

MERIMIES SJÖMANNEN

2/2020

**EDUSTAJAKOKOUKSEN
VAALITULOKSET**
KONGRESSENS VALRESULTAT

**EU:N UUSI
SATAMAPALVELULAKI**
asettaa toimijoille
vähittäisvaatimuksia

KORONA- PANDEMIA

**Suomalaiset merimiehet kuljettavat
Suomeen ruokaa, lääkkeitä ja öljyä**
#HUOLTOVARMUUS #KORONA #SUOMENLIPPU

LIKENNEMINISTERI HARAKKA:
Suomen lipun alla olevat
matkustajalaivat ei ole viihdekeskuksia

Viking Linen
VAHVAT NAISET



8



JUHA GRANATH

Poimintoja naisten
merityöstä
sadan vuoden ajalta



ÅBO AKADEMIIN MERI史TORIAN LAITOS

20

Kuulumisia
satamista



SAANA LAMMINSIIVU

22

sisältö | innehåll

- 4 Merenkulun työmarkkinajärjestöt:
Merikuljetukset on turvattava koronaepidemian
aiheuttamassa poikkeusoloissa
- 8 Liikenneministerin ajatuksia merenkulusta
- 12 Edustajakokouksen vaalitulokset
- 16 Viking Linen vahvat naiset
- 20 Poimintoja naisten merityöstä
sadan vuoden ajalta
- 22 Kuulumisia satamista
- 26 Palkkataulukot 2020
-
- 38 Sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer:
sjöfartstransporterna måste säkras under de
undantagsförhållanden som koronaepidemin
försorskar
- 42 Minister Harakka: Nya vindar till sjöfarten
- 46 Viking Lines starka kvinnor
- 50 Plock ur hur kvinnor jobbat ombord
under hundra år
- 52 Nyheter från hamnarna
- 56 Lönetabeller 2020
- 60 Terminologi vid sjöarbete, del 2

KANNEN KUVA Saana Lamminsiivu

Kannen kuvassa varastovastaava Janina Wikström ja
puolimatriusi Anna Karell M/s Gabriella laivalta.

SUOMALAISET MERIMIEHET KULJETTAVAT MAAHAMME RUOKAA JA LÄÄKKEITÄ SEKÄ ÖLJYÄ POIKKEUSOLOSUHTEISSA

Korona-virus julistettiin 11. maaliskuuta pandemiaksi. Suomessa otettiin käyttöön 18.3.2020 valmiuslaki, jotta koronaviruksen levämistä voidaan tehokkaammin torjua.

Suomen lipun alla purjehtivat laivat ja miehistöt turvaavat tällä hetkellä Suomen tavarakuljetukset poikkeusolosuhteissa. Kansalaisten ei tarvitse olla huolissaan siitä, että kaupoista loppuisi ruoka. Myös apteekkien lääkekuljetukset turvataan suomalaisilla kauppaliivoilla, joita operoi suomalainen ammattitaitoinen miehistö.

Matkustajalaivat tuovat Suomen kauppoihin päävittäistavaroida ja apteekkeihin lääkepaketteja

Etenkin matkustajalaivat toimivat tällä hetkellä merkittäväni rahdinkuljettajina Suomen ja muun maailman välillä. Aluksilla työskentelee suomalainen, ammattitaitoinen miehistö, joka pitää huolta siitä, että rahti kulkee maahamme turvallisesti. Suomalaiset merimiehet ovat koulutettuja ja osaavat toimia poikkeusolosuhteiden aiheuttamissa erikoisolosuhteissa. Turvallisuuteen kiinnitetään kuljetusten aikana erityistä huomiota ja rahti saapuu maahamme asti varmuudella.

Lääkkeiden riittävä saatavuus on aiheuttanut huolta ihmisten mielissä korona-epidemian laajennettua. Lääkepaketteja kuljetaan Suomeen matkustajalaivoilla, joten niitä on jatkossakin hyvin saatavilla apteekista. Maailmanlaajuinen korona-pandemia nosti esiin matkustajalaivojen merkityksen maamme merikuljetuksissa ja etenkin sen, että matkustaja-alukset kuljettavat erityisen paljon tärkeää rahtia koko yhteiskunnan toimimisen ja kansalaisten terveyden kannalta.

Suomalainen huoltovarmuuslaivasto turvaa öljykuljetusten saatavuuden poikkeusolosuhteissa

Ruoan ja rahdin ohella öljyn saatavuus turvataan Suomen lipun alla olevilla tankkialuksilla. Öltyä käytetään teollisuuden raaka-aineena, polttoaineena ajoneuvoissa ja esimerkiksi kotitalouksien lämmittämiseen. Suomalainen, öljytankkereilla työskentelyyn erikoistunut miehistö pitää tällä hetkellä huolta siitä, että öljyä voidaan turvallisesti Suomeen valmiuslain vallitessa.

Korona-epidemian vuoksi Suomessa otettiin käyttöön valmiuslaki 16. maaliskuuta 2020. Suomi on joutunut edellisen kerran turvautumaan poikkeusolosuhteisiin talvisodan sytyessä vuonna 1939. Tuolloin Suomeen perustetiin myös valtion polttoainehuol-

toa turvaava **Neste Oy**. Sen perustaminen 1940-luvun lopussa oli myös seurausta sota-ajan kokemuksista. Yhtenä herätteenä toimi Helsinkiin Talvisodan ensimmäisenä päivänä öljyä tuomassa olleen amerikkalaisen tankkerin käantymisen Kruunuvuoren selällä pois lastiaan purkamatta. Oman valtiollisen polttoaineyhtiön Nesteen perustaminen turvasi sen, että polttoainekuljetukset Suomeen toimivat.

Samaa erikoistehtävää toimittaa tänä päivänä suomalainen **huoltovarmuuslaivasto**, joka koostuu viidestä Suomen lipun alla olevasta tankkilaivasta ja kolmesta hinaajasta. Yksi tankkereista, *M/t Mastera*, huolehtii säännöllisistä raakaöljykuljetuksistamme. Öllytakkereillämme työskentelevillä suomalaisilla merimiehillä on tankkialusten operointiin tarvittavat erikoispätevydet ja tie-to-taito toimia erikoisolosuhteissa.

Öllykuljetusten turvaamiseen otti kantaa myös 17.3.2020 **Huoltovarmuuskeskus**.

"Huoltovarmuuden näkökulmasta keskeistä on varmistaa merikuljetukset, satamien toiminta, luotsaus ja polttoainetäydennykset ulkomaankaupan turvaamiseksi..."

Merikuljetuksissa rahtiliikenteen toimivuus pyritään turvaamaan myös jatkossa."

Kuivarahtia teollisuuden tarpeisiin ja kivihiiltä pääkaupunkiseudun kotien lämmittämiseen

Päävittäistavaroiden ja öljytuotteiden lisäksi Suomen lipun alla olevat rahtilaivat ajavat Suomeen teollisuudelle tällä hetkellä kuivarahtia. Tehtaiden on pyöröttävä poikkeusolosuhteista huolimatta. Suomeen kuljetetaan omilla laivoilla esimerkiksi vilja ja terästeollisuuden tuotteita. Suomen Länsirannikon terästehtaita ei ole varaa alasajaa.

Myös pääkaupunki Helsinki käyttää lämmittämiseen kivihiiltä. Sitä *Helsingin Energialle* toimittaa Suomen lipun alla seilaavat kuivarahtialukset. Vaikka korona-epidemia koettelee kansalaisia, asuttomme pysyvät lämpinä.

Suomen tuonnista ja viennistä lähes 90 prosenttia kulkee meriläiseksi. Laivaliikenteen jatkuvuuden turvaaminen on välttämätöntä yhteiskunnan toimivuuden kannalta. Suomalaisiin varustamoihin, laivoihin ja miehistöihin voi luottaa. Oma suomalainen kauppaliavastomme ja ammattitaitoinen merimieskunta – ja sen jatkuvuus turvaavat – Suomen tuonnin ja viennin vaikeina aikoina ja tulevina vuosina.

MERENKULUN TYÖMARKKINAJÄRJESTÖT:

MERIKULJETUKSET ON TURVATTAVA KORONAEPIDEMIAN AIHEUTTAMASSA POIKKEUSOLOISSA

SUOMEN ULKOMAANKAUPAN kuljetuksista 90 prosenttia kulkee meritse. Merikuljetusten jatkuvuus koronaepidemiasta johtuvissa poikkeusoloissa on varmistettava. Mikäli merikuljetukset pysähtyvät, pysähtyvät myös yhteiskunnan elintärkeät toiminnot.

MERENKULUN TYÖMARKKINAJÄRJESTÖT suosittavat, että varustamoiden YT-neuvotteluissa nopeasti sovitaan ratkaisuista, joilla sopeutetaan kustannustaso koronaepidemian aiheuttamaan markkinoiden ennennäkemättömään hyttymiseen. Laivatyöpaikkojen turvaaminen kriisin yli on keskeinen tavoite.

VALTIOVALLALTÀ JÄRJESTÖT edellyttävät nopeita toimenpiteitä, joilla turvataan varustamoiden lainansaanti valtiontakauksilla ja meriliikenteen ylläpitämistä poikkeusoloissa

Huoltovarmuuskeskuksen järjestelyillä. Alusten väylä- ja satamamaksut on palautettava ja nollattava. Lisäksi viranomaisten on välittömästi pidennettävä merenkulkijoiden ammattipätevyyskien haku- ja voimassaoloaikoja.

Helsinki, 17.3.2020

Suomen Merimies-Unioni SMU ry
Simo Zitting / puheenjohtaja

Suomen Konepäälystöliitto
Robert Nyman / toiminnanjohtaja

Suomen Laivanpäälystöliitto
Johan Ramsland / toiminnanjohtaja

Suomen Varustamot ry
Hans Ahlström / varatoimitusjohtaja



MERIMIESLIITOT TUOMITSEVAT

Huoltovarmuuskeskuksen ilmoituksen antaa taloudellista tukea Ruotsin ja Viron lipun alla oleville aluksille

(M/s Galaxy / Ruotsin lippu ja M/s Megastar / Viron lippu).

Samaan aikaan suomalaisia matkustajalaivoja on pysäytetty satamiin Helsingissä ja Maarianhaminassa. Niillä työskentelevät lähes 2 500 suomalaista merimiestä ovat lomautettuja.

- Tämä on käsittämätön päätös Huoltovarmuuskeskukselta ja Suomen valtiolta.
 - On väärin, että Suomen valtio tukee Ruotsin ja Viron lipun alla olevia matkustaja-aluksia, kun niiden tilalle voidaan ottaa liikennöimään välittömästi suomalaiset matkustaja-rahtialukset, merenkulun kolme ammattiilaitoa ovat suivaantuneita.
- Tällä hetkellä Helsinkiin on pysäytetty Suomen lipun alla olevat **Viking Linen** M/s Gabriella ja M/s Mariella ja **Tallink Siljan** M/s Silja Serenade sekä Maarianhaminassa Viking Linen M/s Rosella.
- Suomalaiset veronmaksajat laitetaan maksamaan tukea nyt Ruotsin ja Viron lipun alla oleville aluksille, kun nämä valtiot voivat tukea itse omia merenkulkuaan, mikäli haluavat rahdin kulkevan korona-epidemiasta huolimatta omiin maihinsa.
 - Huoltovarmuuskeskuksen päätös tarjota taloudellista tukea Ruotsin ja Viron lipun alla oleville aluksille pitää perua. Helsingistä Viroon voi alkaa

liikennöidä joko M/s Gabriella, M/s Mariella tai M/s Silja Serenade. Maarianhaminassa nyt tyhjän panttina makaavan M/s Rosellan voisi siirtää ajamaan rahtia esimerkiksi Turun ja Tukholman välille.

Merimiesliitot edellyttävät, että Huoltovarmuuskeskus peruuttaa välittömästi päätöksensä tukea ulkomaalaisia aluksia. Liitot edellyttävät Huoltovarmuuskeskukselta pikaisia ratkaisuja.

Helsingissä, 25.3.2020

*Suomen Merimies-Unioni SMU ry
Simo Zitting / puheenjohtaja
p. 0400 813 079*

*Suomen Konepääällystöliitto
Robert Nyman / toiminnanjohtaja
p. 050 454 2767*

*Suomen Laiivanpääällystöliitto
Johan Ramsland / toiminnanjohtaja
p. 040 667 2227*



TOIMI NÄIN, JOS SINUT LOMAUTETAAN KORONAN VUOKSI

JOS SINUT LOMAUTETAAN, ilmoittaudu TE-toimistoon työttömäksi työnhakijaksi heti ensimmäisenä lomautuspäivänä osoitteessa www.te-palvelut.fi.

HAE ANSIOPÄIVÄRAHAA Netta-verkkopalvelun kautta: <https://netta.kuljetusalantk.fi/login>. Täytä hakemus, kun lomautuksesi on kestäänyt vähintään kaksi täytä kalenteriviikkoa lomautuksen alusta. Jos lomautuksesi kestää lyhyemmän aikaa, hae päivärahaa aikaisintaan viimeisen lomautuspäivän jälkeen.

VARMISTA, ETTÄ jäsenmaksusi on kunnossa. Tarkista jäsenmaksujesi tilanne kassan verkkopalvelusta ja jos olet itsemaksava jäsen, maksa puuttuvat jäsenmaksut lomautuksen alkamiseen saakka.

TIKAA KASSALLE VEROKORTTI etuutta varten **Omavero-palvelusta (vero.fi)**. Etuksien maksamisessa ei voida käyttää merityötuloa varten annettua verokorttia. Mikäli etuutta varten annettu verokortti ei ole kassan käytettävissä etuuden maksatuksen alkaessa, verotus toimitetaan verohallinnon päätökseen mukaisesti.

KORONA-EPIDEMIAN JOHDOSTA työttömyysturvalainsäädäntöön tehtävät määräaikaiset muutokset tulevat muuttamaan etuuden saamisen ehtoja. Näistä muutoksista sekä niiden vaikutuksesta yllä olevaan ohjeistukseen tiedotetaan työttömyyskassan verkkosivuilla www.kuljetusalantk.fi.

LISÄTIEDOA PÄIVÄRAHAN MAKSAMISESTA lomautuksen ajalta löydät täältä:
[https://www.tyj.fi/jos-jaat-tyottomaksi/lomautetun-tyottomysturva](http://www.tyj.fi/jos-jaat-tyottomaksi/lomautetun-tyottomysturva)

LÄHETÄ HAKEMUKSEN MUKANA:

- Lomautusilmoitus
- Työsopimus
- Palkkatiedot
 - > Tiedot saadaan tulorekisteristä, jos työsuhteesi on ennen lomautusta kestäänyt yhdenjaksoisesti vähintään 26 viikkoa ja työnantajasi on ilmoittanut tiedot tulorekisteriin laajalla ilmoitustavalla. Isojen varustamoiden työntekijöiden tiedot kassa saa tulorekisteristä, jos em. edellytykset täyttyvät. Poikkeuksena ovat *Viking Linen* työntekijät, joiden tulee toimittaa kassalle palkkatodistus ja palkkalaskelmat.
 - > Kaikissa muissa tilanteissa toimita kassalle palkkatodistukset ja palkkalaskelmat vähintään 26 lomautusta edeltäneeltä työssäoloviikolta.
 - > Voit myös itse tarkistaa miten ansiotulos näkyvät tulorekisterissä:
<https://www.vero.fi/tulorekisteri/>
- Muut mahdolliset liitteet, joiden tarve selviää täytäessä hakemusta (esim. päätökset muista sosiaalietuuksista, verotuspäätös sivutoimisesta yritystulosta ym.)

MINISTERI HARAKKA TUO UUSIA TUULIA MEREN- KULKUUN

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka vauhdittaa merenkulun murrosta puheillaan ilmastonmuutoksesta, päästörajoista, automaatiosta ja digitalisaatiosta.

Ministerin mielestä tiukat päästörajat luovat suuria mahdollisuuksia Suomen meriklusterille.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH

Heti kättelyssä liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (sd) tunnustautuu maakravaksi. Keski-Suomessa varttuneen ministerin ensikosketus mereen oli kuitenkin mieluinen ja sujui romantiikan siivittämään.

– Ensimmäinen tyttöystäväni asui Porvoossa. Vietimme kesäisin paljon aikaa ulkoasristossa. Silloin tutustuin ja rakastuin myös mereen, ministeri muistee nuoruusvuosiaan.

Timo Harakka tutustui mereen ja merenkulkuun syvemmin tuoreena kansanedustajana, kun hänen vaimonsa Anu Laiti-

nen toimi vuosien 2015 ja 2018 välisen ajan Tallinnassa Suomen Viron-instituutin johtajana.

– Kuljin viikoittain laivalla Helsingin ja Tallinnan välä. Vanhassa kaupungissa sijainneen kotimme ikkunasta näki suoraan satamaan. Kun laivoja tuli ja meni yhtenä virtana, niin kyllä silloin oivalsi merenkulun merkityksen Suomelle, Harakka sanoo.

Kun Antti Rinteen hallitus vaihtui joulukuussa Sanna Marinin hallituksi, niin samalla Timo Harakan työministerin salkku vaihtui liikenne- ja viestintäministerin pesiin. Työhuone pieneni hieman, mutta vastuu pysivät vähintään entisellään.



Harakan ensi esiintyminen merikulkiolle oli tammikuussa Meriliiton meristrategiafoorumissa Helsingissä, jossa ministeri ilmoittautui paljon vartijaksi:

"*Merenkulun kansallista meripoliittikaa ohjaavat myös valtioneuvoston periaatepäättökset Suomen Itämeren alueen strategiasta ja Suomen meripoliikan linjauksista. Yhteisesti sarkaa riittää näiden strategioiden ja linjausten toimeenpanossa.*"

Kuluneet kuukaudet lienneministerinä ovat osoittaneet, että meri tarjoaa ministerille muutakin kuin romantiikkaa ulkosairistossa tai parin tunnin lautamatkoja. Timo Harakka valmistelee parhaillaan ministeriössään vuoteen 2022 ulottuvaa meriliennestrategian uudistusta.

– Pöydälle ovat tulleet mm. väylämaksut, yrystuet, jäänmurtajahankinnat, merenkulun ilmastovaikutukset ja päästörajoitukset. Kansainvälisistä tuntumaa antoi merenkulkuun liittyvä EU:n lienneministerien tapaaminen maaliskuussa Kroatiasa, Harakka luettelee.

Näyttää siltä, että maakravusta on kuoituutumassa merimies.

Ajatuksset saavat siivet

Timo Harakka aloitti poliittisen uransa 1990-luvulla Vihreiden sitoutumattomana eduskuntavaalielehdökkäana. Vaikka puolue on vaihtunut, huoli ympäristöstä on säilynyt. Ministerin puheessa toistuvat usein sanat ilmastonmuutos, päästörajoitukset ja energiatehokkuus.

– Merenkulun osuus maailman hiilidioksipäästöistä on kolmisen prosentti. Ne ovat lähes yhtä suuret kuin koko Saksan päästöt. Jos mitään ei tehdä, niin asiantuntija-arvion mukaan merenkulku aiheuttaisi vuonna 2050 jo 17 prosenttia maailman hiilipäästöistä, Harakka laskee.

Harakka muistuttaa, että hallitusohjelman tavoite on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä.

– Suomen on myös tehtävä oma osuutensa, jotta Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n tavoite meriliikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2050 mennessä toteutuu, ministeri vaatii.

"Siniristilipun alla seilaavat laivat eivät ole niin vähäpäästöisiä kuin ilmostahaasteen edessä tulisi olla. Toisaalta Suomen meriklusteri on edelläkävijä kestävien ratkaisujen tuottajana." (Timo Harakka Meriliiton strategiafoorumin 24.1.2020)

Timo Harakka kehuu suomalaista rootoripurje- ja LNG-teknologiaa. Ministerin mukaan Suomi ei kuitenkaan voi odottaa, että uudet teknologiat ja vaihtoehtoiset polttoaineet ratkaisevat merenkulun ympäristöongelmat.

– On syytä harkita alusten nopeuksien hidastamista ja energiatehokkuuden parantamista. Lyhyen tähtäimen keinot voisivat liittyä tukiin, päästömaksuihin sekä polttoaineen hinnoittelun. EU on mukana miljardi-investoinnein näissä päästötaloissa, Harakka sanoo.

Liikenney- ja viestintäministeriössä on käynnissä hanke, joka automaation avulla pyrkii edistämään merenkulun ilmastovaroitteita, lisäämään turvallisuutta ja varmistamaan kuljetusten sujuvuuden.

– Suomi on merenkulun ympäristökykyysten, automaation ja digitalisaation osalta etulyöntiasemassa. Meitä kuunnelaan. Mitä tiukemmat päästövaatimukset, sitä enemmän maamme meriteollisuus hyöty, ministeri vakuuttaa.

Kun valtaosa tiedemiehistä myöntää ilmostomuutoksen ihmisen aiheuttamaksi, niin ihmisen aiheuttama ilmostomuutos tuntuu viime aikoina tapahtuneen myös lienneministeriössä.

... paluu maan pinnalle

Teatterikorkeakoulusta dramaturgiksi valmistunut Harakka antaa mielellään ajatustensa lentää korkealla, mutta vastuu 7 400 Suomen lipun alla seilaavan merimiehen töiden säilymisestä palauttaa jalat maan pinnalle.

Ärhäkkääänä keskustelijana tunnettu Harakka osaa kulkea myös keskitietä. Ministeri on tietoinen valtioneuvoston laatimasta selvityksestä, jonka mukaan miehistötuen lopettaminen matkustajamerenkulussa aiheuttaisi matkustaja-alusten ulosliputuksen Ruotsiin.

– Suomen lipun alla seilaaminen antaa viranomaisille parhaan mahdollisuuden puuttua alusliikenteeseen ja ohjata merikuljetuksia vakavissa häiriötilanteissa, Harakka toteaa.

Ministeri ei halua puuttua viime syksynä hallituksen sisällä käytyyn tiukan tuki-väntöön. Harakka painottaa, että varustamotukia pitää käsitellä yhtenä kokonaisuutena.

– Mielestäni on turha lähteä vaatimaan jonkin tuen karsimista sillä perusteella, että se sattuu olemaan sillä hetkellä päivän otsikoissa. Eivät Suomen lipun alla seilaavat matkustaja-alukset ole mitään viihdekeskuksia, niissä työskentelee 4 700 työntekijää, Harakka sanoo.

Väylämaksujen tulevaisuudesta on sen sijaan päättävä pian. Väylämaksut on puolitettu vuodesta 2015. Päätös on aiheuttanut vuosittain 50 miljoonan euron loven valtion kassakirstuun

– Väylämaksun puolitukseen tavoitteena on ollut kompensoida elonkeinoelämälle Itämeren rikkisääntelyn kustannusvaikuttuksia ja vahvistaa merikuljetusten kilpailukykyä. Puolituksesta ei ole tehty pysyvää, koska aikaa myöten merenkulkuala kyllä sopeutuu ympäristöohjaukseen.

Harakan mukaan hallituksen on tänä keväänä ratkaistava väylämaksujen suuruus.

– Valtiontalouden kannalta lähtökohtana on, että väylämaksu on täysi 100 miljoonaa euroa. Jos sen puolittamista jatketaan, niin tuo saamatta jäävä 50 miljoonaa pitää sitten repiä muualta, ministeri Harakka sanoo.

Jää murtuu ilmastomuutoksesta huolimatta

Vaikka ilmastonmuutos on tuonut mukaan leudompia talvia, silti Suomen jäänmurtajien tarve on jopa kasvanut. Lisäksi Suomen kahdeksan alusta käsittävä jäänmurtajakanta on varsin vanhaa vuonna 2016 rakennettua Polarista lukuun ottamatta.

– Ilmostomuutoksen myötä esimerkiksi Perämeri ei jäädy enää kokonaan ja nän ahtojäiden määrä lisääntyy. Lisäksi kaappa-alusten kasvun myötä tarvitaan ➤



Timo Harakan ensimmäiset kuukauden liikenne- ja viestintäministerinä ovat olleet vauhdikkaat: "Pöydälle ovat tulleet mm. väylämaksut, jäänmurtajahankinnat, merenkulun ilmastovaikutukset ja päästörajoitukset", Harakka luettelee.

entistä leveämpää murtajia. Jäänmurto on elintärkeää Suomen merikuljetuksille ja vientiteollisuudelle, Harakka sanoo.

Suomi ja Ruotsi allekirjoittivat maalis-kuussa yhteistyösopimuksen seuraavan su-kupolven jäänmurtajien suunnittelusta. Suomen osalta sopimus koskee kahta murtajaa, Ruotsin osalta kolmea.

– Totesimme että yhteistyö ja yhteis-tilaukset tulevat kysymykseen, mutta tilaus-ja aikataulusuunnitelmia meillä ei vielä ole. Jäänmurtajien uudistaminen on satojen miljoonien eurojen hanke eikä murtajien rakentamisesta ole vielä tehty poliittista päätöstä, Harakka sanoo.

Rauman telakka on jo ennättänyt patis-taa Suomea ja Ruotsia hankkimaan heiltä uudet jäänmurtajansa. Kysymykseen miltä ehdotus kuulostaa, ministeri vastaa vasta-kysymyksellä.

– Mitä liikenneministerillä voisi olla Rauman telakan ehdotusta vastaan?

Ilmastonmuutos muuttaa merenkulun totuttuja tapoja myös arktisilla alueilla.

Suurvalat suuntavat kohti Jäämerta, ja merikuljetukset niin Koillisväylällä kuin muilla arktisilla merireiteillä lisääntyvät.

– Jämeren haavoittuva meriympäristö, vaikeat olot ja pitkät välimatkat asettavat tiukkoja turvallisuusvaatimuksia. Suomella on tässä maalipaikka; voimme tarjota jää-nmurron osaamista, öljyntorjuntateknolo-giaa ja meriteknikan sovelluksia arktisiin oloihin, Harakka luettelee.

"Sisävesiliikennettä kehitettävä"

Keiteleen vesistön rantamilla Ääneskoskel-la varttunut Timo Harakka on seurannut lähiötäisyydeltä 1990-luvun alussa raken-netun Keiteleen kanavan hiipumista. Aiem-min kanavassa uitettiin suuret määrät puuta, nykyään kanavaa käyttävät pääsiassa huviveneilijät.

– Kanava on valitettavan vähällä käytöl-lä. Sisävesiliikenne tarjoaa paljon mahdolli-suksia ja sitä pitää kehittää. Ajankohtai-nen kysymys on turhan vähällä käytöllä

olevan Saimaan kanavan käytön lisäämi-nen, Harakka sanoo.

Ministerin mukaan on toiveita, että Saimaan kanavaa saataisiin syvennettyä ja sul-kuja levennettyä.

– Se olisi jopa 100 miljoonan euron sijo-i-tus. Investointi on niin suuri, että sitä ennen pitää selvittää, että hanke on taloudellisesti kannattava sekä ympäristölle ja ilmasto-lle ystävälinen, Timo Harakka pohtii.

Maakravuksi tunnustautunut ministeri perehtyy parhaillaan merenkulun saloihin lukemalla Volter Kilven lähes 900-sivuista teosta *Alastalon salissa*. Tässä kriitikkojen Suomen kaikkien aikojen parhaana pitä-mässä romaanissa kustavilaiset miehet suunnittelevat parkkilaivan varustamista.

– Olen nyt lukenut siitä kolmisen sataa sivua. Kirjassa käydään läpi tarkkaan merenkulun vaiheita ja vaikeuksia, vertaillaan kaksi- ja kolmimastoisten laivojen ominai-suksia. Piippupupakkaa ja kahvia kuluu. Teos on kuin kauppamerenkulun monu-mentti, Timo Harakka kehuu. ♦

SUOMEN MERIKLUSTERIN vahva kasvu jatkui vuonna 2018

Meriklusteriyritysten merisektorin toimintojen kokonaisllekevaihto nousi 14,3 miljardiin euroon vuonna 2018*. Kasvu on jatkunut kahdeksan vuotta peräkkäin ja edelliseen vuoteen verrattuna sitä oli 5,0 %.

Merisektorin kokonaishenkilöstömäärä nousi 49 600 henkilöön.



Meriteollisuusyritysten kokonaisllekevaihto oli 9,1 mrd. euroa. Meriteollisuudessa liikevaihdon kasvu oli erityisen suurta, sillä liikevaihto oli 9,8 % suurempi kuin vuonna 2017. Meriteollisuusyritykset työllistivät vuonna 2018 yhteensä 30 600 henkilöä merisektoriin liittyvässä liiketoiminnassaan.

Suurimpien telakoiden yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi lähes 30 %. Offshore-liike-toiminnan heikko markkinatilanne sen sijaan jatkui yhä. Vuoden 2019 luvuissa positiivisen kehityksen odotetaan jatkuvan edelleen vahvana laivanrakennuksen osalta.

Varustamoiden ja muiden merenkulkuelinkeinojen liikevaihto 3,3 miljardia euroa

Varustamoiden ja muiden merenkulkueen liittyyvien elinkeinojen muodostaman toimialaryhmän liikevaihto oli 3,3 mrd. euroa. Luko oli jonkin verran pienempi kuin edellisen vuoden luku, mutta lasku johti pääosin tarkentuneesta yritysten tilinpäätöstietojen analysoinnista. Erit eri rahti-markkinoiden kehityksessä ovat kuitenkin nähtävissä ja esimerkiksi matkustaja-autolauttaliikenteessä liikevaihto laski.

Satamat

Satamatoimintojen yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi 1,6 miljardiin euroon. Satamissa käsiteltiin edellistä vuotta enemmän tavaraa ulkomaan merikuljetusten määrän kasvaessa 5,1 %.

Meriteollisuudessa ja satamatoiminnossa henkilöstömäärä kasvoi vajaat 6 prosenttia. Merenkulkuelinkeinojen osalta muutossta ei voida tilastollisesti pätevästi esittää laskentaperusteiden muutosten vuoksi. ↗

Meriklusterin taloudelliset tunnusluvut 2018

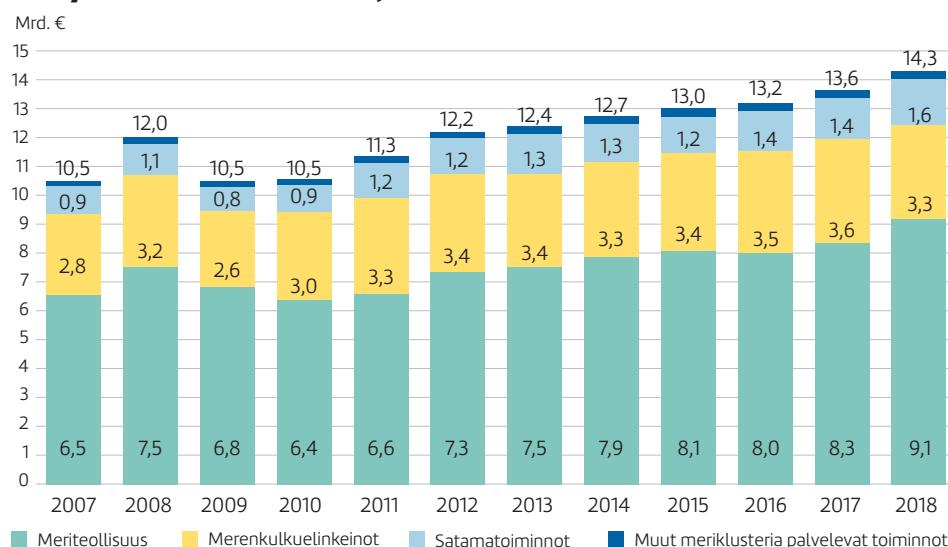
	Yritysten lukumäärä	Merisektorin osuus	
		Liikevaihto (1 000 €)	Henkilöstömäärä
Meriteollisuus	1120	9 144 200	30 600
Varustamot ja muut merenkulkuelinkeinot	310	3 279 000	10 900
Satamatoiminnot	261	1 567 600	6 800
Muut meriklusteria palvelevat toiminnot	175	321 800	1 500
Yhteensä	1 866	14 312 600	49 600

Koko meriklusterin liikevaihdon kasvu 2017–2018 oli 5,0 % ja henkilöstön 0,2 %.

Meriteollisuuden liikevaihto kasvoi 9,8 % ja henkilöstömäärä 5,6 %.

Mukana luvuissa ovat osakeyhtiömuotoiset yritykset, jotka ovat toimittaneet tilinpäätöstietonsa kaupparekisteriin. Yhteensä meriklusterissa on noin 3 000 yritystä

Meriklusterin kokonaisllekevaihto alaryhmittäin 2007–2018, mrd. €



Lähde: Turun yliopiston Brahea-keskus/MKK

Meriklusterin tunnuslukujen päivitystyö on toteutettu osana **Meritietoportaalihanketta**, jota rahoittaa Euroopan meri- ja kalatalousrahasto (EMKR). Vuoden 2019 luvut tullaan julkaisemaan loka-marraskuussa 2020.

* Tarkastelussa oli mukana 1 866 Suomeen rekisteröityä osakeyhtiömuotoista yritystä, jotka ovat toimittaneet tilinpäätöstietonsa kaupparekisteriin.

MERIMIES-
UNIONIN
EDUSTAJA-
KOKOUS

SJÖMANS-
UNIONS
KONGRESS

20
20

Merimies-Unioni

Sjömans-Unionen



VAALITULOKSET

PÄÄTÖKSENTEKIJÄT EDUSTAJAKOKOUSEEN VALITTU

MERIMIES-UNIONIN JÄSENISTÖ on valinnut keskuudestaan edustajat edustajakokoukseen.

Korona-epidemian johdosta Merimies-Unionin edustajakokous siirtyy pidettäväksi syksyn.

Valitut 34 edustajaa kokoontuvat päättämään Unionin toiminnan suuntaviivoista. He myös valitsevat liiton hallituksen jäsenet ja puheenjohtajan sekä valtuuston jäsenet.

Ääntään postivaaleissa käytti 19,8 prosenttia jäsenistöstä.

Joka neljäs vuosi kokoontuva edustajakokous on Unionin ylin päättävä elin.

Edustajakokouksen vaalitulokset seuraavalla aukeamalla.

VALRESULTATET

KONGRESSENS BESLUTSFATTARE HAR UTSETTS

MEDLEMMARNA I SJÖMANS-UNIONEN

har valt representanter från det egna ledet till kongressen.

Sjömans Unionens kongress skjuts upp till hösten på grund av Coronavirus epidemin.

De 34 valda representanterna samlas för att besluta om riktlinjerna för Unionens verksamhet. De utser också medlemmar och ordförande till förbundets styrelse samt fullmäktigeledamöter.

I poströstning utnyttjade 19,8 procent av medlemmarna sin rösträtt.

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

Valresultat på nästa uppslag.

VAALITULOS

Valresultat

Edustajat | Representanterna 2020

Valittujen edustajien nimet ja äänimääät on tummennettu. Heidän jälkeensä mainitut ovat varaedustajia äänimäääräjärjestyksessä. Saman äänimääärän saaneiden järjestys on ratkaistu arvalla.

De valda representanternas namn och antal röster har i texten angetts med mörkare färg. Som suppleanter fungerar de kandidater som efter dessa fått flest röster. Turordningen för de som erhållit samma antal röster är avgjord genom lottning.

VAALIPIIRI 001 Sisä-Suomen osasto

VALKRETS 001 Inre-Finlands avdelning

Valitaan 3 edustajaa
ilman vaaleja

Val av 3 representanter
utan val

Eino Leppänen

Tarja Rännäli-Lehto

Kalle Vasara

VAALIPIIRI 003 Satama-ala

VALKRETS 003 Hamnbranschen

Valitaan 1 edustaja ilman vaalia

Val av 1 representant utan val

Tapio Ristimäki

VAALIPIIRI 002 Pohjoisen osasto

VALKRETS 002 Norra avdelning

Valitaan 1 edustaja

Val av 1 representant

Matti Lukkarila (16)

Jouni Koistinen (8)

VALKRETS 005 Finlands Sjömans- Unions Ålandsavdelning rf

VAALIPIIRI 005 Suomen Merimies- Unionin Ahvenanmaan osasto ry

Val av 2 representanter
utan val

Valitaan 2 edustajaa
ilman vaalia

Simon Dahl

Eija Kiviö

VAALIPIIRI 006 Lounais-Suomen osasto

VALKRETS 006 Sydvästra Finlands avdelning

Lohko I matkustaja-alukset

Sektor I passagerarfartygen

Valitaan 7 edustajaa

Val av 7 representanter

Tero Palokoski (77)

Jonas Kallio (46)

Marko Laine (44)

Taru Hakala (42)

Patrick Kuronen (27)

Kaj Svenskberg (20)

Jari Mäkinen (valittu arvalla) (18)

Matias Widjeskog (18)

Ismo Silvennoinen (16)

Mikael Svanberg (13)

Joni Kuronen (10)

Tomi Lamminen (10)

Lohko II rahtialukset

Sektor II fraktfartyg

Valitaan 2 edustajaa

Val av 2 representanter

Turo Ihälainen (17)

Emil Jansson (16)

Pasi Virtanen (12)

Timo Keskitalo (11)

Susanna Mäntysaari (11)

Juha Karhu (6)

Jari Grönblom (6)

Lohko III muut sopimusalueet

Sektor III övriga avtalsområden

Valitaan 2 edustajaa
ilman vaaleja

Val av 2 representanter
utan val

Kim Lindberg

Ville Ollikainen

VAALIPIIRI 007
Suomen Merimies-Unionin Itäkustin osasto ry

VALKRETS 007
Finlands Sjömans-Unions Ostkustavdelning rf

Valitaan kolme edustajaa
 Val av 3 representanter

Tuomo Alastalo (26)

Anne Vuorijärvi (14)

Anne-Marie Mahkonen (13)

Teemu Nurmi (11)

Illi Katainen (11)

Jari Valkonen (5)

Jani Kaukoranta (4)

Maiju Pylvinäinen (4)

Juho Syrjä (4)

Juuso Hämäläinen (3)

Antti Nykänen (1)

VAALIPIIRI 008
Suomen Merimies-Unionin Länsi-Suomen osasto ry

VALKRETS 008
Finlands Sjömans-Unions Västra Finlands avdelning rf

Valitaan 2 edustajaa
 ilman vaalia

Val av 2 representanter
 utan val

Satu Aspegren

Tero Yli-Mäenpää

VAALIPIIRI 009
Suomen Merimies-Unionin Etelä-Suomen osasto ry

VALKRETS 009
Finlands Sjömans-Unions Södra Finlands avdelning rf

Lohko I
matkustaja-alukset

Sektor I
passagerarfartyg

Valitaan 4 edustajaa

Val av 4 representanter

Satu Valapuro (58)

Timo Purho (49)

Hannu Kumpulainen (42)

Anne Passinen (36)

Kai Korhonen (25)

Kimmo Riivari (21)

Mikko Heikka (17)

Jari Aho (17)

Sirpa Kristo (14)

Lohko II
rahtialukset

Sektor II
fraktfartyg

Valitaan 2 edustajaa
 ilman vaaleja

Val av 2 representanter
 utan val

Toni Peltola

Lasse Virtanen

Lohko III
muut sopimusalat

Sektor III
övriga avtalsområden

Valitaan 2 edustajaa
 ilman vaaleja

Val av 2 representanter
 utan val

Mikko Ervast

Timo Kyöstiä

VAALIPIIRI 011
Laivan Viihdeammattilaiset ry

VALKRETS 011
Fartygens Underhållningsarbetare rf

Valitaan 1 edustaja

Val av 1 representant

Perttu Nurmi (17)

Johanna Vaalikivi-Lindholm (13)

Alexander Ruzza (1)

VAALIPIIRI 012
Väylänhoito ammattiosasto ry

VALKRETS 012
Farledssköts avdelningen rf

Valitaan 1 edustaja
 ilman vaaleja

Val av 1 representant
 utan val

Hemmo Mutka

M/S GABRIELLAN VARASTOVASTAAVA

JANINA WIKSTRÖM

Varastotyö on merenkulussa miesvaltainen ala. Suomen lipun alla purjehtivilta laivoilta löytyy pari–kolme naista, jotka toimivat varastovastaavina. Yksi heistä on Janina Wikström, joka työskentelee M/s Gabriellassa tuuraavana varastovastaavana.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMIN SIVU

M/s Gabriella on saapunut Helsingin Katajanokan terminaaliin myrskyisen yön jälkeen 18. helmikuuta. Alkutalvi on ollut poikkeuksellisen tuulinen. Miten mainingarit ovat vaikuttaneet laivatyöhön?

"Viime reissu meni hyvin. Tuuli oli noin 20 metriä sekunnissa ja aallot neljän–kuuden metrin väillä", varastovastaava **Janina Wikström** arvoo.

Aalloko ei aiheuttanut laivalla ongelmia, koska esimerkiksi myymälässä tulevaan keliin varauduttiin hyvin.

"Nostimme parfymipullot ja muut särkyvät esineet alas hyllyistä ja laitoimme tuotteiden ympärille elmukelmaa, etteivät ne kolhiinnu mahdollisen myrskyn aikana", Wikström kertoo kokeneestä.

Varastovastaava tilaa tax-free-tuotteet

Varastovastaavan päävastuulla ovat tax-free-tuotteet.

"Sunnittelen myymälän tilaukset: parfyymit, vaatteet, karkit ja alkoholin sekä muut tuotteet. Lisäksi tilaan ravintoloihin alkoholin ja oluet."

Laivan tax-free-myymälän hyllyjen täyttäminen vaatii tietämystä siitä, kuinka eri tuotteet kävät kaupaksi. Tavaraa pitää olla riittävästi. Varastovastaavalla on suuri vastuu.

"Tehtäväni kuuluu myös saapuvien tuot-

teiden vastaanotto, tullaus ja logistiikka."

Wikström seisoo parhaillaan M/s Gabriellan ruumassa vastaanottamassa laivalle saapuvia tuotteita. Hänen on kädessään lähetyslistat, joihin tehdään merkinnät. Lopuksi hän työntää paperit povaariin: järjestelmällisyys ja tarkkuus on työn aja.

"Hyvin tämä sujuu, ei mitään ongelmia", Wickström tuumii työstään.

lässä myyjänä ja vuosien saatossa olen toiminut siellä kaikissa eri tehtävissä."

M/s Gabriellassa hän on työskennellyt varastovastaavana kahden vuoden ajan. Uni ei paina Wikströmin silmää, vaikka laiva heilui yöllä aallokossa.

"Nukuin viime yönä hyvin, vaikka laiva vähän keinui. Tuli siinä ehkä pari–kolme tuntia yöllä valvottuakin, mutta sellaista on merityö", hän tuumii.

Myymäläuralla eteenpäin

Wikströmillä on pitkä kokemus laivan myymäläystä.

"Aloitin työt merillä vuonna 2005 Viking Linen palveluksessa. Ensin toimin myymä-



Myrskyjen nimeäminen meteorologien päänvaiva

YKSI MYRSKY ALKUTALVELTA on jäänyt Wikströmin mieleen. "9.–10. helmikuuta oli laivalla aikamoista kyytiä."

Tuolloin Ciara-myrsky riehui Euroopassa ja häiritsi meriliikennettä sekä perui lentoja. Ilmatieteen laitoksen ylimeteorologi **Henri Nyman** kertoo Euroopan ja Pohjoismaiden meteorologien keskustelleen keskenään siitä, josko myrskyille voitaisiin antaa vain yksi nimi, jota kaikki käyttäisivät, hän kertoo Yllelle 18.2.2020.

"Suomi on ollut aika lailla yksinäinen soturi, sillä usein lännestä tulevat myrskyt jäävät meillä heikommaksi. Emme halua välittämättä käyttää samoja nimisiä, jos myrskyt eivät ole täällä niin vaikuttavia."

Ciara-myrskyä kutsutiin Norjassa **Elsaksi**, Saksassa ja Sveitsissä **Sabineksi**. Yhdysvalloissa myrsky kulki nimellä **Kade**.

MOOTTORIMIES

HANNELE RUOTSALAINEN:

Suomen lipulla on suuri merkitys työntekijän hyvinvoinnille

Mitä eroa on siinä, työskenteleekö Suomessa asuva työntekijä Suomen vai Ruotsin lipun, saati jonkun muun lipun alla liikkuvalla aluksella?

Moottorimies Hannele Ruotsalainen tietää kokemuksen kautta, että aluksen lippuvaltiolla on työntekijälle suuri merkitys: hän sairastui vakavasti, kun oli töissä Viking Linen Ruotsin lipun alla olevalla *M/s Cinderellalla*. Lääkäriin hän pääsi Suomessa, mutta Ruotsin Kelan kanssa oli hoidettava paperiasiat.

"Ruotsin Kelan kanssa ei ollut helppoa asioida ruotsiksi. Sinne piti toimittaa myös erilaisia dokumentteja."

Työ Suomen lipun alla toi elämään helpotuksen

Ruotsalainen puhuu sairaudestaan avoimesti, koska se ei vaikuta hänen työhönsä ja hän on hyvässä kunnossa. Nyt Ruotsalaisella on asiat myös sen osalta paremmin, että hän pääsi töihin Suomen lipun alle *M/s Gabriellaan* viime vuoden tammikuussa.

"Olen yhtiölle todella kiitollinen, että pääsin töihin Helsingin linjalle."

Yhtiö tarjosi Ruotsalaiselle ensin töitä kahteen muuhun alukseen, mutta kolmas laiva, eli Helsingin linja, natsasi hänen parhaiten.

"Asun Pyhtääällä, josta on Helsinkiin lyhyt työmatka."

"Cintulla" vaihto tapahtui Tukholmassa

Toinen asia, jota Ruotsalainen arvostaa Suomen lipun alla työskenneltäessä on matkakorvaus. Sitä ei maksettu Ruotsin lipun alla.

"*M/s Cinderella* liikennöi Maarianhami-

nasta Tukholmaan ja vaihto tapahtui Tukholmassa."

Ruotsalainen on ollut töissä Viking Linen palveluksessa vuodesta 2002 lähtien.

"Minulla ei ole huonoa sanottavaa yhtiöstä, olen viihtynyt täällä hyvin."

Ruotsalainen aloitti työuransa tarjoilijana.

"Työskentelin kolme vuotta tarjoilijana, mutta huomasin ettei se ole minun juttuni. Niinpä otin ulos yt-kirjat ja opiskelin konepuolta Kotkassa."

Ruotsalainen on väännyltä venttiileitä nyt 15 vuotta. Vuonna 2008 hän työskenteli *M/s Viking XPRS*:llä, joka oli Ruotsin lipun alla. Sieltä hän pääsi töihin *M/s Cinderellaan* ja nyt lopulta Suomen lipun alle *M/s Gabriellaan*.

Ruotsalainen M/t *Lotus* tuo bunkkeria Helsingin matkustajalaivoihin

Ruotsalaisvarustamo Sirius Shippingin *M/t Lotus* lipuu tuomaan bunkkeria Gabriellaan. Helsinkiin ajavan aluksen perässä heiluu Ruotsin lippu. Filippiiniläiset työntekijät tervehitivät tuttavallisesti aluksen kannelta.

Ruotsalainen kiinnittää aluksen köydet laituriin yhdessä työkaverinsa kanssa. Sitten hän vetää Lotuksen bunkrausletket kiinni *M/s Gabriellan* putkistoon. Työ hoituu vankalla rutii-

nilla. Moottorimiehen käsiin kuuluu olla hieman öljyssä. Ruotsalaiselle tuleekin mieleen vielä yksi hyvä asia, mihin hän on kiinnittänyt huomiota Suomen lipun alla.

"Suomessa maksetaan myös likaisen työn lisä, jota ei saa Ruotsin lipun alla. Siellä tosin maksetaan muita erilaisia korvauksia", hän tuumaa. ➤



Hyväntuulinen moottorimies Hannele Ruotsalainen on ilahdunut työhön pääsyään Suomen lipun alle. Tomera tekijä asuu neljän koiransa kanssa Pyhtääällä, jossa hän laittelee vapaa-ajallaan omakotitaloaan.

PUOLIMATRUUSI

ANNA KARELL:

Vahdinajossa huonolla säällä pitää olla ”perstuntuma” laivaan

Ajoin tulomatkalla vahtia ja tuuli jonkin verran. Oihan se hieman jännittäävä, kun laiva koko ajan ”vispasi” aallokossa. Kyllä sitä kuulostelee laivaa ajaessa ympärilleen. Kommentosillalla on hyvä ohjauslaitteisto ja tutkat, mutta aluksen ajoon tarvitaan myös ”perstuntumaa”, että miten se käyttää ympärillä. Ajamaan oppii vain ajamalla. Luotan myös siihen, että laivan kapteeni osaa hommansa, kuten myös perämies. Heihin voi siis luottaa.

Eilinen myrsky ei ollutkaan lainkaan pahimasta päästä, joissa olen ajanut laivaa. Olen ollut paljon pahemmissakin. Turvallisuus on merenkulussa erittäin tärkeää ja jos on huono keli, käyn mielessäni läpi kaikki pelastustoimet mitä pitää tehdä, jos aluksella tulisi hätätilanne. Pelastustehtävissä minulla on vastuullani oma pelastusvene. Uskon, että moni merimies käy omassa mieles-

sään läpi vastaavia toimia. Mielestäni on hyvä asia, että kertaa asioita itse omassa päässään virallisten pelastautumisharjotusten lisäksi.

Olen työskennellyt M/s *Gabriellalla* puolimatrussina nyt kolmatta vuotta. Opiskelen merikapteeniksi **Aboa Maressa**. Tämä on helppo ja mukava laiva olla töissä. Meillä on hirveän hyvä työporukka. Täkkärit ja perämiehet ovat oman asiansa osaavia. Aina voi kysyä, jos jotakin asiaa ei tiedä tai osaa.

Mielestäni on mukava tulla töihin, kun kaikki ovat heti alusta lähtien positiivisia toisiaan ja työtä kohtaan. Liian usein ikävät uutiset nostetaan esiin. Hyvä työporukka auttaa kuitenkin jakamaan. Merenkulku on hyvä ja tärkeä työ. Meitä tarvitaan.

Joskus omat kaverini ovat kyselleet, että millästä on olla naisena töissä laivalla. Olen saanut täällä tasa-arvoista kohtelua osakseni. Mielestäni on hieman myös omasta asenteesta kiinni, miten sinua kohdellaan. Meillä työskentelee täällä myös muita naisia kannella ja koneessa, mikä tasoittaa työporukkaa ja kaikki ovat keskenään samalla viivalla, niin miehet kuin naiset. ♡



EIKÖ MERIMIESKÄÄN TERVETTÄ PÄIVÄÄ NÄE...

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Mitä merityötä koskevissa laeissa säädetään sairausajan palkasta? Mitä siitä sanotaan työehtosopimuksissa? Miten maatyössä sovellettavat säännöt eroavat merityön säännöistä?

LAKIMIES: *Merityö: Merityösopimuslain (MTSL, 756/2011) 2 luvun 10 §:n mukaan työntekijällä, joka on sairauden tai tapaturman vuoksi estynyt tekemästä työtään, on työntekion estymisen ajalta oikeus täyneen palkkaansa.* Merkitystä ei ole sillä syllä, joka on aiheuttanut työkyvyttömyden eikä sillä, onko sairastuminen tai loukkaantuminen tapahtunut työ- vai vapaa-aikana. Kaikki sairaudet ja vammat niiden laadusta ja luonteesta ja syntyhetkestä riippumatta käsitellään samalla tavalla. Jos työntekijä on aiheuttanut työkyvyttömyytenä *tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella*, oikeutta sairausajan palkkaan tai korvaukseen ei ole. Mikäli työkyvyttömyys alkaa *lomautuksen* aikana, on työntekijällä oikeus sairausajan palkkaan vain, jos voidaan osoittaa, että työkyvyttömyys johtuu työstä johtuneista olosuhteista. Työntekijän on aina esitetvä luotettava selvitys, eli lääkärintodistus, työkyvyttömyydestään, ellei työnantajan kanssa ole toisin sovittu.

Sairausajan palkkaa maksetaan ulkomaanliikenteessä työskentelevälle enintään 60 päivältä ja kotimaanliikenteessä enintään 30 päivältä, ellei työehtosopimuksessa ole sovittu muuta. Esimerkiksi jäänmurtajia koskevan työehtosopimuksen mukaan sairausajan palkkaa maksetaan 60 päivältä, vaikka ne liikennöivät kotimaanliikenteessä. Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksiin on kopioitu MTSL 2:10 §:n pääsääntö. Tämän lisäksi ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksessa on täydentävä määräyksiä työkyvyttömyysajalta maksettavan palvelurahan suuruudesta (0,5-kertainen) ja maksukarenssista (maksetaan vasta seitsemän sairauspäivän jälkeen) sekä luontoisetukorvauksen enimäismäärästä (42 päivää).

Merityösopimuslain 2 luvun 11 §:n mukaan työntekijällä, joka on työsuhteen päätyessä kykenemätön työhönsä sairauden tai vamman vuoksi, on oikeus *sairausajan palkkaa vastaavaan korvaukseen*. Edellytyksenä lain mukaisen korvauksen maksamiselle on, että työsopimus on päättetty työnantajan toimesta tai työsopimus on tehty määräaikaiseksi työnantajan aloitteesta. Ulkomaanliikenteen työehtosopimusten mukaan oikeus korvaukseen on aina työsuhteen päätyessä riippumatta päättymissyyistä. Lisäksi edellytyksenä on, että työntekijällä olisi ollut oikeus sairausajan palkkaan, mikäli työsuhde ei olisi päättynyt. Korvaukseen ei ole oikeutta, jos työntekijä saa palkkaa toiselta työnantajalta.

Mikäli työkyvyttömyys alkaa *vuosiloman alkaessa tai aikana*, työn-

tekijällä on merimiesten vuosilomalain (433/1984) 9 §:n mukaan oikeus siirtää vuosilomapäiviä pidettäväksi myöhemmin pyytämällä niiden siirtoa työnantajalta ja esittämällä lääkärintodistus tai muu luotettava selvitys työkyvyttömyydestä. Tällöin työnantajalla maksaa vuosilomapalkkan sijaan sairausajan palkkaa.

Maatyö: Työsopimuslain (TSL, 55/2001) määräykset sairausajan palkasta ovat täysin erilaisia. Työsopimuslain 2 luvun 11 §:n mukaan työntekijällä, jonka työsuhde on jatkunut vähintään kuukauden, on oikeus saada työkyvyttömyyden ajalta *täysi palkkansa* sairastumista seuraavalta yhdeksältä arkipäivältä ja enintään siihen saakka, kun oikeus sairausvakuutuslain (1224/2004) mukaiseen sairauspäivärahaan alkaa. Työsopimuslaki ei tunne sairausajan palkkaa vastaavaa korvausta. *Käytännössä* sovellettavat sairausajan palkkaa koskevat säännöt perustuvat työehtosopimuksiin. Esimerkiksi Viking Linen maaorganisaatiota koskevan työehtosopimuksen mukaan työntekijällä on oikeus sairausajan palkkaan vähintään 21 päivältä ja enintään 90 päivältä riippuen siitä, miten pitkään työsuhde on jatkunut yhtäjaksoisesti.

Vuosilomalain (162/2005) 25 §:n mukaan loma on siirrettävä työntekijän pyynnöstä myöhempään ajankohtaan, jos hän on työkyvytön vuosiloman alkaessa. Jos työkyvyttömyys alkaa vuosiloman aikana, työntekijällä on oikeus pyynnöstä siirtää vain vuosilomaan sisältyvät, kuuden omavastuu-päivän ylittävät työkyvyttömyyspäivät.

Työnantajan sairausajan palkan maksuvelvollisuuden päätyttyä työntekijällä on oikeus sairausvakuutuslain (1224/2004) mukaiseen *sairauspäivärahaan*. Päivärahaa maksetaan enimmillään 300 päivää yhdenjaksoiselta työkyvyttömyysjaksolta. Ajalta, jolta työnantaja maksaa työntekijälle sairausajan palkkaa, työnantajalla on oikeus saada vastaavalta ajalta työntekijälle lain mukaan kuuluva sairauspäiväraha.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi



AHTERIN KEULAKUVAT

– poimintoja naisten merityöstä sadan vuoden ajalta

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM

Matkustajalaivaliikenne on nykyisin naisvaltainen ala, mutta tilanteeseen on tulut varsin kimurantien kehityskaarien kautta.

Puhtaita papereita eivät saa varustamot, lainsäättäjä, eikä ay-liikekään. Myös suku-puolten välinen kitka ja palkkaerot vaikuttivat monin tavoin.

Suomessa naisten pienipalkkaisen työvoiman nähtiin uhkaavan miesten työpaikoja erityisesti 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa, kun taas Isossa-Britanniassa ammattiiliitot pitivät vaarallisia ulkomaalaisia ja värillisiä miehiä. Sekä Suomen että Britannian matkustaja-aluksille palkattiin naisia hierarkian alimpien portaiden vähiten arvostettuihin palvelutehtäviin.

Naiset pidettiin talousosastolla ja huo-nosti palkatuissa tehtävissä. Taloustyöt onkin katsottu naisten työksi näiden tehtävien syntymisestä alkaen. Entä miten tämä on periytynyt nykypäivään?

– Laivoilla on nykyään ravintola, hotelli ja myymäläpuoli, joissa tehdään taloustöitä, eli samoja taloustöitä laivalla tehdään kuin muuallakin. Siivoustöitä sekä ruuan-valmistusta on siirretty maihin työvoimakustannusten minimoinniksi, kertoo Forum Marinumissa amanunessina työskentelevä **Sari Mäenpää**.

Mäenpää teki vuonna 2002 väitöskirjan-
sa englantilaisten matkustajalaivojen ta-loustyöntekijöistä Liverpoolin yliopistoon.

Sittemmin hän on perehtynyt useisiin muihin tutkimusaloihin, mukaan lukien

naisten merityö Suomessa. Ennen tutkijan ammattiaan Mäenpää työskenteli merillä kymmenisen vuotta eri varustamojen rahti-ja matkustajalaivoissa.

Naisten merityö kieltoon

1916 perustettu *Merimies-Unioni* ja muut työmarkkinaosapuolet hyväksyivät alkuaan naiset merityön piiriin vain rajoitetusti, sillä pelättiin naisten huomattavasti alemman palkan heijastusvaikutuksia.

Vuonna 1927 *Suomen Merimieslähetys-seura* teki aloitteen naisten työn kielämisestä rahtilaivoilla. Eduskuntakeskusteluiden jälkeen uusi merityölaki saatettiin voimaan vuonna 1929. Siinä naisilta kiellettiin työnteko kaikilla valtameritramppilai-voilla. On kertomuksia siitä, kuinka miehistökin vastusti naisten läsnäoloa laivoilla muualla paitsi satamissa.

Naisten merityökielto oli voimassa vuoden 1955 merityölakiin saakka. Uusi laki salli palkata naisia kaikkiin merimiesammateihin kaikilla reiteillä.

Tahraisia tarinoita tasa-arvosta

Kuinka sukupuoli vaikuttaa merinaisten työhön merillä. Tätä kysymystä avaa sukupuolinäkökulmasta tehty tutkielma.

Jenni Pytövaara oli ollut itsekin merityössä, mistä johtuen hänenlä oli kontakteja merinaisiin. Tutkielmanmassaan hän halusi perehtyä siihen, miten sukupuoli vaikuttaa merinaisten työhön merillä.

Turun yliopistossa tehdysä sosiaalipoli-tiikan haastattelututkimussa oli tarkoi-



Kosmetiikkamyyjä Bore III:ella.

Lähde: Boren arkisto.

Kuva: Åbo Akademin Merihistorian laitos.

tuksena tuottaa pienestä aineistosta laadulista tietoa. Vuoden 2008 aikana Pytövaara syvähäastatteli seitsemän tutkimukseen halukasta naista.

Tutkimuksessaan Pytövaara havaitsi, että ”jonkinlainen negatiivinen seksuaaliväritteinen huomio värittää merinaisten työtä laivassa kuin laivassa”. Kaikki naiset olivat kohdanneet tai kertoivat jonkun muun kohdanneen seksuaalista hairintää, sukupuoleen perustuvaa syrjintää tai seksismiä. Kukaan ei suoraan kertonut olleen sa käiski käymisen kohteena, mutta eh-dottelua, nimitellyä, simpittämista ja oman tilan kunnioituksen puutetta kuului merinaisten kertomuksista.

Merinaisten mukaan joka laivassa oli vähintään yksi ”asennevammainen”, jolla oli jo ennakoasenne, ettei nainen täällä pärjää. Tämä asetelma täytyi merinaisten yhä uudelleen ja uudelleen purkaa, ja todistella



omaan osaamistansa. Oli kyseessä sitten seksuaalinen häirintä, sukupuoleen perustuva syrjintä tai seksistiset asenteet, niin tämä oli osa merityömaailmaa, jonka merilaiset joutuivat kohtaamaan, ja jonka kanssa he joutuivat pärjäämään.

Toisille kyseenalainen huomio oli enemmän ongelmallista ja haittaavaa kuin toisille, mutta sen esiintyminen oli joka tapaukessa tosiasia.

Haastatteluissa kävi ilmi, miten ammatillinen itsetunto joutuu koetukselle miehiessä työmpäristössä. Merityö vaati naisilta vahvuutta, joustavuutta ja periksiantamattomuutta. "Laivalla vallitsee maskeiliininen, muusta maailmasta eristäytynyt työkulttuuri, ja merilaisien on pystyttävä sanomaan vastaan, pitämään oma päätös ja tulemaan toimeen omillaan."

Pyytövaaran tutkimuksessa sukupuoli vahvistui merkittäväksi tekijäksi. Naiset kyl-



"Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademien, jonka juuret johtavat vuoteen 1936 ja Suomen ensimmäiseen merenkulkumuseoon, kokoelma sisältää n. 100 000 valokuvaa. Naisia esiintyy kuvissa enintään siinä määrässä kuin heitä on kauppalainvastossa ollut kuhunkin aikaan."

*Suomen Höyryosakeyhtiön Ivalo 1958.
Kuva: Åbo Akademien Merihistorian laitos.*

sekä sopimusehdoltaan että työnantajan luottavuuden kannalta houkuttelevana. Yli puolet vastanneista naisista pitäti työsopimuksensa ehtoja melko tai erittäin myönteisenä vaikuttuksiltaan.

Vuosina 2000 – 2013 merimiesten määrä ja henkilöövuodet ovat vähentyneet 20 %. Poistuma merityöstä koskee voimakkaammin naisia kuin miehiä.

2013 naisten tekemien henkilöövuosien osuus kansipuolen tehtävissä oli noin 6 prosenttia, konepuolen tehtävissä noin 2 prosenttia ja talouspuolen tehtävissä noin 53 prosenttia.

Merenkulun toimintakulttuuriin ovat parhaiten sopeutuneet miehet ja ikääntyneet merenkulkijat. Naisille ja taloushenkilöstölle laivatyön hierarkkisen toimintakulttuurin periaatteet ovat vieraita useammin kuin muulle henkilöstölle.

Lähteet:

Sari Mäenpää: "Naisten merityön rajoittaminen ja matkustajalaivaliikenteen kehitys Suomessa 1900-luvun alusta lähtien", s. 52–67, teoksessa Täkillä koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt (Suomen merimuseo 2008).

Jenni Pyytövaara: Merityö, sukupuoli ja elämäntapa (Turun yliopiston sosiaalitieteiden laitoksen tutkielma, 2011)

Stay Onboard, suomalaisien merenkulkijoiden pysyminen ja lähteminen merityössä. (Kyamk, 2014)



EU:N UUSI SATAMAPALVELULAKI asettaa toimijoille vähittäisvaatimuksia

Vuosaaren satamapalveluista on kiinnostunut uusi toimija

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIIVU

Uusi satamapalvelulaki tuli voimaan viime vuoden maaliskuussa.

"Laki antaa satamille eväättä palveluiden kilpailuttamiseen ja liiketoiminnan kehittämiseen alueellaan", **Helsingin Sataman** kotisivuilla 15.5.2019 kerrotaan.

"Satamayhtiö voi asettaa palvelutarjoajille vähimmäisvaatimuksia, jotka liittyvät esimerkiksi ammattipätevyyteen, taloudelliseen tilanteeseen tai mahdolli-

suuteen toimia 24/7. Laissa on tyhjentävä lista edellytyksistä. Satamayhtiö voi myös rajoittaa palveluntarjoajien lukumäärää omalla alueellaan", kommentoi **Suomen Satamaliiton** toimitusjohtaja **Annaleena Mäkilä**.

"Helsinki on ratkaissut asian yhtiöttämällä aluepalveluliikennetoimintansa eli irrotus- ja kiinnityspalvelut tytäryhtiöseen", Mäkilä kertoo Helsingin Sataman sivuilla.

UUSI SATAMAPALVELULAKI tuli voimaan 1.3.2019. Laki koskee EU:n TEN-T-verkkoon nimettyjä satamia, joita on Suomessa 16.

Suomen Satamaliiton toimitusjohtaja **Annaleena Mäkilän** mukaan

satamapalvelulaki vaikuttaa neljään eri toimintaan satamissa: hinauksiin, kiinnityksiin ja irrotuksiin, jätehuoltoon sekä tankkaukseen.

Eurooppalaisten satamien saattamista mukaan Euroopan sisämarkkinoiden toimintaan on valmisteltu jo 15 vuotta. Euroopan parlamentti hyväksyi esityksen joulukuussa 2016, ja satamapalvelulaki tuli voimaan 24.3.2019.



Etelä-Suomen

Satamapalvelut Oy 2018

Helsingin Satama perusti vuoden 2018 lopussa tytäryhtiön, **Etelä-Suomen Satamapalvelut Oy:n**, jonka palvelukseen siirtyi satamasta 60 henkilöä. Tytäryhtiön perustaminen on nojannut uuden satamalain voimaantuloon maaliskuussa 2019.

"Uuden yhtiön toiminta aloitettiin uudenvuodenpäivänä emoyhtiön valmiilla palvelurungolla", Helsingin Sataman sivuilta kerrotaan.

Käytännössä Etelä-Suomen Satamapalvelut Oy hoitaa alusten kiinnityksiä ja irrotuksia Vuosaaren tavarasatamassa ja matkustajasatamissa. Satamat ovat edelleen satamia ja niissä tehdään samoja töitä kuin aiemmin. Töitä hoitavien yhtiöiden määrä on vain lisääntynyt. Vaikuttaa siltä, että satama pääsee omasta taloudellisesta vastuustaan siirtämällä työt eri tytäryhtiöiden ja alihankkijoiden hoidettaviksi. Jos yrityksellä menee hyvin – hyvä niin – mutta jos heikommin, yritys on helppo lopettaa ja työntekijät irtisanooa.

FL Port Services Oy 2008–2014

Näin kävi Vuosaaren satamassa vuosina 2008–2014 toimineille **FL Port Services** työntekijöille. FL Port Services aloitti ➤

UUSI SATAMA- PALVELULAKI

SATAMAVALVOJAT hoitavat satamassa muun muassa alusten kiinnityksiä ja irrotuksia sekä ohjaavat satamaliikennettä.

Satamavalvojan työ on erittäin vaarallista, jossa laivoista tulevat köydet voivat mennä esimerkiksi poikki kiinnityksen tai irrotuksen aikana. Suomen vaihtelevat kielilosuhteet, tuuli ja jäät, liukkaus ja putoamisen vaara, tekevät työstä erityisen riskialtista.

"Satamapalveluiden yhtiöittäminen siirtää vastuuta entisistä sataman töistä yksittäisen yrittäjän niskaan. Yhden miehen hartiaparkin on vaikea taistella tuulimyllyjä vastaan esimerkiksi onnettomuustilanteessa, jos vakuudet eivät ole kunnossa."





KUULUMISIA SATAMISTA

Vuosaarella toimintansa samaan aikaan Vuosaaren toiminنان kanssa vuonna 2008. Yhtiön palveluksessa työskenteli satamavalvoja, jotka hoitivat muun muassa alusten kiinnityksiä ja irrotuksia sekä miehistön kuljetuksia laivan ja sataman välillä. Helsingin Satama otti työt kuitenkin takaisin itselleen 2013 ja kaikki FL:n Port Servicesin työntekijät irtisanottiin, eikä heille

tarjottu töitä satamassa aloittaneen uuden yrityksen palveluksessa.

Usi toimija tarjoaa satamatapalveluita

Nyt Vuosaaren satamatapalvelutoiminnosta on kiinnostunut jälleen uusi toimija. Viime vuoden heinäkuussa perustettu **Nordic Port Services Oy** tarjoaa alusten kiinnitys- ja irrotuspalveluita. Sen lisäksi sen kotisivulla

mainitaan ISPS ja paikallisvartiointitehtävät, miehistö- ja dokumenttikuljetukset ja terminaalipalvelut.

"Teemme kaikennäköisiä, mikä liittyy satamatapalveluihin. Meillä on henkilökuljetukset ja vartiointitehtäviä ja kiinnityksiä ja irrotuksia. Vesiputkien kytkennot ja liikenteen ohjausta", yrityksen omistaja ja toimitusjohtaja **Thomas Erlund** kertoo *Merimies*-lehdestelle.

Erlund kertoo yrityksen olevan kiinnostunut Etelän satamatapalveluista.

"Yrityksen kotipaikka on Espoossa. Meitä kiinnostavat lähivedet, emme lähde merta edemmäs kalaan."

"Emme ole toimijoita vielä missään, mutta haemme asiakkaita. Tiedustelemme tällä hetkellä millaisia tarpeita varustamoilla ja laivoilla sekä agenteilla on satamatapalveluihin liittyen."

Erlund näkee EU:n tuoman kilpailutuksen ennen kaikkea positiivisessa valossa.

"Eihän lentoliikenteessäkään Helsingin lentokentällä ole enää kuin ulkoisia palvelutarjoajia. Se tuo kustannustehokkuutta siihen toimintaan ja kilpailukykyyn."

Miten käy nykyisten työntekijöiden?

Merimies-lehden toimittaja tuo esiin, että tähän mennessä Vuosaaren satamassa tehdyt kilpailutukset ovat pääsääntöisesti tehneet sen hetkisistä työntekijöistä työttömiä. Näin kävi ainakin FL Port Servicen kohdalla.

"Uskon, että tilaa täältä löytyy kaikille. En usko, että työt loppuvat keneltäkään. Volyymit ovat Helsingin satamassakin kasvaneet viime vuosien aikana", Erlund toteaa.

Satamilta vaaditaan tulevien vuosina yhä enemmän palveluita kiristyvien ympäristösäännösten johdosta. Laivoille pitää olla satamissa nykyistä enemmän palveluita tarjolla.

"On myös paljon sellaisia toimintoja, joita varustamat ja laivat tarvitsevat tällä hetkellä, mutta niitä ei ole tarjolla. Tällaisia ovat esimerkiksi kuljetukset ja muut. Meillä on taksiluvat ja tavarankuljetusluvat, joiden avulla on tarkoitus miettiä ratkaisuja mahdollisille asiakkaille", toimitusjohtaja Erlund kertoo Nordic Port Services Oy:n palveluista.

Suomen pääsataman töitä hoidetaan nyt jopa yhden yrittäjän hartiapankilla

Töitä Vuosaaren aluspalveluissa painavat jopa yhden miehen yritykset. Yrittäjiksi ovat ryhtyneet tavalliset satamavalvojat.

VUOSAAREN SATAMAN toimintoja on pilkottu yhä useampiin eri yhtiöihin ja alihankkijoiden hoitoon. Satamassa toimii tällä hetkellä jopa yhden miehen yhtiö, jonka on perustanut satamassa satamavalvojana työskentelevä. Yrittäjänä voi menestyä, mutta myös vastuu ja riskit kasvavat tavalliseen työntekijään nähden.

Kun sataman vaatia töitä siirtyä pienempiin yrityksiin, satama siirtää myös omaa vastuutaan töistä heidän hoidettavakseen. Satamassa tehtävät työt ovat vaarallisia. Erityisen ikäviä ovat tilanteet mahdollisissa tapaturmissa, joissa vastuu on aina yrittäjän. Pahin skenaario olisi varmasti se, että yhden miehen yrittäjänä toimiva henkilö – käytännössä työntekijä – menettäisi onnettomuuden seurauksena työkykynsä. Tuolloin on yhden ihmisen yrityksen vakuutusten oltava kunnossa, eivätkä ne tunnetusti ole halpoja.



PORIN SATAMAN

kiinnitys- ja irrotuspalveluntarjoajien
vähimmäisvaatimukset palvelutarjoajille
ja alihankkijoille

**Porin satamassa
palveluntarjoajilta ja
niiden alihankkijoilta, jotka
hoitavat alusten kiinnitys-
ja irrotuspalveluja,
edellytetään mm. seuraavia
vaatimuksia (Euroopan
parlamentin ja neuvoston
asetus (EU) 2017/352):**

- Porin Satama Oy:lle tehtävässä ilmoituksissa tulee kuvata miten yritys tulee järjestämään toimintansa.
- Yrityksen on noudatettava lakeja ja asetuksia oltava rekisteröitynyt kaupparekisteriin tai muuhun EU-alueen yritysrekisteriin.
- Palvelun tarjoajan tulee täyttää tilaajan selvitysvolvollisuutta koskevan lain (1233/2006) mukaiset vaatimukset. (*Laki tilaajan selvitysvolvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 22.12.2006/1233*)
- Yrityksen on liittytävä tilaajavastuu.fi-palveluun tai osoitettava todistuksilla neljännesvuosittain julkisten velvoitteiden hoitaminen.
- Palveluntarjoajalla on oltava voimassa oleva kolmen miljardin euron vastuuvakuutus

Kiinnitys- ja irrotuspalveluun liittyvät vähimmäisvaatimukset

- Porin Satama koostuu kolmesta eri sataman osasta... Palveluja ei ole mahdollista tarjota erikseen osatarjouksena. Yritys sitoutuu tarjoamaan määritellyllä palvelualueella kiinnitys-/ irrotuspalveluja luotettavasti ja tasapuolisesti kaikille aluksille kysynnän mukaisesti.
- Yrityksen vastuuhenkilöillä on oltava vähintään 2 vuoden kokemus alusten kiinnitys-/ irrotustehtävistä sekä VHF-radiopuhelimen käyttölupa.
- Kaikilta kiinnitys-/ irrotustyöhön osallistuvilta edellytetään työhön perehdytys, satamajärjestykseen ja satamassa noudatettavien työturvallisuus- ja turvaohjeiden sekä satama-alueella voimassa olevien viranomaislupien ehtojen noudattamista.
- Työssä on noudatettava palvelutaso ja työturvallisuuden kannalta riittävä miehitystä, kuitenkin aina vähintään kahta henkilöä alusta kohden.
- Palveluntarjoajan on pystyttävä tarjoamaan kiinnitys-/ irrotuspalveluja siten, että aluksia on kyettävä palvelemaan kaikissa sataman osissa enintään 1 tunnin vasteajalla tilauksesta vuoden jokaisena päivänä vuorokauden joka hetkenä.
- Palvelun tarjoajan on pystyttävä tarjoamaan palvelua vähintään kolmelle yhtä aikaa palvelua tarvitsevalle alukselle, eikä odotusaika muillekaan samaan aikaan tilatuille palveluille saa yliittää puolta tuntia enempää.
- Yrityksen on ilmoitettava kaikista kiinnitys- ja irrotuspalvelutapahtumista ja satama-alueella havaitsemistaan onnettomuus- ja poikkeamatilanteista Porin Satama Oy:lle.
- Palveluntarjoajan jokaisella työntekijällä tulee olla voimassa oleva työturvallisuuskortti.
- Palveluntarjoajan henkilöstöllä tulee olla riittävät ensiapu- ja alkusammustustaidot.
- Palveluntarjoajalla tulee olla riittävästi Porin Sataman hyväksymiä katsastettuja ajoneuvoja palvelun tuottamiseen. Ajoneuvot tulee olla varustettuna vilkkuvaloin ja ajoneuvoissa tulee ilmetä yrityksen tunnus ja nimi. Ajoneuvoissa tulee olla voimassa oleva liikennevakuutus.
- Palveluntarjoajan henkilöstöllä tulee olla riittävät henkilökohtaiset turvavarusteet kuten, pelastusliivit, kypärä, turvajalkineet ja CE-merkinnällä varustetut heijastavat päällysvaatteet.
- Talviaikana palvelun tarjoajan on huolehdittava Porin Sataman hyväksymällä tavalla laiturin reunalla/ työskentelyalueella työn edellyttämästä liukkaiden torjunnasta, lumen poistosta sekä turvallisesta työskentely ympäristöstä.
- Palveluntarjoajan henkilöstöllä tulee olla suoritettuna vedestä pelastautumiskoulutus. ⚓

PALKKATAULUKOT 2020

ULKOMAANLIIKENTEEN MATKUSTAJA- ALUSTEN TAKUUPALKAT 1.3.2020

PALKKARYHMÄ 1 2 046,72

Keittiö- ja kylmäkönapulainen
Myymälä- ja varastoapulainen
Nisse ja annostelija
Talousapulainen ja siivoja
Lastenhoitaja
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas

PALKKARYHMÄ 2 2 192,04

Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat
Hyttiisiivoojat / -emännät
Saunaemäntä, yliisiivooja, SPA-työntekijä
Konferenssihiht. ja ATK-harj.

PALKKARYHMÄ 3 2 251,88

Kokit ja kylmäköt

PALKKARYHMÄ 4 2 286,07

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

PALKKARYHMÄ 5 2 388,88

Hovi- ja baarimestari
Cafeteriaan esimies
Pääkokki ja pääkylmäkkö
Myymälä- / varastonhoitaja
Konferenssiemäntä / -isäntä
Risteilyemäntä / -isäntä

PALKKARYHMÄ 6 2 564,79

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

PALKKARYHMÄ 7 2 744,49

Intendentti

KANSI- JA KONEOSASTO

Puolimatrusi ja konevahtimies	2 123,65
Matruusi ja moottorimies	2 200,59
Järjestysmies (esimies +8 %)	2 268,97
Korjausmies ja pursimies	2 321,97
Sähkömies	2 430,60

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vapaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytöitä, joka korvataan lisäämällä tästä työtä tekevien takuupalkkoihin **15,87 €/kk.**

ULKOMAANLIIKENTEEN MATKUSTAJA- ALUSSOPIMUKSEN ERINÄiset LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2020

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 0,59 € / per ruokavieraas / päivä

Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾ 223,06 € / kuukausi

Luontoisetukorvaus ²⁾

- vuosiloman aikana	22,98 € / päivä
(- ravintokorvausosuuus)	15,37 € / päivä
(- asuntokorvaus)	7,61 € / päivä
- työ- ja vapaaajakson aikana	11,49 € / päivä
- sairauden aikana	22,98 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

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

- ravintokorvaus

- Suomessa	31,32 € / päivä
- ulkomailla	58,97 € / päivä

- asuntokorvaus

laskun mukaan

Likaisen työn korvaus 15,02 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta 1/475 takuupalkasta

Taksikulut 44,94 € enintään

Muusikon pukuraha 20,53 € / kuukausi

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

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2020.

ULKOMAAANLIKENTEEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN PALKKATAULUKOT 1.3.2020 ALKAEN

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö	YT-lisällä	
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 871,01	2 058,11
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1 843,66	2 028,03
Matruusi, moottori-/konemies lämmittääjä, rasvaaja	1 781,60	1 959,76
Puolimatrusi/konevahtimies ¹⁾	1 713,21	1 884,53
Puolimatrusi/konevahtimies	1 687,05	1 855,76
Trimmari	1 682,61	
Laivapoika, oppilas	1 660,38	
Sähkömies aluksen generaattoriteho	alle 999 1 899,56 YT-lisällä 1000–1499 1 928,63 2 121,49 1500–4199 1 948,97 2 143,87 yli 4200 1 970,34 2 167,37	2 089,52 2 121,49 2 143,87 2 167,37

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

Taloushenkilökunta	Talousosaston esimies	Kokki-stuertti ¹⁾	Kokki
DWT/IHV alle 4499	1 915,81	1 867,60	1 811,86
4500–12999	1 947,26	1 887,08	1 823,15
13000–29999	1 966,92	1 899,56	1 829,29
30000–79999	2 001,97	1 925,55	1 843,83
80000–159999	2 067,65	1 968,80	1 853,58
yli 160000	2 147,93	2 017,81	1 863,32
II Kokki	1 739,20		
II Kokki ²⁾	1 751,17		
Talousapulainen ³⁾	1 739,20		

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.

ULKOMAAANLIKENTEEN KAUPPA- ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2020

Ylityökorvaus

- arkipäivänä 1/102 kk-palkasta / ylityötunti
- pyhäpäivänä 1/63 kk-palkasta / ylityötunti

Vastikekorvaus

- työsuhteen aikana 1/164 kk-palkasta / vastiketunti

Valtamerilisä

- talousosaston esimies 69,59 € / kk
- matruusi tai sitä korkeammasa palkkaluokassa oleva 49,55 € / kk
- muut 34,31 € / kk

Kokistuerten pätevyyslisä

64,03 € / kk Peruspalkka korottava

Pukuraha

20,53 € / kk Stuerhti, Muusikko

Varallaolokorvaus

kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus

- arkipäivänä 1/320 kk-palkasta / tunti
- pyhäpäivänä 1/160 kk-palkasta / tunti

Lastinkäsittelykorvaus

1/164 kk-palkasta / tunti

Likaisen työn korvaus

15,02 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta

1/475 kk-palkasta

1. Rahtialukset

Tarjoilukorvaus

Tilapäiset matkustajat

- perusmaksu 2,08 € / matkustaja
- lisäkorvaus 0,72 € / matkustaja / päivä

Tilapäiset ruokavieraat

0,57 € / henkilö / päivä

Yötyökorvaus

7,27 € / vaativuoro rahtialukseen vuorotyöntekijälle

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

Korvaus työntekijälle, ⁴⁾

elletyöntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa

- **ravintokorvaus**
 - Suomessa 31,32 € / päivä
 - ulkomailla 58,97 € / päivä
- **asuntokorvaus** laskun mukaan

Luontoisetukorvaus ⁵⁾

- **vuosiloman aikana** 22,98 € / päivä
- (- ravintokorvausosuuks) 15,37 € / päivä
- (- asuntokorvaus) 7,61 € / päivä
- **vastikeaikana** 22,98 € / päivä
- **sairauden aikana** 22,98 € / päivä
- (- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)

Taksikulut

Matkakorvaus

44,94 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)

Lomamatkat

44,94 € / matka (enintään)

⁴⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2020.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuu-palkat pientonniston aluksissa 1.3.2020 alkaen

25.1.1

Takuupalkka 1:1

Pursimies YT	2 200,49
Matruusi YT	2 105,09
Vahtimies	1 981,83
Kokkistuertti	2 202,20

Takuupalkka 2:1

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

Euromääräiset lisät

Kokkistuerten tarjoilukorvaus	3,11 € / matkustaja
Tilapäiset ruokavieraat	0,61 € / vieras
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta / päivä
Korvaus ruuan laitosta	7,44 € / päivä
Vuokra-autokulut (enintään)	44,94 € / kerta
Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾	22,98 € / päivä

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

Sopimusratkaisu ulkomaanliikenteen palkkojen tarkistuksista

SUOMEN MERIMIES-UNIONI ja Suomen Varustamot ovat aikaansaaneet sopimuksen ulkomaanliikenteen palkantarkistuksista 1.3.2020 alkaen.

Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia koskevan työehtosopimuksen taulukkopalkkoja ja pientonnistoaluksia koskevia takuupalkkoja sekä sopimuksen mukaisia euromääräisiä lisää korotetaan 1.3.2020 alkaen 1,65 prosenttia.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen mukaisia takuupalkkoja ja euromääräisiä lisää korotetaan 1.3.2020 alkaen 1,65 prosenttia

POSTIA TYÖTUOMIO- ISTUIMESTA

TUOMIO TT 2019:125

Riita-asia koski ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksen työntekijän työsopimuksen purkamista. Työntekijä, jonka työtehtäviin kuului alkoholin anniskelu, oli esiintynyt työssä vahvasti päähtyneenä. Laivatoimikuntakäsittelyn jälkeen työsopimus purettiin päättymään välittömästi siitä huolimatta, että työntekijälle ei ollut annettu varoitusta tai ohjattu tai edes tarjottu hoi-toonohjausta. Päähtyneenä esiintymiseen ei myöskään liittynyt sellaista muuta vakaavaa työovelvoitteiden rikkomista tai käyttäytymistä, joka jo yksin olisi riittänyt perusteeksi työsuhteen päättämiselle.

Työtuomioistuimen mukaan työsopimus oli päättetty työehtosopimuksen ja sen liitesopimusten vastaisesti, vaikka työntekijän menettelyä voitiinkin pitää moitittavana. Päätös oli yksimielinen. Työnantaja tuomittiin maksamaan irtisanomisajan palkan lisäksi korvausta perusteettomasta työsuhteesta päättämisenstä 5 kuukauden palkkaa vastaava määrä sekä työntekijän oikeudenkäyntikulut.

TUOMIO TT 2020:1

Jutussa oli kyse rahtialuksen matruusin palkan määrätymisestä työsopimuksen, ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen sekä miehityssopimuksen mukaan. Työsopimuksen mukaan työntekijän toimi oli matruusi YT (yleistoimi), jonka mukaan myös palkka oli maksettu. Miehityssopimuksen mukaan aluksen matruusin toimi oli yleistoimi. Toimen yleistoimi-luonteen johdosta työnantaja voi osoittaa ko. työntekijälle työtehtäviä sekä kansi- että konenosastolla. Yleistoimessa työskentelevällä on oikeus yleistoimi-lisään, joka on 10 %

toimen mukaisesta kuukausipalkasta. Kauppa-alussopimuksen mukaan vähintään 6 000 dwt aluksissa, jollaisesta tapauksessa oli kyse, yhdelle matruuseista on maksettava korjausmiehen palkka. Kysymys koski sitä, kuuluiko työntekijälle maksaan korjausmiehen palkkaa yleistoimi-lisälä korotettuna.

Tuomioistuimen yksimielisen päätöksen mukaan matruusille ei kuulunut maksaa korjausmiehen palkkaa, koska hän oli aluksen ainoa matruusi. Työehtosopimuksen sanamuotoa on tuomioistuimen mukaan tulkittava siten, että korjausmiehen palkka maksetaan yhdelle matruuseista vain silloin, kun aluksella työskentelee useampia matruuseja ja tämä yksi matruusi toimii toisten esimiehenä.

TUOMIO TT 2020:28

Asiassa Merimies-Unioni pyysi työtuomioistuinta vahvistamaan, että ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus ei tunne sellaisia käsitteitä kuin puolen päivän palkka tai tuntipalkka eli että palkan pienin yksikkö on päiväpalkka. Toinen vahvistusvaatimus koski työntekijän oikeutta korkeammman palkkaluokan palkkaan siltä päävältä, jonka aikana hän oli työskennellyt sijaisena osan päivää korkeampaan palkkaluokkaan kuuluvassa vaativammassa toimessa.

Vahvistuskanteet eivät menestyneet. Työtuomioistuin tuli ratkaisussaan siihen tulokseen, että se ei voi vahvistaa päiväpalkkan olevan ainoa palkan yksikkö, koska työehtosopimuksesta ei löydy riittävästi tukea tälle tulkinnalle eikä muutakaan näyttöä yhteisestä tulkintatavasta. Sijaisen oikeudesta korkeampaan palkkaan työehtosopi-

mus on työtuomioistuimen mukaan täysin hiljaa. Tuomioistuin totesikin, ettei sen tehtävä ole täydentää ratkaisuillaan työehtosopimusta, jossa on selvä aukko.

Tämä tuomio herättää useita kysymyksiä ja ihmetystä. Tuomioistuin näyttää kokonaan unohtaneen vilkaista lakikirjaan. Merityösopimuslakiin, johon työehtosopimuksen määräykset pohjautuvat, on selvästi kirjattu, että palkka lasketaan ensimmäisen työhön saapumispäivän alusta työsuhteen päättymispäivän loppuun ja etä päiväpalkka määritetään jakamalla kuukausipalkka luvulla 30. Merityösopimuslakikaan ei tunne tuntipalkkaa. Edelleen tuomioistuimelta pitäisi kysyä, mistä työehtosopimuksen kohdasta löyty se laskentatapa, jolla tuntipalkka määritetään. Se, että yliyökorvaus määritetään tuntikohtaisesti, on aivan eri asia.

PARI HUOMIOTA

Tuomiot ovat luettavissa kokonaisuudessaan työtuomioistuimen kotisivulla ja Finlexissä.

Työtuomioistuimen ratkaisujen perusteluissa ja todistajalausunnoista tehdyissä johtopäätöksissä pyöritetään moneen kertaan sitä, onko asia riitautettu aiemmin ja jos on, milloin ja miten, ja onko kysymyksessä muodostunut vakiintunutta tulkinta- ja soveltamiskäytäntöä. Valitettavasti joskus tällainen seikka voi saada arvaamattomalla tavalla merkitystä lopputuloksen kannalta. On siis äärimmäisen tärkeää, että havaittuihin työehtosopimusrikomuksiin ja tulkintaepäselvyyksiin tartutaan ripeästi ja ne tuodaan luottamusmiesten ja liiton tietoon niin, että niihin voidaan puuttua ja vaatia korjausta. ↴



3

tuntia liikuntaa työajalla on vähentänyt sairaspoissaoloja

Kiky-tunnit ovat hiertäneet alkutalven ja kevään työehtosopimusneuvotteluissa. Neuvotteluiden lopputulema on ollut, että kiky-tunneista on pitkälti luovuttu. Suomessa on ollut olemassa työpaikkoja, jossa kiky ei ole kaatunut työntekijöiden niskaan, vaan työnantaja on käyttänyt ajan työntekijän työkykyä ylläpitävään toimintaan. Nämä on tehnyt esimerkiksi Smartum.

TEKSTI JUHANI ARO KUVA GETTY IMAGES

Smartum – liikuntaa ja kulttuuria

Samaan aikaan Suomessa edistysellisimät työnantajat ovat aloittaneet erilaiset työkykyä ylläpitävät toimet, joita tehdään työajalla. Esimerkiksi kulttuuri- ja liikunta-, ym. etukortteja tuottava ja innovoiva **Smartum** antaa työntekijöilleen mahdollisuuden käyttää työviikostaan kolme tuntia vaikkapa liikuntasallilla käymiseen.

Myös kulttuuririennoissa voi piipahtaa. Vuodessa kulttuuri- tai liikuntatunteja kerääty yli 100 – kikyn surullisen kuuluisat 24 tuntia kertyvät kahdessa kuukaudessa, mutta nämä tunnit sisältyvät työaikaan.

Hyvinvointikokeilu on parantanut tulosta

Tästä varmaan nähdään EK:ssa pahoja painajaisia. Firman kilpailukyky romutuu ja rämettyy!

Smartumissa järjestelmä on ollut voimassa vuoden. Miten on käynyt?

Smartumin johtaja **Suvi Widgrén** kertoi

Talouselämä-lehdelle 11. helmikuuta, että sairauspoissaolot ovat vähentyneet 18 prosentilla ja yritys on säestänyt kymmeniä tuhansia euroja. Lisäksi yrityksen tulos on Widgrénin mukaan kohentunut selvästi vuonna 2019. Johtaja itse uskoo, että hyvinvointikokeilu on parantanut tulosta, Talouselämä kirjoittaa 11.2.2020.

Lidlin hyvinvoittiohjelma ja S-ryhmä tarjoaa mielenterveyspalveluita

Samantapaisia esimerkkejä lehti on löytänyt muualakin. Suomen **Lidl** säästää miljoonaan omalla hyvinvoittiohjelmallaan. **S-ryhmä** kertoo lehdessä vähentäneensä työperäiseen stressiin ja ahdistustilloihin liittyviä poissaoloja yli puolella. S-ryhmä helpotti työntekijöiden pääsyä mielenterveyspalveluihin ja korosti johdon roolia muutoksessa.

Esimerkit ovat vielä pieniä, mutta osoittavat suuntaa, mihin olemme tässä maassa menossa.

Samoja malleja ei tietenkään voi soveltaa vesiliikenteeseen, mutta huolta siellä-

kin on työnantajan kannettava työntekijöidensä hyvinvoinnista.

Miksi EK piti kynsin hampain kiinni vanhasta?

Monelle on jäänyt arvoitukseksi, miksi **Elinkeinoelämän Keskusliitto EK** on pitänyt kynsin hampain kiinni kikyn 24 tunnista. Toistaiseksi lakkojen ja sulkujen kustannukset kiky-tunneista väännettäessä ovat olleet satoja miljoonia. Niilläkin rahoilla olisi parannettu merkittävästi työntekijöiden hyvinvointia ja työssäjaksamista. Kiky-taistoon käytetyillä rahoilla olisi ollut parempaa käyttöä myös tuotekehittelyssä. Nähtävästi EK:lla on millä mällätä.

Ehkä yhden selityksen antaa taustakeskusteluissa eläkkeellä oleva entinen työnantajapomo. Hän seuraa yhä tarkkaan työmarkkinoiden tapahtumia.

– Tämä on ammattitaidotonta toimintaa EK:ltä, hän tuuskahtaa, mutta haluaa pysyä taustalla.

Mm. SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Elorenta** on esitellyt mallin, joka työnantajapomon mielestä olisi hyvin soveltunut kikyn tilalle.

– EK tyrmäsi esityksen. Ja nyt sopпа solahti kaikkien syliin, hän sanoo.

Onneksi Suomesta löytyy kuitenkin myös vastuullisia yrityksiä, jotka ymmärtävät sen että työntekijöihin panostaminen tuo eurot aina takaisin ja enemmänkin. ♣

Myrskyt ja vaativat keliolosuhteet **NOSTAVAT ESIIN MERIMIES- OSAAMISEN ARVON**

Kulunut syksy ja talvi ovat olleet tuulisia Itämeren alueelle. Yleensä puhutaan syysmyrskyistä, mutta etelän leuto talvi on nostattanut myrskyjä Itämerellä vielä niin tammi- kuin helmikuullakin. Tuuli on yltynyt joskus lähes 30 metriin sekunnissa, mikä on aiheuttanut melkoisen aalokon. Osa varustamoista on jättänyt viisaasti joitakin matkoja ajamatta, jos säätä on tiedetty tulevan huonon.

Merellä kaikkeen ei voi varautua kuitenkaan etukäteen. Pieniä reitti- ja aikataulu- muutoksia voi aina ilmetä. Yksi niistä on

Finnlinesin M/s *Finnswan*-laiva, joka yritti päästää laituriin Kapellskärissä eräässä talvimyrskyssä. Laivaa yrityttiin ajaa laituriin muutaman kerran, mutta se oli haastavaa, joten aluksen kapteeni päätti ajaa laivan takaisin Naantaliin mistä se oli lähtenyt.

Kapteenin päätös sai paljon kiitosta keskustelupalstalla turvallisuuden huomioimisesta. Aluksen komentosillalla on elävä ihminen ratkaisuineen, ei mikään automatisaatiolla kulkeva robotti. Ammattitaitoinen työntekijä tuntee meren ja merioloisuheteet sekä saattaa aluksen miehistöineen turvalli-

sesti satamaan: turvallisuus aina ensin.

Merimestyö nousee arvoonsa myös aluksen muilla osastoilla vaikeissa olosuhteissa purjehdittaessa. Aalokkoinen merenkäynti on jo itsessään koettelemus, mutta työnteko siinä vielä lomassa ja lastista sekä matkustajista huolehtiminen nostavat työn todelliseen arvostukseen. Merimiehen on pärjäävä merenkäynnissä. Kovat tuulet vaativat huolellista työskentelyä ja lastinkinyytystä. Tähän mennessä kaikki on mennyt hyvin – kiitos suomalaisen merimiesosamisen: turvallisuudesta ei ole tingitty. ♦

MUISTA ILMOITTAÄ!

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 etuuskau- sien ajaksi, kunhan ilmoittaa asiasta Merimies-Unionin jäsenrekisteriin.

Jos käy töissä opiskelujen ohella, jäsenmaksu tulee mak- saa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta.

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

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

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

MERILIİKENTEEN KASVIHUONEPÄÄSTÖT vähintään 40 prosenttia pienemmiksi 2030 mennessä

Vuonna 2018 IMO hyväksyi alustavan strategian meriliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi. Kansainvälisen meriliikenteen hiili-intensiiteetti lasketaan siten, että meriliikenteen keskimääräiset CO₂-päästöt kuljetussuoritetta kohden vähenevät vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Tämän jälkeen tavoitteena on 70 prosentin vähennys vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna.

Merikuljetukset etusijalle:

lentoliikenne vähenee

Merenkulun osuutta kansainvälisissä kuljetuksista on syytä lisätä.

Ilmastonmuutos pakottaa yritykset miettimään toimintatapojaan.

Tammikuussa 2020 urheiluvaateketju

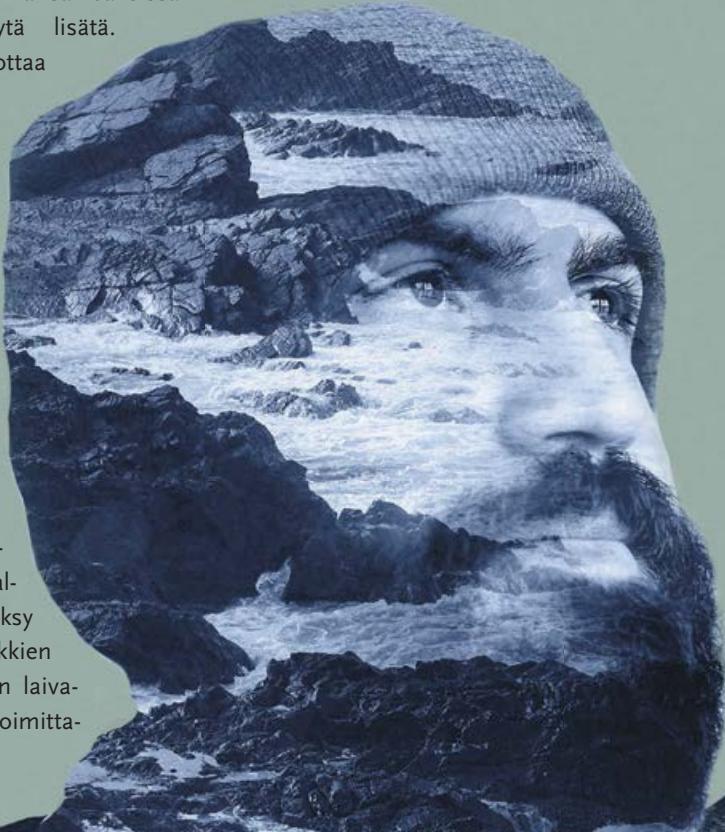
Stadium ilmoitti lopuvansa lentokuljetuksista ja siirtyvänsä etusijalle merikuljetukset, sitten rautatiel.

"Stadium-konserni on ottanut merkitväin ilmastoaskeleen ja päättänyt, että vuoden 2020 kevästä alkaen se ei enää hyväksy aasiaalaisten tuotemerkkien toimitajilta muita kuin laiva- ja junakuljetuksia. Jos toimittaa-

ja joutuu poikkeuksellisesti turvautumaan lentokuljetuksiin, Stadium ilmoitti tiedotteessaan. ♠

EEDI Uusien laivojen energiatehokkuutta mittavaa suunnitteluindeksti, Energy Efficiency Design Index (EEDI) tuli voimaan 2013.

SEEMP Laivojen energia-tehokkuussuunnitelma, (Ship Energy Efficiency Management Plan)



MYRSKYT JA VAATIVAT KELIOLOSUHTEET NOSTAVAT ESIIN MERIMIESOSAAMISEN ARVON

Kulunut syksy ja talvi ovat olleet tuulisia Itämeren alueelle. Yleensä puhutaan syysmyrskyistä, mutta etelän leuto talvi on nostattanut myrskyjä Itämerellä vielä nlin tammi-kuin helmikuullakin. Tuuli on yltynyt joskus lähes 30 metriin sekunnissa, mikä on aiheuttanut melkoisen aallokon. Osa varustamoista on jättänyt viisaasti joitakin matkoja ajamatta, jos myrskyn on tiedetty nousevan.

Osa tuulista on yltynyt myräkkä-lukemiin kesken merimatkan. Se on aiheuttanut pieniä reitti- ja aikataulumuutoksia laivaliikenteessä. Yksi niistä on Finnlinesin M/s *Finnswan*-laiva, joka ryitti päästää laituriin Kapellskärissä. Laivaa yritettiin ajaa sinne muutaman kerran, mutta laituriin kiinnityminen oli haastavaa, joten aluksen kapteeni päätti ajaa laivan takaisin Naantaliin.

Kapteenin päätös sai paljon kiitosta keskustelupalstalla turvallisuuden huomioimisesta. Aluksen komento-sillalla on elävä ihminen ratkaisuineen, ei mikään automatisaatiolla kulkeva robotti. Ammattitaitoinen työntekijä tuntee meren ja meriolo-suhteet sekä saattaa aluksen miehis-töineen turvallisesti satamaan: turvallisuus aina ensin.

Merimiehen on pärjättävä merenkäynnissä. Kovat tuulet vaativat huolellista työskentelyä ja lastinkiinistyä. Tähän mennessä kaikki on mennyt hyvin – kiitos suomalaisen merimiesosaamisen: turvallisuudesta ei ole tingitty.

Merikoulujen opiskelijat ja sieltä valmistuneet

Valmistuneet

Vuosi	Vahtiperä-mies	Meri-kapteeni (AMK)	Vahtikone-mestari	Insinööri (AMK)	Sähkö-insinööri	Laiva-sähkö-asentaja	Korjaus-mies	Vahitimies kansi/kone	Yhteensä
2013	45	70	35	26	3	7	18		204
2014	48	76	58	54	4	41	27		308
2015	36	89	52	48	2	19	28		274
2016	42	56	37	48	9	40	16		248
2017	50	60	42	62	7	18	18		257
2018	41	85	50	38	14	18	26	1	273
2019	33	74	21	53	2	14	17	22	236
Yhteensä	295	510	295	329	41	157	150	23	1800
Keskiarvo per vuosi	42,14	72,86	42,14	47,00	5,86	22,43	21,43	11,50	



Opiskelupaikan vastaanottaneet 20.9.20XX

Vuosi	Vahtiperä-mies	Meri-kapteeni (AMK)	Vahtikone-mestari	Insinööri (AMK)	Sähkö-insinööri	Laiva-sähkö-asentaja	Korjaus-mies	Merenkulun perustutkinto	Yhteensä
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017		150		86	16			203	455
2018		131		63	19			170	383
2019		108		31				34	173*
Yhteensä	83	1003	84	551	83	29	27	1136	2996
Keskiarvo per vuosi	20,75	143,29	21,00	78,71	13,83	7,25	6,75	162,29	

* Täsmällisemmät luvut toisen asteen opiskelijoista saadaan myöhemmässä vaiheessa tänä vuonna.

Vuodesta 2017 alkaen opiskelupaikan vastaanottaneet ammattikouluopiskelijat on tilastoitu ryhmään "perustutkinto", mistä johtuen esim. sähköasentajan ja korjaajan kohdalla lukee 0.

Opiskelijat valitsevat vasta ensimmäisen opintovuoden jälkeen mihin he erikoistuvat, esimerkiksi vahtikonemestareiksi, korjausmiehiksi, laivasähköasentajiksi tai vahtiperämiehiksi.

Huom! Valmistuneisiin laivasähköasentajiin on tilastoitu myös Rauman Winnovasta erikoisammattitutkinnon suorittaneet laivasähköasentajat. Kurssituksen voi suorittaa esim. aikuisopiskelijana.

Tilastot pitävät sisällään Suomen (myös Ahvenanmaa) kaikkien merenkulun ammattikoulujen ja ammattikorkeakoulujen opiskelijat.

Tilastoa siitä, kuinka moni merikouluis-

ta valmistunut on saanut töitä meriltä tai jäänyt merille töihin ei ole toistaiseksi olemassa. Harjoittelumyllystä kerrotaan, että pitkittäistutkimuksen tekemisestä on käytty keskustelua eri osapuolten [ammattiliitot, koulut ja varustamot] välillä, mutta tutkimusta toteuttavaa tahoaa ei ole vielä löytynyt.

Tilastojen lähde: Merenkulun Harjoittelumylly ry – Sjöfartens PraktikKvarn rf

JÄÄNMURTAJIEN MÄÄRÄÄ EI VOIDA VÄHENTÄÄ NYKYISESTÄ

- kapasiteetin lasku aiheuttaisi Suomen teollisuudelle merkittävät lisäkustannukset

Turun ylipiston ja *Aalto-yliopiston* asiantuntijaryhmältä valmistui alkuvalvesta selvitys suomalaisen jäänmurtajien kapasiteettitarpeesta vuoteen 2030 asti.

Selvityksen päätulos on, että jäänmurto-kapasiteetin kasvattaminen – eli murtajien lisääminen nykyisestä – ei huomattavasti vähennä viivästyksistä aiheutuvia kustannuksia. Kapasiteetin lasku puolestaan nostaa kustannuksia nopeasti ja merkittävästi. Jäänmurron suorituskyky taas vaikuttaa koko logistisen ketjun viiveisiin ja sitä kautta Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn.

Tutkimuksen mallinnus

Jäänmurron vaikutusarviossa käytettiin *Aalto-yliopistossa* kehitettyä ns. WINMOS-mallinnusta. Lähtöarvona oli nykyinen jäänmurtajien määrä yhdeksän kappaletta (9).

Tarkastelussa oli myös skenaario, jossa ns. EEDI-alusten osuus kaikista aluskäyneistä oli 35 prosenttia, ja samalla leveydetään yli 26 m:n alusten määrä oli kasvanut.

Talvimerenkulun järjestelmän herkyyttä muutoksiin mallinnettiin simuloimalla tilanteita, joissa jäänmurto toteutetaan ny-

kyistä suuremmilla ja pienemmällä murtajamääriillä:

- Yhden murtajan lisäysellä kovan jää-talven viivekustannukset pysyvät nykyisellä tasolla
- Useammalla lisämurtajalla saavutetaan varsin vähän kustannussäästöjä.

 **MURTAJAMÄÄRÄN
VÄHENTÄMINEN NYKYISESTÄ SEN
SIJAAN LISÄÄ VIIVÄSTYSEN
AIHEUTTAMIA KUSTANNUKSIA
MERKITTÄVÄSTI.**

Viivästysten kustannusvaikuttus liiketoiminnan kilpailukykyyn

Todellisuudessa viivästyksillä on kuitenkin merkittävä vaiketus liiketoiminnan kilpailukyvylle. Viivästysten kilpailukykyhaitta vastaa arvolta 0,6–2,1 prosenttia tuotteen arvosta päivää kohden. Viivästysten kasvaessa Suomen ulkomaankauppa menettää vähitellen hintakilpailukykyään ja kaupan volyyymi vähenee.

Jäänmurron suorituskyvyllä on näin merkittävä vaiketus koko logistisen ketjun viiveisiin. Selvityksen päätulos jäänmurron kapasiteetin osalta on, että kapasiteetin nosto ei merkittävästi vähennä viivästyksistä aiheutuvia kustannuksia, mutta kapasiteetin lasku nostaa kustannuksia nopeasti ja merkittävästi.

KATSE VUOTEEN 2030: LAIVOJEN KOKO KASVAA

Kansainvälisen sääntelyn vaikutukset Suomen merenkulun rakenteeseen, kustannuksiin ja erityisesti talvimerenkulun toteutusedellytyksiin tulevat 2020-luvulla olemaan merkittäviä. Esimerkiksi uusien laivojen energiatehokkuutta mittavaan suunnitteluinideksi (EEDI) muutokset vaikuttavat erityisesti esimerkiksi aluksen koneteeroon ja rungon leveyteen. Myös laivojen koon odotetaan kasvavan.



SUOMEEN LIKENNÖIVÄ ALUSKALUSTO
ON VUONNA 2030 KESKIMÄÄRIN

23 %

SUUREMPAA KUIN VUONNA 2017.

VUODEN 2030 KULJETUSSUORITE OLISI
TÄTEN MAHDOLLISTA KULJETTAA

13%

NYKYISTÄ PIENEMMÄLLÄ MÄÄRÄLLÄ
ALUSKÄYNTΕJÄ.



SUOMI JA RUOTSIT SOPIVAT UUSIEN JÄÄNMURTAJIEN SUUNNITTELUSTA

Väylä ja Ruotsin merenkulkulaitos (Sjöfartsverket) ovat allekirjoittaneet yhteistyösopimuksen seuraavan sukupolven jäänmurtajien suunnittelusta.

Jäänmurtajien suunnittelu toteuttaan yhteishankintana. Nyt solmittu yhteistyösopimus koskee ainoastaan jäänmurtajien suunnittelua, mahdollisesta rakentamisesta ei ole päätetty. Suomen osalta sopimus koskee kahta murtajaa, Ruotsin osalta kolmea.

Jäänmurtajia tarvitaan myös tulevana talvina

Suomen ja Ruotsin satamiin liikennöivien alusten koko on kasvussa. Ympäristövaatimusten kiristyminen puolestaan pienentää kauppalaitojen konetehoja, millä on yhteys alusten kykyyn kulkea jäissä.

"Talvimerenkulun palvelutason turvaaminen edellyttää nykyisen jäänmurtaja-alavaston kehittämistä. Yhteistyösopimus Ruotsin kanssa on jatkoa vuosia jatkuneelle hyvälle jäänmurtoyhteistyölle", sanoo Väylän pääjohtaja **Kari Wihlman**.

Virastojen välinen tiivis yhteistyö perustuu valtioiden välisiin sopimuihin. Vastaavaa yhteistyötä tehtiin jo 1970-luvulla *Urho*/*Atle*-luokan hankinnan yhteydessä.

"Ensimmäinen askel kohti seuraavan sukupolven jäänmurtajia on nyt otettu. Meidän nykyiset murtajamme ovat jo elinkaarensa loppupuolella. Toimiva jäänmurto on meille kriittistä, sillä ruotsalaisista tuotteista 90 % kulkee meritse ja ilman toimivaa jäänmurtoa pohjoiset satamat olisivat kiinni 130 päivää vuodessa", sanoo Sjöfartsverketin pääjohtaja **Katarina Norén**.



Suomessa **Väylä** vastaa talvimerenkulun avustamisen viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä valtakunnallisesta koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta. Jäänmurtopalveluilla tarkoitetaan jäissä tapahtuvaa

alusten avustamista ja hinaamista. Väylä on tehnyt jäänmurtopalvelusopimuksia **Arctia Icebreaking Oy:n**, **Alfons Håkans Oy:n** sekä muiden yksityisten hinaajayhtiöiden kanssa. ♦

Eurooppa lentää AVARUUTEEN

Helmikuun 10. päivä 2020 tehtiin eurooppalaista avaruushistoriaa. Euroopan avaruusjärjestö ESA laukaisi kohti Aurinkoa Solar Orbiterin, Auringonkiertäjän. Luotaimen lennon on määrä kestää seitsemän vuotta.

TEKSTI JUHANI ARO KUVAT ESA JA GETTY IMAGES



Taiteilijan näkemys siitä, miltä Solar Orbiter näyttää työkseennessään. Nämä lähellä tähdeämme Aurinko nousee luotaimenkin lämpö. Lämpökilpi kuitenkin suojaa luotaita liialta kuumuuelta.

Solar Orbiterin on määrä tehdä mittauksia ainakin vuoden 2026 loppuun, mutta toiveissa on kokonainen auringonpilkkusykli eli noin 11 vuotta. Perillä Auringon läheisyydessä se on lokakuussa 2020 – jos kaikki sujuu hyvin. Se olisi parasta, sillä luotain maksoi 300 miljoonaa euroa. Rakennusurakasta vastasi brittiläinen EADS Astrium Ltd.

Lähimmillään Aurinkoa Solar Orbiter on vajaan 40 miljoonan kilometrin päässä Auringosta. Lähempänä lentää vain jenkkien Nasan Parker Solar Probe. Se muuttaa rataansa vielä vuoteen 2024 asti. Sen lopullinen lähin piste tulee käymään vain 6,9 miljoonan kilometrin päässä Auringosta.

Miksi Aurinkoa tutkitaan?

Miksi maailma sitten lentää niin lähelle Au-

rinkoa, kuin uskaltaa? Aurinko tuottaa ai-ka-ajoin magneettisia avaruusmyrskyjä, jotka voivat Maassakin aiheuttaa vakavia häiriöitä mm. laivaliikenteelle..

Avaruusmyrskyihin liittyy nopeita paikal- lisia vaihteluita ionosfäärin sähköajo- vuudessa, mikä häritsee mm. HF-alueen radioliikennettä ja GPS-signalia. Tiedämme, mitä nämä järjestelmät merkitsevät merenkululle. On siis hyvä pyrkii ennustamaan mahdollisimman tarkkaan niiden synty.

– Avaruussäätutkimuksen pitkän aikavälin tavoitteena on kehittää kyky ennustaa avaruussääätä ja erityisesti sen rajuimpia ilmiöitä samaan tapaan kuin maapäällistä säätiä jo ennustetaan, kertoo Ilmatieteen laitos.

Myös maan pällä aurinkomyrskyt voi- vat aiheuttaa paljon ongelmia esimerkiksi sähköverkolle. Myrskyt aiheuttavat myös korroosiota esimerkiksi kaasuputkille. Siksi tästä tutkimusta tehdään ja aurinko kiinnostaa. 1,6 tonnin painoisella luotaimella on mukanaan 10 tieteellistä instrumenttia. Ne tutkivat mm. Auringon koronan massapurkausten, Auringon UV-säteilyn sekä aurinkotuulen ionijakauman mittauksiin. Auringon napa-alueet ovat niinikään tutkimuslistalla. ♦

Lähteet: Nasa, ESA, URSA, Ilmatieteen laitos

FINLÄNDSKA SJÖMÄN FÖRSER TROTS UNDANTAGSTILLSTÅND VÅRT LAND MED MAT, MEDICINER OCH OLJA

Den 11 mars förklarades coronaviruset vara en pandemi. Finland tog den 16 mars 2020 i bruk beredskapslagen för att effektivare kunna begränsa virusets spridning.

För närvarande tryggar fartygen och besättningarna som seglar under finsk flagg Finlands varutransporter. Medborgarna behöver inte oroa sig för att maten skulle ta slut i butikerna. Också apotekens leveranser av mediciner tryggas av finska handelsfartyg som seglas av finländska yrkeskunniga besättningar.

Passagerarfartygen förser Finlands butiker med dagligvaror och apoteken med medicinpaket

Framför allt är det passagerarfartygen som just nu är en viktig länk för frakten mellan Finland och resten av världen. Ombord jobbar finländska yrkeskunniga besättningar som ser till att frakten tryggt når vårt land. Finländska sjömän är utbildade och kan sitt jobb också under undantagstillståndets speciella omständigheter. Man fäster speciell uppmärksamhet vid säkerheten, och frakten kommer garanterat fram.

Då coronaepidemin vuxit har många oroats över tillgången på mediciner. Medicinförpackningar transportereras sjövägen så tillgången på dem i apoteken kommer fortsättningsvis att vara god.

Den globala coronaepidemin har accentuerat passagerarfartygens betydelse för landets sjötransporter och framför allt det, att passagerarfartygen transporterar mycket sådan frakt som är viktig för hela samhällets funktioner och för medborgarnas hälsa.

Den finska försörjningsberedskapsflottan trygger tillgången på olja under undantagstillstånd

Förutom mat och frakt så tryggar man tillgången på olja med tankfartyg som seglar under finsk flagg. Olja används som råvara i industrien, som bränsle i fordon och till exempel för att värma bostäder. För tillfället är det finländska besättningar som specialiseringar sig på att jobba på oljetankers som ser till att olja tryggt fraktas till Finland medan beredskapslagen gäller.

Beredskapslagen togs i bruk den 16 mars 2020. Senast Finland införde undantagstillstånd var då vinterkriget bröt ut år 1939. Då grundades också *Ab Neste Oy* för att trygga statens bränsleförsörj-

ning. Grundandet av bolaget i slutet av 1940-talet var en följd av erfarenheterna under kriget. En utlösande faktor var att ett amerikanskt tankfartyg på väg in med olja under vinterkrigets första dag vände om på Kronobergsfjärden utan att lossa sin last. Genom att grunda det egna statsägda bränslebolaget Neste försäkrade man sig om att bränsletransporterna till Finland fungerar.

Samma särskilda uppgift sköts i dag av den finländska *försörjningsberedskapsflottan*, som består av fem tankfartyg och tre bogserbåtar som alla seglar under finsk flagg. Ett av tankfartygen, *m/s Mastera*, sköter våra reguljära råoljetransporter. De finländska sjömän som jobbar på oljetankfartygen har de speciella kompetenser och kunnande som behövs i speciella förhållanden.

Också *Försörjningsberedskapscentralen* tog den 17 mars 2020 ställning till oljetransporterna.

"Med tanke på försörjningsberedskapen är det centralt att säkerställa sjötransporterna, hamnfunktionerna, lotsningen och bränslepåfyllningen för att trygga utrikeshandeln. [...] Målet är att säkerställa en fungerande frakttrafik även framöver."

Torrlander för industrien och stenkol för att värma bostäderna i huvudstadsregionen

Förutom dagligvaror och oljeprodukter transporterar fraktfartygen under finsk flagg för närvarande torrlaster för den finländska industrien. Fabrikerna skall hållas i gång trots undantagstillstånd. Till Finland transportereras på egna kölar bland annat spannmål och stålprodukter. Landet har inte råd att stänga ner västkustens stålindustrier.

Stenkol används också av huvudstaden Helsingfors för uppvärming. *Helsingfors energiverk* (Helen Ab) får stenkol med torrlastfartyg under finsk flagg. Våra bostäder kallnar inte fastän coronaepidemin hemsöker medborgarna.

Finlands import och export går till nästan 90 procent sjövägen. Det är ofrånkomligt att man säkerställer att fartygstrafiken fortsätter om samhället skall fungera. Man kan lita på finska rederier, fartyg och besättningar. Vår finländska handelsflotta och vår kunniga sjömanskår tryggar Finlands import och export under svåra tider och framöver.

SJÖFARTENS ARBETSMARKNADSORGANISATIONER:

SJÖFARTSTRANSPORTERNA MÅSTE SÄKRAS UNDER DE UNDANTAGSFÖRHÅLLANDEN SOM KORONAEPIDEMIN FÖRORSAKAR

90 % AV FINLANDS utrikeshandel bedrivs till sjöss – kontinuiteten för sjötransporter under exceptionella undantagsförhållanden på grund av koronaepidemin måste säkerställas. Om sjöfarten stannar kommer också livsviktiga funktioner i samhället att stanna.

ORGANISATIONERNA FÖRVÄNTAR sig att regeringen vidtar snabba åtgärder för att säkerställa statsgaranterade lån åt rederierna och för att säkerställa upprätthållandet av sjötransporter under exceptionella undantagsförhållanden genom arrangemang med Försörjningsberedskapscentralen. Fartygens farleds- och hamnnavifter måste återbetalas och nollställas. Därtill måste myndigheterna omedelbart förlänga ansökningstiderna för ansöknings- och giltighetstiderna för sjömännens yrkesbehörigheter.

SJÖFARTENS arbetsmarknadsorganisationer rekommenderar, att rederierna snabbt kommer

överens om lösningar i samarbetsförhandlingarna, för att anpassa sin verksamhet till den exceptionella situationen på marknaden med anledning av koronaepidemin. En central strävan är att trygga arbetsplatserna ombord på fartygen under den tid som krisen pågår.

Helsingfors 17.3.2020

Finlands Skeppsbefälsförbund rf
Johan Ramsland / verksamhetsledare

Finlands Maskinbefälsförbund rf
Robert Nyman / verksamhetsledare

Finlands Sjömans-Unionen FSU rf
Simo Zitting / ordförande

Rederierna i Finland rf
Hans Ahlström / vice verkställande direktör



SJÖMÄNNENS FACKFÖRBUND FÖRDÖMER

Försörjningsberedskapscentralens avsikt att ekonomiskt stöda fartyg som seglar under svensk och estnisk flagg

(M/s Galaxy under svensk och M/s Megastar under estnisk flagg)

Samtidigt har finländska passagerarfartyg stoppats i hamn i Helsingfors och Mariehamn, och nästan 2 500 finländska sjömän som arbetar på dem är permitterade.

– Försörjningsberedskapscentralen och finska staten har fattat ett obegripligt beslut.

– Det är upprörande att finska staten stöder passagerarfartyg som seglar under svensk och estnisk flagg, då man i stället omedelbart kunde ta i trafik finländska fartyg för passagerare och frakt, konstaterar de tre fackförbunden.

Just nu har **Viking Lines** M/s *Gabriella* och M/s *Mariella* samt **Tallink Siljas** M/s *Silja Serenade* stoppats i Helsingfors och **Viking Lines** M/s *Rosella* i Mariehamn, alla finskflaggade.

– Finska skattebetalare får nu betala stöd åt fartyg som seglar under svensk och estnisk flagg, då de här staterna kunde stöda sin sjöfart själva om de vill att frakten till deras hemländer sköts trots coronaepidemin.

– Försörjningsberedskapscentralens beslut att ekonomiskt stöda fartyg under svensk och finsk flagg bör återtas. Antingen M/s *Gabriella*, M/s *Mariella* eller M/s *Silja Serenade* kunde uppta trafik mellan

Helsingfors och Estland. M/s *Rosella* som nu ligger sysslolös i Mariehamn kan sättas in för frakt trafik till exempel mellan Åbo och Stockholm.

**Sjömansförbunden förutsätter att
Försörjningsberedskapscentralen omedelbart
återtar sitt beslut att stöda utländska fartyg.
Forbunden förutsätter att
Försörjningsberedskapscentralen gör ett snabbt
beslut om detta.**

Helsingfors den 25 mars 2020

Finlands Sjömans-Union FSU rf
Simo Zitting / ordförande
+358 400 813 079

Finlands Maskinbefälsförbund
Robert Nyman / verksamhetsledare
+358 50 454 2767

Finlands Skeppsbefälsförbund
Johan Ramsland / verksamhetsledare
+358 40 667 2227





GÖR SÅ HÄR, OM DU BLIR PERMITTERAD PÅ A CORONAVIRUSET

OM DU BLIR PERMITTERAD, anmäl dig vid arbets- och näringssbyrån som arbetslös arbetssökande genast första permitteringsdagen, adressen www.te-tjanster.fi

ANSÖK OM FÖRTJÄNSTDAGPENNING via nättjänssten Netta: <https://netta.kuljetusalantek.fi/Login>. Fyll i din ansökan då du har varit permitterad i minst två hela kalenderveckor sedan permitteringen började. Om permitteringen är kortare, ansök om dagpenning tidigast efter den sista permitteringsdagen.

FÖRSÄKRA DIG OM att dina medlemsavgifter är betalda. Kontrollera läget med kassans nättjänst och om du är medlem som betalar själv, betala vad som fattas fram tills permitteringen inleds.

BESTÄLL SKATTEKORT för kassan för utbetalning av förmån via MinSkatt-tjänsten (<https://www.vero.fi/sv/e-tjanster/minskatt/>). Skattekort som getts för sjöarbetsinkomst kan inte användas då förmåner betalas ut. Om kassan inte har tillgång till ett skattekort för förmån då man börjar betala ut förmånen kommer beskattningen att göras enligt Skattestyrelsens beslut.

PÅ GRUND AV CORONAEPIDEMIN kommer villkoren för förmåner att ändras genom tidsbegränsade ändringar i lagstiftningen om utkomstskydd för arbetslösa. Uppdaterad information om dessa ändringar och hur de inverkar på instruktionerna ovan finns på arbetslöshetsskassans sida www.kuljetusalantk.fi.

MERA INFORMATION OM UTBETALNING AV DAGPENNING hittar du här:

<https://www.tyj.fi/sv/om-du-blir-arbetslos/arbetslos-hetsskydd-for-permitterade/>

BIFOGA TILL ANSÖKAN:

- Meddelandet om permitting
- Ditt arbetsavtal
- Löneuppgifterna
 - Du får uppgifterna från inkomstregistret, om ditt arbetsförhållande har pågått minst 26 veckor före permittingen och din arbetsgivare har gjort anmälan till inkomstregistret som omfattande anmälan. Kassan får dessa uppgifter ur registret om dessa villkor uppfylls. *Viking Lines* anställda är ett undantag, de skall skicka löneintyg och löneuträkningar till kassan.
 - I alla andra fall: lämna in löneintyg och löneuträkningar för minst 26 arbetsveckor som föregår permittingen till kassan.
 - Du kan själv kontrollera hur dina inkomster registrerats i inkomstregistret:
<https://www.vero.fi/sv/inkomstregistret/>

ÄR EN SJÖMAN HELLER ALDRIG FRISK...

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Vad står det i sjöarbetslagarna om lön för sjukdomstid? Vad sägs det om det i kollektivavtalet? Hur skiljer sig bestämmelserna för arbete i land från bestämmelserna för sjöarbete?

JURISTEN: Sjöarbete: Enligt 2 kap. 10 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) har en arbetstagare som på grund av sjukdom eller olycksfall är förhindrad att utföra sitt arbete under den tid hindret varar *rätt till full lön*. Vad som orsakat arbetsoförmågan och huruvida sjukdomen eller skadan inträffade på arbets- eller fritid har ingen betydelse. Alla sjukdomar och skador, oavsett sort och art och när de uppstod, behandlas på samma sätt. Om arbetstagaren orsakat sin arbetsoförmåga *upsåtligen eller av grov oaktsamhet* har han eller hon inte rätt till lön eller ersättning för sjukdomstid. Om arbetsoförmågan börjar under *permittering* har arbetstagaren rätt till lön under sjukdomstid endast om det kan visas att arbetsoförmågan beror på förhållanden som härför sig till arbetet. Arbetstagaren ska alltid uppvisa ett tillförlitligt intyg, dvs. ett läkarintyg, över sin arbetsoförmåga, såvida inget annat överenskommits med arbetsgivaren.

Lön för sjukdomstid betalas för arbetstagare i utrikestrafik för högst 60 dagar och i inrikestrafik för högst 30 dagar, såvida inget annat överenskommits i kollektivavtalet. Enligt t.ex. kollektivavtalet som rör isbrytare betalas lön för sjukdomstid för 60 dagar, även om de trafikerar i inrikestrafik. Huvudregeln i 2:10 § i sjöarbetsavtalslagen har kopierats till utrikesfartens kollektivavtal. Dessutom innehåller utrikesfartens passagerarfartygsavtal kompletterande bestämmelser om storleken på betjäningsarvoden som betalas för tid med arbetsoförmåga (0,5-faldig) och om betalningskarens (betalas först efter sju sjukdagar) samt om den maximala storleken på naturaförmånsersättning (42 dagar).

Enligt 2 kap. 11 § i sjöarbetsavtalslagen har en arbetstagare som är oförmögen att utföra sitt arbete på grund av sjukdom eller skada när *anställningsförhållandet upphör rätt till ersättning som motsvarar lönen för sjukdomstid*. Förutsättningen för att ersättning enligt lagens ska betalas ut är att arbetsavtalet avslutats av arbetsgivaren eller att arbetsavtalet tecknats för en bestämd tid på arbetsgivarens initiativ. Enligt utrikesfartens kollektivavtal har man alltid rätt till ersättning då arbetsförhållandet upphör oavsett anledning till att det upphört. Förutsättningen är dessutom att arbetstagaren skulle haft rätt till lön för sjukdomstid om arbetsförhållandet inte hade upphört. Rätt till ersättning finns inte om arbetstagaren får lön från en annan arbetsgivare.

Om arbetsoförmågan börjar nära *semestern börjar eller under se-*

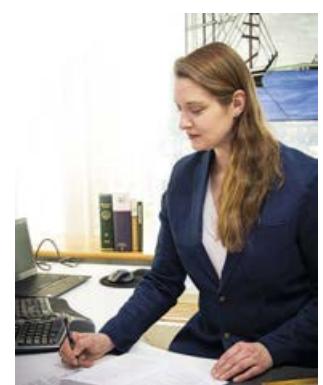
mestern har arbetstagaren enligt 9 § i semesterlagen för sjömän (433/1984) rätt att skjuta upp semesterdagar till ett senare tillfälle genom att begära det av arbetsgivaren och uppvisa ett läkarintyg eller en annan tillförlitlig utredning av arbetsoförmågan. Då betalar arbetsgivaren lön för sjukdomstid istället för semesterlön.

Arbete i land: Bestämmelserna om lön för sjukdomstid i arbetsavtalslagen (55/2001) är helt olika. Enligt 2 kap. 11 § i arbetsavtalslagen har en arbetstagare vars anställningsförhållande har varat minst en månad rätt att under den tid hindret varar få *sin fulla lön* till utgången av den nionde vardagen efter den dag han eller hon insjuknade, dock högst till dess arbetstagarens rätt att få dagpenning enligt sjukförsäkringslagen (1224/2004) börjar. Arbetsavtalslagen känner inte till ersättning som motsvarar lön för sjukdomstid. *I praktiken* baseras bestämmelserna om lön för sjukdomstid på kollektivavtalet. Enligt t.ex. kollektivavtalet för Viking Lines landsorganisation har arbetstagaren rätt till lön för sjukdomstid för minst 21 dagar och högst 90 dagar beroende på hur länge anställningsförhållandet varat oavbrutet.

Enligt 25 § i semesterlagen (162/2005) ska semestern flyttas fram till en senare tidpunkt på arbetstagarens begäran om arbetstagaren är arbetsoförmögen när semestern börjar. Om arbetsoförmågan börjar under semestern har arbetstagaren på begäran rätt att få endast de dagar av arbetsoförmåga under sin semester som överstiger sex självriskdagar.

Då arbetsgivarens skyldighet att betala lön för sjukdomstid upphör har arbetstagaren rätt till *sjukdagpenning* enligt sjukförsäkringslagen (1224/2004). Dagpenningen betalas ut för högst 300 dagars oavbruten arbetsoförmåga. För den tid för vilken arbetsgivaren betalar lön för sjukdomstid till arbetstagaren har arbetsgivaren rätt att för motsvarande tid få sjukdagpenning som enligt lagen tillhör arbetstagaren.

Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi



MINISTER HARAKKA FÖR MED SIG NYA VINDAR TILL SJÖFARTEN

Kommunikationsminister Timo Harakka påskyndar brytningen i sjöfarten med sina tal om klimatförändring, utsläppsgränser, automation och digitalisering.

Ministern anser att de stränga utsläppsgränserna skapar stora möjligheter för det finska sjöklustret.

TEXT OCH BILDEN JUHA GRANATH

Kommunikationsminister Timo Harakka (sd) medger redan när vi skakar hand att han är en landkrabba. Han växte upp i mellersta Finland, men hans första kontakt med havet var angenäm och bevingad av romantik.

– Min första flickvän bodde i Borgå. På sommaren tillbringade vi mycket tid i den yttre skärgården. Då lärde jag känna och förälskade mig i havet, säger ministern om sina ungdomsår.

Timo Harakka lärde känna havet och sjöfarten ännu bättre som färsk riksdagsdamot, då hans fru Anu Laitinen var direk-

tör för Finlands institut i Estland i Tallinn mellan 2015 och 2018.

– Jag reste varje vecka med fartyget mellan Helsingfors och Tallinn. Från fönstret i vårt hem i gamla stan såg man rött ner till hamnen. När fartygen kom och gick i en enda ström upptäckte jag verkligen sjöfartens betydelse för Finland, säger Harakka.

När **Antti Rinnes** regering i december byttes ut till **Sanna Marins** regering bytte Timo Harakka samtidigt roll från arbetsminister till kommunikationsminister. Arbetsrummet blev något mindre, men ansvaret är minst lika stort.

Harakkas första framträdande inför



sjöfarare var i januari på Sjöfartsförbundets sjöstrategiforum i Helsingfors, där han till stor del skrev in sig som väktare:

"Sjöfartens nationella havspolitik styrs också av statsrådets principbeslut kring Finlands Östersjöstrategi och riktlinjerna för Finlands havspolitik. Det krävs en hel del samarbete för att verkställa dessa strategier och riktlinjer."

De gångna månaderna som kommunikationsminister har visat att havet erbjuder mer än bara romantik i den yttre skärgården eller ett par timmars färjeresor. I sitt ministerium bereder Timo Harakka som båst en reform av sjötrafikstrategin, som sträcker sig till 2022.

– Bland ligger annat farledsavgifter, företagsstöd, inköp av isbrytare, sjöfartens klimatpåverkan och utsläppsgränser på bordet. Mötet mellan EU:s kommunikationsministrar i mars i Kroatien gav sjöfarten en internationell stämning, säger Harakka.

Det verkar som om landkrabban håller på att bli en sjöman.

Tankarna får vingar

Timo Harakka inleddes sin politiska karriär på 1990-talet som obunden riksdagskandidat. Även om han bytt parti är han alltjämt bekymrad för miljön. Ministern närmner ofta orden klimatförändring, utsläppsgränser och energieffektivitet.

– Sjöfartens andel av världens koldioxidutsläpp är cirka tre procent. Det är nästan lika mycket som hela Tysklands utsläpp. Om inget görs kommer sjöfarten enligt en expertbedömning att orsaka 17 procent av världens koldioxidutsläpp år 2050, säger Harakka.

Han påminner att regeringsprogrammets mål är att halvera utsläppen från trafik före 2030.

– Finland måste också göra sitt för att Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s mål att halvera sjötrafikens utsläpp senast 2050 ska uppnås, säger ministern.

"Fartyg under blåvit flagg har inte så låga

utsläpp som de borde ha med tanke på klimatutmaningen. Å andra sidan är den finska sjöklustern föregångare när det gäller att producera hållbara lösningar". (Timo Harakka på Sjöfartsförbundets strategiforum 24.1.2020)

Timo Harakka berömmar den finska rotorsegel- och LNG-teknologin. Enligt ministern kan Finland däremot inte vänta på att nya teknologier och alternativa bränslen löser sjöfartens miljöproblem.

– Det är skäl att överväga att minska fartygens hastighet och förbättra deras energieffektivitet. Kortsiktiga metoder kan handla om stöd, utsläppsavgifter och bränslepriser. EU deltar i dessa utsläppstal-kon med miljardinvesteringar, säger Harakka.

I kommunikationsministeriet pågår det ett projekt som med hjälp av automation strävar efter att främja sjöfartens klimatmål, öka säkerheten och säkra smidiga transporter.

– Finland har en fördel när det gäller miljöfrågor, automation och digitalisering inom sjöfarten. Man lyssnar på oss. Ju strängare utsläppskraven är, desto mer gynnas vår marinindustri, intygar ministern.

När merparten av vetenskapsmännen medger att klimatförändringarna orsakats av människan, känns det som att en mänsklig orsakad klimatförändring även ägt rum i kommunikationsministeriet den senaste tiden.

... återvänder till jorden

Harakka utbildade sig till dramaturg vid teaterhögskolan och låter gärna sina tankar flyga högt, men ansvaret för att bevara arbetet för 7 300 finska sjömän under finsk flagg får ner honom på jorden igen.

Harakka är känd som eldig debattör, men kan också ta medelvägen. Han är medveten om statsrådets utredning, enligt vilken en nedläggning av bemanningsstödet inom passagerarsjöfarten skulle medföra att passagerarfartygen flaggas ut till Sverige.

– Segling under finsk flagg ger myndigheterna bästa möjlighet att ingripa i fartygstrafiken och guida sjötransporterna i allvarliga störningssituationer, konstaterar Harakka.

Ministern vill inte lägga sig de tuffa stöddiskussionerna som regeringen förde i höstas. Harakka betonar att rederistöden måste behandlas som en helhet.

– Jag tycker det är onödigt att kräva nedskärning i något stöd bara för att det skrivs om det i tidningen den dagen. Passagerarfartygen under finsk flagg är inga nöjescentrum, utan 4 700 personer arbetar på dem, säger Harakka.

Däremot måste man snabbt besluta om farledsavgiftarnas framtid. Farledsavgifterna halverades 2015. Beslutet har orsakat ett årligt hål på 50 miljoner euro i statskassan.

– Målet med att halvera farledsavgiften var att kompensera näringslivet för kostnadseffekterna av Östersjöns svavelbe-stämmelser och stärka sjötransporternas konkurrenskraft. Halveringen är inte avsedd att vara permanent, då sjöfartsbranschen kommer att anpassa sig till miljödirektiven med tiden.

Enligt Harakka ska regeringen i vår be-stämma storleken på farledsavgifterna.

– Utgångspunkten för den statliga eko-nomin är att farledsavgiften är hela 100 miljoner euro. Om man fortsätter med halveringen kommer de 50 miljoner euro som saknas att hämtas från annat hål, säger minister Harakka.

Isen bryts trots klimatförändringen

Trots att klimatförändringen medfört mil-dare vintrar har behovet av Finlands isbrytare ökat. Dessutom är den finska isbrytar-parken om åtta fartyg rätt så gammal, med undantag för Polaris som byggdes 2016.

– Klimatförändringen innebär t.ex. att Bottenviken inte fryser helt och att mängden packis ökar. Den ökade mängden handelsfartyg innebär dessutom att det



MINISTER HARAKKA: NYA VINDAR TILL SJÖFARTEN



Timo Harakkas första månader som kommunikationsminister har varit fartfyllda: "Bland annat har farledsavgifter, företagsstöd, inköp av isbrytare, sjöfartens klimatpåverkan och utsläppsgränsen lagts på bordet", räknar han upp.



behövs ännu bredare brytare. Isbrytningen är livsviktig för Finlands sjötransporter och exportindustri, säger Harakka.

I mars undertecknade Finland och Sverige ett samarbetsavtal kring planeringen av nästa generations isbrytare. För Finlands del gäller avtalet två brytare, för Sveriges del tre.

– Vi konstaterade att det kommer att bli frågan om samarbete och gemensamma beställningar, men har ännu inga bestellnings- och tidtabellplaner. Förflyttelse av isbrytare är ett projekt som kostar hundratals miljoner euro och det har ännu inte fattats något politiskt beslut om att bygga isbrytare, säger Harakka.

Varvet i Raumo har redan hunnit manा på Finland och Sverige att skaffa sina nya isbrytare från dem. På frågan om hur förslaget låter svarar ministern med en motfråga.

– Vad skulle kommunikationsministern ha emot Raumo varvs förslag?

Klimatförändringen ändrar de invanda

sätten i sjöfarten även på arktiska områden. Stormakterna riktar blicken mot Ishavet och sjötransporterna längs såväl Nordostpassagen som andra arktiska sjörutter ökar.

– Ishavets sårbara maritima miljö, svåra förhållanden och långa avstånd ställer stränga krav på säkerheten. Finland har här målläge: vi kan erbjuda isbrytningskunskaper, oljebekämpningsteknologi och maritimtekniska applikationer för arktiska förhållanden, räknar Harakka upp.

"Insjötrafiken måste utvecklas"

Timo Harakka växte upp i Äänekoski vid insjöarna i Keitele och har på nära håll följt hur Keitele kanal, som byggdes i början av 1990-talet, har falnat. Tidigare flottade man stora mängder timmer på kanalen, numera används den huvudsakligen för nöjesåkning med båt.

– Kanalen används beklagansvärt lite. Insjötrafiken erbjuder många möjligheter och måste utvecklas. En aktuell fråga är en

ökning av Saimen-kanalen, som används onödigt lite, säger Harakka.

Enligt honom finns det önskemål om att fördjupa Saimen-kanalen och bredda slussarna.

– Det skulle vara en investering på 100 miljoner euro. Investeringen är så stor att man först måste utreda om projektet är ekonomiskt lönsamt samt miljö- och klimatvärt, funderar Timo Harakka.

Ministern, som alltså medger att han är en landkrabba, sätter sig som bäst in i sjöfartens hemligheter genom att läsa Volter Kilpis nästan 900 sidor långa verk i salen på Alastalo. I denna enligt kritikerna Finlands bästa roman genom tiderna planerar gustavianska män att bygga en bark.

– Nu har jag läst omkring 300 sidor. I boken går man noge igenom sjöfartens skeden och svårigheter och jämför egenkaperna hos två- och tremastade fartyg. Piptobaken och kaffet går åt. Verket är som ett monument över handelssjöfarten, berömmer Timo Harakka. 

POST FRÅN ARBETS- DOMSTOLEN



DOMSLUT TT 2019:125

Konflikten rörde hävandet av ett arbetsavtal för en arbetstagare på ett passagerarfartyg i utrikesfart. En arbetstagare till vars arbetsuppgifter hörde att servera alkohol hade uppträtt kraftigt berusad i arbetet. Efter att ha behandlats i fartygskommittén hävdes arbetsavtalet med omedelbar verkan trots att arbetstagaren inte getts någon varning, hänvisats till eller ens erbjudits vårdhärvärsvisning. Något annat sådant allvarligt brott mot arbetsskyldigheterna eller beteende som redan i sig hade räckt som grund för att avsluta arbetsförhållandet var inte heller kopplat till att arbetstagaren uppträdde berusad.

Enligt arbetsdomstolen hade arbetsavtalet avslutats i strid med kollektivavtalet och dess bilageavtal, även om arbetstagagens förfarande kunde ses som klandervärt. Beslutet var enhälligt. Arbetsgivaren dömdes att betala lön för uppsägningstiden samt ersättning för ogrundat avslutande av arbetsförhållande till ett belopp som motsvarar fem månaders lön samt arbetstagagens rättegångskostnader.

DOMSLUT TT 2020:1

Fallet handlade om fastställande av lönen för en matros på ett fraktfartyg enligt arbetsavtalet, utrikesfartens handelsfartygsavtal samt bemanningsavtalet. Enligt arbetsavtalet var arbetstagarens befattning matros AT (allmän tjänst), enligt vilken också lönen betalats. Enligt bemanningsavtalet var befattningen för fartygets matros allmän tjänst. På grund av befattningens karaktär som allmän tjänst kan arbetsgivaren anvisa arbetsuppgifter på både

däck- och maskinavdelningen för arbetstagaren i fråga. En person som arbetar i allmän tjänst har rätt till tillägg för allmän tjänst, som är 10 % av månadslönen för befattningen. Enligt handelsfartygsavtalet ska en av matroserna på fartyg på minst 6 000 dwt, som det var frågan om i fallet, betalas reparatörs lön. Frågan gällde huruvida reparatörs lön med tillägg för allmän tjänst skulle betalas till arbetstagaren.

Enligt ett enhälligt beslut av domstolen skulle inte reparatörs lön betalas till matrosen, eftersom han var den enda matrosen på fartyget. Kollektivavtalets ordalydelse ska enligt domstolen tolkas som att reparatörs lön betalas till en av matroserna endast då flera matroser arbetar på fartyget och denna ena matros fungerar som förmann till de andra.

DOMSLUT TT 2020:28

I fallet bad Sjömans-Unionen domstolen att fastställa att utrikesfartens passagerarfartygsavtal inte känner till begreppet halvdagslön eller timlös, dvs. att den minsta löneenheten är dagslön. Det andra kravet på fastställelse rörde arbetstagarens rätt till lön i en högre löneklass för den dag under vilken han eller hon arbetat som vikarie en del av dagen i en befattning som tillhör en högre löneklass.

Fastställelsen lyckades inte. Domstolen kom i sitt avgörande fram till att den inte kan fastställa att dagslön är den enda löneenheten, eftersom det inte finns tillräckligt med stöd för denna tolkning i kollektivavtalet och inte heller något annat bevis för en gemensam tolkning. Vad gäller vikaries rätt till en högre lön är kollektivav-

talet enligt domstolen helt tyst. Domstolen konstaterade också att det inte är dess uppgift att med sina avgöranden komplettera kollektivavtalet som har en tydlig lucka.

Denna dom väcker flera frågor och förväntningar. Domstolen tycks helt ha glömt bort att titta i lagboken. I sjöarbetsavtalslagen, på vilken bestämmelserna i kollektivavtalet baseras, står det klart och tydligt att lönen beräknas från början av den dag arbetstagaren infinner sig till sitt arbete och till utgången av den dag anställningsförhållandet upphör och att dagslönens fastställning genom att dela månadslönen med 30. Sjöarbetsavtalslagen känner inte heller till timlös. Man borde fråga domstolen var i kollektivavtalet man hittar den beräkningsmetoden med vilken timlönen fastställs. Att övertidersättning fastställs på timbasis är en helt annan sak.

ETT PAR ANMÄRKNINGAR

Domsluten kan läsas i sin helhet (på finska) på arbetsdomstolens hemsida och på Finlex.

I motiveringarna till domstolens avgöranden och i slutsatserna som dras av vittnesutsagorna frågar man många gånger om ärendet har bestridits förut och om det har det, när och hur, och om det uppstått någon etablerad tolknings- och tillämpningspraxis i frågan. Dessvärre kan en sådan här omständighet ibland få betydelse för slutresultatet på ett oanat sätt. Det är alltså extremt viktigt att man raskt tar tag i upptäckta kollektivavtalsbrott och tolkningsotydligheter och informerar förtroendemännen och förbundet om dem så att man kan ingripa i dem och kräva rättelse. ↴

M/S GABRIELLAS LAGERMÄSTARE **JANINA WIKSTRÖM**

Lagerjobben i sjöfarten är en rätt mansdominerad bransch. På fartygen under finsk flagg hittar man sammanlagt två-tre kvinnor som jobbar som lagermästare. En av dem är Janina Wikström som är vikarierande lagermästare på m/s Gabriella.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINISIVU

Den 18 februari har m/s *Gabriella* just anlöpt Skatuddens terminal i Helsingfors efter en stormig natt. Början av vintern har varit ovanligt blåsig. Hur har dyningarna påverkat sjöjobbet?

– Den här resan gick bra. Det blåste med 20 sekundmeter och vågorna var mellan fyra och sex meter, bedömer lagermästaren Janina Wikström.

Sjögången var inte problem på båten eftersom man till exempel i butiken förberedde sig på det annalkande föret.

– Vi lyfte ner parfymflaskor och annat som kan gå sönder från hyllorna och värade plastfilm runt produkterna så att de inte skulle skadas under en möjlig storm, berättar Wikström erfaret.

Lagermästaren beställer taxfreeprodukterna

Lagermästarens huvudansvar är taxfreeprodukterna.

– Jag planerar butikens beställningar: parfymerna, kläderna, karamellerna, alkoholen och de andra produkterna. Dessutom beställer jag alkoholen och ölen för restaurangerna.

– Det är också på mitt ansvar att ta emot, förtulla och placera produkter som anländer.

Wikström står för tillfället i m/s Gabriellas lastrum och tar emot produkter som kommer till fartyget. Hon har hand om forsedlarna som skall fyllas i. Till slut sticker hon pappren i brötfickan. Att vara systematisk och noggrann är a och o i det här jobbet.

– Det här går bra, inga problem, säger hon om sitt jobb.

Wikström har lång erfarenhet av att jobba i fartygsbutik.

– Jag började jobba till sjöss hos Viking Line år 2005. Först var jag försäljare i butiken och under årens lopp har jag jobbat med allt möjligt där.

Hon har jobbat ett par år som lagermästare på m/s Gabriella. Hon tyngs inte av sömnbrist fastän fartyget gungade på natten i sjögången.

– Jag sov bra, fast det gungade litet. Kan ske jag vakade också ett par tre timmar, men sådant är det att jobba till sjöss, säger hon.

Stormarnas namn ger meteorologer huvudbry

DET FINNS EN STORM som Wikström minns.

– Den nionde-tionde februari gick det nog livat till ombord.

Då härfjade stormen Ciara i Europa, sjötrafiken påverkades och många flygningar ställdes in. Övermeteorolog **Henri Nyman** på Meteorologiska institutet berätta de drygt en vecka senare för YLE att meteorologerna i Centraleuropa och Norden diskuterat att koordinera namnen som de ger stormarna.

– Finland har varit något av en ensamvarg, för stormarna som kommer västerifrån är svaga då de når oss. Vi vill inte nödvändigtvis använda samma namn om stormarna inte är så märkbara hos oss.

Stormen **Ciara** kallades i Norge för **Elsa**, i Tyskland och Schweiz för **Sabine**. I USA användes namnet **Kade**.

MOTORMANNEN

HANNELE RUOTSALAINEN:

Finsk flagg har stor betydelse för hur arbetstagare mår

Om man bor i Finland, är det då någon skillnad på om man jobbar på ett fartyg som seglar under finsk eller svensk flagg, för att inte tala om något annat lands?

Motormannen Hannele Ruotsalainen vet av egen erfarenhet att fartygets flaggstat har stor betydelse för arbetstagaren: hon insjuknade allvarligt då hon jobbade på *m/s Cinderella* som gick under svensk flagg. Hon fick läkarvård i Finland men hon måste sköta en hel del byråkrati med Sveriges socialförsäkring.

– Det var inte lätt att sköta allt på svenska. De ville också ha alla möjliga dokument.

Lättare liv med jobb under finsk flagg

Ruotsalainen talar öppet om sin sjukdom, som inte påverkar hennes jobb och hon är i god kondition. Nu har hon det också bättre på det sättet att hon från januari i fjol fick jobb på *m/s Gabriella* under finsk flagg.

– Jag är verkligen tacksam mot bolaget för att jag fick jobb på Helsingforslinjen.

Bolaget erbjöd henne först jobb på två andra fartyg, men det sade klick först vid det tredje som går på Helsingforslinjen.

– Jag bor i Pyttis så jag har kort arbetsväg till Helsingfors.

På Cinderella bytte man i Stockholm

En annan sak som Ruotsalainen sätter värde på i finsk flagg är reseersättningen. Det fick hon inte under svensk flagg.

– *M/s Cinderella* gick från Mariehamn till Stockholm och bytet skedde alltid i Stockholm.

Ruotsalainen har jobbat för Viking Line sedan 2002.

– Jag har inget ont att säga om bolaget, jag har trivts bra här.

Hon började sin karriär som servitris.

– Jag jobbade tre år som servitris men jag märkte att det inte riktigt var min grej. Så jag tog ut mitt brev för allmän tjänst och studerade maskinsida i Kotka.

Nu har Ruotsalainen skrattat ventiler i femton år. År 2008 jobbade hon på *m/s Viking XPRS*, som gick under svensk flagg. Efter det fick hon jobb på *m/s Cinderella* och slutligen på *m/s Gabriella* under finsk flagg.

Svenska m/t Lotus förser Helsingforsbåtarna med bunker

Det svenska rederiet Sirius Shippings *m/t Lotus* glider in för att förse *Gabriella* med bunker. I aktern på fartyget som kör till Helsingfors vajar Sverige flagga. De filippinska sjömännen på däck hälsar familjärt.

Ruotsalainen fäster tillsammans med sitt arbetspar fartygets trossar vid kajen.

Sedan drar hon *Lotus* bunkerslangar till *m/s Gabriellas* rörsystem. Jobbet skötter hon rutinert. En motormans händer skall

vara lite oljiga. Ruotsalainen kommer på ännu en god sak med finsk flagg som hon observerat.

– I Finland betalar man också ersättning för smutsigt jobb, vilket man inte får under svensk flagg. Men där betalas för all del andra tillägg, säger hon.

>

Hannele Ruotsalainen är en glad motorman – glad för att hon fått jobb under finsk flagg. Hon bor med sina fyra hundar i Pyttis där hon på sina lediga stundar rustar upp sitt hus.



LÄTTMATROSEN

ANNA KARELL:

Kör du vakt i dåligt väder måste du ha fingertoppskänsla för fartyget

Jag hade vakt på vägen in och det blåste någorlunda. Visst var det lite spänande då fartyget hela tiden vispade i sjögången. Man lyssnar nog spänt på omgivningen då man kör.

Bryggan har bra manöversystem och radar, men man behöver också en finger-toppskänsla för hur fartyget beter sig. Att köra lär man sig bara genom att köra. Jag litar också på att kaptenen och styrmannen kan sin sak. Dem kan jag lita på.

Gårdagens storm var inte ens bland de värsta som jag har kört i. Jag har varit med om mycket värre. Säkerheten är viktig i sjöfarten, och om det är hårt väder repeterar jag i andanom alla räddningsrutiner och vad som skall göras om man skulle råka i ett nädläge. I räddningsplanen står en egen livbåt på mitt ansvar. Jag tror att många sjömän funderar igenom saker på sam-

ma sätt. Jag tycker att det är bra att man för sig själv repeterar sakerna, utöver de officiella räddningsövningarna.

Jag har jobbat som lättmatros på *Gabriella* i över två år nu. Jag studerar till sjökatten vid *Aboa Mare*. Det här är ett trevligt fartyg som det är lätt att jobba på. Vi har ett väldigt bra arbetsgäng. Däcksfolket och styrmännen kan sin sak. Man kan alltid fråga om det är något man inte vet eller kan.

Det är roligt att komma på jobb då alla från första början är positiva mot varandra och mot jobbet. Det är så ofta som tråkiga nyheter betonas. Har man ett bra medarbetargäng så orkar man bättre. Sjöfarten gör ett bra och viktigt jobb. Vi behövs.

I bland har kom-

pisarna frågat hur det är att jobba ombord som kvinna. Jag har nog bemötts som likställd här. Jag tycker att det också lite beror på en själv hur man blir behandlad. Här jobbar också andra kvinnor både på däck och i maskin, så gängen är blandade och alla är på samma streck, kvinnor som män. 



VI KLARAR OSS INTE MED FÄRRE ISBRYTARE

- mindre kapacitet skulle medföra stora tilläggskostnader för finsk industri

En forskargrupp från Åbo universitet och Aaltouniversitetet har fått färdig en utredning om behovet av isbrytarkapacitet fram till år 2030. Utredningens främsta rön är att man inte nämnvärt sänker förlusterna på förseningar genom att öka kapaciteten, alltså öka antalet isbrytare från det nuvarande. Att sänka kapaciteten skulle däremot snabbt och märkbart öka kostnaderna. Hur väl isbrytarna presterar påverkar hela den logistiska kedjan och därigenom den finländska industrins konkurrenskraft.

Vad man simulerade

För att bedöma effekten av isbrytningen använde man den så kallade WINMOS-modellen som utvecklats i Aaltouniversitetet. Man utgår från det nuvarande antalet isbrytare, alltså nio.

Man granskar också ett scenario där den s k EEDI-fartygens andel av alla fartygsbesök är 35 procent och andelen fartyg bredare än 26 meter har ökat.

Man utronte hur känsligt vintersjöfartens system är för förändringar genom att simulera situationer där man har flera eller

färre än de nuvarande isbrytarna till sitt förfogande.

- Får man en isbrytare till så förblir kostnaderna för förseningar under en sträng isvinter samma som nu.
- Lägger man till flera än en isbrytare får man obetydliga inbesparningar.

→ **OM MAN DÄREMOT
MINSKAR ANTALET ISBRYTARE FRÅN
DET NUVARANDE SÅ ÖKAR
KOSTNADERNA FÖRORSAKADE AV
FÖRSENINGAR AVSEVÄRT.**

Inverkan av förseningar på konkurrenskraften

I praktiken har förseningar en stor betydelse för hur konkurrenskraftigt näringslivet är. Förseningar äter upp 0,6–2,1 procent av en varas värde per dag i förlorad konkurrenskraft. Om förseningarna ökar så förlorar Finlands utrikeshandel småningom sin förmåga till priskonkurrens, och handelns volym minskar.

Därmed har isbrytningens effektivitet en stor betydelse för förseningarna i hela den logistiska kedjan. Huvudlärdomen ifråga om isbrytarkapaciteten är att man inte märkbart minskar kostnaderna som beror på förseningar genom att öka på isbrytarkapaciteten, däremot växer kostnaderna snabbt och märkbart om isbrytarkapaciteten minskar.

PROGNOS FÖR 2030: FARTYGEN BLIR STÖRRE

Internationella regelverk kommer under 2020-talet att ha stor inverkan på den finska sjöfartens struktur, kostnader och speciellt förutsättningarna för vintersjöfart. Till exempel kommer förändringarna i planeringsindexet EEDI som beskriver fartygs energieffektivitet att inverka speciellt på fartygs maskinstyrka och skrovbredd. Fartygen väntas också bli större.



FARTYGEN SOM BESÖKER FINLAND
KOMMER 2030 ATT VARA I
GENOMSNITT

23 %

STÖRRE ÄN DE SOM GJORDE DET 2017.

DÄRMED BÖR DET VARA MÖJLIGT ATT
TRANSPORTERA DEN FRAKT SOM
BEHÖVS ÅR 2030 MED

13%

FÄRRE ANLÖP ÄN NU.



GALJONS-FIGURERNA AKTERÖVER

- plock ur hur kvinnor jobbat ombord under hundra år

TEXT JUKKA SUNDHOLM

Passagerarsjöfarten är numera en högst kvinnodominerad bransch, men vägen dit har varit krokig.

Varken rederierna, lagstiftaren eller fackrörelsen har alltid skött sig. Friktionen mellan könen och skillnaderna i lön har också inverkat på flera sätt.

I Finland ansåg man speciellt i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet att lågvälönade kvinnor skulle hota männen arbetsplatser, medan fackförbunden i Storbritannien åter ansåg att hotet kom från utländska och färgade män. Både i Finland och i Storbritannien anställdes kvinnor för att sköta de allra lägsta och minst prestigefyllda uppgifterna i hierarkin på passagerarfartygen.

Kvinnorna fick hållas på ekonomiavdelningen och i dåligt avlönade uppgifter. Allt sedan hushållsuppgifterna formulerats så har de ju ansetts vara kvinnogöra. Hur har det här då gått i arv till i dag?

– Samma hushållsarbeten görs ombord som annanstans, nuförtiden finns det restauranger, hotell och butiker där man gör hushållsjobb. För att minimera arbetskraftskostnaderna har man flyttat i land städjobb och matberedning, berättar **Sari Mäenpää** som jobbar som amanuens på Forum Marinum.

Hon gjorde 2002 en doktorsavhandling i Liverpools universitet om de engelska passagerarfartygens ekonomipersonal.

Efter det har hon fördjupat sig i många andra forskningsgrenar, inklusive kvinnors

sjöjobb i Finland. Sari Mäenpää jobbade ett tiotal år på olika rederiers frakt- och passagerarfartyg innan hon blev forskare.

Förbud för kvinnors sjöjobb

Sjömans-Unionen, grundad 1916, och de andra arbetsmarknadsorganisationerna gick i början bara högst med på kvinnor i sjöjobb bara högst begränsat, för man var rädd för att kvinnors betydligt lägre löner skulle få återverkningar.

Finska Sjömansmissionen föreslog 1927 att kvinnor skulle förbjudas att jobba på fraktfartyg. Riksdagen diskuterade saken och en ny sjöarbetslag trädde i kraft år 1929. Den förbjuder kvinnor att arbeta överalt på högsjötrampfartygen. Det berättas också att besättningarna inte ville ha kvinnor ombord – utom i hamnarna.

Förbudet för kvinnor att jobba till sjöss gällde ända till 1955 års sjöarbetslag. Den gjorde det tillåtet att anställa kvinnor för alla sjömansyrken på alla rutter.

Klibbiga berättelser om jämlighet

Hur inverkar då könet på kvinnors jobb till sjöss? Det finns en studie som belyser frågan ur genderperspektiv.

Jenni Pyytövaara har själv jobbat till sjöss och har därför kontakter bland sjökvinnor. I sin studie ville hon granska hur könet påverkar kvinnors jobb till sjöss.

Den socialpolitiska intervjustudien har gjorts vid Åbo universitet. Avsikten var att ett litet sampel få fram kvalitativ infor-



Splitvedsjäntorna var stuvar vilkas uppgift var att fylla varje litet skrymsle i lastrummet och på däck med brädstumpar.

Gustav Eriksons bark Warma lastar brädstumpar (splitved) på reden vid Räfsö 10.8.1935. Bild Lars Grönstrand, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.

mation. Under år 2008 djupintervjuade Pyytövaara sju kvinnor som var villiga att ställa upp.

Jenni Pyytövaara upptäckte att "det finns något slags sexuellt färgad uppmärksamhet som färgar av sig på sjökvinnors jobb på varje fartyg". Alla kvinnor hade råkat ut för sexuella trakasserier, könsdiskriminering eller sexism, eller berättade om någon annan som gjort det.

Ingen sade att den blivit utsatt för fysiska närmanden, men sjökvinnornas berät-



En kosmetikförsäljare på Bore III. Källa
Bores arkiv, bild från Sjöhistoriska
institutet vid Åbo Akademi.



Finska Ångfartyg Ab:s Ivalo 1958. Bild:
Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.

Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi har rötter som sträcker sig till år 1936 och Finlands första sjöfartsmuseum. Det har en bildsamling med cirka 100 000 fotografier. Kvinnor förekommer på bilderna på sin höjd i samma proportion som de utgjorde handelsflottans personalstyrka under varje given tid.

telser innehöll minnen av antydningar, förklenande namn, mobbning och bristande respekt för den personliga sfären.

Sjökvinnorna säger att det på varje fartyg finns åtminstone en "attitydinvalid" som redan a priori anser att kvinnor inte klarar sig här. Kvinnor till sjöss måste gång på gång bekämpa den här konstellationen och bevisa sin kompetens. Sexuella trakasserier, könsdiskriminering och sexistiska attityder är en del av den sjöarbetsmiljö som kvinnor konfronteras med till sjöss och som de måste hävda sig i.

Den tvivelaktiga uppmärksamheten var mera problematisk och störande för somliga än för andra, men själva fenomenet upplevde alla.

Intervjuerna visade hur den professionella självkänslan sattes på prov i den mansdominerade arbetsmiljön. Arbetet till sjöss krävde att kvinnor var både starka, flexibla och oeftergivliga." På fartyget råder en maskulin arbetskultur som är helt skild

från resten av världen, och kvinnor ombord måste kunna säga emot, hålla på sitt och klara sig själva."

Pyytövaaras forskning bekräftar att könet är en viktig faktor. Kvinnor kan nog infoga sig i sjöarbetets generella ramar, men genom att stå på sig i kris situationer utgör de samtidigt en subtil utmaning för miljön. "Det är inte många individer som kan förändra en hel arbetsplats verksamhetskultur, men var och en kan inverka på den med sin verksamhet".

Forskningen ser fartyget entydigt som en manlig värld, och somliga sjömän såg kvinnors avancemang i karriären ombord som ett hot. "Kvinnor som jobbar ombord kan minska på respekten för sjömän".

– Under ett årtionde har många saker förändrats i samhället. Det som ännu för tolv år sedan var vanligt har levt och förändrats. Speciellt teman som könsroller och sexuella trakasserier ser man nu förfördna på helt annorlunda än då. Och det är klart att det med tanke på mitt lilla sampel inte är möjligt att göra mera vittgående generaliseringar, betonar Jenni Pyytövaara.

Brottsgjör

De kvinnor som deltog i Stay Onboardunderskningen år 2014 upplevde oftare än männen att sjöfarten både i fråga om avtalsvillkoren och arbetsgivarens pålitlighet är lockande. Över hälften av de kvinnor som svarade ansåg att deras arbetsavtals villkor inverkade ganska eller mycket positivt.

Under åren 2000 – 2013 har antalet sjöanställda och årsverkena till sjöss minskat med en femtedel. Minskningen gäller i högre grad kvinnor än män.

Kvinnor gjorde år 2013 6 procent av årsverkena på däck, 2 procent av jobben i maskin och 53 procent av jobben i ekonomin. Det är främst männen och de äldre sjöanställda som har anammat sig väl i sjöfartens verksamhetskultur. Kvinnor och ekonomipersonal känner sig oftare än andra främmande för fartygsjobbets hierarkiska arbetskultur. ↴

Källor:

Sari Mäenpää: "Naisten merityön rajoittaminen ja matkustajalaivaliikenteen kehitys Suomessa 1900-luvun alusta lähtien", s. 52–67, teoksessa Täkillä koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt (Finlands Sjöfartsmuseum 2008).

Jenni Pyytövaara: Merityö, sukupuoli ja elämäntapa (Studie vid socialvetenskapliga institutionen vid Åbo universitet, 2011)

Stay Onboard, suomalaisten merenkulkijoiden pysyminen ja lähteminen merityössä. (Kymmenedalens YH, 2014)



EU:S NYA LAG OM HAMNTJÄNSTER

ställer minimikrav på aktörerna

- Ny aktör intresserad av
hamntjänsterna i Nordsjö

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIIVU

Den nya lagen om hamntjänster trädde i kraft i mars förra året. "Lagen ger hamnarna möjlighet att konkurrensutsätta tjänsterna och utveckla verksamheten på sitt område", står det på **Helsingfors Hamns** hemsida 15.5.2019.

"Hamnbolaget kan ställa minimikrav på tjänsteleverantörerna vad gäller t.ex. yrkesbehörighet, ekonomiskt läge eller möjlighet att verka dygnet runt. Lagen innehåller en uttömmande lista över förutsättningar. Hamnbolaget kan också begränsa antalet tjänsteleverantörer på sitt område", kommenterar **Annaleena Mäkilä**, VD för **Finlands Hamnförbund**.

"Helsingfors har löst saken genom att bolagisera sin områdессerviceverksamhet, dvs. lossnings- och förtöjningstjänsterna, till ett dotterbolag", berättar Mäkilä på Helsingfors Hamns hemsida.

Etelä-Suomen Satamapalvelut Oy 2018

I slutet av 2018 grundade Helsingfors Hamn ett dotterbolag, **Etelä-Suomen Satamapalvelut Oy**. 60 personer i hamnen överfördes till det nya bolagets tjänst. Dotterbolaget grundades med stöd av den nya hamnlagen, som trädde i kraft i mars 2019.

"Det nya bolagets verksamhet inleddes på nyårsdagen med en färdig inramning

från moderbolaget", säger man på Helsingfors Hamns hemsida.

I praktiken sköter Etelä-Suomen Satamapalvelut Oy förtöjningen och lossningen av fartyg i Nordsjö godshamn och passagerarhamnarna. Hamnarna är fortfarande hamnar och samma arbete utförs i dem som tidigare. Bolagen som utför arbetena har bara blivit fler. Det verkar som om ham-

nen slipper ifrån sitt ekonomiska ansvar genom att lägga över arbetena på olika dotterbolag och underleverantörer. Om det går bra för företaget så är det ju bra, men om det går sämre är det lätt att lägga ner företaget och säga upp personalen.

FL Port Services Oy 2008–2014

Så gick det med personalen på ➤

DEN NYA LAGEN om hamntjänster trädde i kraft 1.3.2019. Lagen rör hamnar som tagits med i EU:s TEN-T-nät. I Finland finns det 16 sådana hamnar.

Enligt **Finlands Hamnförbunds** VD **Annaleena Mäkilä** påverkar den nya lagen fyra olika funktioner i hamnarna: bogsering, förtöjning och lossning, avfallshantering och tankning.

Beredningen för att få med europeiska hamnar i EU:s inre marknad har pågått i 15 år. Europaparlamentet godkände förslaget i december 2016 och lagen om hamntjänster trädde i kraft 24.3.2019.



NY LAG OM HAMNT-JÄNSTER

HAMNÖVERVAKARNA sköter bland annat förtjänningen och lossningen av fartyg och dirigerar hamntrafiken.

Hamnövervakarens arbete är mycket farligt. Repen från fartygen kan t.ex. gå av vid förtjänning eller lossning. Finlands växlande före, vind och is, halka och fallrisk gör arbetet mycket utsatt för risker.

"Bolagiseringen av hamntjänster lägger i allt högre grad över ansvaret för arbeten i hamnen på den enskilda företagaren. En enskild man har svårt att slåss mot vindkuvarna vid t.ex. en olycka om försäkringarna inte är i ordning."





NYHETER FRÅN HAMNARNA

FL Port Services, som arbetade i Nordsjö hamn 2008–2014. FL Port Services inleddes sin verksamhet i Nordsjö samtidigt som Nordsjö år 2008. Bolaget hade hamnövervakare som skötte bland annat förtöjningen och lossningen av fartyg och transporterade personal mellan fartyget och hamnen. Helsingfors Hamn tog däremot tillbaka arbetena 2013 och hela personalen

på FL Port Services sades upp och erbjöds inte arbete i det nya företaget.

Ny aktör erbjuder hamntjänster

Nu är en ny aktör återigen intresserad av hamntjänsterna i Nordsjö. **Nordic Port Services Oy** grundades i juli förra året och erbjuder förtöjnings- och lossningstjänster. På företagets hemsida nämns dessutom

ISPS och lokalbevakningsuppgifter, besättning- och dokumenttransporter och terminaltjänster.

"Vi gör allt möjligt som har med hamntjänster att göra. Vi erbjuder persontransporter, bevakningsuppgifter och förtöjning och lossning. Vi kopplar vattenrör och dirigerar trafik", säger företagets ägare och VD **Thomas Erlund** till tidningen Sjömannen.

Erlund berättar att de är intresserade av Eteläs hamntjänster.

"Företaget är beläget i Esbo. Vi är intresserade av närliggande vatten och åker inte längre än till havet för att fiska."

"Vi är ännu inte aktiva någonstans, men söker kunder. För närvarande hör vi oss för om vilka behov rederierna och fartygen samt agenterna har när det gäller hamntjänster."

Erlund ser EU-konkurrensen som framför allt en positiv sak.

"Flygtrafiken på Helsingfors flygplats har ju numera bara externa tjänstleverantörer. Det ger kostnadseffektivitet i verksamheten och konkurrenskraften."

Hur går det med den nuvarande personalen?

Tidningen Sjömannens redaktör lyfter fram att de konkurrensutsättningar som gjorts hittills i Nordsjö hamn i regel har gjort den stundens personal arbetslösa. Så gick det i alla fall med FL Port Services.

"Jag tror att det finns plats för alla här. Jag tror inte att någon behöver gå. Volymerna har ökat de senaste åren även i Helsingfors hamn", konstaterar Erlund.

De kommande åren kommer det att krävas ännu fler tjänster av hamnarna till följd av strängare miljöbestämmelser. Hamnarna måste erbjuda fartygen ännu fler tjänster än idag.

"Det finns även många funktioner som rederierna och fartygen behöver just nu, men som inte finns tillgängliga. Det är bland annat transporter och annat. Vi har taxitillstånd och godstransporttillstånd som vi kan använda för att ta fram lösningar för potentiella kunder", säger VD Erlund om Nordic Port Services Oy:s tjänster. 

Arbetet i Finland huvudhamn sköts nu av ensamma företagare

Enmansföretag sköter fartygstjänsterna i Nordsjö. Vanliga hamnövervakare har blivit företagare.

FUNKTIONERNA I NORDSJÖ hamn har delats upp på flera olika bolag och underleverantörer. För närvarande finns det enmansbolag i hamnen som grundats av personer som arbetat som hamnövervakare i hamnen. Det går att lyckas som företagare, men ansvaren och riskerna ökar också jämfört med om man är en vanlig arbetstagare. När de krävande arbetena i hamnen läggs över på mindre företag lägger hamnen också över sitt ansvar för arbetena på dem. Arbetena i hamnen är farliga. Särskilt trist vore det om det skulle inträffa en olycka, för då ligger ansvaret alltid på företagaren. Det värsta scenariot vore nog att en person som driver ett enmansföretag – i praktiken arbetstagaren – skulle mista sin arbetsförmåga till följd av en olycka. Då gäller det att enmansföretaget har bra försäkringar, och de är som bekant inte billiga.



Minimikrav på leverantörer och underleverantörer av förtöjnings- och lossningstjänster

I BJÖRNEBORGGS HAMN

I Björneborgs hamn måste tjänsteleverantörerna och deras underleverantörer som sköter förtöjningen och lossningen av fartyg uppfylla bl.a. följande krav (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352):

- Företaget ska i sina anmälningar till Björneborgs Hamn Ab beskriva hur det ska ordna sin verksamhet.
- Företaget ska följa lagar och förordningar och vara registrerat i handelsregistret eller ett annat företagsregister i EU-området.
- Tjänsteleverantören ska uppfylla kraven i lagen om beställarens utredningsskyldighet (1233/2006). (*Lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft 22.12.2006/1233*)
- Företaget ska ansluta sig till tjänsten tilaajavastuu.fi eller genom intyg kvartalsvis visa att det uppfyller sina offentliga skyldigheter.
- Tjänsteleverantören ska ha en gällande ansvarsförsäkring för skador upp till 3 miljoner euro.

Minimikrav för förtöjnings- och lossningstjänst

- Björneborgs Hamn består av tre hamndelar. Tjänsterna kan inte erbjudas separat i form av delanbud. Företaget förbindet sig att inom ett fastställt tjänsteområde på ett pålitligt och rättvist sätt erbjuda förtöjnings-/lossningstjänster för alla fartyg baserat på efterfrågan.
- Företagets ansvariga ska ha minst två års erfarenhet av förtöjning/lossning av fartyg samt tillstånd att använda VHF-radiotelefon.
- Alla som deltar i förtöjnings-/lossningsarbetet ska vara insatta i arbetet och följa hamnordningen och arbetssäkerhets- och skyddsanvisningarna i hamnen samt villkoren i gällande myndighetstillstånd på hamnområdet.
- Arbetet ska utföras med tillräcklig besättning för att trygga servicenivån och arbetssäkerheten, dock med minst två personer per fartyg.
- Tjänsteleverantören ska kunna erbjuda förtöjnings-/lossningstjänster så att fartyg kan betjänas i samtliga hamndelar med högst en timmes svarstid från och med beställning alla dagar på året och alla stunder på dygnet.
- Tjänsteleverantören ska kunna erbjuda tjänsten till minst tre fartyg som behöver tjänsten samtidigt, och

väntetiden till andra samtidigt beställda tjänster får inte överskrida en halvtimme.

- Företaget ska anmäla alla incidenter vid förtöjning och lossning och olycks- och avvikelsesituationer som det iaktagit på hamnområdet till Björneborgs Hamn Ab.
- Varje anställd hos tjänsteleverantören ska ha ett giltigt arbetssäkerhetskort.
- Tjänsteleverantörens personal ska ha tillräckliga kunskaper i första hjälpen och primärsläckning.
- Tjänsteleverantören ska ha tillräckligt med av Björneborgs Hamn besiktade fordon för att producera tjänsten. Fordonen ska vara utrustade med blinklampor, och företagets ID och namn ska synas på fordonet. Fordonen ska ha en giltig trafikförsäkring.
- Tjänsteleverantörens personal ska ha tillräcklig personlig säkerhetsutrustning såsom flytvästar, hjälm, skyddsskor och CE-märkta reflekterande överdragskläder.
- På vintern ska tjänsteleverantören på ett av Björneborgs Hamn godkänt sätt ombesörja sådan halkbekämpning, snöröjning och en säker arbetsmiljö vid kajkanten/på arbetsområdet som arbetet kräver.
- Tjänsteleverantörens personal ska ha genomgått en utbildning i hur de räddar sig från vatten. ⚓

LÖNETABELLER 2020

UTRIKESFARTENS PASSAGERARFARTYGS GARANTILÖNER 1.3.2020

LÖNEGRUPP 1 2 046,72

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

LÖNEGRUPP 2 2 192,04

Servitör och försäljare samt kassor
Hyttsändare/-värdinnor
Bastuvärdinna, överstädare , SPA-arbetstagare
Konferenssekreterare och ADB-praktikant

LÖNEGRUPP 3 2 251,88

Kockar och kallskänkor

LÖNEGRUPP 4 2 286,07

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

LÖNEGRUPP 5 2 388,88

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

LÖNEGRUPP 6 2 564,79

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

LÖNEGRUPP 7 2 744,49

Intendent

DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING

Lättmatros och maskinvaktman	2 123,65
Matros och motorman	2 200,59
Ordningsman (förman +8%)	2 268,97
Reparatör och båtsman	2 321,97
Elektriker	2 430,60

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 **15,87 euro/månad** som läggs till på garantilönen.

UTRIKESFARTENS PASSAGERARFARTYGSAVTAL, OLika TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2020

2. PASSAGERARFARTYGC

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 hjälpmmedel)

Lasthanteringsersättning / timme 1/164 garantilönen

"Preorder" 1/475 garantilönen

Serveringsersättning 0,59 € / matgäst / dag

Betjäningsarvodets minimibelopp¹⁾ 223,06 € / månad

Naturaförmånsersättning²⁾

- under semester	22,98 € / dag
(- kostersättningsandel)	15,37 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,61 € / dag
- under arbets- och de lediga perioderna	11,49 € / dag
- under sjukdom	22,98 €/ dag
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

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

- kostersättning

- i Finland	31,32 € / dag
- utomlands	58,97 € / dag

- logiersättning

enligt räkning

Ersättning för smutsigt arbete 15,02 € / gång

Ersättning för praktikanthandledning 1/475 garantilönen

Taxikostnader 44,94 € maximalt

Musikers beklädnadsersättning 20,53 € / månad

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

²⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2020

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, LÖNETABELLER FR.O.M. 1.3.2020

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYG

Däcks- och maskinmanskap		AT-tillägg	
Båtsman, reparatör, svarvare	1 871,01	2 058,11	
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötsel	1 843,66	2 028,03	
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 781,60	1 959,76	
Lättmatros/maskinvaktman ¹⁾	1 713,21	1 884,53	
Lättmatros/maskinvaktman	1 687,05	1 855,76	
Trimmare	1 682,61		
Jungman, elev	1 660,38		
Elektriker			
fartygets generatoreffekt	under 999	1 899,56	AT-tillägg
	1000–1499	1 928,63	2 089,52
	1500–4199	1 948,97	2 121,49
	över 4200	1 970,34	2 143,87
			2 167,37

¹⁾ Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

Ekonomipersonal		Föreständare för ekonomi- avdelningen	Kock- stuert ¹⁾	Kock
DWT/IHK	under 4499	1 915,81	1 867,60	1 811,86
	4500–12999	1 947,26	1 887,08	1 823,15
	13000–29999	1 966,92	1 899,56	1 829,29
	30000–79999	2 001,97	1 925,55	1 843,83
	80000–159999	2 067,65	1 968,80	1 853,58
	över 160000	2 147,93	2 017,81	1 863,32
II Kock		1 739,20		
II Kock ²⁾		1 751,17		
Ekonominbiträde ³⁾		1 739,20		

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 1.3.2020

Övertidsersättning

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

Vederlagsersättning

- under arbetsförhållanden	1/164 månadslönen / vederlagstimme
----------------------------	------------------------------------

Ocean tillägg

- föreständare för ekon.avd.	69,59 € / månad
- matros eller arbetstagare i högre löneklass	49,55 € / månad
- övriga	34,31 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg

64,03 € / månad	Förhöjer grundlönen
-----------------	---------------------

Beklädnadsersättning

20,53 € / 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

15,02 € / gång

Ersättning för handledning av praktikant

1/475 månadslönen

Serveringsersättning

Tillfälliga passagerare

- grundlersättning	2,08 € / passagerare
- tilläggsersättning	0,72 € / passagerare/dag

Tillfälliga matgäster

0,57 € / person/dag

Nattarbetersättning

7,27 € / vakt

åt skiftarbetare på lastfartyg

Då maskinrummet är
obermannet erläggs
åt skiftarbetare natt-
arbetersättning
00–04

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi ⁴⁾

- kostersättning	
- i Finland	31,32 € / dag
- utomlands	58,97 € / dag
- logiersättning	enligt räkning

Naturaförmånsersättning ⁵⁾

- under semester	22,98 € / dag
(- kostersättningsandel)	15,37 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,61 € / dag
- under vederlagstid	22,98 € / dag
- under sjukdom	22,98 € / dag
(- då arbetstagaren inte vårdes på sjukhus)	

Taxikostnader

Reseersättning	44,94 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	44,94 € / resa / (t.ex. högst)

⁴⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2019.

UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL, GARANTILÖNER PÅ SMÅTONNAGE F.R.O.M. 1.3.2020

25.1.1.

Garantilön 1:1

Båtsman AT 2 200,49

Matros AT 2 105,09

Vaktman 1 981,83

Kockstuert 2 202,20

Garantilön 2:1

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

Eurobundna tillägg

Kockstuertens serveringstillägg 3,11 € / passagerare

Tillfälliga matgäster 0,61 € / gäst

Manskapspraktikanthandledartillägg 1/475 garantilönen / dag

Hyresbil (högst) 44,94 € / gång

Ersättning för tillredning av mat 7,44 € / dag

Ersättning för naturaförmåner under årsseminären^{*)} 22,98 € / dag

^{*)} Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2020

Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland ingick ett avtal om justering av utrikestrafikens löner

SJÖMANS-UNIONEN och Rederierna i Finland har ingått ett avtal om lönejusteringar i utrikesfarten från den 1.3.2020.

Tabellönerna enligt kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg och garantilönerna för småtonnagefartyg samt eurotilläggen enligt avtalet höjs med 1,65 procent från den 1.3.2020.

Garantilönerna enligt utrikesfartens passagerarfartygsavtal och eurotilläggen höjs från och med den 1.3.2020 med 1,65 procent.

Studerande och utexaminerade vid sjöfartsskolor

Utexaminerade

År	Vaktstyrman	Sjökaptens (YH)	Vaktmaskinmästare	Ingenjör (YH)	Elingenjör	Fartygs-elektriker	Reparatör	Vaktmandeck/maskin	Totalt
2013	45	70	35	26	3	7	18		204
2014	48	76	58	54	4	41	27		308
2015	36	89	52	48	2	19	28		274
2016	42	56	37	48	9	40	16		248
2017	50	60	42	62	7	18	18		257
2018	41	85	50	38	14	18	26	1	273
2019	33	74	21	53	2	14	17	22	236
Totalt	295	510	295	329	41	157	150	23	1800
medeltal per år	42,14	72,86	42,14	47,00	5,86	22,43	21,43	11,50	



Mottagit studieplatsen per den 20.9.20XX

År	Vaktstyrman	Sjökaptens (YH)	Vaktmaskinmästare	Ingenjör (YH)	Elingenjör	Fartygs-elektriker	Reparatör	Sjöfartens grundutbildning	Totalt
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017		150		86	16			203	455
2018		131		63	19			170	383
2019		108		31				34	173*
Totalt	83	1003	84	551	83	29	27	1136	2996
medeltal per år	20,75	143,29	21,00	78,71	13,83	7,25	6,75	162,29	

* Fullständiga siffror för andra stadiet saknas för år 2019

Från och med år 2017 har de yrkesskolstuderande som tagit emot en studieplats bokförts i gruppen "grundexamen". Därför står det o till exempel vid elektriker och reparatör.

Studerande väljer först efter första studieåret sin inriktning på till exempel vaktmaskinmästare, reparatör, fartygsselektörer eller vaktstyrman.

Obs! I gruppen utexaminerade fartygsselektörer har inkluderats också de som avlagt specialyrkesexamen vid Winnova i Raumo. Kursen kan avläggas som vuxenstuderande.

Statistiken inkluderar alla studerande vid Finlands (inklusive Ålands) yrkes- och yrkeshögskolor i sjöfart.

Det finns än så länge inte statistik på

hur många av de utexaminerade som har fått jobb till sjöss eller stannat till sjöss.

Praktikkvarnen uppger att man med berörda instanser (fackförbunden, skolorna och rederierna) talat om att göra en uppföljande undersökning, men än så länge har ingen åtagit sig den.

Källa: Sjöfartens PraktikKvarn rf

TERMINOLOGI VID SJÖARBETE, del 2

Sjöarbete och dess omfattande lagstiftning och kollektivavtal kryllar av olika begrepp och termer. En del av dem är rent branschspecifika och rör bara arbete till sjöss, medan en del är samma även för arbete inland. På det här uppslaget har vi samlat de ord som tycks orsaka mest förvirring och frågor. Begreppen kan ha olika innehåll beroende på sammanhang. Vi har försökt utforma definitionerna kort och koncist och ställvis genom att räta ut vissa juridiska kurvor. I föregående utgåva av tidningen Sjömannen publicerade vi den första delen av ordlistan.

SEMASTER

full kvalifikationsmånad:

en kalendermånad under vilken arbetstagaren har arbetat minst 14 dagar eller under vilken hen kan räkna sig tillgodo dagar som är likställda med arbetade dagar.

arbetad tid eller tid som är likställd med arbetad tid:

- a) dag, då arbetstagaren är i arbete ombord på ett fartyg
- b) dag, då arbetaren är på ledighet i enlighet med avlösningssystemet eller på vederlagsledighet
- c) dag, då arbetstagaren är på semester
- d) dag, som avses i förteckningen i 3 § i semesterlagen för sjömän och under vilken arbetstagaren varit förhindrad att utföra sitt arbete på grund av t.ex. arbetsoförmåga, rehabilitering, permitting, familjeledighet, läkarundersökning, utbildning osv.

kvalifikationsperiod:

en period om sex på varandra följande kalendermånader, varefter de semesterdagar som intjänats under perioden förfaller och ska hållas. Perioden är inte bunden till kalendern, ifall inget annat överenskomits. I början av anställningen består den första kvalifikationsperioden av sex fulla kvalifikationsmånader.

semesterlösning:

lön som beräknas genom att multiplicera arbetstagarens genomsnittliga dagslön med antalet semesterdagar som tas ut inklusive övriga lediga dagar i anslutning till semestern. Den genomsnittliga dagslönen fastställs genom att dividera arbetstagarens månadslön med 30 och multiplicera resultatet med 1,18.

semesterersättning:

ersättning som betalas ut för intjänad semester, istället för semesterlösning och som

betalas ut till en arbetstagare som arbetar så sällan och lite under en kvalifikationsperiod att hen inte tjänar in en enda full kvalifikationsmånad eller full kvalifikationsperiod. Med andra ord en ersättning som betalas ut vid arbetsförhållandets slut för intjänad semester som inte hålls ut. Semesterersättningen fastställs antingen utifrån semesterlönen, varvid ett belopp som motsvarar semesterlönen betalas ut till arbetstagaren, eller som en procentbaserad ersättning, varvid 11 % betalas ut till arbetstagaren i semesterersättning.

semesterpenning:

en förmån som baseras på kollektivavtalet och som oftast är 50 % av semesterlönen. Semesterpenningen betalas ut i samband med semesterlönen, såvida inget annat överenskomits.

semesterbokföring:

en samling handlingar som arbetsgivaren ansvarar för och ska spara och av vilka framgår arbetstagarnas semestrar, utbetalda semesterlöner och semesterersättningar och av vilka man kan se när anställningarna började och slutade, avbrott i arbetet, semestertider, storleken på lönar och ersättningar och beräkningsunderlag.

FARTYG OCH SÄKERHET

bemanningsintyg:

ett av trafik- och kommunikationsverket Traficom utfärdat intyg gällande fartygets minimibemannning och behörigheter på ett bestämt fartområde samt med en bestämd passagerarmängd.

dispens:

av tvingande skäl kan transport- och kommunikationsverket Traficom på skriftlig ansökan av redaren när det gäller behörighetsbrev för däcks- och maskinbefälet

bevilja dispens för en person att arbeta på ett fartyg i en befätningsförfarande vilken hen inte har behörighet. Villkoret är att personen har tillräcklig erfarenhet och praktisk kunskap för att på ett betryggande sätt sköta befätningsförfarandet. Traficom kan bevilja dispens om förfarandet inte medföra fara för liv, egendom eller miljö. Dispensen gäller i högst sex månader.

"besiktningsintyg":

ett intyg där fartygets utrustning, som krävs på givet fartområde och det maximala antalet personer ombord på fartyget samt separat det maximala antalet passagerare fastställs. Fartområdet i enlighet med besiktningsintyget är inte avgörande för vilken arbetsstidslag, sjöarbetsstidslagen eller lagen om arbetsstiden på fartyg i inrikesfart, som ska tillämpas ombord på fartyget.

alarmlista:

en lista av vilken framgår varje besättningsmedlems uppgift i olika nödsituationer. Listan ska finnas till påseende åtminstone på fartygets kommandobrygga, i maskinkontrollrummet och i besättningens logiutrymmen.

HÄLSA OCH VÄLMAENDE

sjöarbetsgivarens omfattande omsorgsplikt:

en juridisk (tolknings)princip som baseras på sjöarbetslagstiftningen. En sjöarbetsgivare har på grund av sjöarbetets särdrag en mer omfattande skyldighet än en landarbetsgivare att sköta om sjöfararens underhåll, hälsa, sjukvård, hemresor och utkomst.

företagshälsouård och -autal:

arbetsgivaren har en på företagshälsouårds-lagen baserad skyldighet att för sina arbetstagare ordna företagshälsouård som minst är i enlighet med företagshälsouårds-

lagen och avgiftsfri för arbetstagaren och där tyngdpunkten ligger på att förebygga arbetsoförmåga, trygga arbetshälsan och bedriva arbetarskydd, där hänsyn tas till arbetsförhållandena. Ett skriftligt avtal om företagshälsovårdstjänster, deras innehåll och ort ska tecknas med producenten av företagshälsovårdstjänster.

sjömansläkare:

en läkare, med särskild utbildning och registrerad behörighet (ska upprätthållas, gäller 5 år åt gången) att utvärdera sjöfarrens lämplighet för sjöarbete och utfärda sjömansläkarintyg, oftast en specialiserad företagsläkare.

lämpad för sjötjänst:

tillräcklig fysisk och mental funktions- och arbetsförmåga som krävs av sjöfararen. En förutsättning för arbete ombord på fartyg, vilket bevisas antingen genom ett gällande sjömansläkarintyg eller ett undantagslov från Traficom.

sjömansläkarintyg:

ett intyg över sjöfarrens hälsotillstånd och funktions- och arbetsförmåga i sitt yrke. Intyget upprättas av sjömansläkaren på en särskild blankett efter en första inledande undersökning eller en förnyad undersökning, gäller 2 år, är en förutsättning för sjötjänst.

undantagslov:

ett beslut från trafik- och kommunikationsverket Traficom, där sjöfararen trots bristande hälsotillstånd eller arbetsförmåga beviljas tillstånd att arbeta i sin befattning på ett fartyg. Innan beslutet fattas begär Traficom ett utlåtande från Arbetshälsoinstitutet.

vårdhäniusning:

arbetsgivarens skyldighet baserat på kollektivavtalet att hänvisa en arbetstagare med rusmedelsproblem till behandling som ordnas av ett hälsovårdsproffs, där bakgrunden till problemet utreds och avgiftnings- och läkemedelsbehandling samt diskussionshjälp i enlighet med en behandlingsplan ges efter behov.

SAMARBETE

samarbete:

a) fortlöpande interaktion i enlighet med samarbetsslagen, där företrädare för

arbetsgivaren och arbetstagarna tillsammans behandlar frågor som rör företaget, arbetsplatsen, organiseringen av arbetet och arbetskraft. Baseras på öppenhet, uppgiftslämnande, förhandlingsskyldigheter och avtal i samarbetsanda. Inkluderar även samarbete på internationell och koncernnivå samt representation av personal i organisationens förvaltning.

b) fortlöpande interaktion i enlighet med arbetarskyddslagen och lagen om tillsynen över arbetarskyddet, där företrädare för arbetsgivaren och arbetstagarna tillsammans behandlar frågor som rör säkerhet och hälsa på arbetsplatsen, såsom utredningar av faror och olägenheter, upprätthållande av arbetsförmågan och förbättring av säkerheten.

samarbetsförfarande:

ett förliktande förhandlingsförfarande i enlighet med samarbetsslagen, bundet till en bestämd tidsperiod (t.ex. 14 dagar eller 6 veckor), under vilken arbetsgivarens förslag på t.ex. omorganisering av arbetet eller nedskärning av arbetskraften, deras inverkan på personalen och alternativ till dem, tidtabeller och omställningsskydd som erbjuds personalen behandlas.

personalgrupp:

traditionellt sett arbetstagare, tjänstemän och högre tjänstemän, inom sjöfarten 1) däcksbefäl, 2) maskinbefäl och 3) manskap. Vilken personalgrupp man tillhör fastställs utifrån befattning och arbetsuppgifter, inte utifrån medlemskap i fackförbund.

personalrepresentant:

vid samarbete företräder en förtroendeman som utsetts enligt kollektivavtalet i enlighet med lagstadgat företräde också de medlemmar i personalgruppen som inte är medlemmar i ett fackförbund. Om ingen förtroendeman har utsetts kan ett förtroendeombud eller en samarbetsrepresentant som utsetts genom val fungera som personalrepresentant. Vid samarbete inom arbetarskyddet representeras personalen av arbetarskyddsfullmäktige.

förmän:

arbetsgivarens representant i arbetsförhållanden och sådan person ombord på fartyget eller i företaget som har underlydande och direktions- dvs. arbetsledningsrätt rörande dem. Lagstiftningen har ingen definition av förmän.

ARBETARSKYDD

arbetarskyddschef:

arbetarskyddschefen representerar arbetsgivaren i samarbete inom arbetarskyddet. Arbetsgivaren kan själv fungera som arbetarskyddschef eller utse t.ex. fartygets befälhavare till denna uppgift.

arbetarskyddsfullmäktige:

en representant för arbetsplatsens arbetstagare i samarbete inom arbetarskyddet. Utses ombord på fartyg där det finns åtminstone 5 personer som hör till fartygspersonalen eller på en arbetsplats med minst 10 arbetstagare.

arbetarskyddskommitté:

ett organ som ska bildas för att förverkliga samarbete inom arbetarskyddet ombord på ett fartyg med minst 5 personer som hör till fartygspersonalen samt på en arbetsplats där det regelbundet arbetar åtminstone 20 arbetstagare. Till medlemmarna hör åtminstone en representant för arbetsgivaren samt arbetarskyddsfullmäktigen. Behandlar alltid åtminstone långtgående arbetarskyddsfrågor som rör arbetsplatsen i allmänhet.

verksamhetsprogram för arbetarskyddet:

ett åtgärdsprogram på arbetsplatsen som följs upp och uppdateras när omständigheterna förändras och där mål sätts upp för att kontinuerligt förbättra säkerheten och hälsan på arbetsplatsen samt för verksamhet som upprätthåller och främjar arbetsförmågan.

verksamhetsprogram för företagshälsovården:

en plan som upprättas av arbetsgivaren och företagshälsovårdens serviceproducent och som baseras på en arbetsplatsutredning och där konstaterade hälsorisker. Baserat på målen och behoven som antecknas i planen följer man bl.a. upp belastningen och exponeringen i arbetsförhållandena, förbättrar hälsan på arbetsplatsen och upprätthåller arbetstagarnas arbetsförmåga. Ska behandlas i samarbetet inom arbetarskyddet antingen i en arbetarskyddskommitté eller med arbetarskyddsfullmäktige. Kan ingå i verksamhetsprogrammet för arbetarskyddet.

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informeras

POHJOINEN

Pohjoisen osaston (002) kevätkokous 25.4.2020 on peruttu korona-epidemiasta johtuen.

SATAMA-ALA

Satama-alan (003) kevätkokous luottamusmiesten täydennyskurssin yhteydessä on peruttu korona-epidemiasta johtuen.

ÅLAND

Vårmöte 4.5.2020

Måndagen den 4 maj kl 18.00.

Plats: På kontoret Ålandsvägen 40, Mariehamn

På agendan stadgenliga ärenden. Lättare servering.
Välkomna!

LOUNAIS-SUOMI

Kevätkokous siirretään myöhäisempään aikaan korona-epidemiasta johtuen. Uudesta kokousajasta ilmoitetaan myöhemmin.

ETELÄ-SUOMI

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

Ilmoitukset/ Annonser

Pertti Juhani Haapasaari "Haapis"

S. 11.11.1951
k. 5.2.2020

Minne meri ja taivas kantaa minne aalto ja tuuli käy siellä nouseva aurinko hohtaa ja sydämelle lempeän rauhansuo.

Syvästi ja rakkaudella kaivaten,

Wan
Mari perheineen
Minna, perheineen
Siskot ja veli perheineen
Sukulaiset ja ystävät

Jäähyväiset jätetty 14.3.2020 Naantalin Hakapellan kappelissa. Kiitämme osanotosta suuressa surussamme.

KULTAMERKIT

Arja Mäkinen
Kati Saarinen
Tiina Ukkonen
Arto Kiiski
Jari Koskela
Jukka Immonen
Teijo Kallio



Henry Nielsen Nostalgia IX -risteily 2020

M/s Gabriella 29.9.2020–30.9.2020

Lähtö Katajanokalta
klo 17.15

29.9.2020
Helsinki–Tukholma
17:15–10:00 (30.9.)

30.9.2020
Tukholma–Helsinki
16:30–10:10 (01.10.)

Varaukset: puh. 020 120 400
Avoinna ma–pe 9–17

tai verkosta:
www.matkavekka.fi/nostalgia

e-mail varaukset:
myynti@matkavekka.fi

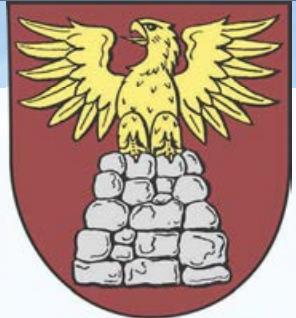
Matkan myyntiaika
1.4.2020–14.8.2020

Matkoiltamme puuttuu ainakin tuhat Nielsenin lipun alla seilannutta. Yrittääksesi etsiä heitä ja kertoa tapahtumasta. Puskaradio töihin!

Tervetuloa jokainen Nielsenin lipun alla missä hyvänsä tehtävässä joskus ollut.

Lisätietoja: wintio@pp.inet.fi

Wintio
Convoker



TÖISTÄ VAPAA-AJALLE MEREN ÄÄREEN

Rakenna unelmakotisi Kumlingeen

Kumlingessa on tilaa neliölle ja unelmille

TONTEJA MERINÄKÖALALLA myytävänä kaavoitetulla alueella Kumlingen kylän lounaispuolella hintaan 5 euroa / m². Kyllä, voit ostaa Ahvenanmaalta ympärivuotista asumista varten tontin kaavoitetulta alueelta, siis myös ilman Ahvenanmaan kotiseutuoireutta.

KUNNAN PALVELUIIHIN kuuluu mm. kirjasto, päiväkoti, koulu ja vanhainkoti. Kylällä on kauppa,

posti, pankki ja apteekki. Lauttaliikenne Ahvenanmaan pääsaarelle ja mantereelle toimii hyvin.

LISÄTIETOJA JA NÄYTÖT
naringslivssekreterare@kumlinge.ax

www.kumlinge.ax/fi
-> Tule ja tutustu -> Tontteja

VARVA JOBBET PÅ SJÖN MED LUGNT BOENDE NÄRA HAVET

Bygg ditt drömhem på Kumlinge

På Kumlinge finns det rum för dina drömmar och kvadratmetrar

TOMTER MED HAVSUTSIKT till salu på planerat område sydväst om Kumlinge by för 5 euro / m². Ja, du får köpa en tomt för fastboende på planerat område på Åland, även utan åländsk hembygdsrätt.

DEN KOMMUNALA SERVICEN omfattar bland annat bibliotek, dagis, skola och serviceboende för äldre. På byn finns butik, post, bank och apotek.

Färjtrafiken till fasta Åland och fastlandet fungerar bra.

MERA INFORMATION OCH VISNING
naringslivssekreterare@kumlinge.ax

www.kumlinge.ax
-> Bo & besöka -> Tomter



Posti Green



Varsinais-Suomen TE-toimisto **MERITYÖNVÄLITYS**

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldström

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldstrom(at)te-toimisto.fi
Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa
puhelimitse ja sähköpostilla.

OSEOITE: Itsenäisyysdenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.
**toimistot.te-palvelut.fi/
varsinais-suomi/merivalitys**

Egentliga Finlands TE-byrå **HAVSFÖRMEDLING**

KONTAKTPERSON: Ville Käldström

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST: ville.kaldstrom(at)te-byran.fi
Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden
per telefon och e-post.

ADRESS: Självständighetsplan 2, 20800, ÅBO
Tidsbokning krävs för att uträtta personliga
ärenden vid TE-byrån.
**toimistot.te-palvelut.fi/sv/
varsinais-suomi/merivalitys**

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOTE
John Stenbergin ranta 6, 2. kerros,
00530 Helsinki
VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi
SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi
AUKIOLOAJAT
Arkisin klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOTE
PL 65, 00531 Helsinki
ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9.00–15.00
PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333
TYÖTTÖMYYSKASSAN
SAHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalantk.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors
KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 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.kuljetusalantk.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Simo Zitting
(09) 615 20 250 / 0400 813 079
Liittosuoiteeri / 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
Iippo Minkkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932
ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Heikki Karla
050 435 6094
ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator
Kenneth Bengts
(09) 615 20 258 / 040 455 1229

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

Toimittaja/journalist
Saana Lamminsiivu
(09) 615 20 221/045 7730 1020
Taloudenhoitaja / Ekonom
Jussi Katajainen
(09) 615 20 218 / 050 526 1965
Kassanhoitaja / Kassaförständer
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Jäsenrekisteri hoitaja /
Medlemsregister
Tiina Kyölä
(09) 615 20 257
Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelussoiteeri /
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
Storåängsgatan 43, 65100 Vasa

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors
VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi
E-ADRESS
förfannam.efternamn@smu.fi
ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00