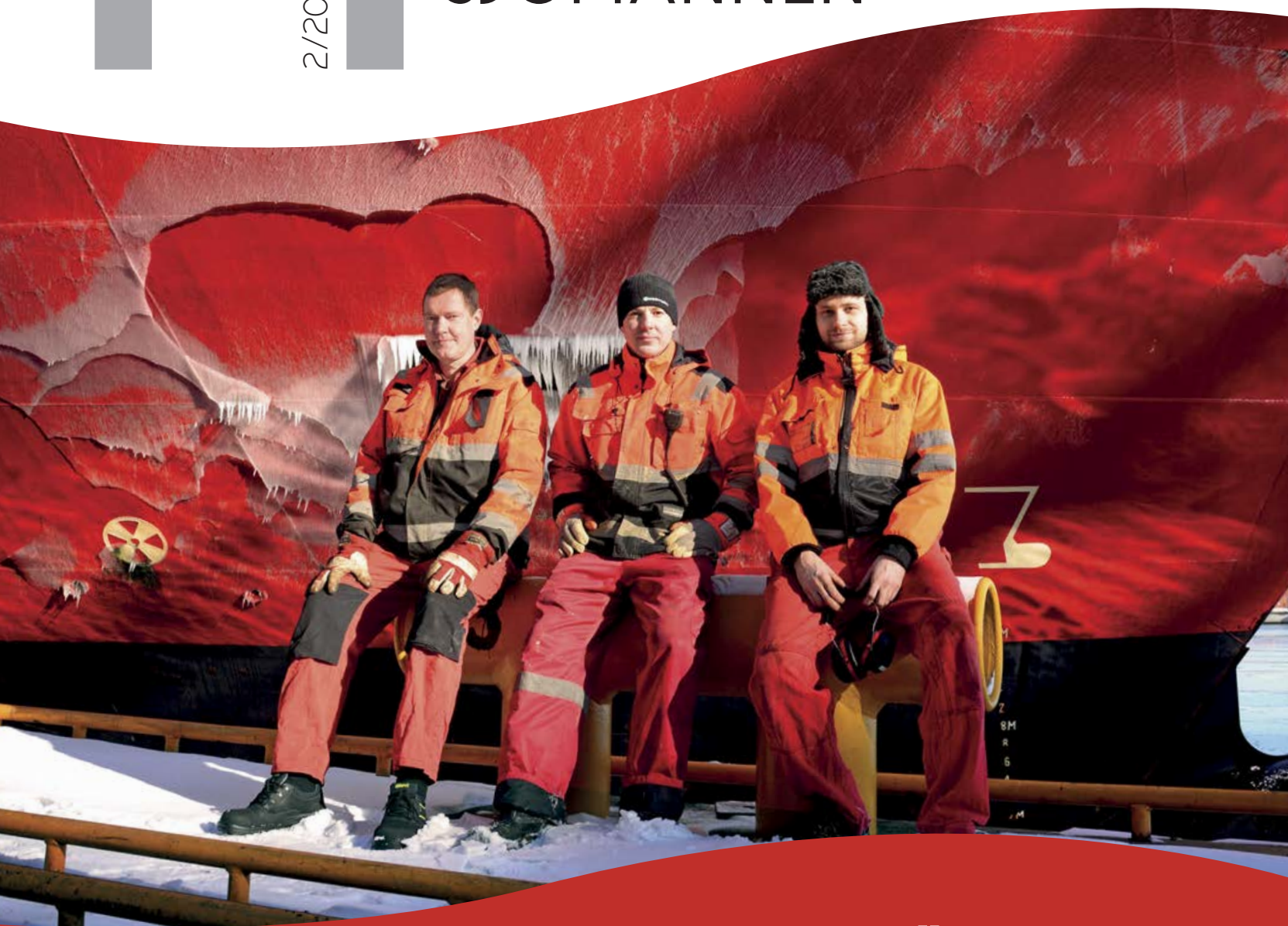


MERIMIES

SJÖMANNEN

2/2019



Kiina havittelee
Suomen halki
ratayhteyttä Jäämerelle?

**Kom och besök utställningen
i Kaskö 'Kaskislaisia merellä'**

**”Halpatyövoima
ei ole tulevaisuuden
pelastaja”**

”Billig arbetskraft kommer
inte att rädda framtiden”



Risuja, ruusuja ja muuta feedbackia

GETTY IMAGES



Vuosaaren Merimieskirkko
10 vuotta

VUOSAAREN MERIMIESKIRKKO



Aave näyttäytyi
jäänmurtaja Tarmolla?

SUOMEN MERIMUSEO

sisältö | innehåll

- 4 ”Halpatyövoima ei ole tulevaisuuden pelastaja”
- 6 Vielä huoltovarmuudesta
- 8 Kiina havittelee Suomen halki ratayhteyttä jäämerelle?
- 10 Vain vuosi Merimies-Unionin edustajakokoukseen
- 12 Palkkataulukot 2019
- 18 Tekeillä väitöskirja filippiiniläisistä merimiehistä kansainvälisillä kauppalaivoilla
- 22 Kaskisiin tulossa Kaskiaisia merellä -näyttely
- 28 Arctia Oy mukana kansainvälisessä Polaris2019-meripelastusharjoituksessa

-
- 32 ”Billig arbetskraft kommer inte att rädda framtiden”
 - 34 Mer om försörjningsberedskapen
 - 36 Bara ett år kvar till Sjömans-Unionens kongress
 - 38 Lönetabeller 2019
 - 42 Ris, ros och annan feedback
 - 44 Avhandling om filippinska sjömän på internationella handelsfartyg under arbete
 - 46 Nordsjö Sjömanskyrka 10 år

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa vasemmalla *Langh Shipin M/s Linda-laivalta korjausmies Harri Hammaren, pursimies Teemu Lappalainen ja 1. konemestari Janek Tsistjakov.*

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2019

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2019 • TIDTABELLEN 2019

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
3	27.5.	14.6.
4	30.9.	18.10.
5	25.11.	13.12.

Esitys 75 prosentin sekamiehityksestä jätti mediaan ja kansalle härskin kuvan varustajien ahneudesta

Suuret rahtivarustamot ovat tehneet ennätysellisen hyviä tuloksia. Pörssiyhtiöiden tekemiä voittoja pyrittiin vielä maksimoimaan kevään työehtosopimusneuvotteluissa potkimalla suomalaiset merimiehet kortistoon. Sijaiskärsijöiksi merenkulun julkisuuskuvan rapautumisesta joutuivat matkustajavarustamot ja pienet suomalaisomisteiset rahtivarustamot.

Suomen Merimies-Unionin ja Suomen Varustamoiden väliset työehtosopimusneuvottelut uusista työehtosopimuksista ja palkkojen tarkistuksista alkoivat tammikuussa.

Menneellä työehtosopimuskaudella esiintyi todella paljon erimielisyysneuvotteluja varustamoiden sekä varustamoyhdistyksen kanssa voimassa olevien työehtosopimusten tulkinnoista ja noudattamisesta. Monet näistä johtivat historiallisen suureen määrään riitatapauksia, joita jouduttiin selvittämään eri oikeusasteissa. Merimies-Unioni esittikin Suomen Varustamoille alkutalven työehtosopimusneuvotteluissa asiallisia muutoksia ja parannuksia voimassa oleviin työehtosopimuksiin ja maltillisia palkantarkistuksia kuluvalle kaudelle 1.3.2019 alkaen, kuten myös ensi vuodelle 1.3.2020 alkaen.

Valitettavasti Suomen Varustamoiden ja Merimies-Unionin välisissä työehtosopimusneuvotteluissa ei löytynyt missään vaiheessa todellista neuvottelutahtoa työnantajan puolelta. Työnantajien esitys työehtosopimusneuvottelupöytäan oli, että palkkoja ei koroteta kumpanakaan vuonna ja EI-EU-merenkulkijoiden osuus nostetaan rahtialuksilla 75 prosenttiin aluksen miehityksestä. Nykyisen sopimuksen mukaan EI-EU-työntekijöiden osuus voi olla uuden, Suomen lipun alle saapuvan aluksen miehityksestä 1/3 ja tästäkin luvusta pitää käydä neuvottelut aluskohtaisesti merenkulun työntekijäjärjestöjen kanssa.

On muistettava, minkä vuoksi merenkulun ammattiliitot suosivat solmimaan niin sanotun raamisopimuksen EI-EU-merenkulkijoiden käytöstä vuonna 2009. Sopimuksen turvin oli tarkoitus turvata pätevä ja osaavan alushenkilökunnan saaminen suomalaisiin lastialuksiin tilanteessa, jossa suomalaisesta merenkulkijoista oli pula ja suomalaiset varustamot olivat tilanneet kymmenkunta uutta alusta kauppamerenkulkuun.

Merenkulun työntekijäjärjestöjen raamisopimuksen ja varustamoiden valtiolta saavan tonnistoveron tavoite on turvata ja kasvat-
taa suomalaista kauppalaivastoa ja tukea EU-merenkulkijoiden työllistymistä, jotta se pärjää kansainvälisessä kilpailussa. Vastavat tuet ovat käytössä myös muissa EU:n merenkulkuvaltioissa (paitsi ei Virossa).

Varustamoille ei makseta tukia siksi, että ne voisivat korvata EU-merenkulkijat halvemmilla EI-EU-merenkulkijoilla. On myös muistettava, että sitoutuessaan tonnistoveroon varustamot sitoutuvat pitämään aluksensa 10 vuotta Suomen lipun alla. Saman periaatteen tulisi koskea myös merenkulkijoita.

EU:n merenkulikutukipolitiikan tarkoitus on tukea eurooppalaisten merenkulkijoiden työllistämistä. Asiasta muistutti loppuvuodesta Suomessa käydessään Eurooppalaisten varustamoiden (ECSA) johtaja **Martin Dorsman**. Suomen Varustamot markkinoivat Dorsmanin viestiä julkisuuteen, mutta käänsivät heti alkutalvesta kelkkansa toiseen suuntaan, kun he esittivät suomalaisten rahtilaivojen miehittämistä 75 prosenttisesti halpatyövoimalla. Esitys on räikeässä ristiriidassa varustamoiden Eurooppalaisen kattojärjestön politiikan kanssa.

Suomen Varustamot eivät suostuneetkaan missään vaiheessa talven työehtosopimusneuvotteluissa poistamaan vaatimustaan EI-EU merenkulkijoiden lisäämisestä rahtilaivoille, eivätkä myöskään suostuneet keskustelemaan minkäänlaisista palkankorotuksista. Merimies-Unionille ei jäänyt muuta vaihtoehtoa kuin antaa työtaisteluvaroitus, joka koski kaikkia Suomen lipun alla seilavia kauppalaivastoja, matkustajalaivastoja ja jäänmurtajia.

Tämän jälkeen osapuolten välisiä neuvotteluita jatkettiin valtakunnansovittelijan johdolla. Sovittelija **Jukka Ahtela** antoi osapuolille sovintoesityksen 25.2.2019, joka sisälsi palkankorotukset, tekstimuutoksia ja työehtosopimuksen uudistamisen vuosille 1.3.2019–28.2.2021. Tarkemmat tiedot korotuksista ja euroista lehden sivulla 15). Sovintoesitys sisälsi lisäksi parannuksia työehtosopimusteksteihin työntekijöiden osalta.

Kovimman erimielisyyden nostattaneen EI-EU-merenkulkijoiden lisäämisen osalta sovittelija esitti sovintoesityksessä, että osapuolten välistä EI-EU-merenkulkijoita koskevaa sopimusta (ns. raamisopimus) vuodelta 2009 uudistetaan. Lisäksi asetetaan työryhmä, jonka tavoitteena on laatia EI-EU-miehityksen käytöstä toimintamalli, jonka tavoitteena on vahvistaa suomalaisen varustamotoiminnan toimintaedellytyksiä ja EU-merenkulkijoiden työllistymistä. Työryhmä arvioi myös EI-EU-miehityksen osuuden toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta.

Liittosihteeri

Kenneth Bondas

kenneth.bondas@smu.fi

”Halpatyövoima ei ole tulevaisuuden pelastaja”

M/s Linda-laivan miehistö toivoo, että suomalaista merimiestä ja hänen työtään arvostettaisiin. Halpatyövoima ei ole tulevaisuuden pelastaja, koska sen myötä alukset rapistuvat. Suomalainen merimies saapuu toiseen kotiinsa – omaan kotilaivaansa – uskollisesti törni toisensa jälkeen ja pitää kodistaan hyvää huolta. Siinä syy, miksi suomalaiset laivat ovat niin hyvässä kunnossa iästään huolimatta.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



KATSO VIDEO
'SUOMALAINEN
MERENKULKU'
MERIMIES-UNIONIN
KOTISIVUILTA:
smu.fi > suomalainen
merenkulku

Aurinkoinen talvipäivä Vuosaaren satamassa. Vasemmalla korjausmies Harri Hammaren, pursimies Teemu Lappalainen ja 1. konemestari Janek Tsistjakov.

”**T**oivomuksemme on, että suomalaisen merimiehen tekemää työtä arvostettaisiin tulevaisuudessakin. Halpatyövoima ei ole mikään tulevaisuuden pelastaja, koska EU:n ulkopuolisen työvoiman tekemät törnit ovat määräaikaista. Työvoima vaihtuu, kun sen sijaan suomalainen merimies saattaa työskennellä yhdellä ja samalla laivalla useita vuosia.”

Suomalainen varustamo ja viisi alusta Suomen lipun alla

Konttilaiva M/s Linda on yksi piikkiöläisen Lanh Ship -varustamon viidestä laivasta. Suomalaisomisteisen varustamon kaikki alukset seilaavat Suomen lipun alla. Varustamon palveluksessa työskentelee reilu sata henkilöä.

Varustamon M/s Linda on rantautunut aurinkoisena talvipäivänä Vuosaaren sata-

maan ja lastia puretaan. Minkälaisia terveisiä aluksen miehistöllä on päättäjille?”

”Pitää suosia suomalaista työtä ja suomalaista osaamista: suomalaista merimiestä. Puheet EI-EU-miehistöstä säälistävät, koska heillä ei ole samanlaista ammattitaitoa ja sitoutuneisuutta työhönsä.”

M/s Lindalla on 10 hengen miehistö. Yhdeksän heistä on EU-työntekijöitä ja yksi EI-EU-työntekijä. Hän työskentelee kannella.

Pursimies Teemu Lappalainen on työskennellyt M/s Lindalla kohta neljä vuotta ja sitä ennen varustamon muilla aluksilla määräaikaisessa työsuhteessa. Nyt hänellä on vakituinen työpaikka.

Mikäli mittariksi otetaan pitkät työurat, suomalaiset merimiehet ovat viihtyneet Langh Ship-varustamon palveluksessa hyvin. Puheet miehistön mahdollisesta vaihtamisesta halvempaan työvoimaan ovat kieltämättä vaikuttaneet henkilöstön mielialaan.

Langh Ship puskee eteenpäin erikoistumisensa avulla

Merikuljetuksista käydään kovaa kansainvälistä kilpailua. Langhilla on kuitenkin aina puskettu eteenpäin ja uskottu tulevaan. Pieni suomalaisomisteisen varustamo on pärjännyt alalla erikoistumisensa avulla. Varustamon laivat pystyvät liikennöimään jääolosuhteissa ja suomalainen kokenut miehistö tuntee väylät, joilla liikutaan. Langh Shipin laivat kuljettavat terästä, bulkkia ja konttitavaraa. Esimerkiksi Kemmin Outokummun terästehtaan kuljetuksia hoidetaan Langhin laivoilla.

Langh Shipin alusten erikoisuus ovat varustamon perustaja **Hans Langhin** kehittämä kehtokonttiratkaisu. Kehtokonteissa teräskelat voidaan lastata nopeasti kaseille RoRo-laivakuljetusta varten. Paluulastina näillä konteilla voidaan tuoda esimerkiksi rautamalmia, ferrokromia, kalkkikiveä tai teräsromua.

Pakokaasupesureista tuli miljoonabisnes

Langh konserniin kuuluva Langh Tech on onnistunut kääntämään myös rikkidirektiivin haitat miljoonabisneksiksi, uutisoi *Tu-run Sanomat* tammikuussa 2019. Langhin kehittämiä pakokaasujen puhdistusjärjestelmiä, eli skrubbereita, on myyty jo miljoonien arvosta maailmalle. Muun muassa *Royal Caribbean Cruises* on asennuttanut rikkipesureita aluksiinsa.

Myös M/s Lindalla on Lang Techn itse kehittämä pakokaasupesuri ja skubberin jätevedenkäsittelyyn tarvittavat mixed tankki ja beltfilter, eli lietelinko.

"Aina kun on ajettu suljetulla kierolla, niin skubberin jätevedestä erotellaan kiinneaineet pois vedestä ja lähetetään aikanaan



kiinneaine maihin hävitettäväksi. Vesi pumpataan puhdistettuna takaisin mereen", korjausmies **Harri Hammaren** kertoo.

Hammaren aloitti varustamon palveluksessa 2014 ja työskentelee nyt viidettä vuottaan M/s Lindalla. Törnin pituus on kolme viikkoa. Korjausmies huoltaa konetta, mutta töitä tehdään tarvittaessa koko laivalla. Valtakuntaa on siis koko laiva.

"Työ on monipuolista ja vaihtelevaa. Jokainen päivä on erilainen ja uusiakin juttuja pääsee keksimään sekä kokeilemaan ongelmanratkaisutaitoja", Hammaren kertoo työn mielenkiintoisesta annista.

Harjoittelijoissa on tulevaisuus

Laivalla on säännöllisesti harjoittelijoita. Hammarenin mielestä näin luodaan jatkuvuutta kotimaiselle merenkulun osaamiselle.

"Minulla on tälläkin hetkellä koneharjoittelija opissa. Se on tärkeä asia. Haluan opettaa laivan systeemit oppilaille, jotta he saisivat heti ensimmäisessä merityössä hyötyä irti oltuaan Lindalla harjoittelussa. Samalla oppilas on minun käteni ja minä valvon mitä hän tekee: vain tekemällä oppii."

M/s Linda-laivan miehistö tekee toissisaan töitä suomalaisen merenkulun puolesta.

"Toivomme, että suomalaista laatutyötä arvostettaisiin. Välillä tulee mieleen, että

varustajilla ei ole mielessään muuta kuin mistä saivat säästettyä seuraavan miljoonan tililleen."

Media tarvitsee hyviä uusia merenkulusta – ei viestejä halpatyövoiman lisäämisestä suomalaislaivoilla

Vasta päättyneellä työehtosopimuskierroksella varustajat esittivät suomalaisille laivoille 75 prosentin sekamiehitystä. Suomen Varustamoiden viesti on ristiriitainen, koska samaan aikaan he myös peräänkuuluttavat, että alalle pitää houkutella uusia nuoria suomalaisia merenkulkijoita. Ja juuri heitä, merimiehet, kuten Hammaren, aluksilla työhön opastavat.

"Halutaanko suomalainen merenkulku alasajaa? Siltä 75 prosentin sekamiehitysesitys kuulosti. Tällaisilla esityksillä ei juurikaan kannusteta kotimaista merenkulkualaa", Hammaren huokaa.

Mediassa levinneet negatiiviset viestit merenkulkualan halpatyövoimauhasta eivät luo hyvää mielikuvaa kotimaisesta merenkulusta, eivätkä houkutua nuoria hakeutumaan alan koulutukseen. Sen sijaan hyville uutisille olisi tarvetta. Uutisissa voisi tuoda esimerkiksi ilmi, kuinka pieni piikkiöläinen varustamo on Suomen teräskuljetusten kannalta merkittävä ja tärkeä toimija. 🇫🇮

Vielä huoltovarmuudesta

Merenkulkumme vieraiden varassa

Merimieheissä 1/2019 tuotiin esille näkökohtia Suomen huoltovarmuudesta. Puheita jatkettiin Turun Forum Marinumissa Studia Maritima -luennolla, jonka väitöskirjansa pohjalta veti Bo Österlund, lippueamiraali (evp) ja sotatieteiden tohtori.

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM KUVAT SAANA LAMMINSIVU JA GETTY IMAGES



Suomi on saari, jonka ulkomaankauppa, kansantalous ja huoltovarmuus ovat riippuvaisia merenkulusta. Huoleksi nousee Suomen lipun alla purjehtivan kauppalaivaston pienuus, sillä merirahtiliikenteen korvaaminen maitse on käytännössä mahdotonta. Vuonna 2017 suomalaisalusten osuus ulkomaan tavaraliikenteestä oli 34 prosenttia. Tuontikuljetuksissa suomalaisten alusten osuus oli 46 prosenttia ja vientikuljetuksissa 22 prosenttia.

Bo Österlundin karriääri Turun ja Porin sotilasläänin komentajana lienee sotahistoriasta kiinnostuneiden parissa tunnettu, sillä merikeskus *Forum Marinum*in tilaisuus-

teen oli hankkiutunut talvi- ja jatkosodan rahtiliikenteestä tietäviä keskustelijoita.

Tanskan salmet ovat meriliikenteen pullonkaula

Meriliikenteen pullonkaulat, muun muassa Tanskan salmet, ovat samat kriisin ja rauhan aikana, ja suojaist reitit kulkevat vain aivan Suomen ja Ruotsin rannikon pinnassa.

Tänä päivänä laivojen suurentuessa kaikki mahtuvat varmuudella vain neljään Suomen satamaan. Huoltovarmuuden kannalta keskeisiin satamiin on vähintään 12 metrin väylät.

– Yli 15 metriä syvyyttä vaativat laivat eivät pääse Itämerelle Tanskan Iso-Beltin sal-



BO ÖSTERLUND

men kautta, joten kriisiajan meriliikenne olisi valtaosaltaan Itämeren altaan liikennettä, toteaa Österlund.

Lisäksi suurten säiliöalusten saatavuus olisi heikko, koska lähes kaikki liikennöivät pitkäaikaisilla sopimuksilla.

73 prosenttia tuonnista tulee Itämeren altaasta. Entä sitten, jos sieltä ei pystytä tuomaan. Onko sellainen riski, että ulkomaisen lipun alla purjehtivat alukset voivat kieltäytyä tulemasta Itämeren satamaan?

– Laivoilla on rahtaussopimuksessa pykälä, joka sanoo, että sotatoimialueelle tai kriisialueelle ne eivät tule.

Tarkoittaako tämä sitten sitä, että Suomessa tulee huoltovarmuusvaraston olla yhdestä kahteen vuoteen riittävä?

– Niin, enpä tiedä sitä, vai pitäisikö meillä olla omaa tonnistoa riittävästi. Nyt kuljetukset hoidetaan vain 30 prosentin osuudella suomalaisella tonnistolla.

Vautuminen uhan kokemisena

Sotahistorian opetukset eivät ole erityisen optimistisia. Esimerkiksi heti ensimmäisen maailmansodan alkaessa suomalaiset varustamot määräisivät laivansa Ruotsiin. Samaa tapahtui toisen maailmansodan aikana, jolloin sentään yli puolet tonnistosta oli suomalaisessa omistuksessa. Alkuvaiheen jälkeen laivat otettiin valtion kontrolliin ja niitä pystyttiin ministeriöstä ohjaamaan talvisodan aikana. Suomeen liikennöivät käytännössä vain suomalaiset ja ruotsalaiset alukset ja yksittäistapauksina muutamia brittiläisiä.

Sotahistoria muistaa talvisodan alussa Kruunuvuorenselällä parit kierrokset tehneen brittiläisen rahtilaivan. Sen lastina ollut lentokonepetroolia olisi kipeästi tarvittu Suomessa, mutta Helsinkiin laiva ei ikinä tullut vaan vei polttoaineen Ruotsiin.

Österlund tähdentää:

– Erotuksena menneistä on sanottava, että sellaista sotaa, jossa Suomi olisi yksin jotakuta vastaan, ei enää tule.

Taustastaan johtuen evp-komentajan tulokulma huoltovarmuuteen on pääasiassa sotilaallinen, vaikka hän samalla sanomisaan pyöristellen tarkkaan varoi ottamasta mihinkään turvallisuusasiaan suoraan kantaa. Hänen ajattelussaan turvallisuuden tarpeet huomioidaan tosiseikkana, ei uhkana. Sama kääntäen: ”tosiseikka” on aina päällä, vaikkei uhkaa olisikaan. Asennoitumiseen vaikuttaa tietoisuus siitä, ettei erilaisten kriisien välttäminen ennakoivilla diplomaattisilla keinolla aina ole näyttänyt onnistuvan.

Huoltovarmuuskeskus turvaa

Huoltovarmuuskeskusten tehtävänä on turvata välttämätön tavara- ja palvelutuotanto. Tässä tarkoituksessa on kaikissa oloissa luotava ja ylläpidettävä riittävä valmius muun muassa ulkomaankaupan ohjaamiseksi. Huoltovarmuudesta vastaa työ- ja elinkeinoministeriö.

Huoltovarmuuden yhtälöä hankaloittaa neljän merkittävän suomalaisvarustamon ulkomaalaisomistus.

– Niiden omistajilla on valta päättää, missä laivat liikkuvat, ja lipun vaihto vie nettipalvelussa vain 45 minuuttia. Tärkeintä kuitenkin olisi saada tonnistoa suomalaiseen omistukseen ja omaan käskyvaltaan kertomalla, minne laiva kriisitilanteessa menee ja millä tavalla.

Mielenkiintoista on nähdä, miten tämä varmistaminen merenkulussa toteutetaan.

Österlundin mukaan tarvitaan ohjaava käsi, jonka on oltava valmis toimimaan, kun tilanne niin vaatii. Nopea ja joustava siirtyminen markkinoiden ulkopuoliseen ohjaukseen edellyttää suunnittelua, valmistautumista ja ennakointia.

– Väitöskirjatilaisuudessa työni jaettiin kuutenakymmenenä paperikopiona ja netin kautta se on haettu noin 260 kertaa. Toivottavasti jokin näistä on löytänyt tiensä niihin pöytiin, joissa päätöksiä tehdään, toivoo Bo Österlund, joka käytti tieteellisen

Mitä on huoltovarmuus?

Huoltovarmuus tarkoittaa yhteiskunnan kykyä selviytyä häiriötilanteissa ja kriisioloissa mahdollisimman vähin erityisjärjestelyin ja haitoin. Tällaista valmiutta luodaan etukäteen suunnittelemalla ja kartoittamalla mahdollisia riskejä ja niiden vaikutuksia. Huoltovarmuus on ollut perinteisesti varastointia – nyttemmin se on varautumista.

työnsä koostamisessa lähdeaineistoja kuu-
detta sataa.

Sotatalouden tieteenalaan lukeutuva väitöskirja-järkälä **Suomen meriliikenteen huoltovarmuudelle asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen** löytyy Maanpuolustus-
korkeakoulun sivustolta.

Lainsäädännöstä apua?

Ulkomaisia yrityksiä koskee Suomessa sama lainsäädäntö kuin kotimaisia yrityksiäkin ja Huoltovarmuuskeskusten ohjeet yrityksille koskevat niitä omistuspohjasta riippumatta. Vaikutusta varautumissuunnitteluun ja kriisin aikaiseen toimintaan ei siis pitäisi olla sillä, että yritys on ulkomaalaisomistuksessa. Turun tilaisuudessa asiaan suhtauduttiin varsin epäillen.

Esimerkiksi suomalaisten varustamoiden ulkomailla rekisteröidyt tankkerit eivät koskaan ole edes käyneet Suomessa. Alusten mitat ja jäissäkulkuominaisuudet asetavat käyttörajoituksensa.

Ulkomaalaisomisteiset alukset kuljettavat valtaosan tuonnistamme, ja edelleen tonniston omistajuudella on merkitystä tonniston käytössä ja sen operoinnissa. Ellei omistajuus vaikuta huoltovarmuuteen, niin mikä sitten, kysyy Österlund. 

Lohikäärme on valloillaan

KIINA HAVITTELEE SUOMEN HALKI RATAYHTEYTTÄ JÄÄMERELLE?

Ovatko päättäjät hereillä: Kiina on laajentamassa Silkkitie-verkostoaan Suomen halki Tallinnan tunnelin kautta Jäämerelle. Kiinalaisten rahti matkaksi Koillisväylältä nopeasti Eurooppaan tasaisen ja puolueettoman Suomen halki. Myymmekö kriittisen inframme, väylän halki Suomen, kiinalaiselle pääomalle omaa sinisilmäisyyttämme? Rahaa välistä vetäisivät myös suomalaiset liikemiehet?

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT GETTY IMAGES

Kiina avasi maaliskuussa Silkkitie-yhteyden meriteitse Italiaan, jossa merkittävimmät satamat ovat siirtyneet protesteista huolimatta kiinalaisomistukseen. Kiinalaiset omistavat Suomessa paitsi tehtaita, myös jo Vuosaaren sataman kiinteistöjä. **Nurminen Logistics** aloitti vuoden 2018 lopussa säännölliset konttijunakuljetukset Helsingin Kiinan Hefeiin välillä. Rahatulkutus kestää 14 päivää.

Tallinnan tunneli

Kiinalaiset ovat kauppamiehiä, eivätkä pidä melua tekemisistään. Suomalaiset markkinamiehet antavat puolestaan kiinalaisten

kanssa tekemistään kauppaneuvotteluista oman tulkintansa. Nyt kiinalaiset sijoittavat ovat osoittaneet kiinnostusta niin sanotun Tallinnan tunnelin rahoittamiseen. Tallinnan tunnelin Suomenlahden ali esitetään nopeuttavan matkantekoa Eurooppaan. Berliiniin voisi matkustaa tulevaisuudessa alle neljässä tunnissa.

Kaksi tunnelihanketta: yksityiset liikemiehet ja vähemmän julkisuudessa esillä ollut virkamieshanke

Helsingin ja Tallinnan välisiä tunnelihankkeita on kaksi, vaikka moni ei sitä tiedäkään. Liikemies **Peter Vesterbackan** luotsaama ja yksityiseen rahoitukseen pe-

rustuva *FinEst Bay Area Project* sekä virkamieshanke *FinEstLink*. Liikemiehillä on arvatenkin kiire rakentaa rata ja antaa sen edistymisestä julkisuuteen myönteinen kuva. Vesterbackan arvion mukaan tunnelin rakentaminen maksaisi 15 miljardia. Halukkaiksi rahoittajiksi on ilmaantunut dubailainen perheyrittäjä ja Kiina.

Mediassa ei ole kyseenalaistettu kiinalaisten motiivia rahoittaa Tallinnan tunnelin rakentamista. Miksi Kiina, suurvalta, sijoittaisi perifeerisen Suomen ja Viron välisen tunneliyhteyden rakentamiseen useita miljardeja? Viisimiljoonainen väestömme on päässyt ja pääsee tulevaisuudessa Suomalaisen yli laivalla Viroon muutamassa tunnissa. Risteilylipun hinta on huokea. Hinta-arviot junalipulle Tallinnan tunnelin kautta heiluvat sen sijaan melkoisesti. Kokemus on osoittanut, että tunnelien rakentaminen ei ole halpaa: jo pelkän länsimetron rakentamiskustannukset kasvoivat huomattavasti budjetoidusta, joten yllättäviä kustannusnousuja saattaa ilmaantua varmasti myös meren ali tehtävän tunnelin rakentamisessa.

Kuka hyötyy ja miten

Tallinnan tunnelin rakentamisesta?

Ketä Tallinnan tunnelin rakentaminen hyödyttäisi eniten? Peter Vesterbacka vastasi aiemmin *Rovio Entertainmentin* liiketoiminnan kehittämisestä (*Angry Birds*). Vesterbacka mainostaa opiskelleensa kiinaa ja on aktiivinen muussakin Kiinaan liittyvässä toiminnassa. Rahamies varmasti haistaa, missä on maailman seuraava suurvalta. Vesterbacka kommentoi Ylelle 3.12.2018, että rahoituksesta 70 prosenttia katetaan lainarahalla ja 30 prosenttia omistuksen kautta. Vesterbacka kertoo saaneensa jonkin verran palautetta siitä, että Kiinasta tulevan rahaosuuden määrä on liian suuri.

Seuraavaksi Jäämeren rata ja datakaapeli Koillisväylälle?

Kiinan hyöty Tallinnan tunnelin rahoittamisesta onkin päivänselvä. Kiinalaisille lienee melko sama vaikka tunnelin kautta ei kuljisi tulevaisuudessa yhtäkään henkilömatkustajaa. Kiina saa Tallinnan tunnelista sen

sijaan suoran ratayhteyden Suomen halki Jäämerelle ja sieltä Koillisväylälle. Junarata halki Suomen Jäämereltä Helsinkiin oikaisisi Kiinan merikuljetuksia Eurooppaan huomattavasti.

Kiina ei olekaan peitellyt kiinnostustaan ja tavoitteitaan kuljettaa merirahtia Koillisväylän läpi tulevaisuudessa. Virkamiesten tekemä selvitys Jäämeren radan rakentamisesta valmistui viime vuonna. Selvityksessä rata todettiin toistaiseksi kannattamattomaksi. Ovi radan rakentamiseen tulevaisuuden suhteen jätettiin kuitenkin avoimeksi. Suomalaislähteiden mukaan Kiinasta esiintyisikin kiinnostusta Jäämeren radan rahoittamiseen. Investointi Jäämeren rataan olisikin Kiinalle nappikaupaa Tallinnan tunnelin meneviin kustannuksiin nähden. Kiinalaiset ovat kuuleman mukaan kiinnostuneita osallistumaan ja rahoittamaan myös Koillisväylälle suunniteltavaa datakaapelia. Tämä ei lienekään mikään ihme: kenellä on datan herruus, on myös maailman herruus. Datakaapelin suunnittelupuuhiin on liitetty myös Suomesta erilaisia liikemiehiä ja poliitikkoja.

HELSINGIN SANOMAT

varoitti kiinalaisen pääoman vastikkeellisuudesta 30.3.2019 pääkirjoituksessaan. Kiina avasi maaliskuussa Silkkiteyhteyden meriteitse Italian kanssa. Ranska on ottanut kriittisemmän linjan kiinalaisten kanssa tehtäviin kauppoihin ja kertoo haluavansa suojata Eurooppaa.

Läntisten tarkkailijoiden mukaan Kiina hakeutuu jopa tietoisesti sellaisiin silkkitehien liittyviin yhteistyöhankkeisiin, joissa paikallinen osapuoli ei taloudellisesti kestä suurprojektia. EU:n ja EU-maiden ei pidä olla enää sinisilmäisiä: kiinalainen raha ei yleensä tule samoilla ehdoilla kuin läntinen.

Huomioita maailman geopoliittiseen tilanteeseen

Ratayhteys Jäämereltä Helsinkiin olisi osa Suomen pääinfraa, joten voiko sen omistusta ja hallintaa luovuttaa noin vain ulkomaalaiselle pääomalle? Italiassa näin on jo käynyt maan satamien osalta.

Helsingin Sanomat uutisoikin 30.3.2019, että kiinalainen raha ei aina tule ehdoitta, vaan taustalla on myös poliittisia tavoitteita. Kiina on sitonut maita eri puolilla maailmaa Uusi silkkitie -projektiinsa, jossa luodaan maapallon kattava maa- ja merireittiverkosto.

Uudenmaan liitto: lisätietoa Tallinnan tunnelista loppukeväästä

Tallinnan tunnelin rakentamista suunnittelevalle **Peter Vesterbackan** vetämä liikemiesryhmä esitti Ylelle, että Tallinnan tunneli on esillä jo Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksessa.

Uudenmaan liiton mukaan maakuntakaava on kuitenkin vasta luonnosvaiheessa. Luonnoksesta löytyvät molemmat tunnelivaihtoehdot, joista pyydetään palautetta. Maakuntakaavaehdotus valmistuu palautteen pohjalta loppukevällä 2019, jolloin tunnelilinjauksista on todennäköisesti jäljellä vain yksi versio.

Virossa kaikki eivät kannata Rail Balticaa

Rail Baltican on tarkoitus kulkea Tallinnasta Pärnun kautta Riikaan, siitä Liettuan Kaunasin ja lopulta Puolan Varsovaan. Virossa Rail Baltica jakaa mielipiteet: kyselytutkimusten mukaan radan suosio on viime

Amerikkalainen Blackstone osti Spondalta Vuosaaren sataman kiinteistöjä yhteensä noin miljardilla eurolla ja liitti ne eurooppalaiseen Logicor-kiinteistöyhtiönsä. Tämä yhtiö myytiin vuonna 2017 edelleen kiinalaisille yli 12 miljardin euron suurkaupassa kiinalaisille riittävän kokoisena pakettina. – Helsingin Sanomat uutisoi 31.12.2018

vuosina laskenut. Nyt yli neljäkymmentä prosenttia virolaisista vastustaa rautatietä. Vastustajien joukossa on muun muassa tieteentekijöitä ja mielipidevaikuttajia, Yle uutisoi 17.12.2018.

Rataa pidetään kalliina ja taloudellisesti kannattamattomana. Rail Baltican rakentamisen kokonaiskustannusten on arvioitu olevan yli kuusi miljardia euroa, josta Euroopan unioni maksaisi korkeintaan 85 prosenttia. Viron osuudeksi kokonaissumma on arvioitu noin 300 miljoonaa euroa. Myös radan ylläpito maksaa. Kriitikot eivät usko Virossa löytyvän tarpeeksi rautatieyhteyden käyttäjiä, vaan hankkeen suunnittelussa luotetaan sokeasti esimerkiksi suomalaisten ja aasialaisten yritysmatkustajien määrän kasvuun. 📍

Vain vuosi Merimies–Unionin edustajakokoukseen:

Merimies–Unionin edustajakokous 14.–15.5.2020, Helsinki

Ensi keväänä pidetään jälleen Merimies–Unionin edustajakokous. Edustajakokous kokoontuu neljän vuoden välein. Edellinen edustajakokous pidettiin vuonna 2016 ja seuraava jälleen ensi keväänä vuonna 2020.

Asetu ehdokkaaksi!

Oletko kiinnostunut toiminnasta Merimies–Unionissa? Merimies–Unionin edustajakokous tarjoaa kaikille kiinnostuneille jäsenille hyvät mahdollisuudet päästä vaikuttamaan ja päättämään liiton tulevaisuuden suunta-
viivoista. Edustajakokous valitsee valtuuston ja hallituksen jäsenet.

Vaalipiirit

Merimies–Unionin sääntöjen mukaan kukin jäsenyhdistys, eli ammattiosasto, muodostaa oman *vaalipiirinsä*, josta kokousedustajat valitaan jäsenmäärän mukaisessa suhteessa. Kustakin vaalipiiristä valitaan yksi edustaja kutakin alkavaa 200 ääni- ja vaalioikeutettua jäsentä kohti, kuitenkin vähintään yksi edustaja. (Jäsenmäärät lasketaan vaalin toimittamista edeltävän kalenterivuoden kesäkuun lopun tilanteen mukaan.)

Ehdokkaaksi voit asettua omassa vaalipiirissäsi, eli omassa ammattiosastossasi. Jotta voit asettua ehdolle, sinun on pitänyt kuulua ammattiosastosi kuusi (6) kuukautta ennen ehdokasasettelulle varatun ajan alkamista, edellyttäen että olet ollut koko ajan Merimies–Unionin jäsen. (Äänestykseen ja ehdokasasetteluun eivät saa osallistua eläkkeelle siirtyneet ja tämän johdosta jäsenmaksuvapautuksen saaneet jäsenet.)

Merimies–Unionin edustajakokous

Aika: 14.–15.5.2020

Paikka: Helsinki, Kuljetusliittojen talo
(John Stenbergin ranta 6)

Ehdokasasettelu 1.10.–15.11.2019

Ehdokasasettelu käynnistyy ensi syksynä. Ehdokkaat edustajakokousvaalia varten asetetaan jäsenyhdistysten (ammattiosastojen) kokouksissa ja työpaikoilla toimeenpantavissa ehdokasasettelukokouksissa, jotka on pidettävä 1.10.–15.11.2019.

Jäsenyhdistyksen ehdokasasettelukokouksen kutsuu koolle yhdistyksen hallitus ja työpaikoilla toimeenpantavan ehdokasasettelukokouksen luottamusmies.

Ehdokkaaksi nimeäminen edellyttää ehdokkaan kirjallisen suostumuksen.

Jäsenyhdistykset toimittavat ehdokasluettelot (ja tarvittavat dokumentit) Unionin hallitukselle, joka vahvistaa ehdokasluettelot **10.12.2019**.

Muistutus ehdokkaaksi asettuille: ota itsestäsi hyvä passikuva / muu laadukas ja riittävän suuri-resoluutioinen valokuva, jonka ehdokkaan tulee toimittaa Merimies-lehden toimitukseen. Ehdokkaista julkaistaan kuvat ja tiedot ”vaalilehdessä” Merimieheissä nro 1/2020, joka ilmestyy helmikuussa 2020.

Lisätietoa ehdokkaaksi

asettumisesta voit kysyä suoraan omasta ammattiosastostasi tai luottamusmiehiltä sekä Unionista.



Äänestäminen

Varsinainen vaali toimitetaan vuoden 2020 alussa. Jokainen liittoäänestyksessä äänioikeutettu saa äänestää omassa vaalipiirissään yhtä (1) ehdokasta.

Äänestys toimitetaan postiäänestyksenä.

Äänestysaika on: 20.1.–16.3.2020

Vaalimateriaali postitetaan Merimies–Unionin äänioikeutetuille jäsenille kotiin postitse tammi-kuussa. Seuraa siis kotipostiasi!

Kotiin saapuvassa vaalimateriaalissa ovat:

- tarkemmat vaaliohjeet kuinka äänestäminen tapahtuu
- ehdokasluettelo
- vaalilippu ja sille oma kirjekuori sekä
- vastauskuori, jossa postimaksu on valmiiksi maksettu.

Äänestäminen on tehty mahdollisimman helpoksi ja selkeäksi. Äänestettyäsi jätä äänestyskuoresi postin toimitettavaksi. (Äänestyksessä viimeistään 16.3.2020 klo 12.00 Postille palautuneet äänet otetaan huomioon.)



Mikä on edustajakokous?

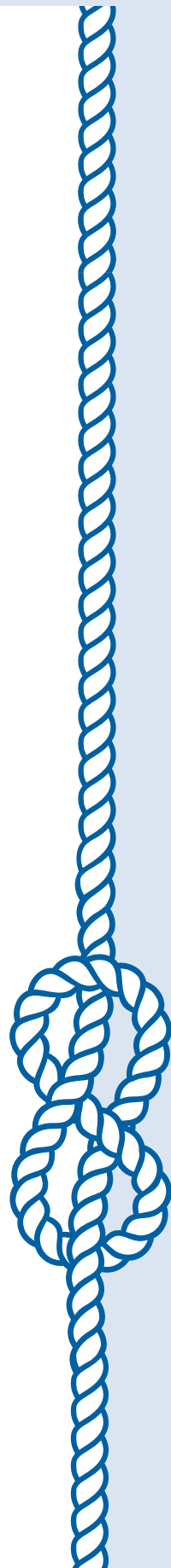
Edustajakokous on Merimies–Unionin korkein päättävä elin. Edustajakokouksessa luodaan suuntaviivat seuraavalle nelivuotiskauden toiminnalle. Edustajakokous valitsee myös liiton johtohenkilöt, hallituksen ja valtuuston yhteisistä asioista päättämään.

Varsinaisessa edustajakokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

1. kokouksen järjestäytyminen;
2. toiminta- ja tilikertomukset edellisen varsinaisen edustajakokouksen jälkeiseltä ajalta sekä tilintarkastajien lausunnot;
3. päätetään kuluneen tilikauden tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä tilivelvollisille;
4. vahvistetaan toiminnan suuntaviivat ja taloussuunnitelma seuraavaa edustajakokoukseen varten;
5. valitaan valtuuston puheenjohtaja ja valtuuston muut varsinaiset jäsenet sekä heidän henkilökohtaiset varajäsenensä;
6. valitaan hallituksen puheenjohtaja, liittosihteeri ja hallituksen muut varsinaiset jäsenet sekä heidän henkilökohtaiset varajäsenensä;
7. valitaan tilintarkastajat ja varatilintarkastajat;
8. päätetään edustajakokousedustajille maksettavista päivärahoista ja matkakustannusten korvauksista; sekä käsitellään edustajakokoukselle tehdyt aloitteet.

Tee edustajakokoukselle aloitteita!

Edustajakokouksessa käsitellään aloitteita, joita jokaisella henkilöjäsenellä tai jäsenyhdistyksellä on oikeus tehdä edustajakokoukselle. Kaikilla Merimies–Unionin jäsenillä on siis oikeus tehdä kokoukselle aloitteita. Aloitteet on jätettävä kirjallisina Merimies–Unionin hallitukselle viimeistään kaksi (2) kuukautta ennen edustajakokousta. Aloitteen sisältöä ei ole rajattu ja se voi koskea mitä tahansa alaan liittyvää asiaa. Mikäli mielessä on siis kysymys, johon haluaisit lisätietoa, kannattaa olla aktiivinen. Aloitteiden teossa apua voit kysyä esimerkiksi omasta ammattiosastostasi: smu.fi > ammattiosastot



Palkkataulukot 2019

ULKOMAANLIIKENTEEEN MATKUSTAJA-ALUSTEN TAKUUPALKAT 1.3.2019

PALKKARYHMÄ 1 2 013,50

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

PALKKARYHMÄ 2 2 156,46

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

PALKKARYHMÄ 3 2 215,33

Kokit ja kylmäköt

PALKKARYHMÄ 4 2 248,96

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

PALKKARYHMÄ 5 2 350,10

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

PALKKARYHMÄ 6 2 523,16

Siivous- ja hotellipäällikkö
Myymläpäällikkö
Ravintolapäällikkö ja purseri
Keittiöpäällikkö
Pääbaari- ja päähovimestari

PALKKARYHMÄ 7 2 699,94

Intendentti

KANSI- JA KONEOSASTO

Puolimatruusi ja konevahtimies 2 089,18
Matruusi ja moottorimies 2 164,87
Järjestysmies (esimies +8 %) 2 232,14
Korjausmies ja pursimies 2 284,28
Sähkömies 2 391,15

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin 15,61 €/kk.

ULKOMAANLIIKENTEEEN MATKUSTAJA-ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2019

Päiväpalkka työsuhteen aikana 1/30 takuupalkasta

Ylityökorvaus 1/100 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / tunti 1/260 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / vuorokausi 1/475 takuupalkasta

(kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)

Lastinkäsittelykorvaus / tunti 1/164 takuupalkasta

"Preorder" 1/475 takuupalkasta

Tarjoilukorvaus 0,58 € /
per ruokavieras / päivä

Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾ 219,44 € / kuukausi

Luontoisetukorvaus ²⁾

- vuosiloman aikana 22,78 € / päivä
(- ravintokorvausosuus) 15,24 € / päivä
(- asuntokorvaus) 7,54 € / päivä
- työ- ja vapaajakson aikana 11,39 € / päivä
- sairauden aikana 22,78 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)

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

- ravintokorvaus
- Suomessa 31,04 € / päivä
- ulkomailla 58,44 € / päivä
- asuntokorvaus laskun mukaan

Likaisen työn korvaus 14,78 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta 1/475 takuupalkasta

Taksikulut 44,21 € enintään

Muusikon pukuraha 20,20 € / kuukausi

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

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2019.

ULKOMAANLIIKENTEE KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN PALKKATAULUKOT 1.3.2019 ALKAEN

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 840,64	2 024,70
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1813,73	1 995,10
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 752,68	1 927,95
Puolimatruusi/konevahtimies ¹⁾	1 685,40	1 853,94
Puolimatruusi/konevahtimies	1 659,67	1 825,64
Trimhari	1 655,30	
Laivapoika, oppilas	1 633,43	
Sähkömies aluksen generaattoriteho	alle 999 1000–1499 1500–4199 yli 4200	1 868,73 1 897,32 1 917,33 1 938,36
		YT-lisällä 2 055,60 2 087,05 2 109,06 2 132,20

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

Taloushenkilökunta		Taloussas- ton esimies	Kokki- stuertti ¹⁾	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	1 884,71	1 837,28	1 782,45
	4500–12999	1 915,65	1 856,45	1 793,56
	13000–29999	1 934,99	1 868,73	1 799,60
	30000–79999	1 969,47	1 894,29	1 813,90
	80000–159999	2 034,09	1 936,84	1 823,49
	yli 160000	2 113,06	1 985,06	1 833,07
II Kokki		1 710,97		
II Kokki ²⁾		1 722,74		
Talousapulainen ³⁾		1 710,97		

¹⁾ Huom! TES-kohta 21.6

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

³⁾ Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

ULKOMAANLIIKENTEE KAUPPA- ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2019

Ylityökorvaus	
- arkipäivänä	1/102 kk-palkasta / ylityötunti
- pyhäpäivänä	1/63 kk-palkasta / ylityötunti
Vastikekorvaus	
- työsuhteen aikana	1/164 kk-palkasta / vastiketunti
Valtamerilisä	
- taloussaston esimies	68,46 € / kk
- matruusi tai sitä korkeam- massa palkkaluokassa oleva	48,75 € / kk
- muut	33,75 € / kk
Kokkistuertin pätevyyslisä	62,99 € / kk Peruspalkkaa korottava
Pukuraha	20,20 € / kk Stuertti, Muusikko
Varallaolokorvaus	
kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus	
- arkipäivinä	1/320 kk-palkasta / tunti
- pyhäpäivinä	1/160 kk-palkasta / tunti
Lastinkäsittelykorvaus	1/164 kk-palkasta / tunti
Likaisen työn korvaus	14,78 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 kk-palkasta

1. Rahtialukset

Tarjoilukorvaus	
Tilapäiset matkustajat	
- perusmaksu	2,05 € / matkustaja
- lisäkorvaus	0,71 € / matkustaja / päivä
Tilapäiset ruokavieraat	0,56 € / henkilö / päivä
Yötyökorvaus	7,15 € / vahtivuoro
rahtialuksen vuorotyöntekijälle	
Korvaus työntekijälle, ^{a)}	
ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa	
- ravintokorvaus	
- Suomessa	31,04 € / päivä
- ulkomailla	58,44 € / päivä
- asuntokorvaus	laskun mukaan
Luontoisetukorvaus ^{a)}	
- vuosiloman aikana	22,78 € / päivä
(- ravintokorvausosuus)	15,24 € / päivä
(- asuntokorvaus)	7,54 € / päivä
- vastikeaikana	22,78 € / päivä
- sairausten aikana	22,78 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

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

Taksikulut	
Matkakorvaus	44,21 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat	44,21 € / matka (enintään)

^{a)} Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2019.

ULKOMAANLIIKENTEEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN MUKAISET TAKUUPALKAT PIENTONNISTON ALUKSISSA 1.3.2019 ALKAEN

25.1.1

Takuupalkka 1:1

Pursimies YT	2 164,77
--------------	----------

Matruusi YT	2 070,92
-------------	----------

Vahtimies	1 949,66
-----------	----------

Kokkistuerti	2 166,45
--------------	----------

Takuupalkka 2:1

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

Euromääräiset lisät

Kokkistuertin tarjoilukorvaus	3,06 € / matkustaja
-------------------------------	---------------------

Tilapäiset ruokavieraat	0,60 € / vieras
-------------------------	-----------------

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta / päivä
-------------------------------------	-----------------------------

Korvaus ruuan laitosta	7,32 € / päivä
------------------------	----------------

Vuokra-autokulut (enintään)	44,21 € / kerta
-----------------------------	-----------------

Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾	22,78 € / päivä
--	-----------------

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

MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

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

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

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

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

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

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

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

Ulkomaanliikenteen työehtosopimus ja palkantarkistukset

Suomen Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot uudistavat ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia ja kauppa-aluksia ja Arctia-konsernin jäänmurtajia sekä monitoimimurtajia koskevat työehtosopimukset.

Sopimuskausi

Uusi sopimuskausi on 1.3.2019–28.2.2021.

Palkantarkistukset 1.3.2019

Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia ja matkustaja-aluksia, perinteisiä jäänmurtajia sekä monitoimimurtajia koskevia työehtosopimuksen mukaisia palkkoja korotetaan 1.3.2019 alkaen 1,6 prosenttia.

Euromääräiset korotukset 1.3.2019

Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia koskevia takuupalkkoja korotetaan vähintään 32,50 euroa ja pientonnistoaluksia koskevia takuupalkkoja vähintään 38,50 euroa.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen mukaisia takuupalkkoja korotetaan vähintään 43,50 euroa.

Perinteisiä murtajia koskevia kuukausipalkkoja korotetaan vähintään 44 euroa.

Monitoimimurtajia koskevia kuukausipalkkoja korotetaan vähintään 59 euroa.

Palkantarkistukset 1.3.2020

Palkankorotuksista 1.3.2020 sovitaan erikseen.

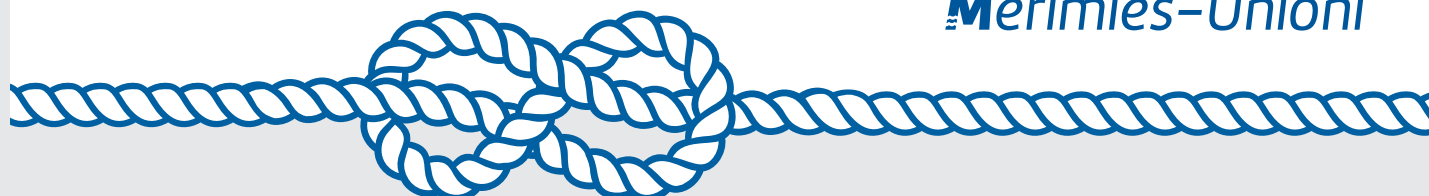
Tekstimuutokset

Työehtosopimusten uudistamisen yhteydessä sovittiin lisäksi lukuisista tekstimuutoksista.

Ulkomaanliikenteen ratkaisun jälkeen (25.2.2019) on solmittu muun muassa seuraavia työehtosopimusratkaisuja:

Rannikko ja sisävesiliikenteen työehtosopimus	Matkailujäänmurtaja Sampo
Arctia Karhu Oy	Suomenlinnan Liikenne Oy
Meritaito Oy	Uittopojat
Suomen Lauttaliikenne Oy	Mopro, Finterpuu
Suomen Saaristovarustamo Oy	Koululaiva Katariina
	Kotimaan matkustaja-alusliikenne

Merimies-Unioni



Risuja, ruusuja ja muuta feedbackia

Palautteen antaminen on taitolaji. Palautteen eri tavoilla ja muodoilla on myös erilainen työoikeudellinen merkitys. Mikä on huomautuksen ja varoituksen ero? Voiko työntekijä antaa palautetta työnantajan palautteesta?

TEKSTI SANNALEENA KALLIO KUVA GETTY IMAGES



Osa työnjohtoa

Työnantajan **työnjohto- ja valvontaoikeuteen** eli direktio-oikeuteen kuuluu työaika- ja suunnittelun ja työpaikan ja -tehtävien osoittamisen lisäksi *työn ohjaaminen* käytännössä eli perehdyttäminen ja opastaminen, tehtävien jakaminen työntekijöiden kesken, työn laadun määrittäminen, tiedottaminen, yleisten ohjeiden antaminen, kysymyksiin vastaaminen ja päätösten tekeminen ja tällöin tietenkin myös palautteen antaminen työssä suoriutumisesta ja työn jäljestä. Palautteen antaminen on siis osa

tavallista esimiestyötä ja työn ohjaamista ja esimiehen ja alaisen välistä kommunikointia. Rakentava, tehokas ja oikein ajoitettu palautteen antaminen on itse asiassa hyvin tärkeä esimiestaito ja osa hyvää henkilöstöhallintoa.

Asiakaspalautteiden käsittely matkustaja-aluksilla

Matkustaja-aluksilla esimiehen antama palaute perustuu usein asiakkailta saatuun palautteeseen. Tietosuojavaltuutetun ohjeistuksen mukaan työpaikalla on laaditta-

va asiakaspalautteiden käsittelyä koskeva yleinen ohjeistus yhteistoiminnassa luottamusmiesten kanssa samalla tavalla kuin vaikka kameravalvonnasta työpaikalla. Ohjeistuksessa määritellään ainakin se, kuka, miten ja milloin asiakaspalautteita käsitellään, miten niihin reagoidaan ja mitä niistä voi seurata asiakkaan, työntekijän ja työyhteisön kannalta. Ohjeistuksen tarkoituksena on muun muassa turvata työntekijöiden yksityisyyttä ja tasapuolista kohtelua.

Keskustelu on paras tapa antaa palautetta

Läsnä oleva esimies voi ja pitää antaa palautetta työn lomassa, mutta joskus voi olla tarvetta syvällisemmälle asioiden läpikäymiselle ja sille rauhoitetulle hetkelle. Tällaisista **keskusteluista** voidaan aina tehdä *muistio*, johon kirjataan sovittuja pelisääntöjä ja ohjeistusta ilman, että kyseessä on varsinainen huomautus tai varoitus.

Huomautus annetaan suullisena

Huomautuksella tarkoitetaan yleensä työnantajan edustajan tai esimiehen *suullisesti työntekijälle antamaa ilmoitusta*, joka sisältää esimerkiksi toteamuksen työtä koskevasta virheestä tai määräyksen menetellä tai käyttäytyä toisin työtehtävien suorittamisessa. Asiakirja otsikolla ”kirjallinen huomautus” ei ole alla kuvattu varoitus, vaan kirjallisessa muodossa tiedoksi annettu huomautus. Huomautus on oikeudellisesti kevyempi palautteen muoto kuin varoitus. Sen voimassaolosta ei ole erillistä

sääntöä, mutta pidempi se ei voi olla kuin varoituksella. Huomautuksilla, niiden lukumäärällä ja ajankohdilla voi olla merkitystä siinä kokonaisriviössä, jonka työnantaja tekee varoituksen antamista tai työsuhteen päättämistä harkitessaan. Jos esimerkiksi esimies on joutunut useaan otteeseen lyhyen ajan sisällä puuttumaan työntekijän työajan käyttöön tai raporttien tarkkuuteen, vaikuttaa tämä kokonaiskuvaan työntekijän sääntöjen noudattamisesta ja huolellisuudesta.

Feedback-lomake – mikä se on?

Matkustaja-aluksilla on ollut viime aikoina enenevässä käytössä kirjallinen nk. **feedback-lomake**, jota esimiehet käyttävät mitä erilaisimmissa tilanteissa ja joka on sisältyneen ja rakenteeltaan varsin vapaamuotoinen.

Tällaisen lomakkeen käyttö on oikeudellisesti näkökulmasta erittäin hankala. Työoikeus ei tunne kirjallista ”palautetta”. Palautelomake vastaisi siis lähinnä työnjohtollista toimenpidettä kirjallisessa muodossa, keskustelumuistiota tai yllä mainittua kirjallista huomautusta. Varoitus se ei ole. Myöskään merkintä tai sääntö siitä, että tietty määrä feedback-lomakkeita vuodessa johtaa työsuhteen irtisanomiseen, ei ole lainmukainen. Esimiestyön tekeminen ei ole yhteenlaskua eikä irtisanomiskynnys ylity summapelillä.

Jos feedback-lomakkeen käytöstä ei ole selkeää ohjeistusta, jää lomakkeen käytön soveltaminen ja sisältö esimiesten omaan harkintaan. Tämä johtaa siihen, että käytännöt ovat hyvin kirjavia. Lomakkeessa on sitä oikein käytettäessä toki hyviäkin puolia. Kirjallisessa muodossa mahdolliset myöhemmät näyttökysymykset ovat paremmin ratkottavissa kuin pelkästään työnantajan muistin varassa. Kirjallinen muoto mahdollistaa myös kirjallisen vastineen antamisen.

Varoitus on annettava kirjallisesti

Varoitus on ainoa palautteen antamisen muoto, jolla on lakiin perustuva juridinen merkitys. Merityösopimuslain 8 luvun 2 §:n kolmannessa momentissa todetaan, että työntekijää, joka on laiminlyönyt työsuhteesta johtuvien velvollisuuksiensa täyttä-

misen tai rikkonut niitä, ei kuitenkaan saa irtisanoa *ennen kuin hänelle on varoituksella annettu mahdollisuus korjata menettelynsä*. Varoitus on aina kirjallinen, jotta se saa mainitun oikeudellisen painoarvon. Varoituksesta on käytävä ilmi sen antamisen syy, moitittavan toiminnan ajankohta, vaatimus menettelyn korjaamisesta, seuraamus, jos menettely toistuu ja päiväys. Varoituksen pitää olla niin selkeä ja yksilöity, että työntekijä vaikeuksista ymmärtää sen, miten hänen on muutettava toimintaansa tai käytöstään. Varoitus on annettava kohtuullisessa ajassa moitittavasta menettelystä ja työntekijää on kuultava ennen varoituksen antamista. Varoitusasiakirjan allekirjoittaminen ei tarkoita varoituksen hyväksymistä, vaan sen vastaanottamisen vahvistamista.

Feedback-lomakkeelle laadittu teksti ei siis ole varoitus. Jotta asiakirjaa voidaan pitää työoikeudellisena varoituksena, on sen oltava joko otsikoitu varoitukseksi tai sisällöllisesti selkeästi varoitus niin, ettei työntekijällä ole mitään epäselvyyttä siitä, mikä asiakirjan juridinen luonne on. Epäselvässä tilanteessa asiakirjaa on tulkittava aina työntekijälle myönteisellä tavalla eli siitä lähtökohdasta, että työnantaja asiakirjan laatijana vastaa sen epätarkkuuksista ja virheellisyyksistä seurauksineen.

Varoitus ei ole voimassa ikuisesti

Oikeuskäytännön mukaan varoitus on voimassa noin vuoden, ellei työehtosopimuksessa ole määritelty tarkkaa voimassaoloaika. Työnantaja ei voi yksipuolisesti määrittellä varoituksen voimassaoloaika eikä se voi olla ikuinen. Kun varoitus on vanhentunut, työnantaja ei voi enää tehokkaasti vedota siihen eli käyttää sitä osoituksena laiminlyönnin tai rikkomuksen toistumisesta ja osana työsuhteen päättämisen perustetta.

Työnantajan varoitusmenettelyn tulee olla johdonmukaista jo työntekijöiden tasapuolisen kohtelun vaatimuksenkin näkökulmasta. Tämän varmistamiseksi on hyvä laatia työyhteisössä varoitusten antamista koskevat yleiset, kaikkien tiedossa olevat ohjeet muun muassa siitä, kuka antaa varoituksen missäkin tilanteissa, miten me-

netellään varoitusta annettaessa, miten työnantaja käsittelee varoituksia sekä mikä niiden oikeudellinen merkitys on. Työnantajan laatima ohjeistus tulee myös käsitellä yhteistoiminnassa henkilöstön edustajien kanssa. Tämä koskee niin varoituksen kuin työnantajakohtaisia muita palautteenannon muotoja.

Oikeus käyttää avustajaa

Muistettakoon vielä, että työntekijällä pitää aina olla mahdollisuus pyytää **avustaja** mukaan niihin tilaisuuksiin, jossa keskustellaan työntekijän työsuorituksesta, oli sitten kyseessä varoituksen antaminen tai muu feedback-keskustelu. Avustaja voi olla luottamusmies tai muu henkilöstön edustaja, mutta myös työtoveri.

Aina mahdollisuus vastineeseen

Työntekijällä on aina oikeus ja mahdollisuus antaa työnantajan palautteeseen oma **vastineensa** riippumatta siitä, missä muodossa ja millä otsikolla työnantaja on antanut palautetta. Vastine voidaan kirjata keskustelusta tai neuvottelusta tehtävään muistioon tai se voi olla erillinen kirje työnantajalle. Työntekijällä pitää aina olla oikeus puolustautua asiallisesti ja vedota oikeusturvaansa ilman pelkoa siitä, että se johtaa työnantajan taholla sanktioluonteisiin toimenpiteisiin.

Palaute muokkaa johtamiskulttuuria

Lopuksi lienee paikallaan muistuttaa, että palautteella ja sen muodolla on juridisen merkityksen lisäksi myös **psykologinen vaikutus**. Kirjallisessa muodossa annettu palaute ei voi koskaan korvata henkilökohtaista vuorovaikutusta esimiehen ja alaisen välillä. Pahimmassa tapauksessa se johtaa pelolla johtamisen kulttuuriin, joka syö kaiken innovatiivisuuden, aloitteellisuuden ja työn imun. Yhtä lailla on hyvä muistaa, että kirjallinen palaute liian usein käytettynä ja väärin ajoitettuna johtaa sen inflaatioon. Erityisesti varoituksen kynnys kannattaa pitää ylempänä: se on viimeinen tapa sen jälkeen, kun on opastettu, keskusteltu ja huomautettu. 📌

Tekeillä väitöskirja filippiiniläisistä merimiehistä kansainvälisillä kauppalaivoilla

Merihistorioitsija, etnologi, Jonna Laine on parhaillaan laatimassa väitöskirjaa filippiiniläisistä merimiehistä kansainvälisillä rahtilaivoilla. Laine seilasi väitöskirjaansa varten kolme viikkoa ”kenttätöissä” suomalaisen rahtilaivan matkassa. Hän kävi tutustumassa myös Filippiineillä Manilassa merimiesten koulutukseen. Mönstraustoimistoon häntä ei kuitenkaan otettu vastaan yrityksestä huolimatta.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA GETTY IMAGES

Laineen väitöskirja on jatkoa hänen vuonna 2017 valmistuneeseen pro graduunsa: ”Filippiiniläis-suomalaisista yhteiseloista”: Etnografia sekamiehityksestä suomalaisella rahtilaivalla. Gradussa tutkittiin sekamiehitystä, joka otettiin käyttöön Suomessa vuonna 2009. Väitöstutkimuksessa tarkastellaan, miten sekamiehitys vaikuttaa yhteisöllisyyteen sekä sosiaalisiin suhteisiin laivalla ja miten käytäntö vaikuttaa sekä ilmenee työssä sekä vapaa-ajan vietossa eri kulttuureista tulevien merimiesten yhteisössä.

Koti-ikävä, uhrautuneisuus ja sitoutuneisuus

Laine on työstänyt väitöstyötään vajaan vuoden verran ja kertoi alustavista havainnoistaan Filippiinit-seuran järjestämässä tilaisuudessa maaliskuussa Helsingissä. Tutkijan mukaan haastateltujen filippiiniläisten puheissa korostui selvästi kolme teemaa: koti-ikävä, uhrautuminen ja sopeutuminen.

Filippiiniläisten työpanosta arvostetaan laivoilla. Filippiiniläiselle itselleen ei kuitenkaan synny välttämättä samanlaista sitoutuneisuutta alukselle, jossa he työskentelevät kuin esimerkiksi suomalaisille, koska filippiiniläisten törrnit ovat määrääkäsia. Seuraava työpaikka saattaa olla joku toinen laiva.

Tutkijan mukaan filippiiniläisten kansanluonnetta kuvaa sopeutuminen ja uh-

rautuminen. Elämä on yhtä odottamista ”Sitten kun....”. Ensimmäinen on odottava, että on mahdollisuus kouluttautua alalle. Merimiehen koulutus on Filippiineillä koko perheen tai suvun yhteinen satsaus. Koulusta valmistunut merimies saattaa olla siis koko suvun ainoa elättäjä. Koulusta valmistumisen jälkeen merimies odottaa töiden saamista. Laivalle töihin päästyään hän odottaa pitkän tönnin loppumista ja kotiin pääsyä.

”Filippiiniläisellä on myös kotiin päästyä mielessä, että pian koittaa taas seuraavan tönnin ja lähdön aika”, Laine kertoo.

Suvun ja yhteisen hyvän eteen uhraudutaan muiden hyväksi. Filippiiniläiset merimiehet ovat hyvin ylpeitä esimerkiksi siitä, jos he ovat voineet kouluttaa omat lapsensa hyviin ammatteihin mereltä saadun elantonsa ansiosta. Lasten ammateista tai koulutuksesta kerrotaan näin ollen mielellään.

Oma palkka lähetetään kotivälelle

”Filippiiniläiset sitoutuivat työsopimusta tehdessään

Maailmassa on noin miljoona merimiestä, joista filippiiniläisten merimiesten osuus on noin 25 prosenttia.



lähettämään 80 prosenttia palkastaan suoraan kotimaahansa. Tämän määrittelee filippiiniläinen lainsäädäntö. Varustamo siirtää rahat ennalta sovittuun kohteeseen, usein esimerkiksi vaimolle tai muulle perheenjäsenelle”, Laine kertoo järjestelystä.

Laine kävi tutustumassa Manilassa filippiiniläisten merimiesten koulutukseen. Hän olisi ollut kiinnostunut vierailemaan myös miehitysfirmassa, mutta hän ei päässyt yrityksestään huolimatta heidän juttu-

silleen. Manilassa toimii useita miehitysfir-
moja. Yksi suuri niistä on esimerkiksi **PTC
Group**.

Ammattiliitto Amosup

Tutkija vieraili Manilassa myös ammattiliit-
to **Amosupissa**. Liittoon kuuluu 100.000
jäsentä. Ammattiliiton toiminta poikkeaa
suomalaisesta: liitto tarjoaa merimiehille
halpoja lainoja alhaisella korolla, joita meri-
miehet mielellään ottavat. Koulutus mak-
saa ja miehitysfirmoille pitää maksaa töihin
pääsystä. Näiden lisäksi perheillä on mui-
takin lainatarpeita.

”Ammattiliitot tarjoavat lisäksi ilmaisia
terveystarkastuksia, joihin on pitkät jonot
kaduilla.”

Yhteisölliset filippiiniläiset ja oma-aloitteiset eurooppalaiset

Yhden filippiiniläisen merenkulkijan harteil-
la saattaa olla koko perheen elanto, joten
hän ei paljon valita olosuhteistaan laivalla.
Pelkona saattaa myös olla, että seuraavaa
törniä saman varustamon palveluksessa ei
enää tule. Jos hän siis kohtaa vaikeuksia, on
parempi sopeutua ja pysyä hiljaa.

Siinä, kun suomalaiset ovat tottuneet
oma-aloitteiseen työntekoon, filippiiniläi-
set odottavat enemmän ohjeita. He ovat
hyvin tarkkoja ja tekevät asioita mieluum-
min yhdessä kuin yksin.

”Turvallisuusasioihin suhtaudutaan pil-
kulleen: filippiiniläinen saattaa pelätä, että

jos kypärä ei ole päässä ikkunoita pestessä
ja siitä tulee huomautus, se voi aiheuttaa
seuraavan työkeikan menetyksen”, Laine
kertoo havainneensa aluksella kirjaimellis-
ta ohjeiden noudattamista.

Turvallisuus on tärkeää myös siksi, että
jos työntekijälle tulee haaveri, saattaa koko
perheen elanto olla vaarassa.

Laineen kohtasi väitöstutkimusta teh-
dessään laivakokin, joka ei uskaltanut tie-
dustella miehistöltä, onko hänen tekemän-
sä ruoka maistunut heille. Kokki pelkäsi,
mitä tapahtuu, jos ruoka ei olisikaan hyvää.
Tutkija tiedusteli asiaa hänen puolestaan ja
vastaus kuului, että ruoka on oikein mais-
tuvaa. Kokilla oli käytössään ruotsinkieli-
nen keittokirja, josta hän opetteli suomalai-
sia jouluruokia. Suomalaisen laivakokin,
Helena Lylyharjun, englanninkieliselle keit-
tokirjalle on siis edelleen suurta tilausta
suomalaisilla laivoilla, joissa työskentelee
filippiiniläistä henkilökuntaa.

Siinä kun suomalaiset eivät puhu, filip-
piiniläiset eivät puolestaan kysy. Suoma-
laisten suora ja oma-aloitteinen työtyyli
sekä suora palautteenanto poikkeaa filip-
piiniläisestä kulttuurista, jossa esimerkiksi
rakentavaa palautetta pitää antaa henkilö-
kohtaisesti eikä muiden läsnä ollessa.

Vapaa-ajalla suomalaiset saunoivat, filippiiniläiset lauloivat karaokea

Tutkijan havaintojen mukaan työt aluksella
sujuivat hyvin ja kaikki tekivät töitä yhdes-
sä. Vapaa-aikana miehistön tiet kuitenkin
erosivat. Suomalaiset saunoivat ja filippii-
niläiset lauloivat karaokea.

Aina kun on mahdollista, filippiiniläi-
nen soittaa pitkiä puheluita kotiin,
joten prepaidit olivat tärkeitä.

**Tutkijan mukaan
monikulttuurinen
koulutus ja aineisto
on suomalaisissa
varustamoissa edelleen
lapsenkengissä ja asiaan
tulisi ehdottomasti
panostaa.**



He eivät käyneet Suomessa paljon maissa
ostoksilla, koska se oli kallista ja rahat
säästettiin mieluummin kotimaahan.

Kirjat ovat laivoilla pääosin suomeksi ja
ruotsiksi. Nykyisin filippiiniläiset käyttävät
aktiivisesti Mepan DVD-palvelua. Sen lisäk-
si heillä on itsellään usein käytössä *Netflix*,
josta tosin on katsottu törnin lopussa kaik-
ki elokuvat.

Yhteiset juhlat yhdistivät vapaa-ajalla
laivan miehistöä. Suomalaisille grillijuhlat
olivat tärkeitä ja filippiiniläiset viettivät
mielellään syntymäpäiviä. Näissä juhlissa
miehistö kohtasi ja vietti vapaa-aikaa yh-
dessä.

Filippiiniläisten uskonto, katolilaisuus,
ei ollut näkyvästi läsnä laivatyössä. Kirkos-
sa käynti on kuitenkin ensimmäinen asia,
jonka filippiiniläinen merimies tekee per-
heensä kanssa kotimaahansa päästyään. ⚓

*Filippiinit-seuran johtaja Pekka
Borg kertoi, että seura kutsuu
vieraakseen ammattiliittoja,
joiden jäsenistön piirissä työsken-
telee filippiiniläistä työvoimaa.
Näitä ovat olleet esimerkiksi
lähihoitajat ja sairaanhoitajat ja
nyt merimiehet.*

KUVA MANILAN LAHDELTA

Koti-ikävä on merenkulkijan ammattitauti

”Merenkulkijan työstä on tänä päivänä romantiikka kaukana: työtahti on tiukka ja miehistön määrä on minimissä. Törnillä ollessa mieleen nousee erilaisia tunteita ja pelko perhe-elämästä sivuun jäämiselle. Ikävä ja huoli... ne on kovat.” – Merimieskirkon Ikävä-kampanja

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT VUOSAAREN MERIMIESKIRKKO



Vuosaaren merimiespappi Hanna Vuollo käy laivoilla tapaamassa merenkulkijoita eri kansallisuuksista.

Laivakuraattorit seilaavat aluksilla mukana

Suomen Merimieskirkko tekee töitä merimiesten parissa, joten onneksi he eivät jää huolineen aivan yksin. Merimieskirkon satamakuraattorit ja merimiespastorit kiertävät laivoilla tapaamassa alusten henkilökuntaa ja laivakuraattorit seilaavat myös laivoilla mukana. Merimieskirkon kahden laivakuraattorin lisäksi tätä tekevät vapaaehtoistyönä useat seurakuntien palveluksessa olevat henkilöt.

”Viime vuonna Vuosaaren merimieskirkkoon saapui pyyntöjä suoraan aluksilta, että seilaisimme siellä henkilökunnan mukana”, Vuosaaren merimiespappi Hanna Vuollo kertoo.

Laivakuraattorien läsnäololle laivalla on suuri tarve. Aluksilla eletään välillä raskaita aikoja, joissa kirkon työntekijät voivat toimia kuuntelijoina. Vaikka merimieskirkon työ pohjautuu hengellisyyteen, kuraattorien työ on hyvin maanläheistä: heidän tehtävänsä on kuunnella ja jakaa ihmisten iloja, mutta ennen kaikkea suruja.

”Suomen Merimieskirkko on toiminut lähes 150 vuotta. Työmme on perustunut alusta pitäen eri kulttuurien kohtaamiseen. Meille kaikki ihmiset ovat tasa-arvoisia. Kuuntelemme jokaista ihonväristä tai etnisestä taustasta riippumatta.”

Merenkulkijoille on yhteistä, että he viettävät pitkiä aikoja pois kotoa. Elämä ei ole aina yhtä päivänpaistetta, vaan varjot ja al-

Pappi **Hanna Vuollo** Vuosaaren merimieskirkosta on työnsä kautta oppinut tulkitsemaan laivaväen hienovaraisia viestejä siitä, että kaikki ei ole aina hyvin vaikka siltä näyttää.

”Ikävä perhettä ja läheisiä on merimiesammattikuntaa ja rekkamiehiä yhdistävä tekijä. Vaikka ihminen tekee töitä kaukana kotoa pitkiäkin aikoja, kodin asiat eivät välttämättä jää rantaan, kun alus irtoaa laiturista”, Vuollo on oppinut tuntemaan.

Merimieskirkon työmaana on sielunhoito

Merimieskirkko on tällä hetkellä ainoa toimija, jonka henkilökunta on keskittynyt merimiesten sielunhoitoon Suomessa ja ulkomailla. Myös toiset pitkämatkalaiset,

kuten rekkamiehet, käyttävät merimieskirkon palveluita. Onkin oikeastaan hämmentävää, ettei kuljetusalalla ja merenkulussa ole panostettu tämän enempää työntekijöiden henkisen hyvinvoinnin ja työssäjaksamisen parantamiseen. Työntekijän fyysiseen kuntoon kiinnitetään kyllä huomiota.

Jos merimiehen pitää käydä psykologin juttusilla, se on tehtävä maissa. Kaikki tietävät, kuinka vaikeaa on varata aikoja tai ylittää saataavilla vuorotyön puitteissa. Suomalaisessa kulttuurissa – toisin kuin ulkomailla – psykologilla tai terapeutilla käyntiä saatetaan hävetä. Moni voi myös pelätä, että se tuo ”merkinnän” laivaväen lääkärintodistuksen uusimiseen. Niinpä merimies hautaa helposti murheensa.



hot kuuluvat siihen. Suurien tragedioiden kohdatessa ihminen tarvitsee toisen ihmisen tukea, kuuntelijaa.

”Joskus kotona tapahtuu ikäviä asioita: parisuhde päättyy, läheinen sairastuu tai joku kuolee. Ne ovat kaikille ihmisille kovia kriisinpaikkoja.”

Kirkon työ perustuu erilaisiin kriiseistä selviytymiseen, kohtaapa se yksittäistä ihmistä tai koko työyhteisöä.

”Työmme on myös ennaltaehkäistä onnettomuuksia. Sillä ehkäistään monta tragediaa, kun ihminen saa kertoa murheistaan jollekin.”

Vuosaaren merimieskirkko täytti 10 vuotta

Vuosaaren merimieskirkko täytti tänä vuonna 10 vuotta. Vuosaaren rakennettiin uusi merimieskirkko yhtä aikaa Vuosaaren sataman kanssa vuonna 2009. Kirkon tiloissa toimii myös **Merimiespalvelutoimisto MEPA**, joka on ollut hankkeessa mukana kirkon suunnittelusta ja rakentamisesta lähtien. Kirkko omistaa rakennuksesta enemmistön, koska Wihurin säätiön avustus rakennukselle korvamerkittiin kirkolle.

Hanna Vuollo on toiminut Vuosaarissa merimiespappina nyt kahden vuoden ajan. Vuosaaren merimieskirkon palveluita käyttävät ahkerasti etenkin ulkomaalaiset merimiehet, jotka seilaavat muiden kuin Suomen lipun alla.

”Vieraan lipun alla olevat alukset eivät ole aina yhtä hyväkuntoisia kuin suomalaiset alukset. Miehistön työvälineissä, niin vaatteissa kuin työolosuhteissa, saattaa esiintyä puutteita. Olemme antaneet tarvittaessa täältä Vuosaaren merimieskirkolta ulkomaalaisille merimiehille lämpimiä talvivarusteita käyttöön, jotta he selviävät

kaupungilla. Olemme saaneet tänne esimerkiksi talvitakkeja lahjoituksina.”

Yhteys kotiin ovat kasvot ruudulla

EU:n ulkopuolinen työvoima tekee laivoilla pitkää tönniä. Tämä näkyy heistä. Vuosaaren merimieskirkko myy ulkomaalaisille merimiehille puhelinkortteja, prepaideja, koska aluksilta ei välttämättä ole miehistön käyttöön nettiyhteyttä.

”Nettiyhteys on ensiarvoisen tärkeä, jotta he pystyvät pitämään yhteyttä perheeseensä ja läheisiinsä valtamerten takaa.”

*”Perheelleni olen suurimman osan aikaa vain kasvot tietokoneella tai ääni puhelimes-
sa. Olen merillä lähes vuoden yhteen putkeen ja ikävöin kotiin koko ajan. Kun pääsen kotiin, tajuan että olen vieras omassa kodissani, lapset eivät tunne. Piilotan elämäni vaikeudet hymyyn.”*

Näin kuvailee filippiiniläinen merimies elämänsä merillä Merimieskirkon Ikävä-kampanjassa. Vuollon mukaan merimiespappi työ perustuu luottamukseen. Se on ensin ansaittava, jotta ihminen uskaltaa avautua ja kertoa asioistaan.

”Filippiiniläisistä on hyvin vaikea nähdä heti päällepäin, miten heillä menee koska he hymyilevät paljon. Ongelmista avautuminen ottaa aikansa.”

Merimiespappi saattaa tavata samoja ihmisiä useita kertoja ja tutustua heihin ennen kuin luottamuksellinen suhde syntyy. Päällimmäisenä monilla on ikävä kotia.

”Monet odottavat kovasti pääsyä kotiin ja että pitkä tönni olisi ohi. Samalla he tiedostavat kuitenkin myös, että kotona ollaan vain hetki, ehkä kaksi - kolme kuukautta, joten uuden merillelähden aika koittaa sitten taas pian.”

Filippiineillä merimiehen koulutus on

Suomen Merimieskirkko toimii kotimaassa seitsemällä paikkakunnalla:

Hamina-Kotka

Turku

Rauma

Kokkola

Oulu

Kemi-Tornio

Helsinki: Hernesaari ja Vuosaari

Lisäksi Kalajoella on toiminut Kalajoen seurakunnan ylläpitämä Kalajoen satamakirkko vuodesta 2013.

Jokaisella kirkolla työskentelee satamakuraattori tai merimiespastori yhdessä vapaaehtoisten kanssa. Satamissa satamakuraattorit ja merillä laivakuraattorit tekevät onnettomuuksia ennaltaehkäisevää työtä ja tukevat merenkulkijoiden ja laivayhteisön kokonaisvaltaista hyvinvointia.

Kaikilta Merimieskirkon toimipaikoilta tehdään **laivakäyntejä** satamissa oleville aluksille. Laivoilla käyvät merimiespappi, satamakuraattorit, sosiaalikirurgit ja vapaaehtoiset. Laivakäynneillä Merimieskirkon edustaja kuuntelee ja keskustelee sekä tarjoaa mm. kusetusta kaupungille ja myy puhelinkortteja laivahenkilökunnalle.

Kotimaan kirkkoilla vierailee vuosittain tuhansia ulkomaalaisia merenkulkijoita yli 50 maasta. Palveluitamme käyttävät myös mm. rekkamiehet etenkin Turussa ja Vuosaarissa.

suvun yhteinen panostus. Vastuu painaa kulttuureissa, joissa yksi henkilö saattaa elättää koko perhettä tai jopa sukua. Yhteisön selviytyminen on tärkeämpää kuin yksilön omat ajatukset ja tavoitteet.

”Meitä on kahdeksan sisarusta. Minut valittiin heistä. Sain ainoana koulutuksen. Kouluttauduin merenkulkijaksi ja pääsin töihin rahtilaivalle. Minulla on vastuu perheeni toimeentulosta. Lähetän säännöllisesti rahaa kotiin. On kunnia asia olla merenkulkija ja hankkia perheelle toimeentulo ja lapsille koulutus.” – Ikävä-kampanja, Merimieskirkko

”Skepp Ohoj! Vain merimies sen tietää...”

Kaskisissa voi tutustua tulevana kesänä *Kaskislaisia merellä* -näyttelyyn. Näyttely on avoinna 16.6.2019 alkaen syksyyn 2019.

TEKSTI KIRSI MERTALA KUVAT OLGA MERTALA JA KIRSI MERTALA

Kaskisten kotiseutumuseon (Kaskö Hembygdsmuseum) aktiiviset vapaaehtoiset ovat päättäneet järjestää ”*Skepp Ohoj! Vain merimies sen tietää...*” *Kaskislaisia merellä* -näyttelyn, jonka ajankohta on kesäkuu – syksy 2019.

Merimiesten vapaaehtoisvoimin rakennettu näyttely

Tammikuussa alkaneessa projektissa kartoitettiin ensin kaikki kaskislaiset merimiehet, joista naisia on noin 20. Maaliskuussa järjestettiin merimiesten ensimmäinen yhteinen tapaaminen kahvituksen kera. Merimiehiä riitti aina höyrylaiva-ajoista tämän päivän monitoimialuksiin asti. Naurua ja tarinoita oli enemmän kuin oli osanottajia. Muisteltiin menneitä ja ihmeteltiin nykyaikaa.

Sekamiehitys ja Tallinnan tunneli puhuttivat

Uusimmista uutisista sekamiehitys ja Helsinki–Tallinna -tunneli herättivät keskustelua. Joku kommentoikin harmistuneena, että ”sekamiehityksellä hävitetään pikkuhiljaa sukupuuttoon suomalaiset skönöt!”

Kaskisissa on aikojen saatossa ollut kymmeniä laivanvarustajia. Ensimmäinen heistä lienee ollut **Peter Johan Bladh** (1746–1816). Kaskisissa on harjoitettu myös vilkasta laivojen ja veneiden rakennustoimintaa, sillä useamman kymmenen laivan ahterissa on lukenut **Kaskinen – Kaskö**. Tunnetuin alus lienee ollut *S/s Kaste*, jossa monet kaskislaiset merimiehet ovat hankkineet elantonsa.

Kaskislainen merimies löytyi joka laivasta ja maailman kolkasta

En usko, että veikkaukseni mene pahasti pieleen jos väitän, että miltei jokaisen suomalaisen varustamon palveluksessa on työskennellyt ainakin yksi kaskislainen merimies. Tuskin maailmasta löytyy myöskään sellaista kolkkaa, jossa ”Kaskö-skönäri” ei olisi käynyt, sillä tähän mennessä olemme listanneet kaikkiaan noin kolmesataa paikallista merimiestä ympäri maailman.

Tänä päivänä Kaskisista viedään sellua ja tuodaan kuitupuuta

Aikoinaan Kaskisissa toimi kolme satamaa: Syväsatama, Paalulaituri ja Kirkkosatama. Erään ahtaajan kertomuksen mukaan näis-

sä kolmessa satamassa oli parhaimmillaan yhtä aikaa lastattavana ja purettavana 17 alusta. 1970–80-luvulla Kaskisten ja Gävlen välillä toimi myös säännöllistä matkustajalauttaliikennettä. Tällä hetkellä Kaskisissa on toiminnassa enää Syväsatama – luonnon satama-, joka on merkittävä muun muassa sellun ja puutavaran vienti- sekä kuitupuun tuontisatama.

Skepp Ohoj-näyttely avataan 16.6.2019 ja se on avoinna syksyyn asti.

Lisätietoja näyttelystä:

Kaskö Hembygdsmuseum
www.kaskohbm.fi



Kaskisten Kalarannassa kohoaa tuulimylly. Se rakennettiin alunperin vuonna 1848 ja siirrettiin Kaskisiin museoksi Närpiöstä vuonna 1954.



Kaskislaiset entiset ja nykyiset merimiehet kokoontuivat kahvittelemaan ja suunnittelemaan kesän tulevaa näyttelyä. Kaskisissa seurataan merenkulun uutisia hyvin tarkkaan.

Merimiespalvelu-
toimistolla on
Kaskisissa palvelupiste.
Yhteystiedot:
turvallisuuspäällikkö
Jarmo Nordback,
+358 40 848 8855 /
Kaskisen satama

Bladhin talo. Laivanvarustaja ja kauppias Peter Johan Bladh rakennutti v. 1788 Kaskisten salmen edustalle komean kauppiastalonsa. Talo on vuosisatojen aikana palvellut mm. Kaskisten kirkkona, raastuvanoikeutena, useana kouluna ja kansalaisopistona. Hienovarainen restaurointi valmistui v. 1997 luoden toiminnallisen talon, jossa järjestetään erilaisia tilaisuuksia.



Pieni 1 200 asukkaan Kaskinen on jo yli 200 vuotta ollut kalastajien ja merenkulkijoiden kaupunki. Tällä hetkellä Kaskisissa asuu noin 90 merimiestä, joista osa on työelämässä ja osa eläkkeellä, ikähaitariltaan 25–94 vuotta.

AAVEIDEN JÄLJILLÄ KATSOTTAVISSA SUB-TV:SSÄ JA C MORE:LLA

Paranormaaleita ilmiöitä tutkiva *Aaveiden jäljillä* pyörii tällä hetkellä **Sub-TV**:llä torstaisin kello 22. Sarja on katsottavissa myös **C Morella**. Jäänmurtaja **Tarmo**. Kausi 1, 2/8. Neljään sotaan osallistuneella jäänmurtajalla on havaittu selittämättömiä ääniä. Vieläkö Niittipoika-Tom liikkuu Tarmon käytävillä?

Aave näyttäytyi jäänmurtaja Tarmolla? Kuka hän on?

Suomen Merimuseon jäänmurtaja Tarmolla on havaittu selittämättömiä ja outoja ilmiöitä, joista kiinnostui myös Aavedata-tiimi. Aavedata on Suomen tunnetuin rajatiedon ilmiöitä tutkiva ryhmä. Tiimi kävi tutkimassa, kuka Tarmolla kummittelee – vai kummitteleeko?

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SUOMEN MERIMUSEO JA GETTY IMAGES



Aaveiden jäljillä -ohjelma on ennen kaikkea teknisluonteinen tutkimuskokonaisuus ja sikäli katsottavampi ja vakavammin otettava ohjelma, kuin ulkomailla vastaavasti tuotetut reality-sarjat, joissa ihmiset juoksevat pimeässä kiljuen kummituksia pakoon.

Aavedatan tutkimuslaitteistosta lähtee toinaan aikamoinen rätinä, kun tutkijat pääsevät jäänmurtaja Tarmon uumeniin ja lähestyvät miehistön hyttejä. Erikoiskamerat pystyvät havaitsemaan energialähteitä ja hahmottamaan mahdollisesti selkeästi esiintyvistä hahmosta näytölle elävän tikku-ukon. Ja siellä hän on: Tarmon aave tai

yksi heistä. Aave on kiivennyt omalle sängylleen seisomaan kuin protestiksi – lieneekö hän hieman jännittävän tutkimustiimiä – ja niin hän katoaa näkyvistä.

Harmistunut aave?

Kukko ei laula käskemällä, eikä aave ilmesty näkyviin aina pyytämällä. Aaveet ovat ihmiskäsityksen mukaan tästä ajasta poismenneitä henkilöitä, henkiä, joten heille puhutaan kuten ihmisille. Tiimi pyytääkin usein aavetta ilmestymään, jos hänelle vain sopii. Aaveiden etsintä tutkimuskameroiden kanssa jäänmurtaja Tarmolla on aluksen eri osastojen naaraamista: missä kummitus luuraa. Aina he eivät ole siellä, missä muut aaveen kohdanneet ovat kertoneet heitä tavanneensa. Selvästi on nähtävissä, että aaveet viihtyvät omissa hyteissään: kotonaan.

Niinpä aave taas ilmestyy. Hän näyttää tekevän vimmatusti työtä omassa hytissään. Aave istuu sänkynsä päällä. Ensin hän näyttää tekevän töitä, mutta sitten näkyy, että hän potkii jalallaan edessään olevaa esinettä, luultavasti pöytää. Hieman kuin pieni harmistunut lapsi. Ehkä aave siis haluaa purkaa kiukkuaan tai turhautuneisuuttaan. Aaveelta kysytään hänen nimeään, mutta hän ei vastaa.

Jäänmurtaja Tarmon koneesta etsitään useaan otteeseen aavetta, mutta siellä hän ei näyttäydy pyynnöistä ja houkutteluista huolimatta. Aavedatan tutkimustiimi pyytää aavetta kuitenkin koputtamaan ja se hänelle sopii. Niinpä nauhalta kuuluu kolmasti kumea metallimainen koputus aluksen seinään.

Myös Tarmon eräs kongi on aaveiden vilkkaassa käytössä, koska tiimin eteen ilmestyy aivan oviaukon eteen kaksi aavehahmoa, jotka lähestulkoon seisovat tutkijoiden edessä. Hahmot esiintyvät väreilevinä tikku-ukkoina tutkimuskamerassa.

Kuka on Maija?

Pääsääntöisesti aaveiden kanssa käyty keskustelu ja heidän vastauksensa ovat rätiseviä. Aaveen vastaus tulee viiveellä ja välillä hän vaikuttaa olevan hieman jälkijättöinen ja toistavan mahdollisesti tiimin omia sanoja. Ohjelmassa aaveiden suusta kuullaan esimerkiksi "What?". Jäänmurtaja Tarmon miehistö osallistui Suomen talvisotaan ja miehistö koki kovia. Erään aaveen suusta kuullaan selkeästi henkilön nimi, joka on "Maija". Tämän hän kertoo tutkimustiimille yllättäen jäänmurtaja Tarmon ulkokannella. Kuka on siis Maija? Onko hän miehistön jäsen vaiko merimiehen morsian?

Sarjan tekijät ja Aavedata tiimi ovat asiaansa uskovia, eikä sarja vaikuta näytellyltä. Aavedatan toinen tekijä on silmin nähden järkyttynyt, ja päästää jopa kirosan, kun hän kohtaa elämänsä ensimmäistä kertaa todella selkeän aaveen. Hahmon, jollaista hän ei ole kertomansa mukaan koskaan aiemmin nähnyt. Aave se sieltä siis kurkistaa aivan käytävän päästä nurkan takaa ja kysymys kuuluu nyt, kuka hän on?

Kairon kummitus

Aaveilen jäljillä, Jäänmurtaja Tarmo -jaksossa haastatellaan myös jäänmurtajilla työskennellyttä merimiestä **Esko Malmia**, jonka isä, kapteeni **Yrjö Malmi** oli mukana jäänmurtaja Tarmon traagisessa päivässä. Kotkassa käydään jututtamassa myös legendaarisessa merimiesravintola Kairossa asustavaa aavetta. Aaveelta kysytään, mikä paikan nimi on, niin hän vastaa kähisevällä

Aavedata aavedata.com

AAVEDATAN PÄÄTUTKIJAT ovat kaksi veljestä, **Juue** ja **Marko Keskitälo**, jotka ovat olleet kiinnostuneita selittämättömistä ilmiöistä lapsesta lähtien. Heidän työryhmäänsä kuuluvat lisäksi äänitekniikko ja kaksi kameramiestä. Aavedata tutkii selittämättömiä ilmiöitä, kuten aaveita. Heitä jäljitetään ääntä ja kuvaa taltioimalla sekä saadut tulokset analysoimalla. Tutkimuslaitteita ovat muun muassa: Ghost Box, sanelin, emf- mittarit, inf-rapuna-, lämpö-, sekä valvontakamerat ja SLS- kamera.

Aavedatan tutkimukset keskittyvät pääsääntöisesti historiallisiin kohteisiin, joissa ihmiset ovat kokeneet toistuvasti outoja tapahtumia. Tutkimukset tehdään yleensä yöaikaan siitä syystä, että kyseiset kohteet ovat tällöin yleisöltä suljettuja, ulkona ja sisällä on hiljaista ja valoilmiot on mahdollista huomioda paremmin. Esimerkiksi aaveista toisinaan esiintyvä orb, eli valopallo, on havaittavissa tuolloin kameroilla paremmin. Orbeja voi esiintyä myös valokuvissa ja videoissa.

äänellä 'Kairo'. Kairon kummituksen nimi jää hieman epälväksi. Kairon kapakassa asioiva henkilö laulaa aavelle pienen pät-kän näytekappaletta. Aave tunnistaa esiintyjän **Veikko Laviksi**. Monilla on tunteuksia Karion aaveen läsnäolosta ja hänen aaveen kerrotaan olevan lempeä-luonteinen.

Tarmo talvisodassa ja pommituksessa Kotkassa: 39 kuoli, 13 haavoittui

JÄÄNMURTAJA TARMO valmistui vuonna 1907 ja särki jäätä aina vuoteen 1970 asti. Ennen siirtymistään museoalukseksi tämä sisukas voimanpesä on ehtinyt nähdä paljon: se huolehti vuosia arkisen talviliikenteen toimivuudesta, avusti merihätään joutuneita aluksia ja kärsi pahoja tuhoja talvisodan pommituksissa.

Ensimmäisen maailmansodan aikana Tarmo palveli Venäjän Itämerenlaivastossa avustaen sota-aluksia ja sotilaskuljetuksia. Suomen itsenäistyttyä vuonna 1917 ja sisällissodan puhjettua tammikuussa 1918 alus oli edelleen venäläisten hallussa Helsingissä. Senaatin puheenjohtaja **P. E. Svinhufvudin** käskystä Tarmo kaapattiin itsenäisyyssaktivistien haltuun.

Talvisodassa jäänmurtajat alistettiin puolustusvoimille ja aseistettiin. Tammikuussa 1940 Tarmoa pommitettiin Kotkan satamassa, jolloin 39 miestä kuoli ja 13 haavoittui. Onnettomuudessa aluksen keulaosa vaurioitui pahoin ja sisätiloja tuhoutui tulipalossa. Jatkosodan aikana Tarmo osallistui Utön eteläpuolelle tehtyyn Nordwind-harhautusoperaatioon.

Onko sinulla tietoa, kuka tai keitä Tarmon aaveet voivat olla?

Aavedatan tutkimusryhmä jäi pohtimaan Tarmolla kohtaamaansa selvää näkyvää aavehahmoa ja muitakin kohtaamiaan aaveita. Jos sinulla on lisätietoa Tarmon mahdollisesti aaveesta, ota yhteyttä Aavedataan osoitteeseen: aavedata@aavedata.com. ↴

LUE LISÄÄ JÄÄNMURTAJA TARMON VAIHEISTA: yle.fi/uutiset/3-9698632

Esko Malmi kertoo Ylen jutussa vaiherikkaita tapahtumia jäänmurtaja Tarmolta talvisodan pommituksissa. Esko Malmin isä, **Yrjö Malmi**, työskenteli Tarmon kapteenina.

JÄÄNMURTAJA TARMOON VOI TUTUSTUA NYT MYÖS VIRTUAALISESTI

Tarmoon voi tutustua Kotkassa jälleen 7. toukokuuta alkaen. Jäänmurtaja on avoinna aina 18.8.2019 saakka. Uutta on, että Tarmoon voi tutustua nyt myös virtuaalisesti osoitteessa: tarmo.kansallismuseo.fi



Ankkuri jalassa

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Merimiehellä on lain mukaan oikeus käydä satama-aikana maissa. Milloin merenkulkijalla on velvollisuus olla vapaa-aikanaankin aluksella? Voiko työnantaja vaatia merenkulkijaa jäämään alukselle, vaikka työvuoro ja -jakso ovat päättyneet ja on kiire kotiin?

LAKIMIES: Merityösopimuslain (756/2011) 4 luvun 6 §:ssä on määryksiä siitä, missä tilanteessa työntekijän on oltava ja pysyttävä aluksessa, vaikka hänellä olisi vapaa-aikaa ja alus on satamassa tai varmalla ankkuripaikalla ja työntekijällä näin mahdollisuus mennä käymään maissa. Vapaa-ajalla tarkoitetaan tässä pykälässä aikaa, joka ei ole työ- ja vahtivuoroluettelon mukaista työaikaa. Lähtökohta siis on, että työntekijä saa vapaa-aikanaan niin halutessaan poistua alukselta ja työnantajalla on velvollisuus järjestää maksuton kulkuyhteys maihin, jos se on järjestettävissä kohtuullisin kustannuksin.

Mainitun pykälän mukaan näitä tilanteita ja syitä on kolme. Ensimmäisen mukaan työntekijän oleminen aluksella on *välttämättä tarpeen aluksen, siinä olevien ihmisten tai lastin turvallisuuden takia*. Tämä tilanne siis liittyy itse aluksen ja sen koneiden ja laitteiden, aluksella olevien matkustajien, aluksen henkilökunnan tai muiden aluksessa tai sen läheisyydessä olevien ihmisten tai lastin turvallisuuden varmistamiseen. Alusta ei missään vaiheessa voida jättää täysin ilman henkilökuntaa. Jos lastina on esimerkiksi vaarallisia aineita kuten esimerkiksi syttymisherkkää materiaalia, on paloturvallisuusvalvonnan oltava jatkuva.

Toinen tilanne liittyy *aluksen tulevaan matkaan tai siirtämiseen*. Jos työntekijää tarvitaan matkan valmistelutoimissa tai aluksen siirrossa satama-alueella esimerkiksi ankkuripaikalta laituriin, hän ei saa poistua alukselta. Työntekijän on siis pysyttävä aluksella, jotta hän voi tarvittaessa välittömästi ryhtyä (yli)työhön.

Kolmas tilanne määritellään merityösopimuslain 13 luvun 19 §:ssä. Se koskee tilannetta, jossa aluksen päälliköllä on oikeus estää työntekijää, jota *epäillään aluksessa tehdystä vakavasta rikoksesta*, poistumasta aluksesta. Päällikön on tehtävä asiasta erillinen kirjallinen päätös, joka raukeaa, kun työntekijä luovutetaan toimivaltaiselle viranomaiselle. Laissa korostetaan erikseen, että oikeutta poistua aluksesta ei saa rajoittaa pidempää kuin se on välttämätöntä.

Lähtökohtaisesti työntekijällä ei ole velvollisuutta jäädä alukselle sen jälkeen, kun hänen vuorottelujärjestelmän mukainen työjaksonsa ja sen työ- ja vahtivuoroluettelon mukainen työaika on päättynyt. Työehtosopimuksella ei tällaisesta velvollisuudesta edes voitaisi sopia, koska se rikkoisi työntekijän henkilökohtaista vapautta ja saisi vapaudenriistoa ja kidnappausta muistuttavia piirteitä. Toisin sanoen, työnantajalla ei ole oikeutta pakottaa työntekijää jäämään alukselle työjakson päättyttyä. Työjakso ei tietenkään

voi päättyä keskellä merta, vaikka kalenterin mukaan näin kuuluisikin. Tällöin työjakso päättyy seuraavassa satamassa, josta työntekijälle voidaan järjestää kotimatka.

Työnantajalla on myös velvollisuus huolehtia työntekijän jaksamisesta ja palautumisesta sekä edistää työ- ja perhe-elämän yhteensovittamista. Tärkeä rooli tässä on etukäteen laadittavalla vuorottelusuunnitelmalla, jolla huolehditaan vuorottelujärjestelmän toteuttamisesta ja seurannasta.

Niissä poikkeustilanteissa, joissa työjakson jatkaminen on töiden järjestelyn ja aluksen miehittämisen takia tarpeen, voidaan ja tulee työjakson venyttämistä, vuorottelusuunnitelman muutoksesta ja siihen mahdollisesti liittyvästä erityiskorvauksesta sopia työnantajan edustajan ja työntekijän kesken. Tällainen tilanne on esimerkiksi se, että työntekijän vastapari tai sijainen ei ole saapunut sovitusti alukselle ja aluksesta on tulossa vajaamiehityksen takia merikelvoton tai että kotimatkaa ei voida järjestää järkevällä tavalla puuttuvien lentoliikenneyhteyksien takia.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen kohdan 5.1.1 uuden (voimaan 1.3.2019) viidennen kappaleen mukaan *”Työntekijää ei voida velvoittaa jäämään vastoin suostumustaan töihin vapaavuoron aikana.”* Vastaava määräys löytyy jäänmurtosopimuksesta. Lisäksi aluskohtaisissa miehityssopimuksissa on määräyksiä, joiden mukaan vuorottelun mukaista vaihtoa voidaan siirtää yhteisestä sopimuksesta enintään kahdella viikolla edellyttäen, että työjakson kokonaispituus ei ylitä kahta kuukautta.

Työehtosopimusosapuolet laativat ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen uutta määräystä koskevan sovellusohjeen, jossa todetaan olemassa olevat erikoisjärjestelymahdollisuudet sekä korostetaan sopimisen tärkeyttä poikkeustilanteen vaatimista järjestelyistä. Vaihtopäivän siirtämisestä pöytäkirjassa todetaan, että korvaava vaihto on suoritettava Euroopan liikenteessä viimeistään 7 päivän kuluttua ja kaukoliikenteessä viimeistään 14 päivän kuluttua, ellei aluskohtaisessa miehityssopimuksessa ole sovittu toisin.



Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Itäkustin osasto 007 esittäytyy

Osaston kevätkokous pidetään torstaina 9.5. klo 13.30 Kotkan toimistolla.

Jäsenet ovat lämpimästi tervetulleita paikalle!

ITÄKUSTIN OSASTON PÄÄMAJA sijaitsee Kymenlaaksossa Kotkansaarella, mutta jäsenistöä asuu ympäri Suomen. Vuosittain jäsenkirjeitä lähetellään muun muassa Mikkeliin, Kuopioon, Lahteen, Tampereelle, Ivaloon, Turkuun, Lappeenrantaan ja Inkooseen. Itäkustin osasto on kooltaan silti suhteellisen pieni, osastossa on reilu 650 jäsentä.

Hallitus

Itäkustin hallitus koostuu 13 merenkulkijasta, puheenjohtajan lisäksi yhdeksästä jäsenestä ja kolmesta varajäsenestä. Hallituksen vahvuutena on laaja merenkulun tuntemus eri osastoista ja varustamoista. Hallituksessa on väkeä talouspuolelta, kansipäällystöstä, täkiltä sekä uutena tulokkaana sähkömies. Varustamoista ovat hyvin edustettuna Viking Linen ja Tallink Siljan lisäksi Langh Ship, Arctia Shipping, OSM sekä Finnlines.

Osallistu tapahtumiin!

Itäkustin osasto on perustettu 1986 ja se vietti 30-vuotisjuhlaansa Kotkassa vuonna 2016. Osasto tarjoaa jäsenilleen aktiviteetteja pitkin vuotta. Jäsenillä on mahdollisuus ostaa osaston kautta edullisia lippuja kesäisin eri rientoihin, kuten Kotkan Meripäiville tai Haminan Bastioniin. Talvikaudella osaston pikkujoulujen sisältö on vaihdellut aina teatteriesityksistä Viipurin matkaan ja risteilyihin.

Villa Varpunen Pyhtäällä

Itäkusti hallinnoi Pyhtään Kiviniemessä sijaitsevaa rantamökkiä, Villa Varpusta. Kaksikerroksinen hirsimökki on jäsenten vuokrattavissa ympäri vuoden ja mökillä on pyritty pitämään vuosittain kevät- ja syystalkoot.

Erillisessä saunarakennuksessa on hyvät peseytymistilat ja wc, rannan tuntumassa on myös viehättävä ulkopaviljonki, jossa on mukava istuskella kesäiltaisina. Mökillä on hiljattain tehty isoja remontteja: päärakennukseen asennettiin ilmalämpöpumppu, saunatilat on uusittu ja keittiö on päivitetty modernimpaan ulkoasuun.

Mökkiläisten käytössä on myös perämööttörillinen vene, mutta nousuvesi ja rantaan asti pakkautuva ”ahtojää” on ollut jokavuotinen riesa laiturille. Laituri onkin tänä kesänä pois käytöstä turvallisuussyistä ja uusi tukevampi laiturin asennetaan syksyllä.



Itäkustin osastolla omat Facebook-sivut

Hallitus yrittää pysyä ajanhermolla niin merenkulun kuin muidenkin ajankohtaisten asioiden tiimoilla. Itäkusti loikin ensimmäisenä ammattiosastona omat Facebook-sivut, joilla osasto pyrkii tavoittamaan nuoria ja opiskelijajäseniään paremmin. Hallitus kannustaa osastonsa jäseniä osallistumaan tapahtumiin aktiivisesti ja tuomaan rohkeammin esille toiveita tai kehitysehdotuksia. Hallituslaisia voi lähestyä sähköpostitse tai tulemalla avoimiin kokouksiin paikan päälle. Myös anonyymeja ehdotuksia voi toimittaa Puutarhakadun toimistolle.



Teksti Krista Tanhuanpää
(Itäkustin osaston sihteeri)

Itäkustin osaston yhteystiedot

Itäkustin osaston toimisto
Puutarhakatu 12
48100 Kotka

smu.itakusti@gmail.com
www.facebook.com/itakusti
itakusti.smu.fi



Arctia Oy mukana kansainvälisessä Polaris2019 –meripelastusharjoituksessa

Arktisen rannikkovartiostofoorumin jäsenmaat järjestivät Suomen johdolla kansainvälisen meripelastusharjoituksen Uudenkaupungin edustalla. Harjoituksessa evakuoitiin yli ”200 matkustajaa” helikoptereilla ja aluksilla.



Kuvat: Leevi Aroviita

Arktisten rannikkovartiostojen (ACGF) yhteisharjoitus **Polaris2019** yhdisti Suomen, Ruotsin, Norjan, Tanskan, Islannin ja Venäjän lento- ja meripelastuskaluston harjoittelemaan aluksen massaevakuointia. Polaris2019 -harjoitusta olivat mahdollistamassa Rajavartiolaitoksen ja Arctian lisäksi myös Tulli, Finnpiilot sekä Väylävirasto.

Arctia Oy:n jäänmurtaja Fennica edusti harjoitusskenaariota arktisella alueella vaikeuksiin joutunutta risteilyalusta. Kyseessä oli yksi suurimmista kansainvälisistä meripelastusharjoituksista lähivuosilta, joita Suomessa tai lähialueella on järjestetty.

”Harjoitus on ammatillisesti erittäin merkittävä Arctian henkilöstölle ja se edistää miehistön kouluttautumista tositöiden varalta. Haluamme tarjota miehistöllemme mahdollisuuden kouluttautumiseen sen avulla”, toteaa turvallisuuspäällikkö **Pia Broumand**.

Meriliikenne arktisella alueella on kasva-

nut viime vuosina. Arktinen alue on toimintaympäristönä erittäin haastava, ja jos siellä tapahtuisi onnettomuus, avun saaminen paikalle voi kestää useita päiviä. Ympäristökatastrofin sattuessa se koskettaisi herkan luonnon lisäksi useiden rannikkovaltioiden ihmisiä. Merellisen turvallisuuden varmistamiseksi yhteistoimintaharjoittelu on erittäin tärkeää.

HARJOITUSSKENAARIO:

Polaris2019 –harjoitustilanteessa arktisella alueella liikenneväyän risteilyaluksen konehuoneessa tapahtuu räjähdys ja sen seurauksena tulipalo. Laivan miehistö yrittää sammuttaa tulipaloa, mutta alus alkaa ajelehtimaan. Räjähdyksessä loukkaantuu ihmisiä. MRCC Turku vastaanottaa aluksen avunpyynnön. Pelastuskohteena olevan matkustajalaivan sijainti on eteläisellä arktisella alueella, eikä lähellä ole ilma- ja merialuksia.

Arctian monitoimimurtajien liiketoiminta järjestellään uudelleen

Monitoimimurtajille *Fennica* ja *Nordica* ei ole kahteen vuoteen saatu pitkäaikaisia kansainvälisiä rahtauksia. Ne eivät ole olleet offshore-työssä, vaan vain kotimaan jäänmurrossa. Kannattavia kansainvälisiä rahtaussopimuksia ei ole saatu myöskään vuosille 2019 ja 2020.

Arctian mukaan yhtiö ei ole saanut monitoimimurtajilleen töitä markkinointiyri-tyksistä huolimatta. Jäänmurto-, offshore- ja muiden merellisten palveluiden kysyntä on kuitenkin vähentynyt muun muassa Pohjois-Amerikassa ja Venäjällä protektionististen toimien vuoksi. Markkinoilla on paljon Arctian alusten kanssa kilpailevia aluksia.

Tilanteen vuoksi Arctia ei jatka Fennican ja Nordican offshore-toimintaa nykyisellä liiketoimintakonseptilla. Monitoimimurtajat toimivat jäänmurtoliiketoiminnassa yhdessä perinteisten murtajien kanssa. Yhtiö keskittyy nykyisten alusten elinkaarihankkeisiin ja mahdollisia uudisrakennuksia koskevan liiketoiminnan kehitystyöhön. Lisäksi yhtiö pyrkii kehittämään jäänmurto-osaamisen konsultointipalvelujen myyntiä.

Arctiassa on käyty yhteistoimintaneuvotteluja marraskuusta 2018 lukien. Neuvotteluiden kohteena on ollut offshore-liiketoiminnan uudelleenjärjestely tai lopettaminen osittain tai kokonaan, yhdellä tai molemmilla Arctia Offshore Oy:n aluksilla Fennicalla ja Nordicalla. Mahdolliset henkilöstövaikutukset neuvotellaan kyseisissä yhteistoimintaneuvotteluissa.

Lähde: Arctia

SAK:n puheenjohtaja Jarkko Eloranta:

Yleissitovuudesta luopuminen olisi tappio sekä työntekijöille että yrityksille

Työehtosopimusten yleissitovuus takaa työntekijöiden minimiehdot työelämässä, muistuttaa SAK:n puheenjohtaja Jarkko Eloranta.

KESKUSKAUPPAKAMARI esitti maaliskuussa lakimuutosta, jolla yleissitovuus voitaisiin yrityksessä ohittaa, jos näin paikallisesti työnantajan ja työntekijöiden välillä sovittaisiin. SAK ei pidä Keskuskauppakamarin esitystä järkevänä sen paremmin yritysten kuin työntekijöiden kannalta.

– Työehtojen tason, palkan, lomien ja työaikojen turvaaminen ja ylläpitäminen on kaikkien osapuolten etu, SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** muistuttaa.

Yleissitovuus estää työehtokilpailun yritysten välillä. Nyt Keskuskauppakamari avaisi tien työehtokilpajuoksulle kohti pohjaa. Esitetyn muutoksen perusteella tuntipalkaksi voitaisiin sopia vaikkapa 2 euroa tunnissa.

– Millaisen palkan ja työehdot saa neuvoteltua itselleen esimerkiksi siivoja, varastotyöntekijä tai lähihoitaja, jos työnantaja ei kuulu työnantajaliittoon eikä halua noudattaa työehtosopimusta?

Ennustettava ja vakaa toimintaympäristö on yritysten etu ja työehdot ovat osa toimintaympäristöä.

– Jos työehtojen taso voi olla mitä tahansa, muuttuu yritysten kilpailuasetelma vaikeaksi. Ja erityisen vaikeaksi se muuttuu niillä yrityksillä, jotka haluavat pitää henkilöstöstään ja heidän työehdoistaan hyvää huolta.

Elorannan mukaan esitys suosii huonoa henkilöstöpolitiikkaa tekeviä yrityksiä. Hän pitää kummallisena,

että Keskuskauppakamari haluaa toimia näin.

Suomessa tekee työtä kymmeniä tuhansia ulkomaisia lähetettyjä työntekijöitä. Esitys romuttaisi täysin heidän työehtojensa tason, ja samalla romuttuisivat suomalaisten yritysten mahdollisuudet kilpailla lähetettyä työvoimaa käyttävien yritysten kanssa.

– Suomessa pitää työtä tehdä suomalaisilla työehdoilla, mutta Keskuskauppakamarin esityksen toteutuessa tämä ei enää olisi mahdollista. Tämä olisi monille suomalaisille yrityksille ja yrittäjille kuolinisku.

Keskuskauppakamari tekee esityksensä lähellä vaaleja ja näin ollen puolueet joutunevat ottamaan kantaa asiaan. SAK:n järjestämässä vaalipaneelissa marraskuussa kaikkien eduskuntapuolueiden puheenjohtajat kannattivat yleissitovuuden säilyttämistä. Äänestäjillä ja erityisesti palkansaajaaänestäjillä on hyvä olla tiedossa huhtikuun puoleen väliin mennessä, mitkä puolueet puolustavat työehtoja ja mitkä niitä haluavat romuttaa.

SAK katsoo, että työelämän laadun kehittäminen parantaa myös työllisyyttä, tuottavuutta ja kilpailukykyä.

– Työehtojen heikentäminen ei kuulu siihen Suomeen, jossa olemme tottuneet elämään ja työskentelemään. Meidän mielestämme oikeansuuntaiset vaatimukset liittyvät alipalkkauksen kriminalisoimiseen ja muutosturvan laajentamiseen.

Oikeusapua puhelimitse

p. 010 684 1400

Eversheds Asianajotoimisto | eversheds.fi

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

MERIMIES-UNIONIN jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimistolta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen.

Puhelinneuvonta

Tarvitessasi oikeudellista neuvontaa voit soittaa arkisin klo 10.00–16.00 Eversheds Asianajotoimiston numeroon **010 684 1400**

- **Soittaessasi ilmoita, että olet Merimies-Unionin jäsen.** (Jäsenyytesi tarkistetaan, eli sinun tulee ilmoittaa yhdistyksesi numero, jonka löydät jäsenkortista.)
- Kerro, että haluat keskustella neuvovan lakimiehen kanssa. Lakimiehen kanssa käymäsi keskustelun sisältö on luottamuksellinen ja jää vaitiovelvollisuuden piiriin.

Palvelun laajuus ja rajaukset

Puhelinneuvonta kattaa asiat, jotka jäsen voi esittää ja lakimies selvittää puhelimesta ilman perehtymistä asiakirjoihin tai sähköposteihin. Neuvonta ei koske asiakirjojen laatimista.

Jäsen voi kysyä neuvoa esimerkiksi asunto-osakkeisiin ja kiinteistöihin liittyvissä asioissa sekä muun muassa avio- ja avoliittoon, lapsiin,

perintöön, testamentteihin, osituksiin, lahjoi-
tuksiin jne. liittyvissä asioissa.

Neuvonnan piiriin eivät kuulu työsuhteeseen, työtehtäviin, elinkeino-, sijoitus- ja ansiotoimintaan eikä luottamustehtäviin liittyvät kysymykset. Neuvonta ei myöskään koske asioita, joista olet antanut toimeksiannon muulle asiamiehelle, eikä itse hoitamaasi asiaa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Neuvonta ei koske hakemuksia ja ilmoituksia työttömyysturva-, vakuutus-, taikka eläke- ja muissa sosiaaliturva-asioissa.

Jos asiaasi ei voida selvittää puhelinkeskustelun aikana, sinulla on mahdollisuus sopia Eversheds Asianajotoimiston kanssa toimeksiannosta. Näiden toimeksiantojen kustannukset eivät kuulu jäsenedun piiriin.

eversheds.fi



Förslaget om 75 procents blandbesättning lämnade en fräck bild av redarnas girighet i media och för folket

De stora fraktrederierna har gjort rekordfina resultat. Dessutom försökte man maximera börsbolagens vinster i vårens kollektivavtalsförhandlingar genom att göra finska sjömän arbetslösa. De som får lida när den ofentliga bilden av sjöfarten vittrar sönder är passagerarrederierna och små finskägda fraktrederier.

Kollektivavtalsförhandlingarna mellan Finlands Sjömans-Union och Rederierna i Finland om nya kollektivavtal och lönejusteringar inleddes i januari. Under den gångna kollektivavtalsperioden uppstod det väldigt många konfliktförhandlingar med rederierna och rederiföreningen kring tolkningen och tillämpningen av de gällande kollektivavtalen. Många av dessa ledde till historiskt många tvister, som fick avgöras i olika rättsinstanser. Sjömans-Unionen föreslog sakliga förändringar och förbättringar i de gällande kollektivavtalen och måttliga lönejusteringar för den innevarande perioden från och med 1.3.2019 samt för nästa år från och med 1.3.2020 för Rederierna i Finland i förvinterns kollektivavtalsförhandlingar.

Dessvärre fanns det ingen verklig förhandlingsvilja från arbetsgivarens sida i något skede av kollektivavtalsförhandlingarna mellan Rederierna i Finland och Sjömans-Unionen. Arbetsgivarnas förslag i kollektivavtalsförhandlingarna var att lönerna inte höjs något av åren och att andelen icke-EU-sjöfarare höjs till 75 procent av fartygens besättning på fraktfartyg. Enligt dagens avtal kan andelen icke-EU-arbetare utgöra en tredjedel av besättningen på ett nytt fartyg under finsk flagg och även denna siffra ska förhandlas för varje fartyg med sjöfartens arbetstagarorganisationer.

Det gäller att komma ihåg varför sjöfartens fackförbund gick med på att knyta det så kallade ramavtalet om användningen av icke-EU-sjöfarare år 2009. Med avtalet skulle man trygga en behörig och kunnig fartygspersonal på finska lastfartyg i en situation där det rådde brist på finska sjöfarare och finska rederier hade beställt ett tiotal nya fartyg till handelssjöfarten.

Målet med sjöfartens arbetstagarorganisationers ramavtal och rederiernas tonnageskatt är att trygga och utöka den finska handelsflottan och stödja sysselsättningen av EU-sjöfarare så att den klarar sig i den internationella konkurrensen. Liknande stöd används även i andra sjöfartsstater i EU (utom i Estland).

Rederierna får inte stöd så att de ska kunna ersätta EU-sjöfarare med billigare icke-EU-sjöfarare. Det gäller också att komma ihåg

att rederierna förbinder sig att hålla sitt fartyg under finsk flagg i tio år när de förbinder sig till tonnageskatten. Samma princip borde också gälla sjöfarare.

Syftet med EU:s sjöfartsstödspolitik är att stödja sysselsättningen av europeiska sjöfarare. **Martin Dorsman**, generalsekreterare för den europeiska redarföreningen ECSA, påminde om detta under sitt besök i Finland i slutet av året. Rederierna i Finland offentliggjorde Dorsmans budskap, men ändrade sig direkt på förvintern när de föreslog att 75 procent av besättningen på finska fraktfartyg skulle bestå av billig arbetskraft. Förslaget står i skärande kontrast med politiken i rederiernas europeiska paraplyorganisation.

Rederierna i Finland gick inte i något skede av kollektivavtalsförhandlingarna i vintras med på att ta bort sina krav på fler icke-EU-sjöfarare på fraktfartygen och ville inte heller diskutera någon slags löneförhöjning. Sjömans-Unionen hade inget annat val än att utfärda ett konfliktvarsel för alla handelsfartyg, passagerarfartyg och isbrytare under finsk flagg.

Därefter fortsatte förhandlingarna mellan parterna under ledning av riksförlikningsmannen. Förlikningsmannen **Jukka Ah-tela** gav parterna ett förlikningsförslag 25.2.2019, som innehöll löneförhöjningar, textändringar och en förnyelse av kollektivavtalet för 1.3.2019–28.2.2021. Mer information om förhöjningarna och beloppen finns på s. 41 i tidningen. Förlikningsförslaget innehöll dessutom förbättringar i kollektivavtalstexterna för arbetstagarerna.

Vad gäller ökningen av antal icke-EU-sjöfarare, som orsakade den största meningsskiljaktigheten, föreslog förlikningsmannen i förlikningsförslaget att avtalet mellan parterna om icke-EU-sjöfarare (det s.k. ramavtalet) från 2009 förnyas. Dessutom utses en arbetsgrupp som har som mål att utarbeta en handlingsmodell för användning av icke-EU-besättning med målet att stärka den finska rederiverksamhetens verksamhetsförutsättningar och sysselsättningen av EU-sjöfarare. Arbetsgruppen utvärderar också funktionaliteten och ändamålsenligheten hos andelen icke-EU-besättning.

Förbundssekreterare

Kenneth Bondas

kenneth.bondas@smu.fi

”Billig arbetskraft kommer inte att rädda framtiden”

Besättningen på M/s Linda önskar att den finska sjömannen och hans arbete värdesattes. Billig arbetskraft kommer inte att rädda framtiden, då det leder till att fartygen förfaller. Den finska sjömannen kommer lojalt till sitt andra hem – sitt hemfartyg – törn efter törn och tar väl hand om det. Det är därför som finska fartyg är i så gott skick trots sin ålder.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER SAANA LAMMINSIVU OCH BESÄTTNING

TITTA PÅ VIDEO
FRÅN SJÖMANS-
UNIONENS HEMSIDOR:
smu.fi > suomalainen
merenkulku

”Vill man skjuta den finska sjöfarten i sank? Så verkade det med förslaget om 75 procents blandbesättning. Med sådana förslag stöttar man inte alls den inhemska sjöfartsbranschen”, suckar reparatör Harri Hammaren.



”Vi skulle önska att den finska sjömannens arbete värdesattes även i framtiden. Billig arbetskraft kommer inte att rädda framtiden, eftersom törnarna som arbetstagare från länder utanför EU gör är tidsbestämda. Arbetskraften byts ut, medan den finska sjömannen istället kan arbeta på ett och samma fartyg i flera år.”

Finskt rederi och fem fartyg under finsk flagg

Containerfartyget M/s Linda är ett av fem

fartyg i det Pikis-baserade rederiet **Langh Ship**. Alla fartyg i det finskägda rederiet seglar under finsk flagg. Rederiet har drygt 100 anställda.

Rederiets fartyg M/s Linda är förtöjt vid Nordsjö hamn en solig vinterdag och lasten lossas. Vad vill fartygets besättning hälsa beslutsfattarna?

”De måste gynna finskt arbete och finska kunskaper, alltså finska sjömän. Snacket om icke-EU-besättning är bedrävande, eftersom de inte har samma yrkeskunskaper eller engagemang i arbetet.”

M/s Linda har en tio man stark besätt-



Båtsman Teemu Lappalainen har arbetat på M/s Linda i snart fyra år och före det på andra av rederiets fartyg som visstidsanställd. Nu är han fast anställd.

ning. Nio av dem är EU-arbetare och en är icke-EU-arbetare. Han arbetar på däck. Om man har långa arbetskarriärer som måttstock har finska sjömän trivts bra i Langh Ships tjänst. Talet om ett eventuellt byte av besättningen till billigare arbetskraft har onekligen påverkat besättningens humör.

Langh Ship stretar på framåt tack vare sin specialisering

Den internationella konkurrensen om sjötransporter är hård. På Langh har man däremot alltid stretat på framåt och trott på framtiden. Det lilla finskägda rederiet har klarat sig bra i branschen tack vare sin specialisering. Rederiets fartyg kan trafikera i isförhållanden och den erfarna finska besättningen känner till farlederna som de rör sig i. Langh Ships fartyg transporterar stål, bulk och containergods. Transporterna från t.ex. Outokumpus stålverk i Kemi transporteras med Langhs fartyg.

Specialiteten hos Langh Ships fartyg är en vaggcontainerlösning som utvecklades av rederiets grundare **Hans Langh**. I vaggcontainrarna kan stålrollarna snabbt lastas på kassetter för transport med ro-ro-fartyg. Vid returlast kan dessa containrar användas för att frakta t.ex. järnmalm, ferrokrom, kalksten och stålskrot.

Avgasrenare blev en miljonaffär

Langh Tech, som ingår i Langh-koncernen, har också lyckats vända svaveldirektivets nackdelar till en miljonaffär, meddelade *Tu-run Sanomat* i januari 2019. Langhs avgasreningssystem, eller skrubbers, har redan sålts för miljontals euro världen över. Bland annat *Royal Caribbean Cruises* har installerat svavelrenare i sina fartyg.

M/s Linda har också Lang Techs avgasrenare och en mixed tank och ett beltfilter, dvs. en slamslunga, som behövs för skrubbers spillvattenbehandling.



”Varje gång man kör med sluten cirkulation separeras fixermedlen från skrubbers spillvatten och skickas med tiden i land för bortforsling. Vattnet pumpas tillbaka i havet i ren form”, berättar reparatör **Harri Hammaren**.

Hammaren började i rederiet 2014 och gör nu sitt femte år på M/s Linda. Törnen är tre veckor långt. Han servar maskinen, men arbetar vid behov på hela fartyget. Hela fartyget är alltså riket.

”Arbetet är mångsidigt och varierande. Varje dag ser annorlunda ut och man får även hitta på nya saker och testa sin problemlösningsförmåga”, berättar Hammaren om det intressanta jobbet.

Framtiden ligger hos praktikanter

Fartyget har regelbundet praktikanter. Enligt Hammaren är det så man skapar en kontinuitet i de inhemska sjöfartskunskaperna.

”Jag har även nu en maskinpraktikant som jag lär upp. Det är viktigt. Jag vill lära ut fartygets system till eleverna så att de får ut något redan på sitt första arbete till havs vid praktiken på Linda. Samtidigt är eleven min förlängda arm och jag övervakar vad han gör: man lär sig bara genom att göra.”

Besättningen på M/s Linda arbetar verkligen för den finska sjöfarten.

”Vi önskar att det finska kvalitetsarbetet värdesattes. Ibland undrar man om redarna tänker på något annat än var de kan spara in nästa miljon.”

Media behöver bra nyheter från sjöfarten – inte budskap om ökad billig arbetskraft på finska fartyg

På den nyligen avslutade kollektivavtalsrundan föreslog redarna 75 procents blandbesättning på finska fartyg. Rederierna i Finlands budskap är kontroversiellt, eftersom de samtidigt efterlyser nya unga finska sjöfarare till branschen. Och just sådana handleder sjömännen, som Hammaren, på fartygen.

”Vill man skjuta den finska sjöfarten i sank? Så verkade det med förslaget om 75 procents blandbesättning. Med sådana förslag stöttar man inte alls den inhemska sjöfartsbranschen”, suckar Hammaren.

Negativa budskap i media om hotet om billig arbetskraft inom sjöfartsbranschen skapar ingen bra bild av den inhemska sjöfarten och lockar inte unga att söka till branschens utbildningar. Det skulle behövas goda nyheter istället. Nyheterna skulle t.ex. kunna lyfta fram hur ett litet rederi från Pikis är en viktig betydande och aktör när det gäller finska ståltransporter. 🚢

Mer om försörjningsberedskapen

Vår sjöfart förlitar sig på andra

I Sjömannen 1/2019 lyftes synpunkter på Finlands försörjningsberedskap fram. Diskussionerna fortsatte med föreläsningen Studia Maritima på Forum Marinum i Åbo, som leddes av Bo Österlund, flottiljämiral (i. a.) och doktor i militärvetenskap, baserat på hans avhandling.

TEXT JUKKA SUNDHOLM BILDER SAANA LAMMINSIVU OCH GETTY IMAGES



Finland är en ö vars handel med utlandet, nationalekonomi och försörjningsberedskap är beroende av sjöfarten. Den ringa storleken på handelsflottan under finsk flagg orsakar oro, eftersom det i praktiken är omöjligt att ersätta sjöfraktrafiken med trafik på land. År 2017 stod finska fartyg för 34 procent av godstrafiken till och från utlandet. De finska fartygens andel vid importtransport var 46 procent och exporttransport 22 procent.

Bo Österlunds karriär som kommandör i Åbo och Björneborgs militärlän torde vara känd för alla som är intresserade av militärhistoria, för debattörer med kunskap om fraktrafiken under vinter- och fortsatt-

ningskriget hade sökt sig till evenemanget på marinentret *Forum Marinum*.

De danska sunden är en flaskhals för sjötrafiken

Sjötrafikens flaskhalsar, bland annat de danska sunden, är desamma under kris och fred, och de enda skyddade rutterna går precis längs den finska och svenska kusten.

Då fartygen blivit allt större får de med säkerhet bara plats i fyra finska hamnar i dag. Farlederna till hamnar som är viktiga för försörjningsberedskapen är minst 12 meter djupa.

– Fartyg som kräver mer än 15 meters djup kan inte ta sig till Östersjön via Stora



BO ÖSTERLUND

Bält i Danmark, så i kristid skulle sjötrafiken till största delen bestå av trafik i Östersjöbassängen, konstaterar Österlund.

Tillgången på stora containerfartyg skulle också vara dålig, då nästan alla trafikerar med långtidsavtal.

73 procent av importen kommer via Östersjöbassängen. Så vad händer då om det inte går att importera den vägen? Finns det en risk att fartyg under utländsk flagg kan vägra att komma till en hamn i Östersjön?

– Fartyg har en paragraf i befraktningsavtalet som säger att de inte kommer till ett område med militära operationer eller ett krisområde.

Innebär det då att försörjningsberedskapslagret i Finland ska räcka i ett till två år?

– Ja, det vet jag väl inte, eller ska vi ha tillräckligt eget tonnage? Nu sköts bara 30 procent av transportererna med finskt tonnage.

Beredskap under känsla av hot

Krigshistoriens lärdomar är inte särskilt optimistiska. Så snart första världskriget började kommenderade de finska rederierna sina fartyg till Sverige. Samma skedde under andra världskriget, då ändå över hälften av tonnaget var i finsk ägo. Efter det inledande skedet tog staten kontrollen över fartygen, som då kunde styras av ministeriet under vinterkriget. I praktiken trafikerade bara finska och svenska fartyg och i enstaka fall några brittiska fartyg till Finland.

Krigshistorien minns ett brittiskt fraktfartyg som gjorde ett par rundor i Kronbergsfjärden i början av vinterkriget. Det var lastat med flygplansbränsle, vilket Finland hade ett skriande behov av, men kom aldrig till Helsingfors, utan tog bränslet till Sverige.

Österlund understryker:

– Skillnaden mot då måste sägas vara att det inte längre kommer att komma ett krig där Finland behöver stå ensam mot någon.

På grund av sin bakgrund har kommandören en huvudsakligen militär syn på försörjningsberedskapen, även om han var noga med att inte ta direkt ställning till någon säkerhetsfråga i sitt tal. Han anser att säkerhetsbehoven ska beaktas som ett faktum, inte som ett hot. Och tvärtom: ett faktum är ett faktum, även om det inte finns något hot. Vetskapen om att man inte alltid lyckats undvika olika kriser genom förutseende diplomatiska metoder påverkar denna inställning.

Försörjningsberedskapscentralen tryggar

Försörjningsberedskapscentralens uppgift är att trygga den nödvändiga varu- och tjänsteproduktionen. I denna avsikt ska man under alla omständigheter skapa och upprätthålla en tillräcklig beredskap för att styra t.ex. utrikeshandeln. Arbets- och näringsministeriet ansvarar för försörjningsberedskapen.

Försörjningsberedskapens ekvation försvåras av att fyra viktiga finska rederier är i utländsk ägo.

– Deras ägare har makt att besluta var fartygen rör sig, och det tar bara 45 minuter att byta flagg i nättjänsten. Det viktigaste vore dock att få tonnaget i finsk ägo och under eget befäl genom att berätta vart ett fartyg ska åka i en krissituation och på vilket sätt.

Det blir intressant att se hur man kommer att säkerställa det inom sjöfarten.

Enligt Österlund behövs det en styrande hand som måste vara redo att agera när det behövs. En snabb och flexibel övergång till marknadsextern styrning förutsätter planering, förberedelse och förutsägelse.

– Vid disputationen delades mitt arbete ut i 60 papperskopior och på nätet har man sökt på det ca 260 gånger. Förhoppningsvis har något av dem hittat vägen till de bord där besluten fattas, säger Bo Österlund, som använde omkring 600 olika käll-

Vad är försörjningsberedskap?

Försörjningsberedskap innebär samhällets förmåga att klara sig i störningssituationer och krisförhållanden med så få specialarrangemang och olägenheter som möjligt. Sådan beredskap skapas i förhand genom att planera och kartlägga eventuella risker och deras effekter.

Försörjningsberedskapen har traditionellt sett handlat om lagring, men i dag handlar det främst om att förbereda sig.

material till sitt vetenskapliga arbete.

Avhandlingen *Suomen meriliikenteen huoltovarmuudelle asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen* hör till det vetenskapliga området krigsekonomi och finns på Forsvarshögskolans webbplats.

Hjälp av lagstiftningen?

Utländska företag berörs av samma lagstiftning i Finland som inhemska företag, och Försörjningsberedskapscentralens anvisningar för företag rör dem oavsett vem som äger dem. Att företaget är i utländsk ägo ska alltså inte påverka beredskapsplanen eller agerande under kristid. Vid evenemanget i Åbo förhöll man sig rätt så tvivlande till det.

Exempelvis finska rederiers tankfartyg som var registrerade i utlandet har aldrig ens varit i Finland. Fartygens mått och isgångsegenskaper orsakar också användningsbegränsningar.

Fartyg i utländsk ägo transporterar merparten av vår import, och tonnagets ägarskap har alltså betydelse vid dess användning och operation. Om inte ägarskapet påverkar försörjningsberedskapen, vad gör det då?, frågar Österlund. 

Bara ett år kvar till Sjömans-Unionens kongress:

Sjömans-Unionens kongress den 14.–15.5.2020, Helsingfors

Nästa vår anordnas Sjömans-Unionens kongress igen. Kongressen sammanträder vart fjärde år. Den förra kongressen hölls 2016 och nästa äger alltså rum våren 2020.

Ställ upp som kandidat!

Är du intresserad av Sjömans-Unionens verksamhet? Sjömans-Unionens kongress erbjuder alla som är intresserade medlemmar goda möjligheter att påverka och besluta om riktlinjerna för förbundets framtid. Kongressen väljer också fullmäktige och styrelseledamöter.

Valkretsar

Enligt Unionens stadgar bildar varje medlemsförening, dvs. fackavdelning, sin egen *valkrets*, ur vilken man väljer kongressrepresentanter i relation till antalet medlemmar. Från varje valkrets väljs en representant per varje begynnande tvåhundralet röst- och valberättigade medlemmar, dock minst en representant. (Medlemsantalet räknas enligt situationen i slutet av juni kalenderåret före valförrättningen.)

Man kan bli kandidat i sin egen valkrets, dvs. sin fackavdelning. För att bli kandidat ska man ha tillhört sin fackavdelning sex (6) månader innan tiden för kandidatnomineringen inleds, under förutsättning att man hela tiden varit medlem i Sjömans-Unionen. Medlemmar som gått i pension och som därför är befriade från medlemsavgiften får dock inte delta i röstningen eller kandidatnomineringen.

Sjömans-Unionens kongress

Datum: 14.–15.5.2020

Plats: Transportförbundens hus
(John Stenbergs strand 6, Helsingfors)

Kandidatnominering 1.10.–15.11.2019

Kandidatnomineringen inleds i höst. Kandidater till kongressvalet nomineras på möten som ska anordnas i medlemsföreningarna (på fackavdelningarna) och på kandidatnomineringsmöten på arbetsplatserna den 1.10.–15.11.2019.

Föreningens styrelse kallar till medlemsföreningens kandidatnomineringsmöte. Förtroendemannen kallar till kandidatnomineringsmöte som skall hållas på arbetsplatser.

Kandidatnominering kräver ett skriftligt medgivande från vederbörande.

Medlemsföreningarna överlämnar kandidatförteckningar (och nödvändiga dokument) till Unionens styrelse, som fastställer dem den **10.12.2019**.

Påminnelse i tidningen Sjömannen för blivande kandidater: ta ett bra passfoto av dig själv/ett annat foto av hög kvalitet och med tillräckligt stor upplösning och skicka in det till tidningen Sjömannens redaktion. Foton på och information om kandidater publiceras i "valtidningen" Sjömannen nr 1/2020, som kommer ut i februari 2020.

Mer information om hur du blir kandidat får du direkt av din fackavdelning eller din förtroendeman eller från Unionen.



Röstning

Själva valet äger rum i början av 2020. Varje röstberättigad medlem får rösta på en (1) kandidat i sin valkrets. **Röstningen sker genom poströstning.**

Röstningsperioden är den 20.1.–16.3.2020

Valmaterialet skickas hem till Sjömans-Unionens röstberättigade medlemmar per post i januari. Håll därför koll på din post!

Valmaterialet som skickas hem innehåller:

- närmare anvisningar om hur röstningen äger rum
- en kandidatförteckning
- en valsedel och ett kuvert samt
- ett svarskuvert med porto betalt.

Röstningen har gjorts så enkel och tydlig som möjligt. Efter att ha röstat skickar du in röstkuvertet per post. (Röster som inkommit till Posten senast den 16.3.2020 kl. 12.00 godkänns).



Vad är en kongress?

Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. På kongressen drar man upp riktlinjerna för verksamheten under nästa fyraårsperiod. Kongressen utser också förbundets ledning, styrelse och fullmäktige som fattar beslut i gemensamma frågor.

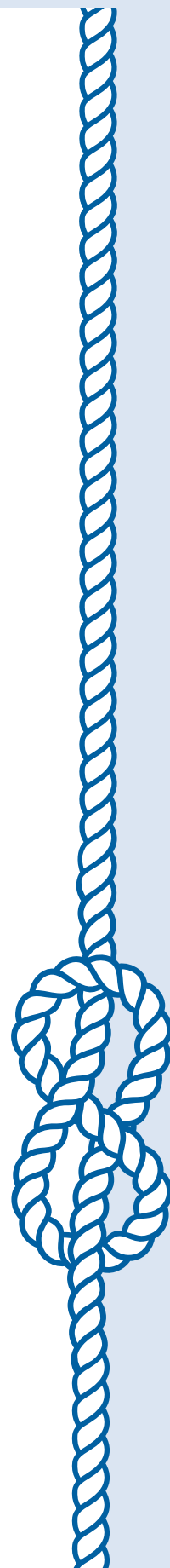
På den ordinarie kongressen tar man upp följande ärenden:

1. mötets konstitution,
2. verksamhets- och räkenskapsberättelser från tiden efter den föregående ordinarie kongressen samt revisorernas utlåtanden,
3. beslutar om att fastställa den gångna räkenskapsperiodens bokslut och bevilja de redovisningsskyldiga ansvarsfrihet,
4. fastställer verksamhetens riktlinjer och ekonomiska plan för den kommande kongressperioden,
5. väljer fullmäktigeordförande och övriga ordinarie fullmäktigeledamöter samt deras personliga suppleanter,
6. väljer styrelseordförande, förbundssekreterare och övriga ordinarie styrelseledamöter samt deras personliga suppleanter,
7. väljer revisorer och revisorssuppleanter,
8. beslutar om dagpenning och reseersättning för kongressrepresentanterna och behandlar motioner som inkommit till kongressen.

Skicka in en motion till kongressen!

På kongressen behandlar man motioner, som varje personmedlem eller medlemsförening har rätt att skicka in till kongressen. Alla medlemmar i Sjömans-Unionen har alltså rätt att skicka in motioner till kongressen. Motionerna ska skickas in till Sjömans-Unionens styrelse i skriftlig form senast två (2) månader före kongressen.

Motionens innehåll är inte begränsat och den kan beröra vad som helst i anknytning till branschen. Så om du har något du vill veta mer om gäller det att vara aktiv. Du kan be t.ex. din fackavdelning om med hjälp att skriva en motion.



Lönetabeller 2019

UTRIKESFARTENS PASSAGERARFARTYGS GARANTILÖNER 1.3.2019

LÖNEGRUPP 1 2 013,50

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

LÖNEGRUPP 2 2 156,46

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

LÖNEGRUPP 3 2 215,33

Kockar och kallskänkor

LÖNEGRUPP 4 2 248,96

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

LÖNEGRUPP 5 2 350,10

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

LÖNEGRUPP 6 2 523,16

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

LÖNEGRUPP 7 2 699,94

Intendent

DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING

Lättmatros och maskinvaktman 2 089,18
Matros och motorman 2 164,87
Ordningsman (förman +8%) 2 232,14
Reparatör och båtsman 2 284,28
Elektriker 2 391,15

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthantering. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på 15,61 euro/månad som läggs till på garantilönen.

UTRIKESFARTENS PASSAGERARFARTYGSAVTAL, OLIKA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2019

2. PASSAGERARFARTYG

Dagslön under arbetsförhållandet 1/30 garantilön

Övertid / timme 1/100 garantilönen

Beredskapsersättning / timme 1/260 garantilönen

Beredskapsersättning / dygn 1/475 garantilönen

(då arbetstagare beordrats att bära
personsökare eller tekniskt hjälpmedel)

Lasthanteringsersättning / timme 1/164 garantilönen

"Preorder" 1/475 garantilönen

Serveringsersättning 0,58 € / matgäst / dag

Betjäningsarvodets minimibelopp¹⁾ 219,44 € / månad

Naturaförmånsersättning²⁾

- under semester 22,78 € / dag

(- kostersättningsandel) 15,24 € / dag

(- logiersättningsandel) 7,54 € / dag

- under arbets- och de
lediga perioderna 11,39 € / dag

- under sjukdom 22,78 € / dag
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)

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

- kostersättning

- i Finland 31,04 € / dag

- utomlands 58,44 € / dag

- logiersättning enligt räkning

Ersättning för smutsigt arbete 14,78 € / gång

Ersättning för praktikanthandledning 1/475 garantilönen

Taxikostnader 44,21 € maximalt

Musikers beklädnadsersättning 20,20 € / månad

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

²⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2019.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, LÖNETABELLER FR.O.M. 1.3.2019

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYGC

Däcks- och maskinmanskap	AT-tillägg	
Båtsman, reparatör, svarvare	1 840,64	2 024,70
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	1 813,73	1 995,10
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 752,68	1 927,95
Lättmatros/maskinvaktman ¹⁾	1 685,40	1 853,94
Lättmatros/maskinvaktman	1 659,67	1 825,64
Trimmare	1 655,30	
Jungman, elev	1 633,43	

Elektriker		AT-tillägg	
fartygets generatoreffekt	under 999	1 868,73	2 055,60
	1000–1499	1 897,32	2 087,05
	1500–4199	1 917,33	2 109,06
	över 4200	1 938,36	2 132,20

¹⁾ Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

Ekonomipersonal		Föreståndare för ekonomi- avdelningen	Kock- stuart ¹⁾	Kock
DWT/IHK	under 4499	1 884,71	1 837,28	1 782,45
	4500–12999	1 915,65	1 856,45	1 793,56
	13000–29999	1 934,99	1 868,73	1 799,60
	30000–79999	1 969,47	1 894,29	1 813,90
	80000–159999	2 034,09	1 936,84	1 823,49
	över 160000	2 113,06	1 985,06	1 833,07
II Kock		1 710,97		
II Kock ²⁾		1 722,74		
Ekonomibiträde ³⁾		1 710,97		

¹⁾ Obs! Punkt 21.6

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

³⁾ Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL SÄRSKILDA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2019

Övertidsersättning

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

Vederlagsersättning

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

Oceantillägg

- föreståndare för ekon.avd.	68,46 € / månad
- matros eller arbetstagare i högre löneklass	48,75 € / månad
- övriga	33,75 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg

62,99 € / månad	Förhöjer grundlönen
-----------------	---------------------

Beklädnadsersättning

20,20 € / månad	Stuert, Musiker
-----------------	-----------------

Beredskapsersättning

däcks- och maskinmanskapets stand by-ersättning

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

Lasthanteringsersättning

1/164 månadslönen/timme

Ersättning för smutsigt arbete

14,78 € / gång

Ersättning för handledning av praktikant

1/475 månadslönen

Serungsverersättning

Tillfälliga passagerare

- grundersättning	2,05 € / passagerare
- tilläggsersättning	0,71 € / passagerare/dag
Tillfälliga matgäster	0,56 € / person/dag

Nattarbetsersättning

7,15 € / vakt

åt skiftarbetare på lastfartyg

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi ¹⁾

- kostersättning	
- i Finland	31,04 € / dag
- utomlands	58,44 € / dag
- logiersättning	enligt räkning

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

Naturaförmånersättning ²⁾

- under semester	22,78 € / dag
(- kostersättningsandel)	15,24 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,54 € / dag
- under vederlagstid	22,78 € / dag
- under sjukdom	22,78 € / dag
(- då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

Taxikostnader

Resersättning	44,21 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	44,21 € / resa / (t.ex. högst)

¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2019.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, GARANTILÖNER PÅ SMÅTONNAGE FR.O.M. 1.3.2019

25.1.1.

Garantilön 1:1

Båtsman AT	2 164,77
Matros AT	2 070,92
Vaktman	1 949,66
Kockstuart	2 166,45

Garantilön 2:1

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

Eurobundna tillägg

Kockstuartens serveringstillägg	3,06 € / passagerare
Tillfälliga matgäster	0,60 € / gäst
Manskapets praktikanthandledartillägg	1/475 garantilönen / dag
Hysesbil (högst)	44,21 € / gång
Ersättning för tillredning av mat	7,32 € / dag
Ersättning för naturaförmåner under årssemestern ^{*)}	22,78 € / dag

^{*)} Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2019.

Merikeskus Vellamo, Kotka

Merimonsterit

12.4.2019–17.1.2021

<https://www.merikeskusvellamo.fi/merimonsterit/>
<https://www.merikeskusvellamo.fi/sv/havsmonster/>

Merimonsterit-näyttely vie sinut Carta marina -kartan (1539) vaarallisille vesille. Näyttelyssä lyövät kättä historialliset faktat ja myyttiset merihirviöt. Kohtaa Jättiläismerikäärme ja Verimerimakkara, tunnista meripiispa, kurkista Sukelluskellosta Alkumereen, vieraile Dr. Pontoppidianin Kummajaismuseossa ja tutki muinaisia merireittejä ja navigointilaitteita.



Utrikesfartens kollektivavtalsperiod samt löneförhöjningar

Finlands Sjömans-Union och Rederierna i Finland förnyar sina kollektivavtal för utrikesfartens passagerarfartyg och utrikesfartens handelsfartyg samt Arctia koncernens isbrytare och multiisbrytare.

Avtalsperiod

Nya avtalsperioden är 1.3.2019–28.2.2021.

Lönejusteringar 1.3.2019

Utrikesfartens handelsfartygs och passagerarfartygs, traditionella isbrytarnas och multiisbrytarnas löner höjs med 1,6 % den 1.3.2019.

Eurobeloppen höjs 1.3.2019

Utrikesfartens handelsfartygs garantilöner höjs med minst 32,50 € och småtonnageets garantilöner höjs med minst 38,50 €.

Utrikesfartens passagerarfartygs garantilöner höjs med minst 43,50 €.

Traditionella isbrytarnas månadslöner höjs med minst 44 €.

Multiisbrytarnas månadslöner höjs med minst 59 €.

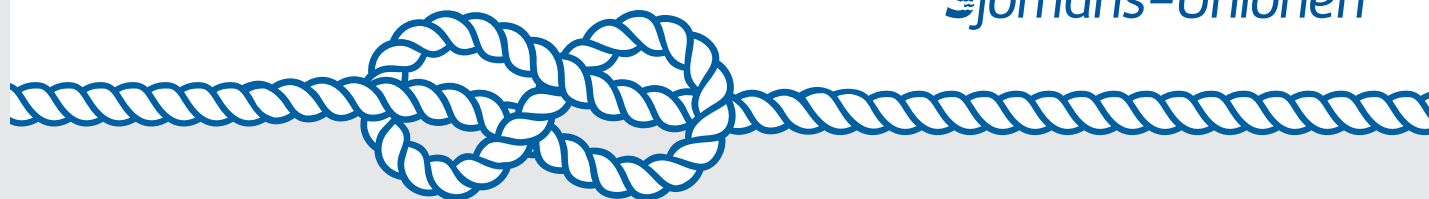
Löneförhöjningar 1.3.2020

Löneförhöjningar 1.3.2020 avtalar man om separat.

Textförändringar

I samband med förnyandet av kollektivavtalet, avtalade man dessutom om flera textförändringar.

Sjömans-Unionen



Ris, ros och annan feedback

Att kunna ge feedback är en konst. Feedbackens olika sätt och former har också olika arbetsrättslig betydelse. Vad är skillnaden mellan en anmärkning och en varning? Kan en arbetstagare ge feedback på arbetsgivarens feedback?

TEXT SANNALEENA KALLIO BILD GETTY IMAGES



En del av arbetsledningen

Till arbetsgivarens **arbetslednings- och övervakningsrätt**, dvs. direktionsrätt, hör planering av arbetstider och tilldelning av arbetsplats och -uppgifter samt även *arbetsledning* i praktiken, dvs. introduktion och vägledning, fördelning av uppgifter mellan arbetstagarna, fastställande av arbetets kvalitet, informering, allmänna anvisningar, svar på frågor och beslutsfattande och därmed såklart även feedback om arbetets utförande och resultat. Att ge feedback ingår alltså i det vanliga chefsarbetet, arbetsled-

ningen och kommunikationen mellan chef och underlydande. Konstruktiv och effektiv feedback som ges i rätt tid är i själva verket en mycket viktig chefsegenskap och en del av bra personaladministration.

Hantering av kundfeedback på passagerarfartyg

På passagerarfartyg baseras chefens feedback ofta på feedbacken från kunderna. Enligt dataombudsmannens direktiv ska allmänna anvisningar för hantering av kundfeedback utarbetas på arbetsplatsen

tillsammans med förtroendemännen på samma sätt som t.ex. kameraövervakning på arbetsplatsen. Anvisningarna ska fastställa åtminstone av vem, hur och när kundfeedback ska hanteras, hur man ska reagera på det och vad det kan leda till för kunden, arbetstagaren och arbetsgemenskapen. Syftet med anvisningen är bland annat att trygga arbetstagarnas integritet och jämlika bemötande.

Samtal är det bästa sättet att ge feedback

Den närvarande chefen kan och ska ge feedback vid sidan av arbetet, men ibland kan det behövas en djupare genomgång av saker och en lugn stund för det. Ett PM kan alltid skrivas om sådana **samtal**. I PM:et ska man anteckna överenskomna spelregler och anvisningar utan att det är fråga om någon egentlig anmärkning eller varning.

Anmärkningar ges muntligt

Med **anmärkning** avses ofta ett *munligt meddelande till arbetstagaren* från arbetsgivarrepresentanten eller chefen som innehåller t.ex. ett konstaterande om ett fel i arbetet eller en order att göra eller bete sig på ett annat sätt när man utför sina arbetsuppgifter. En handling med rubriken "skriftlig anmärkning" är ingen sådan varning som beskrivs nedan, utan en anmärkning som delgivits i skriftlig form. En anmärkning är en rättsligt lättare form av feedback än en

varning. Det finns ingen särskild bestämmelse om hur länge den är giltig, men den kan inte gälla längre än en varning. Anmärkningarna, antalet anmärkningar och tidpunkten för dem kan ha betydelse i den helhetsbedömning som arbetsgivaren gör då han överväger att ge en varning eller avsluta en anställning. Om t.ex. chefen flera gånger inom kort tid behövt ingripa i arbetstagarens användning av arbetstiden eller rapporternas noggrannhet, påverkar det helhetsbilden av arbetstagarens punktlighet och noggrannhet.

Feedbackblankett – vad är det?

På passagerarfartyg har man den senaste tiden i allt högre grad använt en skriftlig s.k. **feedbackblankett**, som cheferna använder i olika situationer och som är rätt så fria till sitt innehåll och sin uppbyggnad.

Att använda en sådan blankett är ur rättslig synvinkel mycket krångligt. Arbetsrätten erkänner inte skriftlig "feedback". Feedbackblanketten skulle alltså främst motsvara en arbetsledningsåtgärd i skriftlig form, samtalsanteckning eller ovan nämnda skriftliga anmärkning. Någon varning är den inte. En anteckning eller bestämmelse om att en viss mängd feedbackblanketter om året leder till uppsägning är inte heller lagenlig. Chefsarbetet handlar inte om att räkna ihop anmärkningar, och uppsägningströskeln överskrids inte med något summaspel.

Om det inte finns några tydliga direktiv för hur feedbackblanketten ska användas ska cheferna själva besluta om tillämpningen av och innehållet i blanketten. Det leder till mycket brokiga förfaranden. Blanketten har dock även bra sidor om den används rätt. Skriftlig form innebär att eventuella senare bevisningsfrågor är lättare att avgöra än sådana som endast finns i arbetsgivarens minne. Skriftlig form möjliggör också ett skriftligt genmäle.

Varningar ska ges skriftligt

En **varning** är den enda formen av feedback som har juridisk betydelse baserat på lagen. I 8 kap. 2 § 3 mom. i sjöarbetsavtalsla-

gen konstateras det att en arbetstagare som har åsidosatt eller brutit mot sina förpliktelser som följer av anställningsförhållandet inte får sägas upp *förrän han eller hon varnats och därigenom beretts möjlighet att rätta till sitt förfarande*. Varningen ska alltid ges skriftligen för att den ska få nämnda rättsliga betydelse. Av varningen ska framgå skälet till den, tidpunkten för det klandervärda förfarandet, krav på korrigering av förfarandet, följden om förfarandet upprepas och datum. Varningen ska vara så tydlig och specificerad att arbetstagaren utan svårigheter förstår hur han eller hon ska ändra sitt förfarande eller beteende. Varningen ska ges inom rimlig tid efter det klandervärda förfarandet och arbetstagaren ska höras innan varningen ges. Att man skriver under varningshandlingen innebär inte att man godkänner den, utan att man bekräftar att man tagit emot den.

Texten på feedbackblanketten är alltså ingen varning. För att handlingen ska kunna betraktas som en arbetsrättslig varning ska den antingen rubriceras som en varning eller innehållsmässigt tydligt vara en varning så att det inte är oklart för arbetstagaren om vad handlingens juridiska karaktär är. I oklara fall ska handlingen alltid tolkas till förmån för arbetstagaren, dvs. med utgång i att arbetsgivaren i egenskap av den som upprättar handlingen ansvarar för dess inexaktheter och felaktigheter inklusive följder.

Varningar gäller inte för evigt

Enligt rättspraxis gäller en varning i ungefär ett år, såvida ingen exakt giltighetstid har fastställts i kollektivavtalet. Arbetsgivaren kan inte ensidigt bestämma varningens giltighetstid och den kan inte vara för evigt. När varningen har förfallit kan arbetsgivaren inte längre effektivt återropa den, dvs. använda den som ett bevis på upprepad försummelse eller förseelse och som bidragande grund till att avsluta anställningen.

Arbetsgivarens varningsförfarande ska vara konsekvent redan när det gäller kraven på ett jämlikt bemötande av arbetstagare. För att trygga detta är det bra att i arbetsge-

menskapen upprätta allmänna, allmänt kända varningsanvisningar om bland annat vem som ger en varning i vilken situation, hur man ger en varning, hur arbetsgivaren hanterar varningar och vilken rättslig betydelse de har. Arbetsgivarens anvisningar ska också behandlas i samarbete med personalrepresentanterna. De gäller formen på både varningar och annan arbetsgivar specifik feedback.

Rätt till biträde

Det bör även noteras att arbetstagaren alltid ska ha möjlighet att be ett **biträde** vara med vid de tillfällen där man diskuterar arbetstagarens arbetsprestation, oavsett om det handlar om en varning eller annan feedbackdiskussion. Biträdet kan vara en förtroendeman eller en annan personalrepresentant, men också en arbetskamrat.

Alltid möjlighet att ge genmäle

Arbetstagaren har alltid rätt och möjlighet att ge sitt **genmäle** till arbetsgivarens feedback, oavsett i vilken form och med vilken rubrik arbetsgivaren har gett feedback. Genmålet kan antecknas i ett PM om samtalet eller förhandlingen eller kan vara ett separat brev till arbetsgivaren. Arbetstagaren ska alltid ha möjlighet att försvara sig sakligt och återropa sitt rättsskydd utan att vara rädd för att det leder till sanktionsliknande åtgärder av arbetsgivaren.

Feedback formar ledarskapskulturen

Slutligen är det på sin plats att påminna att feedbacken och dess form utöver juridisk betydelse också har en **psykologisk inverkan**. Feedback i skriftlig form kan aldrig ersätta personlig interaktion mellan chefen och den underlydande. I värsta fall leder det till en kultur där man leder med rädsla, vilket förstör allt nytänkande, initiativtagande och all arbetsglädje. Det är även bra att komma ihåg att skriftlig feedback som används för ofta och i fel tid leder till inflation i feedback. Tröskeln speciellt för varningar bör vara högre: det är den sista utvägen efter att man väglett, diskuterat och gjort en anmärkning. ⚡

Avhandling om filippinska sjömän på internationella handelsfartyg under arbete

Marinhistorikern och etnologen Jonna Laine skriver som bäst en avhandling om filippinska sjömän på internationella fraktfartyg. För sin avhandling seglade Laine tre veckor i "fältarbete" på ett finskt fraktfartyg. Hon åkte också till Manila på Filippinerna för att bekanta sig med en sjömansutbildning. Däremot tog man inte emot henne på ett mönstringskontor, trots att hon försökte få till ett besök.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD GETTY IMAGES

Laines avhandling är en fortsättning på hennes pro gradu från 2017: "*Filippiiniläis-suomalaisista yhteisloa*": *Etnografia sekamiehityksestä suomalaisella rahtilaivalla*. Där undersökte hon blandbesättning, som togs i bruk i Finland 2009. I avhandlingen granskar hon hur blandbesättning påverkar gemenskapen och de sociala relationerna på ett fartyg och hur praxis påverkar och yttrar sig i arbetet och på fritiden i en gemenskap som består av sjömän från olika kulturer.

Hemlängtan, uppoffring och engagemang

Laine har arbetat på sin avhandling i snart ett år och berättade om sina preliminära iakttagelser på ett evenemang som anordnades av *Filippiinit*-sällskapet i mars. Enligt Laine lyftes tre teman tydligt fram i intervjuerna med filippinarna: hemlängtan, uppoffring och anpassning.

Filippinarnas arbetsinsats värdesätts på fartygen. Filippinarna själva känner däremot inte nödvändigtvis samma slags engagemang för fartyget som de arbetar på som t.ex. finländare, eftersom filippinarnas törnar är tidsbestämda. Nästa arbetsplats kan vara på ett annat fartyg.

Enligt Laine karaktäriseras filippinare av anpassning och uppoffring. Livet är ett enda väntande "Sedan när...". Först ska man vänta på möjligheten

att utbilda sig till sjöman. På Filippinerna är utbildningen till sjöman en gemensam satsning för hela familjen eller släkten. En nyutexaminerad sjöman kan alltså vara den enda som försörjer hela släkten. Efter utbildningen väntar sjömannen på att få jobb. När han kommit till fartyget väntar han på att den långa törnen tar slut så att han får åka hem.

"Även när filippinarna kommit hem tänker de på att det snart är dags för nästa törn", berättar Laine.

Man offrar sig för släkten och för det gemensamma bästa. Filippinska sjömän är mycket stolta över att de t.ex. kunnat ge sina barn en bra utbildning tack vare sitt arbete till havs. Därför berättar de gärna om barnens yrken eller utbildning.

Lönen skickas hem

"När de tecknar ett arbetsavtal förbinder sig filippinarna att skicka 80 procent av sin lön direkt till sitt hemland. Det fastställs i den filippinska lagstiftningen. Re-

Det finns omkring en miljon sjömän i världen, varav ca 25 procent är filippinare.



deriet överför pengarna till en förutbestämd mottagare, ofta t.ex. hustrun eller en annan familjemedlem", berättar Laine.

Laine åkte till Manila för att bekanta sig med filippinarnas sjömansutbildning. Hon hade också velat besöka ett bemanningsföretag, men fick inte tala med dem trots att hon försökte. Det finns flera bemanningsföretag i Manila. Ett stort sådant är **PTC Group**.



Fackförbundet Amosup

Laine besökte även fackförbundet **Amosup** i Manila. Förbundet har 100 000 medlemmar. Fackförbundets verksamhet skiljer sig från den finska: förbundet erbjuder sjömän billiga lån med låg ränta, som sjömännen gärna tar. Utbildningen kostar och man måste betala bemanningsföretagen för att få jobb. Dessutom behöver familjerna lån till annat.

”Fackförbunden erbjuder dessutom gratis hälsoundersökningar, och köerna till dem är långa och sträcker sig ända ut på gatan.”

Sammanhållande filippinare och företagsamma europeer

En filippinsk sjöman kan ansvara för hela familjens uppehälle och klagar därför inte mycket över sina förhållanden på fartyget. Han kan även vara rädd för att inte få nästa törn i samma rederi. Om han stöter på svårigheter är det alltså bättre att anpassa sig och vara tyst.

Medan finländare är vana vid att arbeta på eget initiativ förväntar sig filippinare mer instruktioner. De är mycket noggranna och arbetar hellre tillsammans än ensamma.

”De följer säkerhetsanvisningarna exakt: filippinare kan vara rädda för att mista sitt nästa jobb om hjälmen inte sitter på huvudet när de tvättar fönster och de får en an-

märkning för det”, berättar Laine om hur hon sett att de följer instruktioner bokstavligen.

Säkerheten är viktig också för att hela familjens uppehälle kan vara i fara om arbetstagaren råkar ut för ett missöde.

Under sin tid på fartyget träffade Laine en fartygskock som inte vågade fråga besättningen om de tyckte om maten som han lagade. Kocken var rädd för vad som skulle hända om maten inte smakade bra. Laine frågade runt för hans del och fick till svar att maten smakade riktigt bra. Kocken använde en svenskspråkig kokbok som han använde för att lära sig laga finsk julmat. Efterfrågan på den finska fartygskocken **Helena Lylyharjus** engelskspråkiga kokbok är alltså fortfarande stor på finska fartyg med filippinsk personal.

Finländare talar inte och filippinare frågar inte. Finländarnas raka och företagsamma arbetsstil och raka feedback skiljer sig från den filippinska kulturen, där t.ex. konstruktiv feedback ska ges personligen och inte i närvaro av andra.

På fritiden badar finländarna bastu, medan filippinarna sjunger karaoke

Laines iakttagelser visade att arbetet på fartyget gick bra och alla arbetade tillsammans. På fritiden gick besättningen däremot skilda vägar. Finländarna badade bastu, medan filippinarna sjöng karaoke.

Alltid när det är möjligt ringer filippinarna långa samtal hem, så prepaid-korten var viktiga. De gick inte i land mycket i Finland för att handla, eftersom det var dyrt och de hellre sparade pengarna till hemmet.

Enligt Laine är den multikulturella utbildningen och materialet i finska rederier fortfarande outvecklat och något som man absolut borde satsa på.



De flesta böckerna på fartygen är på finska och svenska. I dag använder filippinarna aktivt SSB:s DVD-tjänster. Dessutom har de ofta själva *Netflix*, så i slutet av tören har de sett alla filmer.

Gemensamma fester förenade fartygets besättning på fritiden. För finländarna var grillfester viktiga, och filippinarna firade gärna födelsedagar. På dessa fester träffades besättningen och tillbringade fritiden tillsammans.

Filippinarnas tro, katolicismen, syntes inte i fartygsarbetet. Ett besök i kyrkan är däremot det första som en filippinsk sjöman gör med sin familj när han kommit hem. ⚓

Filippiinit-sällskapets direktör **Pekka Borg** berättade att sällskapet bjuder in fackförbund som har filippinsk arbetskraft som medlemmar. De har varit t.ex. närvårdare och sjuksköterskor och nu sjömän.

BILD FRÅN MANILA VIKEN.



Hemlängtan är sjöfararens yrkessjukdom

"Romantiken är långt borta i dagens sjömansarbete: arbetstakten är hård och besättningen minimal. Under törnen dyker det upp olika känslor och rädslan för att familjelivet hamnar åt sidan. Saknaden och oron... den är tuff."
– Sjömanskyrkans kampanj Ikäviä (Saknad)

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER NORDSJÖ SJÖMANSKYRKA

Prästen **Hanna Vuollo** från Nordsjö Sjömanskyrka har genom sitt arbete lärt sig tolka sjömännens fin-känsliga budskap om att allt inte alltid är bra, även om det verkar så.

"Saknaden efter familj och närstående är en faktor som förenar sjömanskåren och långtradarchaufförer. Även om en människa arbetar långt hemifrån även långa perioder blir saker som rör hemmet inte nödvändigtvis kvar i land när fartyget lossar från kajen", har Vuollo lärt sig.

Sjömanskyrkans arbete handlar om själavård

Sjömanskyrkan är för närvarande den enda

aktören vars personal koncentrerar sig på själavård av sjömän i Finland och utomlands. Även andra långfärdsresenärer, som långtradarchaufförer, använder Sjömanskyrkans tjänster. Det är faktiskt förvånande att man inte satsat mer på detta inom transportbranschen och sjöfarten för att förbättra personalens psykiska välmående och ork i arbetet. Arbetstagarens fysiska tillstånd uppmärksammas minsann.

Om en sjöman behöver gå till en psykolog måste han eller hon göra det i land. Alla vet hur svårt det är att boka tid eller överhuvudtaget vara tillgänglig vid skiftarbete. I den finska kulturen skäms en del för att gå till en psykolog eller terapeut, till skillnad

från andra länder. Många är också rädda för att det "antecknas" i läkarintyget för fartygspersonal när det ska förnyas. Därför vill sjömän ofta begrava sina sorger.

Skeppskuratorer seglar med på fartygen

Finlands Sjömanskyrka arbetar med sjömännen, så lyckligtvis står de inte helt ensamma med sina bekymmer. Sjömanskyrkans hamnkuratorer och sjömanspastorer cirkulerar på fartygen för att träffa fartygens personal och skeppskuratorerna seglar också med på fartygen. Förutom Sjömanskyrkans två skeppskuratorer finns det även flera frivilliga inom församlingarna.

"Förra året fick Nordsjö Sjömanskyrka förfrågningar direkt från fartygen om att vi skulle segla med personalen", berättar sjömanspräst Hanna Vuollo från Nordsjö.

Skeppskuratorernas närvaro på fartyget behövs verkligen. På fartygen lever man emellanåt i tuffa tider, och då kan kyrkans personal fungera som lyssnare. Även om Sjömanskyrkans arbete bygger på andlighet är kuratorernas arbete mycket jordnära: deras uppgift är att lyssna och dela människors glädje, men framför allt deras sorg.

"Finlands Sjömanskyrka har varit verksam i nästan 150 år. Vårt arbete har ända från början byggt på att möta olika kulturer. För oss är alla människor jämlika. Vi lys-

Nordsjös sjömanspräst Hanna Vuollo besöker fartyg och träffar sjöfarare från olika nationaliteter.



snar på alla, oavsett hudfärg eller etnisk bakgrund.”

Sjömän har det gemensamt att de tillbringar mycket tid hemifrån. Livet är inte alltid fullt med solsken, utan skuggor och djupa dalar ingår också. Vid stora tragedier behöver man en annan människas stöd, någon som lyssnar.

”Ibland händer det tråkiga saker hemma: en relation tar slut, en närstående blir sjuk eller någon dör. De är tuffa kriser för alla människor.”

Kyrkans arbete bygger på att hjälpa andra klara sig ur olika kriser, oavsett om de drabbas av en enskild människa eller hela arbetsgemenskapen.

”Vårt arbete handlar också om att förebygga olyckor. När en människa får berätta om sina sorger för någon förebygger man många tragedier.”

Nordsjö Sjömanskyrka fyllde tio år

Nordsjö Sjömanskyrka fyllde tio år i år. Den nya sjömanskyrkan i Nordsjö byggdes samtidigt som Nordsjö hamn år 2009. **Sjömansservicebyrån (SSB)** är också verksam i kyrkans lokaler och har deltagit i projektet ända sedan planeringen och byggnationen av kyrkan. Kyrkan äger majoriteten av byggnaden, eftersom ett byggnadsbidrag från Wihuris stiftelse öronmärktes för kyrkan.

Hanna Vuollo har arbetat som sjöman-spräst i Nordsjö i två år. Nordsjö Sjömanskyrkas tjänster utnyttjas flitigt av framför allt utländska sjömän, som seglar under annan än finsk flagg.

”Fartyg under främmande flagg är inte alltid i lika gott skick som finska fartyg. Be-

sättningens arbetsredskap, såväl kläder som arbetsförhållanden, kan vara bristfälliga. Vi på Nordsjö Sjömanskyrka har vid behov gett utländska sjömän varma vinterkläder så att de klarar sig i staden. Vi har fått t.ex. vinterjackor i gåva.”

Kontakten med hemmet sker via en skärm

Arbetstagare från länder utanför EU arbetar långa törnar på fartygen. Det syns på dem. Nordsjö Sjömanskyrka säljer telefonkort, prepaid-kort, till utländska sjömän eftersom fartygen inte nödvändigtvis har någon internetanslutning.

”Det är extremt viktigt med internetanslutning så att de kan hålla kontakt med sin familj och sina närstående på andra sidan världshaven.”

”För min familj är jag största delen av tiden bara ett ansikte på en skärm eller en röst i telefonen. Jag är till sjöss uppemot ett år åt gången och längtar hem hela tiden. När jag kommer hem inser jag att jag är en främling i mitt eget hem, barnen känner inte igen mig. Jag följer svårigheterna i mitt liv bakom ett leende.”

Så beskriver en filippinsk sjöman sitt liv till havs i Sjömanskyrkans kampanj *Ikävä*. Enligt Vuollo bygger sjömansprästens arbete på förtroende. Man måste först förtjäna det för att en människa ska våga öppna upp sig och berätta om sina bekymmer.

”På filippinare är det mycket svårt att se på dem hur de mår eftersom de ler mycket. Det tar sin tid att öppna upp om problemen.

Sjömansprästen kan träffa samma människor flera gånger och lära känna dem innan det uppstår någon tillitsfull relation. Hemlängtan är det främsta problemet.

”Många väntar ivrigt på att få komma hem och att den långa törnen ska vara förbi. Samtidigt är de medvetna om att de bara är hemma en kort stund, kanske två-tre månader, innan det är dags att ge sig av igen.”

För filippiner är utbildningen till sjöman en gemensam satsning för hela familjen. Ansvar väger tungt i kulturer där en person kanske försörjer hela familjen eller till och

med hela släkten. Att gemenskapen klarar sig är viktigare än individens egna tankar och mål.

”Vi är åtta syskon. Jag valdes ut. Jag var den enda som fick utbildning. Jag utbildade mig till sjöman och fick arbete på ett fraktfartyg. Jag ansvarar för familjens utkomst och skickar regelbundet hem pengar. Det är en hederssak att vara sjöman och trygga en utkomst för familjen och utbildning för barnen.”

– Kampanjen *Ikävä*, Sjömanskyrkan 

Finlands Sjömanskyrka finns på sju orter i Finland:

Fredrikshamn-Kotka
Åbo
Raumo
Karleby
Uleåborg
Kemi-Torneå
Helsingfors: Ärtholmen och Nordsjö

I Kalajoki har dessutom Kalajoki hamnkyrka funnits sedan 2013 och drivs av Kalajoki församling.

Varje kyrka har en hamnkyrator eller en sjömanspastor samt frivilliga. Hamnkyratorerna och skeppskyratorerna arbetar i hamnarna och ombord för att förebygga olyckor och främja sjöfarens och fartygsgemenskapens allmänna välbefinnande.

Från alla Sjömanskyrkans verksamhetsställen gör man **fartygsbesök på fartyg** som är i hamn. Sjömanspräster, hamnkyratorer, socialkyratorer och frivilliga besöker fartygen. Under besöken på fartygen lyssnar och diskuterar Sjömanskyrkans representant samt erbjuder bl.a. transport till staden och säljer telefonkort till fartygspersonalen.

Kyrkorna i Finland besöks årligen av tusentals utländska sjöfare från mer än 50 länder. Våra tjänster utnyttjas också av bl.a. långtradarchaufförer framför allt i Åbo och Nordsjö.





Ankare om foten

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: En sjöman har enligt lagen rätt att gå i land under tid i hamn. När är en sjöfarare skyldig att vara på fartyget även under sin lediga tid? Kan arbetsgivaren kräva att sjöfararen stannar kvar på fartyget trots att arbetsskiftet och -perioden är slut och sjöfararen har bråttom hem?

JURISTEN: 4 kap. 6 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) innehåller bestämmelser om i vilka situationer en arbetstagare är skyldig att vara och stanna ombord även om arbetstagaren är ledig och fartyget är i hamn eller på säker ankarplats och arbetstagaren därmed har möjlighet att gå i land. Med fritid avses i denna paragraf tid som inte är arbetstid enligt arbetstids- och vaktscemat. Utgångspunkten är alltså att arbetstagaren får lämna fartyget under sin fritid och arbetsgivaren är skyldig att ordna kostnadsfri transport till land om det kan ordnas till rimlig kostnad.

Enligt nämnda paragraf finns det tre sådana situationer och orsaker. Enligt den första måste arbetstagaren stanna ombord *om detta nödvändigtvis behövs med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet*. Denna situation är alltså knuten till trygghet av säkerheten för själva fartyget och dess maskiner och anordningar, de ombordvarande passagerarna, fartygets personal, andra människor på eller nära fartyget eller lasten. Fartyget får inte i något skede lämnas helt utan personal. Om lasten består av t.ex. farliga ämnen såsom lättantändligt material ska brandsäkerheten övervakas kontinuerligt.

Den andra situationen är knuten till *fartygets förestående avresa eller förhållning*. Om arbetstagaren behövs i förberedelserna av resan eller vid förhållning av fartyget inom hamnområdet till exempel från ankarplatsen till kajen får arbetstagaren inte lämna fartyget. Arbetstagaren ska alltså stanna ombord så att han eller hon vid behov omedelbart kan sätta igång med (övertids)arbetet.

Den tredje situationen fastställs i 13 kap. 19 § i sjöarbetsavtalslagen. Den rör en situation där fartygets befälhavare har rätt att hindra en arbetstagare som *misstänks för ett allvarligt brott som begåtts ombord på fartyget* från att avlägsna sig från fartyget. Befälhavaren ska fatta ett skriftligt beslut om saken och beslutet förfaller när arbetstagaren överlämnas till behörig myndighet. Lagen betonar speciellt att rätten att avlägsna sig från fartyget inte får begränsas längre av vad som är nödvändigt.

Arbetstagaren är i princip inte skyldig att stanna ombord efter att hans eller hennes arbetsperiod enligt avlösningssystemet och arbetstid enligt arbetstids- och vaktscemat är slut. En sådan skyldighet skulle inte kunna avtalas genom ett kollektivavtal, då det skulle kränka arbetstagarens personliga frihet och anta drag som påminner om frihetsberövande och kidnappning. Arbetsgivaren har med andra ord

inte rätt att tvinga arbetstagaren att stanna ombord då arbetsperioden är slut. Arbetsperioden kan naturligtvis inte ta slut mitt på havet, även om den skulle göra det enligt kalendern. Då slutar arbetsperioden i nästa hamn, varifrån hemresa kan ordnas åt arbetstagaren.

Arbetsgivaren är också skyldig att trygga arbetstagarens ork och återhämtning samt främja en harmonisering av arbets- och familjelivet. En avlösningssystem som utarbetas i förväg och som ser till att avlösningssystemet genomförs och följs upp har en viktig roll i detta.

I de undantagsfall där en förlängning av arbetsperioden är nödvändig på grund av arbetsarrangemang och bemanningen på fartyget kan och ska en arbetsgivarrepresentant och arbetstagaren avtala om förlängning av arbetsperioden, ändring i avlösningssystemet och eventuell särskild ersättning för det. En sådan situation är t.ex. att arbetstagarens avlösare eller vikarie inte kommit till fartyget som avtalat och fartyget kommer att bli icke sjödugligt på grund av underbemanning eller att hemresan inte kan ordnas på ett vettigt sätt på grund av bristande flygförbindelser.

Det nya femte stycket i 5.1.1 punkten i kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg (i kraft 1.3.2019) säger att *"Arbetstagaren kan inte mot sin vilja förpliktas att stanna kvar på arbete ombord under sin lediga period"*. Motsvarande bestämmelse finns också i isbrytaravtalet. De fartygsspecifika bemanningsavtalen innehåller också bestämmelser enligt vilka ett byte i enlighet med avlösningssystemet kan flyttas fram från det gemensamma avtalet med högst två veckor förutsatt att den totala arbetsperioden inte överskrider två månader.

Kollektivavtalsparterna utarbetar en tillämpningsanvisning för den nya bestämmelsen i kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg som fastslår de befintliga möjligheterna till specialarrangemang och betonar vikten av överenskommelse om de arrangemang som undantagssituationen kräver. När det gäller flyttning av bytesdag konstateras det i protokollet att det ersättande bytet ska utföras i europeisk trafik senast inom sju dagar och i fjärrtrafik senast inom 14 dagar, såvida inte annat överenskommit i det fartygsspecifika bemanningsavtalet.



Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

FFC varnar för att skrota de allmänt bindande kollektivavtalen –

”Alla parter gynnas av att det finns ett system som tryggar nivån på anställningsvillkoren”

De allmänt bindande kollektivavtalen garanterar minimivillkoren i arbetslivet.

Om modellen skrotas öppnar det upp för lönedumpning, påpekar FFC:s ordförande Jarkko Eloranta.

CENTRALHANDELSKAMMAREN har föreslagit att lagstiftningen ska ändras så att det blir möjligt att kringgå de allmänt bindande kollektivavtalen, om arbetsgivaren och arbetstagarna lokalt avtalar om det. FFC anser att förslaget varken är klokt för företagen eller för arbetstagarna.

– Alla parter gynnas av att det finns ett system som tryggar och upprätthåller nivån på anställningsvillkoren, lönerna, semesterna och arbetstiderna, påpekar FFC:s ordförande Jarkko Eloranta.

När kollektivavtalen är allmänt bindande, är alla arbetsgivare i branschen skyldiga att följa dem – också de arbetsgivare som inte hör till ett arbetsgivarförbund. De allmänt bindande kollektivavtalen ser alltså till att företagen inte kan konkurrera sinsemellan genom att dumpa anställningsvillkoren.

FFC påpekar att Centralhandelskammaren genom sitt förslag öppnar upp för en tävling mot botten. Förslaget skulle innebära att man kan avtala om en timlön på till exempel två euro.

– En hurdan lön lyckas till exempel en städare, lagerarbetare eller närvårdare förhandla fram, om arbetsgivaren inte hör till ett arbetsgivarförbund och inte vill följa kollektivavtalet? frågar Jarkko Eloranta.

Också företagen gynnas av att ha en förutsägbar och stabil verksamhetsmiljö, och anställningsvillkoren är en del av den verksamhetsmiljön.

– Om nivån på anställningsvillkoren kan vara vilken som helst, så blir konkurrenssituationen svårare för företagen. Och speciellt svår blir situationen för de företag som vill värna om sina anställda och deras anställningsvillkor.

Enligt Eloranta är det företag som har en dålig personalpolitik som gynnas av förslaget. Han anser att det är märkligt att Centralhandelskammaren vill agera på det här sättet.

I Finland arbetar tiotusentals utländska utsända arbetstagare. Förslaget skulle fullständigt skrota nivån på deras anställningsvillkor och samtidigt skrota de finländska företagens möjligheter att konkurrera med företag som använder utsända arbetstagare.

– I Finland måste vi arbeta med finländska anställningsvillkor, men det här är inte längre möjligt om Centralhandelskammarens förslag blir verklighet. Det här skulle vara en dödsstöt för många finländska företag och företagare.

Centralhandelskammaren kommer med sitt förslag strax före riksdagsvalet och därför kommer parterna troligtvis att bli tvungna att ta ställning till frågan. FFC påpekar att det är viktigt att väljarna får veta vilka partier som vill försvara anställningsvillkoren och vilka som vill skrota dem. I den valdebatt som FFC ordnade i november meddelade partiledarna för alla riksdagspartier att de vill bevara systemet med allmänt bindande kollektivavtal.

FFC anser att man kan uppnå bättre sysselsättning, produktivitet och konkurrenskraft också genom att förbättra kvaliteten på arbetslivet.

– Försvagade anställningsvillkor hör inte hemma i det Finland där vi är vana att leva och arbeta, säger Jarkko Eloranta och påpekar att bättre förslag skulle vara att kriminalisera lönedumpning och utvidga omställningsskyddet.

”Skepp Ohoj! Vain merimies sen tietää...”

I Kaskö kan man i vår bekanta sig med utställningen *Kaskislaisia merellä*. Utställningen är öppen från 16.6.2019 fram till hösten 2019.

TEXT KIRSI MERTALA BILDER OLGA MERTALA OCH KIRSI MERTALA

Kaskö HembygdsMuseums aktiva frivilliga har beslutat sig för att anordna utställningen ”Skepp Ohoj! Vain merimies sen tietää...” *Kaskislaisia merellä* från juni fram till hösten 2019.

Utställning byggd av frivilliga sjömän

I projektet som inleddes i januari kartlade man först alla sjömän i Kaskö, varav ca 20 är kvinnor. I mars anordnades den första gemensamma kaffeträffen för sjömännen. Där fanns sjömän som arbetat på ångfartyg och de som arbetar på dagens kombinationsfartyg. Det var mer skratt och berättelser än deltagare. Man mindes det förgångna och förundrades över det nutida.

Blandbesättning och tunneln till Tallinn engagerade

Bland de senaste nyheterna väckte blandbesättning och tunneln till Tallinn diskussioner. Någon kommenterade förargat att ”med blandbesättning kommer man att utrota de finska gamla sjömännen!”

I Kaskö har det funnits ett tiotal fartygsredare genom tiderna. Den första av dem torde ha varit **Peter Johan Bladh** (1746–1816). I Kaskö har man även byggt fartyg och båtar, och flera tiotals fartyg har haft texten **Kaskinen – Kaskö** i aktern. Det mest kända är nog *S/s Kaste*, där många Kaskö-sjömän tjänat sitt uppehälle.

En sjöman från Kaskö på varje fartyg och i alla världens hörn

Jag tror inte att jag gissar helt fel om jag påstår att åtminstone en sjöman från Kaskö arbetat i närapå varje rederi. Det finns nog heller knappt någon avkrok i världen som en sjöman från Kaskö inte besökt, för hittills har vi listat totalt ca 300 lokala sjömän runt om i världen.

I dag exporterar man cellulosa och importerar massaved i Kaskö

En gång i tiden fanns det tre hamnar i Kaskö: Djuphamnen, Pålbyggen och Kyrkhamnen. En stuvare berättade att man som

bäst lastade och lossade 17 fartyg på samma gång i dessa tre hamnar. På 1970–80-talet gick det också regelbunden passagerarfärjtrafik mellan Kaskö och Gävle. För närvarande används bara naturhamnen Djuphamnen i Kaskö. Det är en viktig hamn för bland annat export av cellulosa och import av massaved.

Utställningen Skepp Ohoj invigs 16.6.2019 och är öppen fram till hösten.

Mer information om utställningen:

Kaskö HembygdsMuseum
www.kaskohbm.fi



Murrays keramikverkstad är en av de populäraste besöksmål i Kaskö.
savipajamurray.fi



Lilla Kaskö med sina 1 200 invånare har varit en stad för fiskare och sjöfarare i över 2 000 år. För närvarande bor det ca 90 sjömän i Kaskö, varav en del arbetar och en del är pensionerade. Åldersspannet är 25–94 år.



Bladh'ska gården

Skeppsredaren och köpmannen Peter Johan Bladh lät år 1788 uppföra en ståtlig köpmansgård vid Kaskö sund. Gården har under århundraden fungerat som bl.a. kyrka, rådstuvurätt, skola och nu senast har medborgarinstitutet sitt säte där. Restaureringen, som gjordes med varsam hand, blev färdig år 1997 och slutresultatet blev en fungerande gård som utsökt lämpar sig att ordna fester och andra tillställningar i.

Förra och nuvarande sjömän på Kaskö samlades på kaffepaus och planerade sommarens kommande utställning. I Kaskö följs sjöfartsnyheter noggrant.



Rättshjälp över telefon

EVERSHEDS
SUTHERLAND

tel. 010 684 1400

Eversheds Advokatbyrå | eversheds.fi

Medlemsförmån: Juridisk rådgivning i frågor som rör privatlivet

SJÖMANS-UNIONENS medlemmar har som medlemsförmån rätt att få telefonrådgivning av **Eversheds Advokatbyrå** i rättsliga frågor som rör medlemmarnas privatliv. Genom att känna till sina rättigheter och skyldigheter i förväg kan man undvika konflikter och skador. Tjänsten är gratis för medlemmar.

Telefonrådgivning

Om du behöver juridisk rådgivning kan du ringa Eversheds Advokatbyrå på tfn **010 684 1400** vardagar kl. 10.00–16.00.

- **Tala om att du är medlem i Sjömans-Unionen när du ringer.** (Ditt medlemskap kontrolleras och du måste därför ange din förenings nummer, som står på medlemskortet.)
- Säg att du vill tala med en rådgivande jurist. Innehållet i samtalet med juristen är konfidentiellt och omfattas av tystnadsplikten.

Tjänstens omfattning och begränsningar

Telefonrådgivningen täcker frågor som medlemmen kan ställa och juristen reda ut över telefon utan att sätta sig in i handlingar eller e-postmeddelanden. Rådgivningen omfattar inte upprättande av handlingar.

Medlemmen kan be om råd i frågor som rör t.ex. bostadsaktier och fastigheter samt bland

annat äktenskap och samboförhållande, barn, arv, testamente, bodelning, gåvor m.m.

Rådgivningen omfattar inte frågor som rör arbetsförhållande, arbetsuppgifter, närings-, placerings- och inkomstbringande verksamhet eller förtroendeuppgifter. Rådgivningen omfattar inte heller ärenden som du gett i uppdrag till ett annat ombud eller som du själv driver i en domstol eller annan myndighet. Rådgivningen omfattar inte ansökningar eller anmälningar i arbetslöshetsskydds-, försäkrings-, pensions- eller andra socialskyddsfrågor.

Om ni inte kan reda ut ditt ärende under telefonsamtalet kan du komma överens med Eversheds Advokatbyrå om ett uppdrag. Kostnaderna för sådana uppdrag omfattas inte av medlemsförmånen.

eversheds.fi





Kuulumisia Merimies-Unionista

Saara neuvoo jäseniä suomeksi ja ruotsiksi Merimies-Unionin jäsenrekisterissä

MERIMIES-UNIONISSA ALOITTI TYÖT tämän vuoden alussa uusi jäsenrekisteri- ja jäsenpalvelusihteeri **Saara Nordberg**, joka puhuu äidinkielenään suomea ja ruotsia. Saara palvelee jäsenistöä siis kummallakin kielellä jäsenrekisteriasioissa, mikä oli tärkeä kriteeri uutta henkilöä palkattaessa.

Ammattiliittoasioista Saaralla on työkokemusta edellisestä työpaikastaan SAK:sta, jossa hän avusti ruotsinkielisellä järjestöpuolella ja hallinto-osastolla. Työ oli SAK:ssa monipuolista, mutta niin on myös Merimies-Unionissa. Se sopii toimeliaalle Saaralle hyvin ja häneltä onkin lähtenyt työt Merimies-Unionissa hyvin käyntiin.

Vapaa-ajallaan Saara urheilee ja viettää aikaa Merimies-Unionin toimistollakin kuonoaan näyttäneen Ada-mäyräkoiran kanssa. Sen lisäksi hän opiskelee tradenomiksi Haaga-Helia ammattikorkeakoulussa.

Hälsningar från Sjömans-Unionen

Saara ger råd åt medlemmar på finska och svenska i Finlands Sjömans-Unionens medlemsregister

DEN NYA SEKRETERAREN för medlemsregistret och medlemsservice i Sjömans- Unionen **Saara Nordberg** började sitt arbete i januari. Saara är tvåspråkig och betjänar medlemmar på båda inhemska språken som var ett viktigt kriterium i anställning av ny person.

Fackförbundet är inte helt nytt område för Saara eftersom hon har jobbat i FFC på den svenskspråkiga organisationsenheten och administrationsavdelningen. Arbetet i FFC var mångsidigt men det är det i Sjömans-Unionen också. Det passar bra för verksamma Saara och arbetet har kommit bra igång.

På sin fritid idrottar Saara och tillbringar tid med taxen Ada som ibland får snusa omkring också på Sjömans-Unionens kontor. Därtill studerar hon till tradenom på Yrkeshögskolan Haaga-Helia.

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

ITÄKUSTI

Kevätkokous 9.5.2019

Aika: 9.5.2019 klo 13.30

Paikka: Kotkan toimisto,

Puutarhakatu 12, 48100 Kotka

Kokouksessa on tavattavissa Merimies-Unionin asiantuntija **Satu Silta**, joka kertoo liiton ajankohtaisista asioista ja neuvoo jäseniä tarvittaessa muissa kysymyksissä.

LOUNAIS-SUOMI

Lounais-Suomen osaston

kesäteatterimatka Valkeakoskelle Danny musikaaliin 6.7.2019. Lähtö klo 10.45 Turun linja-autoasema. Hinta jäsen/avec 30 €. Ruokailu Valkeakoskella. Sitovat ilmoittautumiset **6.6. mennessä** joonas.kallio@elisanet.fi puh 040 843 7478.

KESÄTEATTERIA Naantalissa

Lounais-Suomen osasto on lunastanut lippuja **HEIDEN #aitoturkulaine kesäkomedia** -näytökseen Naantalin Emma-teatteriin. Komedian käsikirjoittajina ovat Miska Kaukonen ja Satu Rasila. Lavalla näyttelijät Teemu Aromaa, likka Forss, Hilma Kotkaniemi ja Tom Petäjä. Esitykset torstaina 6.6. ja 13.6. klo 19.00. Ennen esitystä tarjotaan kahvi ja leivos. Hinta osaston (006) jäseneltä 20 € ja avecilta 25 €, johon sisältyy teatterilippu ja kahvitarjoilu. Lippujen lunastus **16.5. mennessä** Turun toimistolta Maariankatu 6 b, 5. krs puh (02) 233 7416.

Ilmoitukset/ Annonser

KULTAMERKIT/ GULDMÄRKERNA

Soili Manner

Tomi Lajunen

Jari Santanen

Yrjö Jyske

IN MEMORIAM

Reima Korhonen

s. 26.12.1961

k. 12.2.2019

Reima lähti liian äkkiä luotamme, äkkiarvaamatta.

Reima aloitti merimiesuransa jäänmurtaja Tarmolla 1979 vain 17-vuotiaana nuorukaisena.

Viimeiseksi laivaksi Reimalta jäi *Msv Fennica*.

Reimaa jäivät kaipaamaan,
pojat Riku ja Jere, sukulaiset, ystävät ja työkaverit.

*

Stuertti

Lars "Lasse" Ahlgren

s. 15.3.1947, Helsinki

k. 17.2.2019, Turku

*Oli sulla sydän
niin lämmin ja hellä.
Oli siellä paikka
meille jokaiselle,
mitään et pyytänyt
kaikkiesi annoit,
meidä aina muistit
huolta kannoit.
Kauniit muistot
voimaa antaa
surun raskaan
hiljaa kantaa*

Viimeiset työvuodet Tebo Olympialla ja koko työura merillä.

Kaipaamaan jäivät,
puoliso Irja, poika Janne sekä Paula,
sukulaiset, työkaverit ja ystävät

*

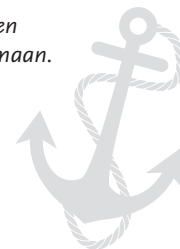
Matruusi/Pursimies

Stig Christer (Stigu) Leander

s. 22.11.1950 Hiittinen

k. 16.03.2019 Kotona Reposaarella

*On laiva valmiina lähtöön
Se kaukomaille käy.
Missä taivaalla illan tullen
ei pohjantähteä näy.
Kun nousee purjeet purren
ja köydet irroitetaan
Tänne ystävä Rakas surren
sua jäämme me kaipaamaan.*



Ikävöiden,
Puoliso Arja
Lapset ja lastenlapset
Sukulaiset ja ystävät

*

Vaasan seudun merieläkeläisten
entinen puheenjohtaja

Rainer Väinö Henrik Kallio

s. 17.9.1947, Vaasa

k. 19.12.2018, Vaasa

Rainer aloitti merillä 16-vuotiaana ja palveltuaan merillä täydet vuodet ehti nauttia eläkkeestä 9 vuotta.

Raineria jäivät kaipaamaan,
Poika perheineen,
sisaret perheineen,
sukulaiset ja ystävät

*

Veljekset **Leif** ja **Lasse Pernell** menehtyivät
maaliskuussa, kahden viikon välein, syöpään.

Perheiden lisäksi heitä jäivät kaipaamaan
suuri joukko Viking Linen henkilökuntaa eri
laivoilta.

Ikävä on valtava.

Bröderna **Leif** och **Lasse Pernell** avled i mars,
med två veckors mellanrum, av cancer.

Förutom familjerna saknas de av Viking
Lines personal från olika båtar.

Saknaden är enorm.

ELÄKKEELLE/PENSION

Kiitos M/s Finnmaidin henkilökunnalle
muistamisesta siirryttyäni eläkeläisten
kerhoon.

Jari (Hämis) Hämelä

ON ARMAS MULLE AALLON TIE

Muistitiedon keruu merenkulkijoiden maailmasta 1.3.–31.8.2019

Meri yhdistää ja erottaa. Meri on kulkureitti ja rahtiväylä, mutta samalla se vie merenkulkijat kauas perheistään ja eristää heidät omaksi joukokseen, jolla on erityiset sääntönsä ja tapansa.

Keräämme tietoa ja kertomuksia merenkulusta ja merenkulkijoiden elämästä. Millaista on työskennellä aluksilla, millaista on odottaa kotona? Millainen on merenkulkijoiden ja heidän läheistensä maailma?

Keruu on avoin merenkulkijoille, heidän perheenjäsenilleen ystävilleen ja jokaiselle, jolla on tarinoita merenkulusta. Voit käyttää kirjoittamisen apuna seuraavia aihepiirejä:

- Miten päädyit merenkulkijaksi? Seurasitko vanhempiesi jalanjalkia vai lähditkö merille sukusi ensimmäisenä?
- Millainen on ollut urakehityksesi? Otitko suoraan pestin vai opiskelitko ensin merenkulkua? Kerro oppipojista ja nokkimisjärjestyksestä.
- Kerro merenkulun arjesta. Millaisia ovat rutiinit, millaisia vaihteita työuralla on?
- Kerro suhteestasi mereen. Mikä on mieleenpainuvuin muistosi meriltä?
- Millaisia tilanteita merenkulkijoiden elämään kuuluu? Kerro juhlahetkestä satamassa, maailman avartumisesta, donkareista ja muista tuliaisista.
- Kerro laivaliikenteen ja merenkulun muutoksesta. Millaisia muutoksia tekniikan kehittymisestä on seurannut? Millaisia ovat uudet alukset ja miten työtavat ovat muuttuneet? Mitä vanhoja työtapoja tai osaamista on kadonnut? Millä tavalla merenkulku on kansainvälistynyt?
- Kerro merenkulkijoiden työyhteisöistä. Millaista on merenkulkijoiden keskinäinen toveruus ja ammattietiikka. Millaista hierarkiaa työyhteisöissä esiintyy? Kerro mieleen jääneistä persoonallisuuksista. Millaisia merenkulkijoiden eri sukupolvet ovat?
- Millaisia ovat merenkulkijoiden ammatilliset ja aatteelliset järjestöt? Miten edunvalvonta on järjestetty? Millaisissa seuroissa merenkulkijat harrastavat ja urheilevat?
- Millaista on palata maihin? Miten ja miksi ura merillä päättyy? Millaista on opetella elämään toisenlaisessa arjessa ja onko se mahdollista?
- Millaista on merenkulkijoiden suullinen perinne eli kaskut, tarinat, huumori, merenkulkijoille annetut lisänimet, merenkulkijoiden oma kieli, slangi, sanasto ja laulut?

Keruuun järjestää SKS. Tuloksista tiedotamme syksyllä 2019. Arvomme kaikkien osallistujien kesken kirjapalkintoja.

Vastausohjeet

Kirjoita omalla kielelläsi ja tyylilläsi. Tekstien pituutta ei ole rajoitettu. Otamme vastaan myös valokuvia.

Tutustu SKS:n arkiston keruuohjeisiin www.finlit.fi/luovutus_ja_keruuohjeet.

Lähetä kirjoituksesi 31.8.2019 mennessä

- verkkolomakkeella osoitteessa www.finlit.fi/merenkulkijat
- postitse osoitteeseen Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, arkisto, PL 259, 00171 Helsinki, merkitse kuoreen tunnus "Merenkulkijat" tai
- sähköpostin liitetiedostona osoitteeseen keruu@finlit.fi, merkitse aihekenttään tunnus "Merenkulkijat".

Jos lähetät vastauksen postitse tai liitetiedostona, kirjoita vastaukseesi nimesi tai nimimerkki, yhteystiedot, syntymäaika, ammatti ja lopuksi suostumuksesi siihen, että lähettämäsi aineisto arkistoidaan nimellä tai nimimerkillä SKS:n arkistoon.



Posti Green

Merieläkeläisyhdistykset

Helsingin Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Tapio Nurminen
Kuusmiehenpolku 4 C 6,
00670 Helsinki
Puhelin 050 441 6081
Sähköposti:
tapio.nurminen@saunalahti.fi

Kymenlaakson Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Tuula Valjus
Ruukinkatu 3 B 23, 48100 Kotka
Puhelin 050 561 4771
Sähköposti: tuula.valjus@gmail.com

Turun Seudun Merimieseläkeläiset ry

Puheenjohtaja Pekka Teräväinen
Rostockinkatu 2D, 20250 Turku
Puhelin 0400 432 668
Sähköposti: pekka.teravainen@pp.inet.fi

Vaasan Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Sirpa Kaikkonen
Hämeenlinnankatu 6 F48, 65350 Vaasa
Puhelin 0500 955475
Sähköposti:
sirpa.kaikkonen4@luukku.com

Oulun Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Timo Haipus
Vihiluoto 5, 90440 Kempele
Puhelin 0400 665941
Sähköposti: tipe@merimieskuvia.fi

Helsingfors Nejdens Sjöpensionärer r.f

Ordförande Tapio Nurminen
Kuusmiehenpolku 4 C 6,
00670 Helsinki
Tel 050 441 6081
E-post: tapio.nurminen@saunalahti.fi

Kymmenedalens Sjöpensionärer r.f

Ordförande Tuula Valjus
Ruukinkatu 3 B 23, 48100 Kotka
Tel. 050 561 4771
E-post: tuula.valjus@gmail.com

Åbo Nejdens Sjömanspensionärer r.f.

Ordförande Pekka Teräväinen
Rostockinkatu 2D, 20250 Åbo
Tel. 0400 432 668
E-post: pekka.teravainen@pp.inet.fi

Vasa Nejdens Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Sirpa Kaikkonen
Hämeenlinnankatu 6 F 48,
65350 Vaasa
Tel. 0500 955475
E-post: sirpa.kaikkonen4@luukku.com

Uleåborgs Nejdens Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Timo Haipus
Vihiluoto 5, 90440 Kempele
Tel. 0400 665941
E-post: tipe@merimieskuvia.net

Merieläkeläisyhdistysten

Keskusliitto ry –
Sjöpensionärsföreningarnas
Centralförbund r.f.

www.merielakelaiset.fi
Puheenjohtaja/Ordförande
Tapio Nurminen
Kuusmiehenpolku 4 C 6,
Helsinki 00670
Puhelin/Telefon 050 441 6081
Sähköposti/E-post:
tapio.nurminen@saunalahti.fi

Merimies-Unioni

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

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

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkinen klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTÖMYYSSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

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

TYÖTÖMYYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

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

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalånggatan 43, 65100 Vasa

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADDRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00