



MERIMIES

SJÖMANNEN



Tarja Hidvegi:
**Viha laivoja kohtaan
muuttui rakkaudeksi**



**Kuljetusliitot KL
perustettu**

Vesibussin
kesätyöntekijä:
**Merimies-Unioni on
Sinun ammattiliittosi**



Ensimmäinen kesä töissä vesibussilla

SAANA LAMMINSIVU



Vartsalan vajeri-
lossi on merkittävä
solmukohta
Ahvenanmaan
saariston ja Turun
mantereen välissä

SAANA LAMMINSIVU



Vuosi Elektraa

JUKKA SUNDHOLM

sisältö | innehåll

- 4 Vesibussin kesätyöntekijä:
Merimies-Unioni on Sinun ammattiliittosi
- 8 Kuljetusliitot KL on perustettu
- 18 Merityöleissopimuksen Erityiskomitea kokoontui
kolmannen kerran
- 22 Kevään luottamusmiesten täydennyskursseille otti osaa
ennätyksellinen osallistujajoukko
- 24 Laaja hanke kartoitti aluksella ohjatun harjoittelun
kehittämistä
- 26 Tarja Hidvegi: Viha laivoja kohtaan muuttui rakkaudeksi
-
- 35 Första sommaren i jobbet på vattenbussen!
- 38 Organisationen Transportunioner TU har grundats
- 40 Vartsala vajerfärja är en viktig knutpunkt mellan Ålands
skärgård och fastlandet vid Åbo
- 44 Tarja Hidvegi: Hatet mot fartyg förvandlades till kärlek
- 47 Ett år med Elektra
- 48 Sjöarbetskonventionens särskilda kommitté
sammanträdde för tredje gången
- 50 Det omfattande projektet kartlade den handleda
fartygspraktiken

KANNEN KUVA Juha Granath

Kannen kuvassa Tarja Hidvegi M/s Baltic Princessiltä.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2018 | 3

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
• POST- OCH BESÖKSADRESS

John Stenbergin rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergin strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

ILMOITUKSET • ANNONSER

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

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

MERIMIES - SJÖMANNEN

ILMESTYMISAIKATAULU 2018 • TIDABELLEN 2018

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
4	24.9.	19.10.
5	26.11.	14.12.

Ammattiliitto tarjoaa turvaa ja neuvoja työuraansa aloittaville

Kesätyöntekijälle on tärkeää, että hän muistaa allekirjoittaa Merimies-Unionin ja Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseneksi liittymishakemuksen heti työsuhteen ensimmäisenä päivänä!

Moni nuori on päässyt tänä kesänä ensimmäiseen kesätyöhönsä. Kesätyöpaikan saamisesta voi olla syys-täkin iloinen, sillä moniin töihin on paljon hakijoita. Kesätyöpaikka on nuorelle tärkeä etappi oman elämän aloittamisessa: nuori saa työkokemusta ja tienaa itse omat rahansa.

Sisävesillä ja Suomen rannikoilla seilaavat vesibussit ovat suosittuja kesätyöpaikkoja: työ on vaihtelevaa ja viihtyisää sekä voi seilata kauniita vesistöjä pitkin. Työssä tapaa erilaisia ihmisiä ja aurinko paistaa – ainakin nyt alkukesästä olemme nauttineet ennätyshelteistä. Uuden työpaikan huumassa moni nuori ei tule mietti-neeksi sitä, maksetaanko hänelle oikein palkkaa. Rahaa tulee joka tapauksessa tilille ja työkin on antoisaa. Nuoret ovat innokkaita omassa työssään – ja se on hieno asia – mutta mitä sanoa työnantajalle silloin kun työpäivät venyvät kuumilla kesähelteillä 12-tuntiksi. Moni nuori on mieluummin hiljaa, kuin uskaltaa sanoa vastaan liian kuormittavista työtehtävistä työpaikan menettämisen pelossa. Nuoret eivät välttämättä tiedä, mistä kysyä neuvoa, jos hänet laitetaan hoitamaan aluksella töitä, jotka eivät edes kuuluisi hänen toimenkuvaansa.

Onneksi nuoret eivät ole työelämässä ongelmineen yksin, vaan heillä on turvanaan ammattiliitto, Merimies-Unioni. On tärkeää, että työelämään saapuville nuorille kerrotaan heti työuran alkutai-paleella ammattiliiton tarjoamasta turvasta. Merimies-Unioni on

hoitanut merimiesten edunvalvontaa jo yli sadan vuoden ajan, joten tunnemme alan kiemurat läpikotaisin.

Työelämässä vasta aloittaneelle on hyvä kertoa hänen työehtosopimuksestaan: se on nimeltään *Kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimus*. Työehtosopimuksen ovat neuvotelleet Merimies-Unioni sekä Suomen Konepäällystö- ja Suomen Laivanpäällystöliitto. Työehtosopimus löytyy Merimies-Unionin kotisivuilta: smu.fi > edunvalvonta > työehtosopimukset > kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimus.

Työehtosopimus on asiakirja, jossa määritellään mikä palkan kuuluu olla kyseisessä työtehtävässä, jossa henkilö työskentelee. Työehtosopimuksessa määritellään myös muut työsuhteen ehdot. Jo parinkin euron heitto väärin maksetussa tuntipalkassa voi aiheuttaa tilipussiin satojen eurojen loven. Jos virheen huomaa vasta kesän mentyä töiden päätyttyä, harmitus voi olla melkoinen.

Liittymällä Merimies-Unionin jäseneksi saa neuvoja ja turvaa työsuhdetta koskevista kysymyksistä ja työelämän ongelmatilanteissa. Merimies-Unionin toimitsijalle voi soittaa ja kysyä neuvoa mistä tahansa työhön liittyvästä asiasta. Tämän lisäksi *SAK:n Kesäduunari-info* palvelee kaikkia kesätyöntekijöitä (kesaduunari.fi). Puhelu on soittajalle maksuton.

Tyhmiä kysymyksiä ei ole, vaan Merimies-Unionin jäsenenä ketään ei jätetä työelämän ristiaallokkoon yksin seilaamaan. Vesibusseilla ja muilla kotimaanliikenteen matkustaja-aluksilla työskentelevät katsotaan lain mukaan merimiehiksi ja merimiestyössä noudatetaan eri lainsäädäntöä kuin vaikkapa samanlaisessa työssä maissa. Työsopimuslain sijasta sovelletaan merityösopimuslakia ja työaikalain sijasta lakia työajasta kotimaanliikenteen aluksissa. Ei olekaan ihme, että nuorilla on paljon opittavaa kesätyössään, joten sanonta 'merimies on eri mies' pitää näin ollen paikkansa.

Lisätietoja ammattiliiton jäsenyyden tarjoamista eduista tämän lehden sivulta 4. Lue myös, miten on lähtenyt käyntiin Elisan ja Danielan ensimmäinen työ kesäbussilla.

Hyvää ja kaunista kesää kaikille Merimies-Unionin jäsenille!

Työntekijälle on tärkeää, että hän muistaa allekirjoittaa Merimies-Unionin ja Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseneksi liittymishakemuksen heti työsuhteen ensimmäisenä päivänä. Jos jäisi työttömäksi, jäsenhakemuksen allekirjoituspäivällä ja sen Unioniin saapumispäivällä on merkitystä siihen, mistä alkaen henkilö alkaa kerryttää jäsenyyttä ja työssäoloahtoa.

Merimies-Unionin jäseneksi voi liittyä Merimies-Unionin kotisivujen kautta: smu.fi > **liity jäseneksi**.

Vesibussin kesätyöntekijä: **Merimies-Unioni on Sinun ammattiliittosi**

Allekirjoita Merimies-Unionin ja Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseneksi liittymishakemus heti työsuhteen ensimmäisenä päivänä! Jos jäisi työttömäksi, jäsenhakemuksen allekirjoituspäivällä ja sen Unioniin saapumispäivällä on merkitystä siihen, mistä alkaen alat kerryttää jäsenyyttä ja työssäoloa.

Vesibussin työntekijä:

On tärkeää, että liityt Merimies-Unioniin heti ensimmäisestä työpäivästäsi lähtien. Näin varmistat sen, että työsuhteesi ehdot ovat kunnossa, eli palkkasi maksetaan oikein ja saat tarvittaessa ammattiliitosta, eli Merimies-Unionista, apua työhösi liittyvissä kysymyksissä.

Mikäli et kuulu vielä liittoon, oikea liittymishetki on nyt. Liittymisellä turvaat avun mahdollisissa työssä kohtaamissasi ongelmatapauksissa. Merimies-Unioni on perustettu vuonna 1916 ja olemme hoitaneet merimiesten edunvalvontaa jo yli sadan vuoden ajan.

Miten liityn?

- 1.) Helpointa on lähettää sähköinen liittymislomake Merimies-Unionin kotisivujen kautta: **smu.fi > Liity jäseneksi**
www.smu.fi/jaseneksi/liity-jaseneksi
- 2.) Liittymislomakkeita voi kysyä Unionin luottamusmieheltä laivoilla.
- 3.) Liittymislomakkeita voi tilata Merimies-Unionin jäsenrekisteristä:
jasenrekisteri@smu.fi tai puhelimitse: (09) 615 2020

Opiskelijoille maksuton jäsenyys

Mikäli aloitat opiskelun esimerkiksi kesän päätyttyä, olet opintojesi aikana Merimies-Unionin jäsenmaksuista vapautettu, jos et saa ansiotuloja (eli palkkaa). Jäsenyytesi Merimies-Unionissa kuitenkin jatkuu ja olet samojen etujen piirissä kuin kaikki muutkin jäsenet. Saat kotiisi postissa esimerkiksi Merimies-lehden, josta voit seurata alan uutisia. Voit myös vuokrata käyttöösi liiton mökkejä ynnä muuta.

Ilmoita opintojesi alusta Merimies-Unionin jäsenrekisteriin, niin merkitsemme sinulle jäsenmaksuvapautuksen opintojesi ajalta. Huomaathan, että jäsenmaksu kuuluu maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta riippumatta siitä tehdäänkö työ merellä vai maissa.

Suomen rannikoilla ja sisävesillä liikennöivät vesibussit tarjoavat kesätyötä monille aiemmin seilanneille ja aivan uusille merimiehille. Merimies-Unioni neuvottelee heidän työehtosopimuksensa ja palkkansa. Ammattiliittona Merimies-Unioni myös valvoo työehtosopimuksen noudattamista.

Paljonko palkkaa?

Tiedätkö, paljonko sinun kuuluu saada palkkaa? Peruspalkan lisäksi merityössä saattaa kertyä erityisiä lisiä, minkä tähden palkkakuitista on tärkeä tarkistaa, että sinulle on maksettu kaikki mitä kuuluukin.

Työehtosopimus

Merimies-Unioni neuvottelee työehtosopimuksesi (tes) työnantajan kanssa, jossa määritellään muun muassa palkkasi vähimmäistaso, työajat, vuosiloma ja muita työsuhteesi ehtoja. Vesillä tehtävä työ on usein vuorotyötä, joten työ- ja lepoaikojen noudattaminen on tärkeää.

Jos työskentelet rannikko- ja sisävesiliikenteessä matkustaja-aluksella, kuten esimerkiksi vesibussilla, työssäsi noudatetaan kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimusta.

Ensimmäinen kesä töissä vesibussilla!

Toukokuun ennätyshelteet käynnistivät työt vesibusseilla vauhdikkaasti. Kesäisin ajavilla vesibusseilla työskentelee paljon kesätyöntekijöitä. Osa heistä on laivalla töissä elämänsä ensimmäistä kertaa. Sellaisia ovat Daniela Sjöblom ja Elisa Pekkala, jotka aloittivat työt JT-Line -varustamon M/s Viaporilla toukokuussa. Tuoreet kansimiehet saivat kuulla, että Merimies-Unioni neuvottelee heidän työehtosopimuksensa ja palkkansa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Ei uskoisi, että Daniela Sjöblomilla on käynnissä vasta elämänsä toinen työpäivä laivalla. Kevään tuore ylioppilas avaa vesibussin ovet, siirtää kulkusillan ja kiinnittää aluksen köydet nopeasti aina uuden laiturin vaihduttua. Nyt ollaan Helsingin edustalla sijaitsevassa Lonnassa. Entinen armeijan saari on avoinna yleisölle nyt viidettä kauttaan. Nykyisin saarella sijaitsee muun muassa ravintola.

”Tämä on kunnon kesätyö, varmasti niistä parhaimmista päästä”, Daniela on silmin nähden mielissään kesäpestistään vesibussi M/s Viaporilla.

Kesätyö löytyi netin kautta

Aiempina kesinä Daniela on ollut kesätöissä kaupoissa ja seuroissa. Sipoosta kotoisin oleva Sjöblom kertoo, että hän kuuli merityöstä aikanaan isoisiltään, sillä kummatkin vaarit olivat merimiehiä. JT-Line -varustamon Daniela löysi netistä avoimista työpaikoista.

”Näin alkukeväästä netissä varustamon työnhakuilmoituksen ja hain töitä.”

Tervetuloa Helsingin saaristoon! Kapteeni Roger Österlund toimii 15. kesää JT-Line -varustamon alusten ruorissa. Hän aloitti vuonna 2003 JT-Linella kipparina ja vuodesta 2006 alkaen on ollut välillä talvisin laivoilla. Österlund valmistui Kotkasta merikapteeniksi ja on työskennellyt myös Prima Shippingillä, ESL:llä ja Wasalinella. Kansimies Daniela Sjöblomille käynnistyi puolestaan ensimmäinen kesä meritöissä.





Lonnan saari sijaitsee aivan Helsingin edustalla ja on suosittu, melko uusi matkakohde. Kansimies Daniela Sjöblom opastaa vesibussin kyytiin nousevia matkustajia. Kansimiehen työ pitää myös paljon sisällään matkustajien opastamista ja asiakaspalvelua.

Ennen varsinaisten töiden alkamista oli käytävä pakolliset kurssit, jotta vesibussin kansimiehenä voi työskennellä. Niihin kuuluu hätäensiapukurssi ja alkusammutuskurssi.

Tämän lisäksi oli hankittava merimiehen lääkärintodistus sekä hygieniapassi ja annikelupassi.

"Sen lisäksi varustamo antoi aluksella erikseen vielä omaa koulutusta", Sjöblom kertoo.

Helsinkiin odotetaan ennätysmäärää risteilyvieraita

Sjöblomin kansimiesparina M/s Viaporilla työskentelee **Elisa Pekkala**, joka vastaanotti matkustajilta matkaliput Kauppatorin rannassa. Aina uuden sataman vaihduttua naiset merkitsevät uudet matkustajamäärät listaan. Kansimies vastaanottaa matkustajat laivaan ja naksauttaa kädessään olevaa laskinta, "naks", taas astui uusi matkalainen kyytiin.

Helsingin vesibusseilla risteilee paljon turisteja jo toukokuussa. Pekkala on ammatiltaan matkailualan restonomi, joten hän osaa ottaa hyvin huomioon ulkomaa-laisten matkailijoiden tarpeet. Ennen kansimiestyötään hän työskenteli lipunmyyjänä JT-Linen Kauppatorin lipunmyyntipisteessä.

"Tiettyihin aikoihin on liikkeellä hieman enemmän aina määrättyjä turistiryhmiä, kuten saksalaiset, ranskalaiset tai italialaiset", hän on oppinut tuntemaan.

Helsingissä rikottiin viime kesänä risteilyvierasennätyksiä ja tulevasta kesästä odotetaan vielä menestyksekkäämpää. Helsinkiin saapuneille risteilyvieraille Suomenlinna ja lähisaaret ovat kesän hittikohdet. Toukokuun helle-ennätykset näkyvät vesibussilla liikkuvassa matkustajamäärässä. Nyt kaikki toivovat, että aurinko paistaa edellisessä enemmän, koska se houkuttaa ihmiset liikkeelle ja sade jättää kotiin.

*Helsingissä rikottiin viime kesänä risteily-
vierasennätyksiä ja tulevasta kesästä odotetaan vielä menestyksekkäämpää.*

Kesätyö vesibussilla on antoisaa, mutta vastuullista

Vesibussi Viaporin kansimiehet toteavat työn tarjoavan heille uusia haasteita, mikä tekee siitä mielenkiintoista.

"Laivatyö on vastuullista, kun kyydissä on matkustajia", Daniela Sjöblom pohtii työnsä luonnetta.

Laivalla on huolehdittava myös omasta työturvallisuudesta: Sjöblom vetää pelastusliivit päälleen aina ennen laivan ulkokannelle astumista. Vaikka kyseessä on vain vesibussi, joka ajaa Helsingin edustalla.

Uusia matkustajia nousee kyytiin reitin varrella olevista saarista. Kansimiehet Daniela Sjöblom ja Elisa Pekkala merkkäavat luvut matkustajalistaan.

la laiturista toiseen, voi kansimiehellä olla vaara tipahtaa veteen, kun hän hyppää laivan kyydistä laiturille.

Viapori-laiva porskuttaa seuraavaksi Lonnasta kohti Tykistölahtea ja sieltä kohti Kuninkaanporttia. Se on portaineen jylhä näky merellepäin, joten ei ihme että se toimii Suomenlinnan tunnusmerkinä. Unescon maailmanperintökohteeksi valittu puolustuslinnoitus on toden totta uniikki miljöö maailmassa. Vesibussi Viaporin kansimies Elisa Pekkala osaa tarvittaessa vastailla turistien kysymyksiin risteilyn aikana.

”Olen kiinnostunut historiasta ja matkailun edistämisestä. Työssäni on mukavaa, kun pääsee mukaan suunnittelemaan varustamon toimintaa ja saa antaa kehitysehdotuksia. Pekkala kertoo olevansa työssään omalla alallaan.

15. kesä vesibussin ruorissa

M/s Viaporin kapteeni **Roger Österlund** ottaa Suomenlinnasta suunnan kohti Kauppatoria. Siellä on laiturissa suuret matkustajalaidat ja rinnalla hyörivät pienemmät vesibussit kuin Venetsian edustalla. Meille suomalaisille saaristomme on jo tuttu, mutta kun hieman avaramme ajatteluamme, voi esimerkiksi Helsingin edustan saarten todeta olevan melko uniikki saariryhmä maailmassa pääkaupungin edustalla. Helsinki on avannut viimeisten vuosien aikana entisiä armeijan saaria kaupunkilaisten ja matkailijoiden käyttöön, joihin pääsee tutustumaan kohtuuhintaan vesibussin kyydissä. Nyt saaria aletaan markkinoida



Kansimies Daniela Sjöblom kiinnittää aluksen laiturin. Kapteeni Österlund tarkistaa, että solmut ovat kohdillaan: hyvin onnistuivat.



M/s Viaporin kapteeni Roger Österlund on viihtynyt JT-Line -varustamon palveluksessa hyvin. Syksyn tullen, kun risteilykausi päättyy, tehdään telakkahommia.

toden teolla Aasian ja Kiinan markkinoilla.

”Vesibussit ovat saaneet toistaiseksi olla laiturissa tuossa Kauppatorin edustalla, mikä on hyvä asia. Turistit pääsevät Kauppatorilta suoraan vesibussien kyytiin ja saariin. Kolera-altaaseen ollaan suunnittele-

massa kuitenkin muutoksia ja ehkä siltaakin. Toivottavasti kaupunki antaa vesibussien olla jatkossa myös Kolera-altaalla, koska olemme nyt ihan ”pelipaikoilla”, varustamon aluksia jo 15. kesää kipparoinut Österlund tuo esiin. 🍀

Kuljetusliitot tiivistävät yhteistyötään:

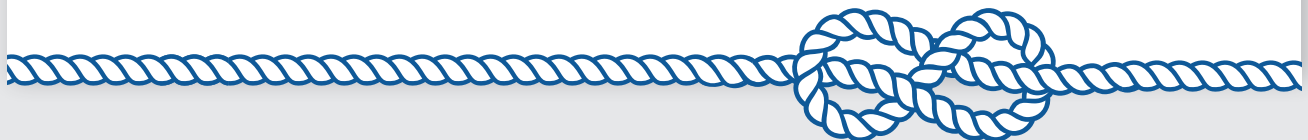
Kuljetusliitot KL perustettu

SAK:laiset kuljetusalan ammattiliitot – Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Veturimiesten liitto VML ry ja Rautatievirkamiesliitto RVL ry – ovat tänään perustaneet **Kuljetusliitot KL**-nimisen järjestön. Sen tarkoituksena on edistää ja kehittää liittojen keskinäistä yhteistoimintaa sekä edunvalvonta- ja sopimustoimintaa.

Kuljetusliitot KL:n perustamisella on myös tarkoitus vahvistaa liittojen välillä jo pitkään voimassa ollutta sopimusta työehtosopimusneuvotteluihin liittyvästä keskinäisestä tuesta ja taata liittojen vankka asema kuljetusalan työntekijöiden etujen ja oikeuksien ajajana ja turvaajana.

Järjestön perustajina olevat liitot toimivat jo nyt yhteisissä toimitiloissa, mikä helpottaa myös tulevaa yhteistyötä.

Kuljetusliitot KL:n hallituksen puheenjohtajana aloittaa Merimies-Uniionin puheenjohtaja **Simo Zitting**. Hallituksen muina jäseninä ovat AKT:n puheenjohtaja **Marko Piirainen**, PAU:n puheenjohtaja **Heidi Nieminen**, VML:n puheenjohtaja **Tero Palomäki** ja RVL:n puheenjohtaja **Kari Vähäuski**.





Kuljetusliittojen puheenjohtajat
vasemmalta Heidi Nieminen PAU,
Tero Palomäki VML, Simo Zitting
SMU ja Marko Piirainen AKT. Kuvasta
puuttuu Kari Vähäuski RVL.



Historiallinen tapaaminen: Kuljetusliittojen puheenjohtajat allekirjoittivat Kuljetusliitot KL-järjestön perustamisasiakirjan Kiljavalla SAK:n edustajiston kokouksen yhteydessä 24.5.2018.

Vartsalan vaijerilossi on merkittävä solmukohta Ahvenanmaan saariston ja Turun mantereeseen välissä

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



*Päälouottamusmies
Markku Wahlstén tuli tapaamaan
Ilari Kalliota Kustaviin.*





"Kun täällä on oikein sumuista, vastarantaa ei näy. Eikä edes lossin ramppia, joka lasketaan laituriin", Vartsalan lossikuljettaja **Ilari Kallio** kuvailee saariston sääolosuhteita.

Sakea sumu leijaili Suomen länsirannikolla vappua edeltävänä päivänä ja Kustavissa Vartsalan lossillakin näkyvyys oli huono.

"Tutkan avulla ajetaan, kun vastarantaa ei ole näkyvissä."

Vaijeri hoitaa lossissa apumiehen virkaa

Lossi "sahaa" rannalta toiselle suoraa linjaa. Lossista lossin tekee vaijeri, joka toimii "apupoikana" aluksen rinnalla.

"Jos lossissa ei ole vaijeria, se on lautta ja tarvitsee enemmän kuin yhden kuljettajan."

Vartsalan lossi on vaijerilossi ja sinälään kiinnostava vekotin.

"Sitä kuulee isien selostavan lapsilleen alhaalla kannella, että vaijeri kiskoo aluksen rannalta toiselle. Mutta näinhän ei ole", Koskea ja häntä tapaamaan tullutta pääluottamusmiehestä **Markku Wahlsténia** naurattaa.

Lossia ajetaan moottorien avulla kuten muitakin aluksia. Vaijeri on vain "viivain", joka antaa suuntaa kohteesta toiseen. Valittavasti siitä ei ole avuksi pitämään alusta reitillä ja paikoillaan, jos se ajautuu reitiltään ulos. Niin tapahtui myös Vartsalassa ennen kuin Kallio aloitti siellä työnsä.

"Sakea sumu leijaili merenlahden yllä ja lossi ajautui väylältäään. Lossi oli tuolla kauempana lahdella, ennen kuin havahduttiin, että vaijeri ei ole paikoillaan ja alus on pois reitiltä."

Katse horisonttiin kohti vastarantaa

Lossia ikänsä ajanut Wahlstén tietää, että vaijerin poissaoloa paikaltaan tai katkeamista ei välttämättä huomaa lossilla ajon aikana. Omat silmät, aistit ja tutka, siinä ovat merimiehen työvälineet. Siitä johtuen Vartsalassa nyt reilun kolme vuotta lossia ajanut Ilari Kalliokin pitää katseen koko ajomatkan ajan tiukasti horisontissa. Merimatka laiturista toiseen kestää noin 10 minuuttia ja koko sen ajan kuljet-



Lossinkuljettaja Ilari Kallio joutuu pitämään katseen tiukasti horisontissa, lossia on ajettava joka hetki, sillä se kulje itseksensä suoraan.



tajan on oltava valppaana ohjaimissa. Kallio kertoo jännittäneensä melkoisesti, kun lähti ensimmäistä kertaa ajamaan yksin lossia.

”Mietin, että tuleekohan tästä yhtään mitään. Lossissa ei ole köliä ja sitä ajetaan kahden potkurin avulla (toinen edessä, toinen takana alusta). Vekotin on kuin vetten päällä kelluva laatikko, eikä se tahdo mennä metriäkään itsenäisesti suoraan, jos sitä ei koko ajan ohjaa.”

Lossia ohjataan kahdella kahvalla, joista toinen on oikeassa kädessä, toinen vasemmalla. Kuljettaja istuu penkissä niiden välissä.

”Rantaan tullessa toinen potkuri jarruttaa ja toinen ohjaa.”

Liikenne on Vartsalassa vilkasta vuoden ympäri

Rantaan tultua ramppi lasketaan ja autot sekä matkustajat poistuvat. Nyt ollaan saarella Kustavin puolella.

”Keväällä kyydissä alkaa liikkua taas paljon moottoripyöräilijöitä, jotka matkaavat Kustavista eteenpäin yhteysaluksella Ahvenanmaalle.”

Vartsalan lossilla liikenne on vilkasta ympäri vuoden, sillä yhteysalusten kyydissä Ahvenanmaalta saapuu henkilöautoja ja säännöllistä kuorma-autoliikennettä. Kustavin saaren toiseen päähän ajaa yhteysalus *M/s Viggen*, joka saapuu juuri rantaan ja jättää maihin yhden täyden lossilautallisen kulkuneuvoja.

VARTSALA

Saariston Rengastien yksi ja tärkeä saari on Kustavi. Kustaviin tullaan Turun suunnasta Taivassalon kautta maanteitse.

Vartsala on yksi Kustavin kolmesta pääsaaresta. Vartsalan saaresta on 952 metrin mittainen vajerilossi yhteys mantereelle. Matkalla ylitetään Ströömin salmi ja matka kestää noin kymmenen minuuttia. Vartsalan vajerilossi liikennöi aamuvarhaisesta iltamyöhään. Yöllä lossi kulkee tarvittaessa.

Vartsalan lossi kuljettaa matkustajia Kustavista Vartsalan saarelle, josta on maantieyhteys saaren vastakkaiselle puolelle (länsireunalle), jossa sijaitsee **Vuosnaisten** satama. Sieltä on lauttayhteys Ahvenanmaalle Brändön Åvaan. Sieltä eteenpäin ajoneuvoja ja matkustajia kuljettaa yhteysalus *M/s Viggen*.

”Vartsalan lossilta on saaren läpi yhteysalukselle noin 10 minuutin ajomatka.”

Ei kestäkään kauaakaan, kun Vartsalan lossille jonottaa yhteysaluksella saapuneita kulkuneuvoja. Autoletka luikertelee pitkälle mäenmutkaan ja Kallio ohjaa autoja liikennevalojen avulla omille kaistoilleen lossille. Kaistoja on neljä, mutta kaikki eivät meinaa mahtua kyytiin mukaan.

”Ajakaa hieman eteenpäin kaistalla kolme”, Kallio antaa ohjeita kaiuttimien kautta kannelle ajaville kulkuneuvoille.

Tiivistämisen jälkeen kaikki autot saadaan juuri ja juuri mahtumaan kyytiin. Lossin ramppi nostetaan ylös. Näyttää siltä, että kaksi autoa ovat aivan siinä rajoilla, että ne mahtuvat kannelle.





"Tästä näkee, että työmme vaatii järjestelyä ja laskemistakin, ettei aluksessa ole ylikuormaa. Tällainen ajoneuvomäärä on kuitenkin aivan normaali", Kallio ja Wahlstén toteavat.

Puurekka lossin kannella

Vartsalan lossilla kulkee myös paljon puutavararekkoja.

"Välillä ihmettelen, että miten yhdeltä saarelta löytyy noin paljon puuta ja onko saaren sisäosa hakattu jo kohta autioksi", Kallio hymähtää.

Jos saaresta tuodaan tavaraa ja puuta, sinne myös viedään tilalle uutta. Sepeliä ja muita rakennusaineita sekä työvälineitä kuljetetaan paikallisten ja mökkiläisten tarpeisiin vuosittain melkoisia kuormia.

"Voi sanoa, että meillä Vånon lossillakin Turun kaakkoispuolella pitäisi olla sepelimäärällä laskettuna kohta kokonainen kau-

*Työpäivän päätteeksi
silmät ovat kuin
hiekkassa tai pää
joskus jopa hieman kipeä,
jos huono ajosää sattuu
kohdalle.*

punginosa valmiina", pääluottamusmies Wahlstén tuumii vuosien varrella kyyditsemistään kuormista.

Tavaramäärät ovat kuitenkin osoitus siitä, että saaristo on elävä. Vanhan rinnalle tehdään uudisrakentamista. Ilari Kallio on itse syntyjään kustavilainen, saariston lapsi.

"Olen syntynyt Kustavissa ja ensimmäiset 11 vuotta asuin täällä. Sen jälkeen reippaan 20 vuotta Naantali-Raisio -akselilla, kunnes muutin tänne takaisin."

Oma koti ja perhe sijaitsevat vajaan 10

minuutin matkan päässä työpaikasta, lossilta. Lähimpään kivitörmään, eli Raisioon, on noin tunnin ajomatka.

"Tiet ovat talvella liukkaat ja loskasää vihuliaisin. Pimeää on aina."

Otsalamppu on saaristolaisten pyhä instrumentti, joka päässä kuljetaan joka paikkaan: puuvajaan ei ole menemistä ilman otsalamppua. Eikä muuallekaan, sillä pimeys vallitsee koko pihapiirissä ja lähitiellä.

Sää määrittää työpäivää

Luonto on vahvasti läsnä saaristolaisten elämässä. Myös lossinkuljettaja istuu ylhäällä kopissaan keskellä luontoa ja sen voimia. Syksyllä ja loppuvuodesta on pimeää kuin säkissä. Keväällä ja kesällä valoa tulvii ohjaamoon liiankin kanssa.

"Sumuinen sää – ja tällä hetkellä vallitseva pilvisuus on kuvitteellisesti pilvinen, koska silmiä pitää siristää ajettaessa koko ajan. Työpäivän päätteeksi silmät ovat kuin hiekassa tai pää joskus jopa hieman kipeä, jos huono ajosää sattuu kohdalle."

Yllättävää kyllä aurinkoinenkin sää voi tehdä ajosta työstä: meri kimmeltää ylös lossikopin ohjaamoon kuin kirkas peili. Myös merivirrat yrittävät työntää alusta reitiltään. Nyt Kallio pyöryttää ajotulinsa ympäri 180 astetta kohti uutta menosuuntaa, vastarantaa.

Kallio on ahkera metsämies, kuten moni muukin saaristolainen. Metsäreissuille osallistuu myös kaksi labradorinnoutajaa ja mäyräkoira.

Koirien kanssa huushollissa vilskettä ylläpitää myös 2,5-vuotias tyttö, joka on jo innokas salibandyn pelaaja.

"Meillä on täällä saaristossa lapsille oma joukkue, jossa nuorin on ensimmäisellä luokalla ja vanhin seitsemännellä", saaristolaiset järjestävät lapsilleen harrasteita, joita ei muuten ole lähiseudulla paljon tarjolla."

Kaikki me tiedämme saariston idyllin, josta monet voivat lukea vain kirjoista.

"Saaristo on lapselle hieno paikka viettää lapsuus ja juoksennella vapaasti. On meri, luontoa ja rauha."

”Tulin tuuraamaan”

”T uuraajaksi tulin ja täällä vielä olen”, Ilari Kallio kertoo työurastaan Vartsalan lossilla **Finferriesin** palveluksessa.

Ensin hän työskenteli aluksella 1,5 vuotta vikaeraajana ja sitten hänelle tarjottiin vakituista työpaikkaa. Nyt hän on ollut kolme vuotta varustamon palveluksessa. Kallio työskenteli ennen lossinkuljettajan uraansa täkärinä rahtilaivoilla.

”Olin 14 vuotta **Borella** ja sen edeltäjällä **Engshipillä**. Muutos neljän–kuuden viikon törnistä lossinkuljettajan kolmivuorotyöhön on ollut suuri ja siihen on tarvinnut opetella.”

Borella Kallio ehti seilata *M/s Najadenilla*, *M/s Bravadenilla*, *M/s Bordenilla* ja *M/s Autobaylla*.

”Ajelimme muun muassa sinkkiharkkoja ja kontteja. Suomen satama oli Inkoo, jonne kuljetimme kalkkikiveä.”

Tavaraa haettiin entisistä itäblokin maista, Tanskasta ja Saksasta sekä Briteistä.

”Kerran *M/s Bordenin* kanssa kävimme Angolassa, eli tuli ylitettyä myös Päiväntasaaja.”



Lossinkuljettaja Ilari Kallio (vas.) ja päälähtämismies Markku Wahlstén ajavat kumpaisetkin vaijerilossia: Kallio Kustavissa ja Wahlstén Vänossa.

Lossikuski saa osansa, jos muija haukkuu

N iinhän se on, että lossi on aina väärässä päässä rantaa. Harva tulee miettineeksi, että lossinkuljettajan työ – jos joku – on asiakaspalveluammatti ainakin saapuneiden asiakaspalautteiden perusteella.

”Jos jollekin tulee muijan kanssa kotona tappelu, ja hän suhauttaa autolla lossille, niin kuskihan siitä saa ilman muuta osansa”, päälähtämismies Wahlstén on oppinut tuntemaan vuosien varrella ihmismielen.

Pelkkä lossinajotaito ammattiin ei riitä, sillä lossinkuljettajan pitää pystyä olemaan viileänä ja pitämään tunteet suuremmalti osin sisällään, vaikka lähestulkoon kaikki asiakaspalautteet, jos niitä saapuu, ovat negatiivisia.

”Tänne soitetaan myös suoraan ohjaamoon ja laitetaan viestiä. Monia kiukuttaa, jos eivät mahdu kyytiin mukaan.”

Kesäisin ja tunnetusti juhannuksena lossille saapuva jono on kilometriluokkaa. Ammatissa kuulee vuosien varrella mitä uskomattomampia selityksiä siitä, miksi jonkun pitäisi päästä jonossa ohitse kyytiin ohi muiden matkustajien.

”Ne, jotka joutuvat jäämään rannalle odottamaan, eivät ole tyytyväisiä.”

Lossikuskit suhtautuvat saamiinsa palautteisiin rauhallisesti. On pakko, koska muuten ei jaksaisi. Harvoin kukaan uskaltaa tulla kuitenkaan suoraan antamaan viestiä ylös lossiohjaamoon, vaan nykypäivänä on helppoa lähettää

anonyymi tekstari tai viesti suoraan lossille.

”Jos rantaan saapuu hälytysajoneuvo, emme ota ketään muuta kyytiin. Tämä on asia, jonka toivomme matkustajien ymmärtävän. Syynä on se, että jos otamme muita kyytiin, emme saa jonoa pysähtymään ja lastaus kestää. Hälytysajoneuvo on saatava eteenpäin heti”, lossinkuljettajan lähettävät ihmisille sen asian suhteen terveisiä.

Ja saapuu sitä joskus hyviäkin palautteita ja matkustajat opitaan tuntemaan.

”Jos joku vilkuttaa autonsa valoja lähtiessään, se on kiitos meille osoitettu suurin kiitos”, miehet myhäilevät. 🚢

SAK:n edustajiston viesti hallitukselle: Työehtojen heikennysten aika on ohi

SAK:n edustajistolla on maan hallitukselle selkeä viesti: Älkää tuoko enää yhtään työntekijöiden ja työttömien asemaa heikentävää esitystä eduskuntaan.

Suomen suurimman palkansaaja-järjestön edustajisto tuomitsee jyrkästi hallituksen nuoriin kohdistamat heikennykset. Se vaatii hallitusta vetämään pois kehysriihen esityksen, joka mahdollistaisi määräaikaisen työsuhteen solmimisen ilman perusteita, jos palkattava on vähintään kolme kuukautta työttömänä ollut alle 30-vuotias nuori.

– On järjetöntä politiikkaa näivettää nuorten tulevaisuudenuskoa maassa, jossa väestö ikääntyy kovaa vauhtia ja nuoret ikäluokat pienenevät.

Kiljavan opistolla 24.–25.5.2018 kokoonnutunut SAK:n edustajisto peräänkuuluttaa politiikan suunnanmuutosta. Nykyinen hallitus on politisoinut työmarkkinakysymykset ja pyrkii yksipuolisesti sanelemaan työelämän uudistusten suunnan – työnantajien suosiollisella tuella.

– Seuraavan hallituksen politiikan pitää perustua ammattiyhdistysliikkeen arvoille: oikeudenmukaisuudelle, heikoimmista huo-



lehtimiselle ja yhdessä sopimiselle. SAK:n edustajisto kehottaa työntekijöitä äänestämään seuraavissa vaaleissa näiden arvojen puolesta.

Edustajisto on SAK:n ylin päättävä elin. Se kokoontuu varsinaisiin kokouksiinsa kaksi kertaa vuodessa. Merimies-Unionin edustajat SAK:n edustajistossa ovat **Tarja Rännäli-Lehto** (Finnlines) ja **Timo Purho** (Viking Line).



Merimies-Unionin hallituksen jäsen Tarja Rännäli-Lehto toi edellisessä SAK:n edustajiston kokouksessa esiin huolen Pohjois-Karjalan paikallisjärjestön aluetoimistijamäärästä, jota aiottiin vähentää. Rännäli-Lehto teki aloitteen toimistijamäärän pitämisestä entisellään ja aloite sai runsaasti kannatusta edustajiston keskuudessa. Alkusyksystä 2018 on tiedossa uutisia, miten Pohjois-Karjalan aluetoimistijan tilanne on edennyt.

SAK:n edustajiston päätöslausuma 25. toukokuuta 2018:

Kuluva hallituskausi on osoittanut, että yhteiskuntaa halutaan nyt kehittää vahvimpien ehdoilla. Poliitiikkaa on leimannut leikkausvimma, joka kohdistuu varsinkin koulutukseen, kaikkein heikoimmassa asemassa olevien toimeentuloon ja työehtoihin.

Tästä vimmasta ovat saaneet kohtuut-

tomasti kärsiä etenkin nuoret. Nyt hallitus tarjoaa nuorille vielä muita palkansaajia huonommat työehdot, kun se on ajamassa alle 30-vuotiaiden työttömien perusteettomia määräaikaisia työsuhteita.

SAK tuomitsee jyrkästi hallituksen nuoriin kohdistamat heikennykset. Ne rikkoivat räikeästi ihmisten yhdenvertaisuutta

lain edessä. On järjetöntä politiikkaa näivettää nuorten tulevaisuudenuskoa maassa, jossa väestö ikääntyy kovaa vauhtia ja nuoret ikäluokat pienenevät.

SAK:n edustajiston viesti hallitukselle on: Älkää tuoko enää yhtään työntekijöiden ja työttömien asemaa heikentävää esitystä eduskuntaan.

NTF:n kongressi 2018 pohti pohjoismaista mallia globalisoituvassa maailmassa

NTF:n, eli Pohjoismaisen Kuljetustyöntekijöiden Federaation kongressi järjestettiin 30.-31. toukokuuta Aalborgissa Tanskassa. NTF kokoaa alleen yli 400 000 pohjoismaista kuljetusalan työntekijää jäsenjärjestöjensä kautta. Suomesta edustettuina ovat eri kuljetusliitot, kuten Merimies-Unioni, AKT, IAU sekä Veturimiestenliitto.

NTF:n kongressi järjestetään neljän vuoden välein ja vuoden 2018 kongressin teemana oli: *Pohjoismainen malli globaalissa maailmassa*. Merimies-Unionin toimitsija **Satu Silta** istui kongressin puheenjohtajistossa. NTF:n pääsihteerinä toimii suomalainen **Anu Hietala**, joka aloitti tehtävässään tänä vuonna. Liikennesektorilla

koko uransa tehnyt Hietala toimi aiemmin sopimussihteerinä Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistyksessä (SLSY).

NTF:lle valittiin kongressissa uusi hallitus, jonka varapuheenjohtajana jatkaa Merimies-Unionin puheenjohtaja **Simo Zitting**.



Jäsenrekisteri tiedottaa:

Muistathan itse ilmoittaa eläköitymisestäsi jäsenrekisteriin. Eläkkeestä ei tarvitse maksaa jäsenmaksua, mutta halutessasi voit jäädä liiton eläkeläisjäseneksi.

Tietoa emme saa mistään muualta kuin jäseneltä itseltään.

NTF:n hallitus 2018:

Puheenjohtaja	Jan Villadsen/3F	Tanska
Varapuheenjohtaja	Simo Zitting/SMU	Suomi
Hallituksen jäsen	Lars Morten Johnsen	Norja
Hallituksen jäsen	Tommy Wreeth	Ruotsi
Hallituksen jäsen	Valle Karlsson	Ruotsi
Hallituksen jäsen	Vibeke Ansbjerg	Tanska
Hallituksen jäsen	Keld Bækkelund-Hansen	Tanska
Hallituksen jäsen	Lisa Bengtsson	Ruotsi
Hallituksen jäsen	Tero Palomaki	Suomi
Hallituksen jäsen	Jahn Cato Bakken	Norja
Hallituksen jäsen	Martin Johansson	Ruotsi
Hallituksen jäsen	Sigrun Johsdottir	Islanti
Hallituksen jäsen	Marko Piirainen	Suomi

Tietosuoja-asiaa

EU:N TIETOSUOJA- eli **GDPR**-asetusta (2016/679) ryhdyttiin soveltamaan 25.5.2018. Merimies-Unioni julkaisi kotisivuillaan uudistetut tietosuojaperiaatteet, jotka ovat tästä lähtien aina jäsenten luettavissa. Tietosuoja-sivulta löytyy myös Kuljetusalojen työttömyyskassan tietosuoja-seloste.

Käy tutustumassa: www.smu.fi > Liitto > Tietosuoja

Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksissa uusi termi

Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksissa (matkustaja-alussopimuksen 4.8 kohdan 1. kappale ja kauppa-alussopimuksen 3.8 kohdan 1. kappale) mukaan järjestyksenalvoja toi-

mii työtehtäväänsä hoitaessaan merityösopimuslain 13 luvun 18 §:n mukaisena päällikköä avustavana henkilönä. Koska mainitusta merityösopimuslain pykälästä poistettiin viittaus järjestyksenalvojia

koskevaan erityislakiin, on nyt työehtosopimusosapuolten kesken sovittu, että työehtosopimuksessa käytetty termi järjestyksenalvoja muutetaan järjestyksienvalvoiksi.

Merityöyleissopimuksen Erityiskomitea kokoontui kolmannen kerran

Merityöyleissopimuksen (MLC) mukainen kolmikantainen Erityiskomitea kokoontui nyt kolmannen kerran yleissopimuksen voimassaolon aikana huhtikuun viimeisellä viikolla Genevessä. Komitea on yleissopimuksen artiklan XIII:n mukaan erityinen merenkulkualan työstandardeihin perehtynyt asiantuntijakomitea, jonka tehtävänä on seurata jatkuvasti yleissopimuksen soveltamista ja huolehtia sen päivittämisestä.

TEKSTI JA KUVAT **SANNALEENA KALLIO**



Kansainvälinen Työjärjestö juhlii täyttää vuosisataa ensi vuonna.

Merenkulkijoiden edustajia täysistuntosalissa. Eturivissä puheenjohtaja David Heindel ja sihteeri Jon Whitlow kinkkisen kysymyksen äärellä.

Komitean kokoukseen osallistui noin 300 edustajaa ympäri maailmaa. Suomalaisia merenkulkijoita ja Merimies-Unionia komiteassa edusti lakimies **Sannaleena Kallio**. Finlande-kyllin takana istuivat vanhempi hallitussihteeri **Nico Steiner** työ- ja elinkeinoministeriöstä sekä erityisasiantuntija **Aino-Maija Alstela** sosiaali- ja terveysministe-

riöstä, molemmat myös merimiesasioiden neuvottelukunnan jäseniä.

Komitean päätöksiä

Pääkohdat kokouksen asialistalla olivat muutamien esitettyjen lisäysten tekeminen merityöyleissopimuksen sitoviin normeihin sekä sen arviointi, onko syytä pitää edelleen voimassa niitä yleissopimuksia ja

suosituksia, jotka on jo sisällytetty merityöyleissopimukseen ja joiden soveltaminen on korvattu merityöyleissopimuksella niissä maissa, jotka ovat ratifioineet sen. Sen lisäksi kuultiin selvityksiä yleissopimuksen soveltamisesta ja toimeenpanon onnistumisesta muun muassa työnantajan hylkäämien, oman onnensa nojaan jätettyjen merenkulkijoiden oikeuksien toteutumisen osalta.

Third STC Meeting		23-27 April 2018	
Vote on the Amendment to the Code of the MLC, 2006			
Members represented: 45 out of 86 States parties to MLC, 2006			
Votes:	YES	NO	ABS
	1,580	0	40
Voted in favour:		2/3 MAJORITY ATTAINED	
76 of 82		1,053	
5 of 5			
5 of 5			
		> half of Governments' voting power	
		> half of Shipowners' voting power	
		> half of Seafarers' voting power	

Vahvasti "kyllä" merityöyleissopimuksen muutoksille.

Päätöslauselmia tehtiin erityistä huomiota vaativista seikoista, kuten merenkulkijoiden oikeudesta pitää vapaata ja käydä maissa satama-aikana sekä lippuvaltio- ja satamatarkastuksia koskevan ohjeistuksen kehittämisestä. Asiaa oli paljon, eikä ole siis mikään ihme, että kokouspäivät venyivät yli kymmentuntisiksi.

Erityskomitean työskentelytavat ovat vakiintuneet ryhmäkohtaisiin- ja täysistuntotyöskentelyyn. Tämän lisäksi esimerkiksi EU-maat kokoontui säännöllisesti keskustelemaan EU:n kannasta käsiteltäviin kysymyksiin.

Merirosvous ja kidnappattujen merenkulkijoiden asema erityistarkastelussa

Erityskomitea hyväksyi lisäyksiä normiin A2.1 koskien merenkulkijoiden työsopimuksia sekä normiin A2.2 koskien palkkausta. Tämän lisäksi kohtaa 8 suosituksessa B2.5.1 muutettiin. Kaikki muutokset liittyvät tilanteeseen, jossa merenkulkijaa pidetään vangittuna aluksella tai sen ulkopuolella merirosvouksen tai alukseen kohdistuneen aseistetun ryöstön johdosta. Normin uuden kohdan mukaan merenkulkijan työsopimus pysyy voimassa koko vangittuna olon ajan riippumatta työsopimuksen määräajan mahdollisesta umpeutumisesta tai jo ilmoitetusta päättämisestä. Tästä seuraa

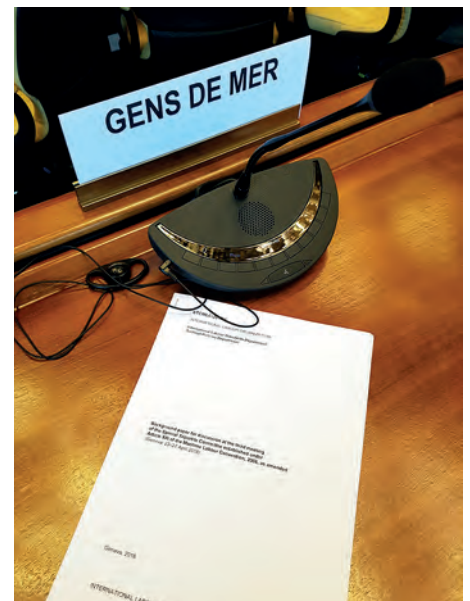
johdonmukaisesti se, että merenkulkijalla on oikeus palkkaan ja muihin työsuhte-etuihin koko vangittuna olonsa ajan siihen asti, kunnes hänet on vapautettu ja hän on palannut kotiin tai julistettu kuolleeksi vankeuden aikana. Näin turvataan muun muassa merenkulkijan perheen toimeentulon jatkuvuus. Muokatun suosituksen mukaan merenkulkija ei myöskään menetä oikeuttaan kotimatkaan ko. vankeuden aikana kotiutumiselle asetuista määräajoista huolimatta.

Varustamon maksukyvyttömyys

Merenkulkijoiden edustajat tekivät esityksen silmällä pitäen myös niitä tilanteita, joissa varustamo ei maksukyvyttömyyden tai liiketoiminnan päättymisen takia huolehdi yllä mainituista palkanmaksu- ja huolenpitovelvollisuuksistaan. Varustamoiden edustajat tyrmäsivät kuitenkin täysin ehdotuksen erityisen vakuutus- tai vakuusjärjestelyn luomisesta. Niinpä merenkulkijat luopuivat esityksestä, koska merenkulkijoiden puheenjohtajan **David Heindelin** sanoin, "on parempi mennä kotiin puolikkaan limpun kanssa kuin kokonaan ilman leipää."

Kansallinen toimeenpano

Uudet normikohdat ja niiden kansallinen toimeenpano edellyttävät lisäysten tekemistä ainakin merityöopimuslakiin ja sen



Gens de mer – meren ihmiset.



Yö laskeutuu Geneven vanhassa kaupungissa.

palkanmaksua ja työsopimuksen voima-
saoloa koskeviin sääntöihin.

Viikko oli lämmin ja aurinkoinen eikä kokoussalien hiostavaa tunnelmaa helpottanut ILO-talon (*International Labour Organization*) remontti, jonka johdosta ilmanvaihtojärjestelmä ei toiminut täydellä teholla. Seuraavan kerran komitea kokoontuu kahden vuoden sijaan vasta kolmen vuoden kuluttua. 🛑

Kokouksen asiakirjoja:

http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_550284/lang-en/index.htm

Vuosi Elektraa

Elektra, suomennettuna sähkövä, on feminiini hahmo kreikkalaisessa mytologiassa. Suomalaisessa arjessa hybridilautta Elektra palvelee Suomen vilkkaimmalla lauttareitillä.

TEKSTI JA KUVAT JUKKA SUNDHOLM



Kuorma voi olla raskaskin, mutta Elektran vakaus ei miehistön mukaan ole moksiskaan.

Suomen Lauttaliikenne -konserni, toiselta nimeltään **Finferries**, on valtion omistama varustamo, joka liikennöi sekä yhteysaluksilla että maantielautoilla ja vaijerilosseilla. Yksi lautoista on Paraisten ja Nauvon välillä kulkeva Elektra. Suomen ympäristöystävällisimmäksi lautaksi mainittu Elektra saavutti hiljan Vuoden alus -palkinnon Amsterdamissa pidetyn *Sulphur Cap 2020* merialan konferenssin yhteydessä.

Kesästä 2017 alkaen Elektra on purkanut ajoneuvoliikenteen ruuhkia. Keskimääräinen vuorokausiliikenne on ollut noin 1 600 ajoneuvoa – kesäaikana aina 2 400 ajoneuvon asti.

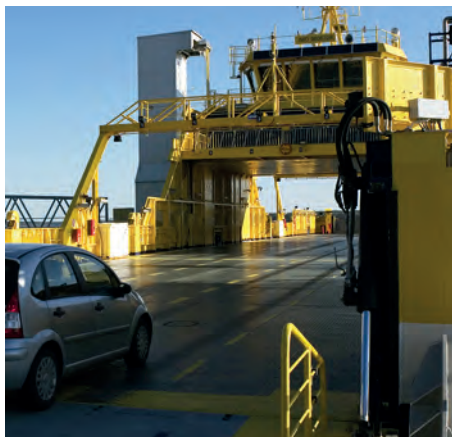
Hybridilautta

Lähes kokonaan sähkökäyttöinen Elektra on Suomen suurin maantielautta. Sen on mahdollista kuljettaa mukanaan yhtä aikaisesti 90 henkilöautoa. Lautta ajaa

reittiään viidentoista minuutin välein.

Lautta-aluksen voimanlähteinä toimivat ensisijaisesti sähköllä ladattavat akkupaketit. Aina lautan rantautuessa alkaa myös akuston viiden minuutin lataus maasähköllä. Ohjaamon tasolta voi nähdä, miten latauspistoke laskeutuu kohti lautan kylkeä.

Teräsrunkoisella lautalla on kaksi 900 kilowatin potkurimoottoria ja kaksi 520 kilowattitunnin litiumakustoa. Aluksella on myös varoiksi kolme dieselgeneraatto-



Elektran 450 ajokaistametriä vetävät 90 autoa.



Voisiko seuraavan sukupolven robottilautta suoriutua tehtävistään etäohjattuna?



Maisemat kolmentoista metrin korkeudesta ovat käyneet tutuiksi konepäällikkö Keijo Niskaselle (vas.) ja aluksen päällikkö Fabian Karlgrenille.

ria, jotka tuottavat sähköä poikkeustilanteissa.

Julkisuudessa Elektran vahvuudeksi on nostettu esiin sen huoltokustannuksiltaan edullinen koneisto.

Suomen ilmasto testaa ”sähkölautan” kestävyys

Paraisten puolen rantagrillin kahvion seinät ovat vuoden mittaan kuulleet asiasta kannanottoja puolesta ja vastaan. Sähkölautta kestää Suomen olot – tai sähkölautta ei tule kestäämään Suomen oloja. Niin tai näin, kahvipuheet ovat kahvipuheita, eikä niitä sen laajemmalle levitellä.

– On meillä täällä saunakin, tosin en tiedä, onko sitä koskaan käytetty, ajattelee konepäällikkö **Keijo Niskanen** ääneen, kun on edeltävästi käyty läpi lautan teknisiä hienouksia. Eniten sähkölautassa tuntuu äänenvoimakkuuden taso.

– Konehuoneessa on niin hiljaista, ettei oikeastaan kuulosuojaimia tarvita.

Edelleen Niskasen kokemuksen mukaan lautoilla on ollut putkirikkoja, tai vähintään

talven aikana on ilmennyt rakenteissa olevia kylmäsiltoja. Elektrassa kumpaankaan näistä ei ole esiintynyt.

Automaatti-Matti tuskin pärjäisi

Puhe päällikkö **Fabian Karlgrenin** ja Niskasen kanssa kääntyy robotiikkaan ja automaatioon. Päällikkö pyörittelee ohjauspalloa ja konepäällikkö esittelee Elektran järjestelmän tilaa näytöltä.

– Kyllä kai tätä väliä voisi automaattikin ajella. Mutta. Lastaus ja purku eivät ehkä niin vain sujuisi ja huviveneilijät ovat tällä vilkkaalla pätkällä riski. Aina on myös ensikertalaisia, jotka eivät tiedä, miten lautalla matkustetaan.

Viikko haastattelutuokion jälkeen **Rolls-Royce** ja Finferries kertoivat julkisuudessa yhteistyösopimuksestaan, jonka mukaan ne aikovat Finferriesin testialustalla esitellä etäohjattavaa ja itsenäistä lauta-alusta.

Ensivaiheessa tarkoitus on lisätä miehistöllisten lauttojen turvallisuutta älyteknikalla. Pidemmälle viedyn tulevaisuuske-

naarion mukaan itseohjautuvat laivat ja autonomiset lautta-alukset ovat osa merenkulun tulevaisuutta. Suomessa laivojen älyliikennettä aletaan kokeilla Eurajoen edustalla olevalla Jaakonmerellä. Eräs testattava asia voisi olla navigointityön hoitaminen maissa olevasta keskuksista. ⚓

L/A Elektra

Rakentajatelakka: CRIST S.A., Puola

Rakennusvuosi: 2017

Henkilöautojen lukumäärä: 90

Suurin pituus: 97,92 m

Suurin leveys: 15,20 m

Syväys: 3,50 m

Autokaistoja: 5

Ajokaistoja: 450 m

Akusto: 1 MWh

Kevään luottamusmiesten täydennyskursseille otti osaa ennätysellinen osallistujajoukko

Varustamoiden tarjoama koulutus nousi puheenaiheeksi varustamokohtaisissa tapaamisissa: vaatimustaso kasvaa ja laitteet teknistyvät sekä ”robotisoituvat”, mutta työntekijöille järjestetty ammattitaitoa ylläpitävä ja kehittävä koulutus on joissakin varustamoissa heikolla tasolla – ja joissakin sitä ei ole lainkaan.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Suomen Varustamoiden toimitusjohtaja **Tiina Tuurnala** totesi vast’ikään Trafín järjestämässä seminaarissa, että henkilöstön osaamisen kehittämisen tulisi olla työnantajan perustyötä. Tämä näkemys korostuu, kun merenkulkuun tulee yhä enemmän laitteistoja, jotka vaativat uutta teknistä osaamista. Vastuu työntekijöiden koulutuksesta on työnantajalla, jonka on tarjottava työntekijälle kou-

lutus tai kurssitus, jolla hän pystyy selviytymään työtehtävistään muuttuvassa maailmassa.

Byrokratiaa tulee karsia, ei kasvattaa

Kaikki muutos ei ole teknistä, vaan myös byrokraattista: paperityöt ja raportointi ovat lisääntyneet laivoilla. Tästä asiasta kuulee paljon palautetta aluksilta, työskenteleepä henkilö keittiössä, kannella tai koneessa -komentosillasta puhumattakaan.

Paperitöitä tehdään yhä enemmän tietokoneella ja järjestelmät uusiutuvat aika ajoin. Uusien järjestelmien asentaminen ja haluttuunotto kestävät aikansa. Harva järjestelmä on ”paketista ulos ja valmis”, vaan monimutkaisten ja laajojen ohjelmistojen lastentautien parantaminen kestää pitkän ajan. Tulevaisuutta silmällä pitäen raportointia ja ohjelmistoja tulee virtaviivaistaa sekä standarsoida ja yhteydenpitoa lisätä eri toimijoiden välillä.

Kyberturvallisuus vaatii kaikilta työntekijöiltä uutta ammattiosaamista. Tietoturva-asioiden hallitsemiseen tarvitaan kunnollista ja säännöllistä koulutusta.

Laivasähkömies ei voi olla dataspesialisti: toimenkuvilla on rajansa

Vaikka työntekijöiltä odotetaan löytyvän tänä päivänä yhä enemmän eri taitoja, on vaateilla myös rajansa. Laivoilta löytyy jo

tänä päivänä yhä enemmän laitteita, jotka toimivat netin ja satelliitin avulla. Niiden asennus ja käyttö vaativat erityisosaamista.

Hyvä esimerkki ovat laivoilta löytyvät satelliitin kautta toimivat televisiot ja nettiyhteydet. Monissa varustamoissa odotetaan, että jos yhteydet pätisivät, laivan sähkömies hoitaa niiden korjaamisen ”siinä sivussa” ilman mitään koulutusta – saati extrapalkkaa – ja toisinaan jopa iltasella omalla va-

paa-ajallaan. Tietoliikenneyhteyksien asennus tai korjaukset eivät kuitenkaan sisälly ns. perinteiseen laivasähkömiehen työhön, vaan jos päävirtalaitteisto löytyy, niin siitä eteenpäin loput työt ovat ehdottomasti ns. spesialistien työtä. Nykypäivänä tietoturva ja kyberturvallisuus asettavat entistä enemmän painoarvoa sille, että tietoverkkoihin liittyvät laiteasennukset tekee niihin erikoistunut ihminen. [↓](#)

Kauppalehti 8.5.2018: ”Kysely: Digiosaamisen puute uhkaa Suomea – ”Huippuluokan julkinen koulutusjärjestelmä ei yksin riitä”

ÄLYBAROMETRIN MUKAAN yritykset eivät ole valmistautuneet osaamispuolaan. Suomen koulutusjärjestelmä ei yksin pysty vastaamaan tulevaisuuden osaamiskysyntään, todetaan ohjelmistoyrityksen teettämässä kyselyssä.

”Puutteita on myös suomalaisyritys-

ten tarjoamassa lisäkoulutuksessa. Kyselyyn vastanneista suomalaisista 70 prosenttia haluaisi mukaan lisäkoulutukseen, mutta vain 45 prosenttia organisaatioista tarjoaa sitä”, tuodaan myös vahvasti esiin Kauppalehden 8.5.2018 laatimassa jutussa.

Tallink Siljan toimitusjohtaja **Margus Schults** / Twitter 8.5.2018:

”Digiosaamisen kehittämiseen pitäisi investoida selkeästi enemmän. Nyt hyvistä osaajista kova puute, yritykset kalastavat parhaita muilta yrityksiltä palkalla [#digiosaaminen](#) [#digitalisaatio](#)

MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

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

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

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

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

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

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

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

Laaja hanke kartoitti aluksella ohjatun harjoittelun kehittämistä

Merenkulussa oppilaan laivalla tekemä harjoittelu on tärkeä osa tutkintoa. Aluksella tehtävän harjoittelun osuus on kasvanut ja koulupäivien osuus vähentynyt. Miten seurataan sitä, että oppilaiden laivoille tekemä harjoittelu täyttää tavoitteet ja oppilas todella oppii asioita.



Aluksella tapahtuvan ohjatun harjoittelun laadun epätasaisuus on ollut pitkään tiedossa oleva haaste merenkulkualan koulutuksessa. Jotta tilanteeseen saataisiin parannus aikaan, Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (EKAMI) käynnisti hankkeen, johon he kutsuivat projektiryhmään mukaan merenkulun opettajia kaikista oppilaitoksista sekä Merenkulun **HarjoitteluMyllyn**. Hankkeessa selvitettiin ohjatun harjoittelun haasteita ja etsittiin keinoja, joilla harjoittelun laatu saadaan paremmaksi ja tasaisemmaksi. Hankkeen koordinaattorina toimi

HarjoitteluMyllyn **Alexandra Lindahl**.

”Halusimme selvittää perin pohjin, miten opiskelijoiden ohjattu harjoittelu toimii laivalla. Sitä varten päätimme kiertää ja käydä tapaamassa harjoittelijoita ja heidän ohjaajiaan niin monella kauppa-aluksella Suomen lipun alla kuin mahdollista”, Lindahl kertoo.

”Keskustelimme laivalla harjoitteluvastavien kanssa ja erikseen vielä oppilaiden, jotta keskustelutilaisuudesta tulee luottamuksellinen ja ihmiset voivat antaa palautteensa rauhassa”.

Hanke kesti kaikkiaan yli vuoden. Sinä ai-

Laivoilta ja varustamoilta saatiin selvää viestiä siitä, että laivojen ja koulujen välistä kommunikaatiota tulee lisätä.

-HarjoitteluMyllyn Alexandra Lindahl

kana projektiryhmän jäsenet vierailivat niin monella aluksella kuin mahdollista. Vastavaa hanketta ei ole tehty Suomessa aiemmin ja laivakäyntien saldo on erittäin hyvä.

Laivakäynnit tehtiin hankkeen viimeisen kahden kuukauden aikana. Vierailimme kaikkiaan noin 40 aluksella ottaen huomioon, että Suomen lipun alla seilaa tällä hetkellä noin sata alusta”, Lindahl ynnää.

Aluksella ohjatun harjoittelun kehittäminen –hanke linkittyy Länsirannikon Koulutus Oy:n Ytyä koulutukseen –hankkeeseen ja loppuraportti on yhteinen.

HANKKEEN PÄÄKOHDAT:

Projektityöt

Yksi osa hanketta oli tehdä opiskelijoille aluksilla tehtäväksi projektitöitä, joita tekemällä harjoitteluvastaava saa paremmat työkalut harjoittelun ohjaamiseen. Lisäksi projektitöillä on tarkoitus saada ohjattua opiskelijaa paremmin; hän voi kerrata alusharjoittelussa joitain osa-alueita, hankkia puuttuvaa osaamista ja mahdollisesti suorittaa opintojaan nopeammin.

Projektitöitä tehtiin suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

Laivakäynnit

Hankkeessa mukana olevat 10 henkilöä tapasivat laivojen harjoitteluvastaavia ja opiskelijoiden ohjaajia ja perehdyttivät heitä hankkeeseen. Laivakäynneillä keskusteltiin harjoittelusta ja harjoittelun vaatimuk-

sista ja haasteista. Lisäksi laivoilla tavattiin opiskelijoita, jotka ovat olleet suorittamassa työssäoppimista kyseisellä aluksella.

Laivakäynneiltä saatiin pääosin positiivista palautetta uudesta palautekyselystä. Laivoilla ymmärrettiin, että opilaitokset tarvitsevat tarkempaa palautetta opiskelijan osaamisesta jatkossa.

Myös projektitöistä saatiin positiivista palautetta. Erityisen hyvänä nähtiin se, että projektitöiden avulla voidaan ohjata opiskelijaa myös silloin, kun työtilanne laivan omalla miehistöllä on kiireinen. Jokaiselle laivalle jätettiin joitain projektitöitä kokeiltavaksi ja niistä pyydettiin antamaan palautetta.

Laivakäynnit lisäsivät yhteistyötä aluksien, oppilaitoksien ja HarjoitteluMyllyn välillä. Aluksien miehistöillä on myös ollut paljon kysyttävää harjoittelusta yleisellä tasolla sekä koulujen opetussisällöistä, joten myös näistä asioista on saatu hyvää kes-



Harjoittelijoita ja miehistöä käytiin tapaamassa hankkeen puitteissa muun muassa Lång Shipin M/s Ailassa.

kustelua työelämän kanssa. Koulutusjärjestelmät ovat muuttuneet ja monelle harjoittelijoiden ohjaajille nykyinen järjestelmä on melko vieras.

Palautekysely

Oppilaitokset ovat tähän asti saaneet sanallista palautetta lähinnä opiskelijoista, joiden osaaminen ja asenne harjoitteluun on ollut erinomaista sekä, jotka ovat esimerkiksi lähetetty kotiin kesken harjoittelun huonojen sosiaalisten taitojen tai asennevaikeuksien vuoksi. Näiden väliin jää kuitenkin suuri määrä opiskelijoita, joiden osaamista voitaisiin kehittää huomattavasti, jos paremmin tiedettäisiin, mihin asioihin seuraavassa harjoittelussa tulee erityisesti keskittyä. Tähän saakka oppilaitokset ovat käyttäneet omia harjoittelulomakkeitaan, jotka harjoitteluvastaava aluksella on täyttänyt usein ilman, että opiskelija on mukana.

Hankkeen puitteissa kehitettiin sähköinen palautelomake, joka harjoitteluvastaavan on tarkoitus käydä läpi ja täyttää yhdessä opiskelijan kanssa keskustellen harjoittelun loppuvaiheessa.

Yhteenveto

Laivojen ja koulujen väliseen kommunikointiin ja mahdollisuuteen antaa palautetta tulee keskittyä suunniteltua aiempaa enemmän. Aluksilta saadun palautteen perusteella on erittäin tärkeää, että harjoittelun kehittämistä jatketaan edelleen. ⚓

HANKKEEN TAVOITTEET:

- tarjota aluksen harjoitteluvastaavalle selkeä työkalu ja apuväline harjoittelun ohjaamiseen
- antaa harjoitteluvastaavalle suuntaviivat vaadittavasta osaamisen tasosta harjoittelukirjan tehtävissä
- selkeyttää harjoittelukirjan tehokasta hyödyntämistä
- tukea harjoitteluvastaavaa harjoittelijan yksilölliseen ohjaamiseen
- antaa paremmat mahdollisuudet palautteen antamiseen sekä opiskelijalle että alukselle
- auttaa oppilaitoksen ja harjoittelulaivan yhteistyötä
- antaa opiskelijalle selkeämmän käsityksen harjoittelun tavoitteista

Ohjatun harjoittelun haasteita

OHJATUN HARJOITTELUN laatuun liittyy monia haasteita, jotka ovat olleet pitkään tiedossa oppilaitoksissa ja opiskelijoilla. Merenkulkualan erona muihin aloihin on se, että opiskelijat suorittavat harjoitteluaan ympäri Eurooppaa tai maailmaa. Osa aluksista ei käy Suomessa lainkaan ja Suomessa käydessäänkin maantieteelliset etäisyydet ovat usein pitkiä. Tämä tuo haastetta oppilaitoksille harjoittelun ohjaamiseen.

Suomen lipun alla olevilla aluksilla työskentelee henkilöstöä eri kansallisuuksista. Erilaiset työkulutturit aiheuttavat haasteita. Esimerkiksi suomalaisen harjoittelijan ohjaajana aluksella voi toimia vakanssinsa mukaisesti esimerkiksi filippiiniläinen perämies. Ohjaajan käsitys ohjatusta harjoittelusta voi poiketa suuresti omasta käsityksestämme, vaikka STCW luo periaatteelliset suuntaviivat.

Viha laivoja kohtaan muuttui rakkaudeksi

Kun Tarja Hidvegin äiti lähti merille, kymmenvuotias tyttö jäi pikkusisarensa kanssa omilleen.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH



Varsinkin nuoret ovat hyvin merkkitietoisia. Ruotsalaiset nirsoilevat, venäläiset ovat parfyymikansaa, Tarja Hidvegi sanoo.

Silloin vihasin laivoja ja merta sydämeni pohjasta, **Tarja Hidvegi** muistelee.

Nyt Tarja myy kosmetiikkaa *M/s Baltic Princessillä* ja nauttii jokaisesta työpäivästään.

M/s Baltic Princess on lähtenyt Turun satamasta. Yösijaansa etsivät kiinalais-matkustajat tungeksivat laivan hytti-osastojen kapeilla käytävillä.

Rehvakas mieskaksikko suunnistaa sen sijaan suoraan baariin, kunnes sankarien matka katkeaa yllättäen kosmetiikkaosaston kohdalla.

Tarja Hidvegin tervehdyksen yllättämänä miehet astuvat sisään. Rehvakkuus muuttuu mukeudeksi, kun takavuosien Miss Suomi -finalisti Tarja Hidvegi vie sankarit tuoksujen ja voiteiden maailmaan.

– Nykyajan miesmatkustajat eivät haise vanhalla viinalla ”wanhojen hyvien aikojen” miesten tapaan, Tarja naurattaa mieskaksikkoa.

Sitten seuraa lyhyt tuote-esittely, muutama nuuhkaaisu ja Silja-konsernin parhaaksi myyjäksi äänestetty Tarja Hidvegi on taas tehnyt mahdollottomasta mahdollisen: miehiä pitkään raikastaneet tabacit ja menneitten vaihtuvat uusiin, eksoottisiin tuoksuihin.

– Suomalaisen miehen suosikit ovat *Armani* ja *Boss*. Myös partavesi tekee edelleen kauppansa. Eniten rahaa hän käyttää sovinto-ostoksilla viikonlopun ”dagen efter” -aamuina. Silloin vain kallis on kyllin hyvää vaimokullalle, Tarja Hidvegi nauraa.

Silja-konsernin vuoden myyjältä edellytetään myynnin ja hallinnon taitojen lisäksi mm. avoimuutta huumorintajua ja yhteistyökyvykkyyttä. Kosmetiikkamyymä Tarja Hidvegi täyttää vaatimukset.

Kiinalainen ostaa ja ruotsalainen nirsoilee

Kun ilta-aurinko alkaa painua mereen, kiinalaismatkustajat lopettavat maisemien



Ruuhka-aikoina laivalla saattaa yhden lähdön aikana olla 40 eri kansalaisuutta.



kuvaamisen ja lähtevät ostoksille. Myyjälle hyvät neuvot ovat tarpeen, sillä kiinalaisten kanssa suomen, ruotsin, englannin tai ruumiin kielestä ei ole hyötyä.

– Kiinalaiset ostavat paljon, ovat ilmeettömiä eivätkä halua keskustella. Heillä on kaikki tiedot tuotteistamme ja he ovat tyytyväisiä, että myytävä tavara on aitoa. Laivalle on kesällä tulossa kiinan kielen tulkki, ja se helpottanee tilannetta, Tarja sanoo.

Vielä ennen sulkemisaikaa ruotsalainen hienostodaami kysyy halpoja Nivean rasvoja, länsisuomalainen lähiörouva maksaa 200 euron ostoksensa ja venäläisseurue kasaa parfyymipurkkeja ostoskoriinsa.

– Ruuhka-aikoina laivalla saattaa yhden lähdön aikana olla 40 eri kansalaisuutta. Itse pärjään kotimaisten lisäksi englannilla. Venäjäksiin lähtee *dadada*. Loput sitten ilmeillä ja elekielellä, suomenruotsalaisen isän Tarja-tytär sanoo.

Kello 23 kosmetiikkaosaston työntekijöiden kymmenen tunnin työpäivä päättyy. On



Miehet tulevat usein myymälään naisväen laatiman ostoslistan kanssa, jonka mukaan sitten täytän ostoskärryt, Tarja Hidvegi sanoo.

aika vetäytyä yöpuulle omaan hyttiin kymppikerrokseen.

– Vuosi sitten lopetimme risteilymatkustajille alkoholin myynnin menomatkalla torstain ja lauantain välisenä aikana. Samalla loppuivat hyttibileet ja häiriöt. Nyt on tosi rauhallista, Tarja Hidvegi sanoo.

Kauneuskilpailuista oli ainakin se hyöty, että kosmetiikka- ja kauneusala tuli tutuksi. Nythän se on vain työtä, Tarja nauraa.

Tarja vakuuttaa, että hän ei ole kokenut muutakaan häirintää Baltic Princessillä kolmen työskentelyvuotensa aikana. #MeToo -kampanja ei ole ollut laivalla tarpeen.

– Edellisessä työpaikassani Silja Serenadella häirintää oli, mutta täällä naisväki saa olla rauhassa.

Vihattu meri toi rakkauden

Porilaiselle Tarja Hidvegille merimiehen ammatti tulee verenperintönä. Äiti seilasi autolautta *M/s Polar Expressenillä* Vaasan ja Uumajan väliä ja eno ruotsinlaivalla Turusta Tukholmaan. Tarjan isä kuoli tytön ollessa vain 11-vuotias.

– Olimme pikkusisareni kanssa miltei heitteillä. Sitten äiti löysi vielä Karibian risteilyillä säiliölaivan kapteenin, meni naimisiin ja muutti Kanarialle. Vihasin merta ja laivoja sydämeni pohjasta, Tarja (os. Pitkänen) muistelee.

Tarjan mummu näki tyttöjen ahdingon ja otti sisarukset huostaansa. Mummu syötti, koulutti ja ilmoitti Tarjan *Miss Suomi* -kilpailuihin. Missikisoihin ilmoittautumiseen tosin tarvittiin ennustajaeukon apua.

– Selvännäkijä katsoi korttejaan ja sanoi mummulle, että tyttö pitää ilmoittaa kauneuskilpailuihin. Näin tehtiin ja minut valittiin *Miss Satakunnaksi*. Sitten pääsin vuoden 1979 *Miss Suomi* -kilpailun finaaliin. Onko näitä nyt pakko muistella, Tarja kysyy.

– On, toimittaja vastaa.

– Missi- ja aurinkotyttökilpailujen ansiosta tienasin vähän rahaa, näin maailmaa ja sain paljon itseluottamusta. Kosmetiikka ja meikkaus tulivat tutuiksi, Tarja Hidvegi sanoo.

Kauneusalan tuntemusta Tarja tarvitsi toukokuuisella työkomennuksellaan, kun hän kävi kolmen työkaverinsa kanssa ➤➤

*Henkilökunnalla on kaksi kertaa kuukaudessa pakolliset turvallisuus-harjoitukset. Jokaisella on oma turvanumero, joka sisältää etukäteen määrätyn tehtävän hätätilanteessa.,
Tarja Hidvegi sanoo.*

tutustumassa uusiin tuotteisiin Tallinnassa järjestetyillä tax-free-messuilla.

– Testasimme siellä sopivia uusia tuoksuja ja voiteita. Pidín myös esitelmän median edustajille laivamme tuotteista. Vaikka missikisoja pidetään turhuuden markkinoina, minulle niistä on ollut hyötyä työssäni, Tarja Hidvegi vakuuttaa.

Tarjan tuntema viha merta ja laivoja kohtaan muuttui työn myötä ensin kunnioitukseksi ja myöhemmin rakkaudeksi. Tarja tapasi työvuorollaan Silja Serenadella tulevan aviomiehensä, unkarilaisen lehtorin Peterin.

– Tanssiesityksen päätyttyä sanoin vieressäni olleelle kaverille, että tanssijat eivät pysyneet rytmissä. Puhuteltu ei vastannut vaan häipyi. Tovín kuluttua hän tuli viskila-sin kanssa ja kysyi, voidaanko keskustella. Nyt sitten ollaan keskusteltu jo kymmenen vuotta, Tarja nauraa.

”Suomen lipun alla on hyvä olla”

Kun Tarja Hidvegi heräilee aamuseitsemältä hytissään Tukholmassa, M/s Baltic Princess tekee jo lähtöä paluumatkalle Turkuun. Koko päivän auki olevassa messissä on tarjolla luontaisetuna aamiainen, päivällinen ja iltapala.

– Ja vielä puhtaat vaatteet, lämmin vesi ja lyhyt työmatka kuuluvat etuihin, Tarja muistuttaa.

Tarja Hidvegin ”työviikko” on kahdeksanpäiväinen. Sen jälkeen on kahdeksan päivää vapaata.

– Laivan palkat, työajat ja lomat noudattavat Merimies-Uniönin neuvottelemaa *ulkokomaanliikenteen matkustaja-alussopimusta* (tes). Jokaisella osastolla on oma luottamusmies ja kokoavana voimana laivan päälluottamusmies. Näin oikea tieto ja turva ovat lähellä, eikä meidän tarvitse juosta huhujen perässä.



Baltic Princessillä on lähes 500 työntekijää. Tarjan mukaan yhteistä on se, että kaikki ovat erittäin tyytyväisiä Suomen lipun alla seilaamiseen.

Hieman ennen Maarianhaminaa kosmetiikkamyymälään ryntää hätäntynyt herrasmies. Mies ojentaa Tarjalle puhelimen ja pyytää katsomaan näytöllä olevaa ostoslistaa. Vaimon vaatimusten täyttämisen on jäänyt viime tinkaun.

– Verovapaat hintamme ovat 20–30 prosenttia halvemmat kuin maissa, joten vaimon toiveiden unohtaminen olisi tullut Maarianhaminan miehelle kalliiksi, Tarja tuumaa ja täyttää ostoskorin.

Kun laiva saapuu Maarianhaminan satamaan kello 13.30, kosmetiikkaosasto sulkeutuu kahdeksi tunniksi, ja henkilökunnan on aika vetää henkeä.

Kaaosta karkuun

Tarja Hidvegi työskenteli yhdeksän vuotta Helsingin ja Tukholman väliä seilanneella Silja Serenadella. Kolme vuotta sitten Tal-

link tarjosi mahdollisuutta vaihtaa työpaikka Turku–Tukholma-reitille.

– Jos sanotaan, että ei vanha vaihtamala parane, niin nyt parani. Laivallamme on loistava yhteishenki ja tietysti Turku on yli sata kilometriä lähempänä kotikaupunkiani Poria kuin Helsinki, Tarja vakuuttaa.

Kotona Porissa Tarjaa odottavat aviomies Peter sekä aiemmasta avioliitosta eläinlääkäritytär perheineen ja helikopterilentäjäpoika avovaimoineen.

– Heti kotiin päästyäni käyn ryöstämässä tyttärenpojan hoiviini. Vapaapäiviin kuuluu myös teatteria, tuttavien kanssa kahvitelua ja aina vapaan lopuksi ruokin kotonani rakkaimpani. Pöydän ääressä ovat aviomies, lapseni, lapsenlapsi, ex-mieheni, ja pöydän alla pari koiraa.

– Siitä kaaoksesta on sitten mukava lähteä töihin rauhoittumaan, Tarja Hidvegi nauraa.

Kello 19 Baltic Princess saapuu Turun satamaan. Laiva tyhjenee hetkessä ja täytty vähintään yhtä nopeasti. Kello 20 Tarja Hidvegi on taas matkalla Tukholmaan. ⚓



Kysymyksiä työajasta merellä osa 2:

Työtä, ruokaa, työtä, unta...

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Puhutaan lepoajoista, lepo- ja ruokatauoista ja vapaa-ajasta aluksella. Miten ulkomaanliikenteen aluksessa vuorokauden tunnit jakautuvat työaikaan ja muuhun aikaan? Mistä kaikesta työnantajan on laadittava työaikasunnitelmat ja pidettävä kirjanpitoa?

LAKIMIES: Vuorokausi aluksella jakaantuu vaihtelevasti työaikaan, taukoihin, lepoaikaan ja muuhun vapaa-aikaan. Merityöaikalain (296/1076) mukaan työaika on säännöllinen työaika (8 h) sekä aika, jolloin tehdään ylityötä tai poikkeuksellista ylityötä. Työehtosopimuksissa on sovittu takuupalkkaan sisältyvästä työajasta, joka kattaa säännöllisen työajan ja sovitun määrän ylityötä. Ylityötuntien määrästä riippuu, mahtuuko vuorokauden muuta vapaa-aikaa kuin lepoaika ja mahdolliset pidemmät ruokailutauot.

Mainitun lain mukaan *tauot*, joiden pituus on alle 30 minuuttia, ovat joko työaika tai muuta vapaa-aikaa (9a §). Lain 18 §:n mukaan työaikaan ei lasketa vähintään 30 minuuttia kestävästä ruokailuajasta eikä sellaista muutakaan laivatyön keskeytystä, joka kestää vähintään yhden tunnin ja työntekijä saa poistua työpaikalta esimiehenä luvalla.

Lepoaika on määritelty laissa *vähimmäislepoaika*-käsitteen avulla. Lain 9a §:n mukaan työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana (lasketaan vuorokauden ensimmäisen työtunnin alusta, ei siis klo 00 – 24) *vähintään 10 tunnin vuorokausilepo*. Tuo kymmenen tuntia voidaan lain mukaan jakaa kahteen jaksoon huolehtien kuitenkin siitä, että toinen jaksoista on yhtäjaksoisesti vähintään kuusi tuntia eli esimerkiksi kahdeksan ja kahden tunnin jaksoihin. Työnteon keskeytyksen on siis kestettävä vähintään yksi tunti ollakseen lepoaika. Lepoajan sijoittamista rajoittaa vielä sääntö, jonka mukaan peräkkäisten lepoaikojen väli ei saa olla 14 tuntia pidempi. Vuorokautisen lepoajan lisäksi työnantajan on valvottava, että työntekijä saa *jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika*. Toisin sanoen, viikon ajanjaksolle on sijoitettava vuorokausilevon lisäksi vähintään seitsemän tuntia ”viikkolepoaika” eli esimerkiksi venytettävä jokainen 10 tunnin lepoajakajakso 11 tuntiin.

Merityöaikalain 9a §:n kolmannen momentin mukaan työntekijälle on annettava *riittävä korvaava lepoaika*, jos hänen lepoaikansa häiriintyy työkutsujen takia. Tällainen työkutsu voi liittyä esimerkiksi lain 10 §:ssä mainittuun työhön, joka on tarpeen ihmishengen pelastamiseksi, alusta uhkaavan vaaran johdosta tai pelastus- ja

paloharjoitusten takia. Se, mikä katsotaan riittäväksi korvaavaksi lepoajaksi, riippuu levon keskeytyksen pituudesta, sen sijoittumisesta suhteessa tehtyihin ja suunniteltuihin työtunteihin ja työntekijän levon tarpeesta. Korvaava lepo annetaan työvuoroluettelon mukaisesta työajasta.

Näiden vähimmäislepoaikojen ulkopuolelle jää *muuta vapaa-aikaa*, joka siis ei ole sellaista lepoaika, jonka työnantajan on merkittävä työaikakirjanpitoon. Tämä muu vapaa-aika on sitä, joka joustaa: siihen sijoitetaan (ylimääräiset) ylityöt, jotka ovat joko tavanomaista tai poikkeuksellista ylityötä ilman, että syntyy velvoitetta antaa yllä mainittua korvaavaa lepoa.

Työvuoroluettelosta, joka suunnitellaan ja laaditaan merityöaikalain 19a §:n mukaan työjaksoksi tai vähintään kahdeksi viikoksi, on käytävä ilmi säännöllinen tai työehtosopimuksen mukaiseen takuupalkkaan kuuluva työaika, sekä *vuorokausilepoon että 77 tunnin vähimmäislepoaikaan kuuluvat tunnit ja niiden ajankohdat*. Toisin sanoen, työntekijän on tiedettävä etukäteen, miten ja minne työnantaja on sijoittanut vuorokausi- ja viikkolepoajan. Työaikakirjanpitoon lain 20 §:n mukaan merkittävä kaikki tehdyt työtunnit ja niistä suoritettavat korvaukset työntekijäkohtaisesti ja eritellen ylitystä- ja sunnuntaityötunnit korotusosineen.

Mainittakoon vielä, että vähimmäislepoaikoja koskeva lain sääntö on *pakottava* eli siitä ei voida sopia toisin työ- tai työehtosopimuksessa. Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksissa onkin lepoaikojen osalta vain viitattu merityöaikalakiin ja annettu tarkentavia määräyksiä ainoastaan ruoka-ajoista ja -tauoista sekä työaikakirjanpidosta. Kotimaanliikenteessä sovelletaan lakia työajasta kotimaanliikenteen aluksissa (248/1982). Sen määräykset työntekijöiden lepoajoista ovat pääsääntöisesti samansisältöisiä kuin merityöaikalaisissa lukuun ottamatta erityisiä sisävesiä koskevia sääntöjä.



Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastorakennetta uudistetaan

LVM:n tiedote 3.5.2018

Hallitus esittää, että **Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi**, **Viestintävirasto** sekä **Liikenneviraston** tietyt toiminnot yhdistettäisiin uudeksi virastoksi, **Liikenne- ja viestintävirastoksi**. Nykyinen Liikennevirasto jatkaisi **Väylävirastona**. Hallitus antoi asiaa koskevan esityksen 3.5.2018. Esitykseen sisältyvät virastolait, niiden voimaannpanolaki sekä lähes 90 liitelakia, joilla uudistus toteutetaan.

Uudistuksella vastataan liikenteen ja viestinnän murrokseen. Digitalisaatio, palveluistuminen sekä robotisaatio ja tiedon merkityksen lisääntyminen muuttavat asiakastarpeita ja samalla viranomaisille kohdistuvia vaatimuksia.

LVM:n hallinnonalan rakenteita muutetaan niin, että ne mahdollistavat entistä paremman palvelun, liiketoimintaympäristön ja tiedon hyödyntämisen. Uudistus on osa hallituksen tavoitetta liikenteen digitaalisten palveluiden rakentamisessa. Samalla esitetyn lain tavoitteena on turvata luotettavat ja sujuvat liikenne- ja viestintäverkot, sujuvoittaa sääntelyä sekä edistää hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien ja virastojen osaamisen monipuolisella ja tehokkaalla käytöllä.

Liikenne- ja viestintävirasto

Uuden Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluisivat viestinnän osalta ny-

kyisen Viestintäviraston tehtävät. Liikenteeseen liittyvät tehtävät sisältävät Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tehtävien lisäksi nykyisestä Liikennevirastosta siirtyviä, muun muassa julkisen liikenteen kehittämiseen sekä merikaritoitukseen ja kauppa-alustukiin liittyviä tehtäviä.

Liikennevirastosta Väylävirasto

Nykyisen Liikenneviraston nimi vaihtuisi Väylävirastoksi, mutta muutoin virasto jatkaisi keskeytyksettä toimintaansa. Väylävirastosta tulisi vahva tilaajaorganisaatio, joka keskittyisi tie-, rata- ja meriliikenteen väyläverkon suunnitteluun, kehittämiseen ja kunnossapitoon sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen. Viraston tehtävistä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintävirastoon sekä liikenteenohjausyhtiöön kaikki ne tehtävät, jotka eivät suoranaisesti liity väylänpitoon.

Liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut valtion erityistehtäväyhtiöksi

Liikenneviraston nykyiset liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut (tie- rautatie- ja meriliikenteen ohjaus) muutetaan osakeyhtiöksi ja tehtävät siirrettään perustettavaan valtion erityistehtäväyhtiöön. Liikenteenohjausyhtiötä koskeva hallituksen esitys (HE 34/2018 vp) annettiin eduskunnalle 5.4.2018. Liikenteenoh-

jausyhtiön on tarkoitus aloittaa toimintansa 1.1.2019.

Virastolait voimaan 1.1.2019

Hallitus esittää, että voimaannpanolaki tulisi voimaan mahdollisimman pian. Muilta osin lait ja niihin sisältyvät tehtävä- ja henkilöstösiirrot on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2019. Valmistelevia toimenpiteitä varten uuteen Liikenne- ja viestintävirastoon voitaisiin nimittää pääjohtaja 1.10.2018 alkaen.

Valmistelu yhteistyössä

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistusta on valmisteltu yhteistyössä hallinnonalan sidosryhmien ja virastojen henkilöstön kanssa. Esitysluonnokseen lausuntokierroksella ja kuulemistilaisuuksissa saatu palaute on käyty tarkkaan läpi ja mahdollisuuksien mukaan huomioitu esityksen viimeistelyssä.

Mitä seuraavaksi?

Hallituksen nyt eduskunnalle antamasta esityksestä käydään täysistunnossa lähetekeskustelu, jonka ajankohta ilmoitetaan eduskunnan verkkosivuilla (täysistuntojen päiväjärjestys).

Lähetekeskustelun jälkeen esitys siirtyy valiokuntaan, jonka mietinnön valmistuttua asian käsittely jatkuu täysistunnossa.

Meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä sopimus

LVM:n tiedote 13.4.2018

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n meriympäristön suojelukomitea (MEPC) on asettanut tavoitteeksi vähentää meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasosta. Meriliikenne halutaan täysin päästöttömäksi tämän vuosisadan aikana. Lisäksi päästöjen tulee kääntyä laskuun mahdollisimman pian Pariisin sopimuksen lämpötilatavoitteen mukaisesti.

– Suomen tavoitteena oli saada aikaiseksi kunnianhimoinen ja tehokas strategia, joka ohjaa meriliikennettä kohti nollapäästöjä. Nyt tehty päätös ei ole kaikilta osin oman ehdotuksemme mukainen, mutta se osoittaa selkeästi suunnan kohti nollapäästöistä tulevaisuutta ja uusia teknologioita, sanoo liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner**.

Strategia on tarkoitus päivittää vuonna 2023, jolloin tarkistetaan nyt sovittuja päästövähennystavoitteita tuolloin saatavilla olevan tiedon perusteella.

Merenkulun alalla ei ole aikaisemmin ollut sovittuja koko sektorin kattavia ilmastotavoitteita. Nyt hyväksytyssä alustavassa strategiassa listataan mahdollisia päästövähennyskeinoja, joilla on tarkoitus saavuttaa strategian päästövähennystavoitteet. Tällaisia ovat esimerkiksi lyhyellä aikavälillä alusten energiatehokkuuden parantaminen ja

tutkimus- ja kehitystoiminnan kannustaminen, sekä pitkällä aikavälillä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto.

Pariisin ilmastositopimus ei sisällä nimenomaista kirjausta meri- tai ilmailiikenteen kasvihuonekaasupäästöistä, vaan siinä linjattiin laajemmasta tavoitteesta maapallon keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi. Suomi usean muun EU-maan kanssa haki IMO:n neuvotte- luissa vähintään 70 prosenttia päästövähennysrajaa, joka olisi ollut selkeästi linjassa Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa.

– On tärkeää, että myös merenkulun päästöjä ryhdytään nyt maailmanlaajuisesti vähentämään. Pariisin sopimuksen kansallisia panoksia on määrä tarkastaa ja kiristää vuonna 2023, joten hyvä että IMO:n sopima aikataulu on linjassa tämän kanssa, sanoo asunto-, energia ja ympäristöministeri **Kimmo Tiilikainen**.

Merenkulku vastaa noin 2,5 prosentista maailmanlaajuisista kasvihuonekaasupäästöistä, mutta ilman päästö- vähennystoimia sektorin päästöjen arvioidaan kasvavan 50–250 prosentilla tulevina vuosikymmeninä. Maailman- kaupan kasvaessa myös merikuljetusten määrä lisääntyy merkittävästi.

Kokouksessa päätettiin myös, että IMO:n alakomitea alkaa käsitellä raskaan polttoöljyn käyttöön ja kuljetukseen liittyvien riskien vähentämisestä arktisil-

la alueilla. Alakomitea alkaa harkita Suomen ja muutamien muiden maiden ehdottamaa raskaan polttoöljyn (HFO) käytön ja kuljetuksen kieltä arktisella alueella aloittaen mahdollisen kiellon vaikutusten arvioinnilla. Kiello koskisi HFO:n käyttöä ja kuljetusta polttoaineena, mutta kuljetus rahtina olisi edelleen sallittua.

Muita kokouksessa käsiteltäviä aiheita olivat alusten energiatehokkuus, rikkipäästöt ja alusten painolastivesirajoitukset. Näiden osalta kyse on lähinnä jo sovittujen sääntöjen voimaantulon aika- taulusta sopimisesta. Komitean agendalle myös lisättiin pysyvänä uutena kohtana meriliikenteen aiheuttama merten roskaantuminen.

Älä lähetä kassalle henkilötietojasi suojaamatonta yhteyttä käyttäen!

KASSAN KANSSA ASIOIDESSASI on kassan pystyttävä todentamaan henkilöllisyytesi. Koska haluamme suojata henkilötietojasi, ei sinun tulisi lähettää kassalle esimerkiksi sähköpostia tai avointen verkosivujen kautta viestiä, jossa näkyy henkilötunnuksesi. Suojaamaton sähköposti on tietoturvariski. Tietoturvallinen keino kassan kanssa asioimiseen on esimerkiksi Netta-verkkopalvelu, jonka kautta lähetetyt

viestit saapuvat kassalle suojattuna järjestelmän sisällä.

Emme voi myöskään antaa sinua koskevia tietoja kenellekään muulle kuin sinulle itsellesi tai muille viranomaisille. Mikäli haluat, että joku toinen voi hoitaa sinun asioitasi puolestasi, tarvitsemme kirjallisen valtakirjan, jossa valtuutat toisen henkilön hoitamaan asioitasi. Valtakirjalomakkeen voit pyytää tarvittaessa kassalta.

Muista ilmoittaa vuosiloma-aikasi työttömyyskassalle

KUN HAET työttömyyskassalta etuutta, jos olet lomautettu tai teet osa-aikatyötä, ilmoita työttömyyskassalle aina vuosiloma-aikasi. Työnantajasi tulee maksaa sinulle vuosiloma-ajan palkkaa loma-ajalta. Työttömyyskassan tulee ottaa vuosiloma-aika päätöksenteossaan huomioon. Jos esimerkiksi vuosiloma perustuu kokoaikatyöstä ansaittuun vuosilomaan, vaikka olisit kokonaan lomautettu, ei sinulle voida maksaa vuosiloman

ajalta työttömyysetuutta, koska et ole työtön.

Ilmoita vuosilomasi aina hakemuksen yhteydessä ja liitä hakemuksen liitteeksi palkkalaskelma loma-ajalta. Jos haet etuutta Netta-verkkopalvelun kautta, voit toimittaa ilmoituksen vuosilomasta ja palkkalaskelman vuosiloma-ajalta myös sähköisen palvelun kautta. Kirjoita hakemukseen lomapäivien kohdalle ”lomalla”.

Poikkeuksia kassan aukioloajoissa ja maksupäivissä kesäkuussa 2018

Juhannus

Kuljetusalan Työttömyyskassa on suljettu juhannusaattona pe 22.6.2018.

Torstaina 21.6.2018 asiakaspalvelumme osoitteessa Siltasaarenkatu 3-5 sulkeutuu klo 13.00.

Päivärahoja maksetaan päivittäin normaalisti to 21.6.2018 saakka.

Juhannusaatto pe 22.6.2018 ei ole pankkipäivä eli tuolloin ei ole päivärahan maksupäivää.

Juhannuksen jälkeen ensimmäinen pankkipäivä ja siten maksupäivä on ma 25.6.2018.

Fackförbundet erbjuder alla som påbörjar sin arbetskarriär trygghet och råd

För sommarjobbare är det viktigt att komma ihåg att skriva under medlemsansökan till Sjömans-Unionen och Transportbranschens Arbetslöshetskassa redan första anställningsdagen!

Många ungdomar har fått sitt första sommarjobb i sommar. Man ska vara glad om man fått ett sommarjobb, för det är många som söker det. Ett sommarjobb är en viktig etapp i den ungas liv: man får arbetserfarenhet och tjänar egna pengar.

Vattenbussarna på Finlands inre vattenvägar och längs kusterna är populära sommarjobb: arbetet är varierande och trivsamt och man får segla längs vackra vattenleder. Man träffar olika människor i jobbet och solen skiner – vi har njutit av rekordvärme åtminstone nu i början av sommaren. I glädjen över det nya jobbet tänker många ungdomar nog inte på om de får rätt lön. Pengarna trillar in på kontot i vilket fall som helst och arbetet är givande. Ungdomarna är ivriga på jobbet – och det är ju bra – men vad säger man till arbetsgivaren när arbetsdagarna blir 12 timmar långa under varma sommark dagar? Många unga är hellre tysta och vågar inte vägra alltför betungande arbetsuppgifter av rädsla att mista jobbet. De vet inte nödvändigtvis vart de ska vända sig för råd om de sätts att sköta ett arbete som inte ens ingår i deras arbetsbeskrivning.

Som tur är står de inte ensamma med sina problem i arbetslivet, utan de har fackförbundet, Sjömans-Unionen, som sin trygghet. Det är viktigt att unga som påbörjar arbetslivet får veta direkt

i början vilket skydd som fackförbundet erbjuder. Sjömans-Unionen har bevakat sjömännens intressen i över 100 år, så vi kan branschen utan och innan.

Det är bra att berätta för unga människor som precis börjat sitt arbetsliv om deras kollektivavtal: det heter *Inrikesfartens passagerarfartygsavtal*. Kollektivavtalet har förhandlats fram av Sjömans-Unionen, Finlands Maskinförbundet och Finlands Skeppsbefälsförbundet. Kollektivavtalet finns på Sjömans-Unionens webbsida: smu.fi > på svenska > intressebevakning > kollektivavtal > inrikesfartens passagerarfartygsavtal.

Kollektivavtalet är ett dokument som fastställer vad lönen ska vara för en viss arbetsuppgift som personen utför. I kollektivavtalet fastställs också övriga anställningsvillkor. Redan ett par euro fel i timlönen kan resultera i hundratals euro för lite på lönekontot. Om man upptäcker felet först efter sommaren när jobbet är över kan det vara riktigt frustrerande.

Genom att bli medlem i Sjömans-Unionen får man råd och trygghet i frågor som rör anställningen och vid problem i arbetslivet. Man kan ringa Sjömans-Unionens ombudsman och be om råd om allt som rör jobbet. Dessutom betjänar FFC:s *Sommarjobbarinfo* alla sommarjobbare (kesaduunari.fi/svenska). Samtalet är kostnadsfritt.

Det finns inga dumma frågor, utan som medlem i Sjömans-Unionen lämnas man inte att segla ensam i arbetslivets hårda sjö. Alla som arbetar på vattenbussar och andra passagerarfartyg i inrikesfart betraktas enligt lagen som sjömän, och vid sjömansarbete tillämpas en annan lagstiftning än vid t.ex. ett liknande arbete i land. Istället för arbetsavtalslagen tillämpas sjöarbetsavtalslagen och istället för arbetstidslagen lagen om arbetstid på fartyg i inrikesfart. Inte konstigt att unga människor har mycket att lära sig i sitt sommarjobb, för det är ett helt unikt yrke.

Mer information om förmånerna som ett medlemskap i fackförbundet erbjuder finns på sidan 34 i den här tidningen. Läs också hur Elis och Danielas första arbete på sommarbussen kommit igång.

En bra och vacker sommar önskas alla medlemmar i Sjömans-Unionen!

Det är viktigt att komma ihåg att skriva under medlemsansökan till Sjömans-Unionen och Transportbranschens Arbetslöshetskassa redan första anställningsdagen. Om man blir arbetslös har datumet då man skrev under medlemsansökan och datumet då den ankom Unionen betydelse för när man börjar ackumulera medlemskaps- och arbetsvillkor.

Man kan bli medlem i Sjömans-Unionen via Sjömans-Unionens webbsida: smu.fi > på svenska > bli medlem.

Sommarjobbare på vattenbussen:

Sjömans-Unionen är ditt fackförbund

Skriv under medlemsansökan till Sjömans-Unionen och Transportbranschens Arbetslöshetskassa redan första anställningsdagen! Om du blir arbetslös har datumet då du skrev under medlemsansökan och datumet då den ankom Unionen betydelse för när du börjar ackumulera medlemskaps- och arbetsvillkor.

Anställd på vattenbussen:

Det är viktigt att du ansluter dig till Sjömans-Unionen redan första arbetsdagen.

På så sätt ser du till att dina anställningsvillkor uppfylls, dvs. att din lön betalas ut rätt. Vid behov får du dessutom hjälp av fackförbundet, dvs. Sjömans-Unionen, i frågor som rör ditt arbete.

Om du inte är med i facket bör du ansluta dig nu. Genom att ansluta dig tryggar du hjälp vid eventuella problem på jobbet. Sjömans-Unionen grundades 1916 och har bevakat sjömannens intressen i över 100 år.

Hur ansluter jag mig?

- 1.) Lättast är att skicka in en elektronisk anslutningsblankett via Sjömans-Unionens webbsida: **smu.fi > På svenska > Bli medlem**
www.smu.fi/pa-svenska/jaseneksi/liity-jaseneksi/
- 2.) Du kan be Unionens förtroendemän på fartygen om en anslutningsblankett.
- 3.) Du kan beställa en anslutningsblankett från Sjömans-Unionens medlemsregister på jasenrekisteri@smu.fi eller per telefon på (09) 615 2020.

Kostnadsfritt medlemskap för studerande

Om du börjar studera t.ex. efter sommaren är du under studietiden befriad från Sjömans-Unionens medlemsavgift om du inte har någon förvärvsinkomst (dvs. lön). Du är dock fortfarande medlem i Sjömans-Unionen och har rätt till samma förmåner som alla andra medlemmar. Du får hemskickat t.ex. tidningen Sjömannen, där du kan följa nyheterna i branschen. Du kan också hyra förbundets stugor och mycket mer.

Informera Sjömans-Unionens medlemsregister om när du påbörjar dina studier, så antecknar vi att du är befriad från medlemsavgift under dina studier. Om du jobba inte alls vid studier, observera att medlemsavgift ska betalas för all skattepliktig förvärvsinkomst oavsett om arbetet utförs till havs eller i land.

Vattenbussarna längs den finska kusten och på finska insjöar erbjuder sommarjobb åt många erfarna och helt nya sjömän. Sjömans-Unionen förhandlar deras kollektivavtal och lön. Som fackförbund ser Sjömans-Unionen också till att kollektivavtalet följs.

Hur stor lön?

Vet du hur mycket du ska ha i lön? Förutom grundlönen kan man få olika tillägg vid arbete till havs. Därför är det viktigt att du kontrollerar löneavtalet för att se till att du fått allt som du ska få.

Kollektivavtal

Sjömans-Unionen förhandlar ditt kollektivavtal med arbetsgivaren. Kollektivavtalet fastställer bland annat miniminivån på din lön, arbetstider, semester och andra anställningsvillkor. Arbete till havs består ofta av skiftarbete och därför är det viktigt att man följer arbets- och vilotiderna.

Om du arbetar i kust- och insjötrafik på ett passagerarfartyg, som t.ex. på en vattenbuss, tillämpas inrikesfartens passagerarfartygsavtal på ditt arbete.

Första sommaren i jobbet på vattenbussen!

Rekordvärmen i maj innebar en fartfylld start på jobbet på vattenbussarna. Vattenbussarna kör på sommaren och har många sommarjobbare. En del av dem jobbar för första gången på ett fartyg. Ett par av dem är Daniela Sjöblom och Elisa Pekkala, som började jobba på rederiet JT-Lines fartyg M/s Viapori i maj. De färskas däcksmännen fick höra att Sjömans-Unionen förhandlar deras kollektivavtal och lön.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Man skulle inte kunna tro att **Daniela Sjöblom** gör sin andra arbetsdag någonsin på ett fartyg. Den nyutexaminerade studenten öppnar vattenbussens dörrar, flyttar ut gångbryggan och förtöjer fartyget snabbt varje gång man ankommer en ny brygga. Nu är vi på Lonnan utanför Helsingfors. Den tidigare arméön är öppen för allmänheten för femte säsongen. På ön finns det bland annat en restaurang.

"Detta är ett ordentligt sommarjobb, säkert ett av de bästa", säger Daniela tydligt nöjd om jobbet på vattenbussen M/s Viapori.

Hittade sommarjobbet på nätet

Tidigare somrar har Daniela sommarjobbat i butiker och föreningar. Hon kommer från Sibbo och berättar att fick höra om arbetet till havs av sin morfar och farfar, då båda var sjömän. Daniela hittade rederiet JT-Line via lediga tjänster på nätet.

"I början av våren såg jag rederiets jobbsökan på nätet och sökte."

Innan hon påbörjade själva jobbet var hon tvungen att gå obligatoriska kurser så att hon kan arbeta som däcksmän på vattenbussen. Det var bland annat en livräddande första hjälpen-kurs och primärsläckningsutbildning. Dessutom var hon tvungen att skaffa ett läkarintyg för sjömän och ett hygienpass och utskäkningspass.

"Utöver det anordnade rederiet även en egen utbildning på fartyget", berättar Sjöblom.



Välkommen till Helsingfors skärgård! Kapten Roger Österlund arbetar för rederiet JT-Line för 15:e sommaren. Han började 2003 på JT-Line som skeppare och har från och med 2006 ibland arbetat vintertid på fartyg. Österlund utexaminerades som sjökapten i Kotka och har hunnit arbeta på Prima Shipping, ESL och Wasaline. Däcksmännen Elisa Pekkala (i mitten) och Daniela Sjöblom arbetar dock sin första sommar till havs.

Rekordmånga kryssningsgäster väntas till Helsingfors

Sjöbloms partner på däck på M/s Viapori är **Elisa Pekkala**, som tog emot passagerarna från färdbiljetter vid Salutorgets strand. Vid

varje ny hamn antecknar de den nya passagerarmängden på listan. Däcksmännen tar emot passagerarna på fartyget och klickar en räknare i handen. "Klick" säger det för varje ny passagerare som kliver ombord. ➤



Nya passagerare kliver ombord från öar som ligger längs rutten. Däcksmännen Daniela Sjöblom och Elisa Pekkala antecknar siffror på passagerarlistan.



Däcksmän Daniela Sjöblom förtöjer fartyget vid bryggan. Kapten Österlund kontrollerar att knoparna är rätt gjorda – och det är de.



M/s Viaporis kapten Roger Österlund trivs bra i rederiet JT-Lines tjänst. När hösten kommer och kryssningssäsongen är över är det dags för varvsarbete.

Helsingfors vattenbussar har många turister redan i maj. Pekkala är utbildad restonom inom turistbranschen och bra på att uppmärksamma de utländska resenärernas behov. Innan arbetet som däcksmän arbetade hon som biljettförsäljare vid JT-Lines biljettförsäljningspunkt på Salutorget.

”Vissa perioder har vi något mer av vissa turistgrupper, som tyskar, fransmän eller italienare”, har hon lärt sig.

I Helsingfors slog man rekord i antalet kryssningsgäster förra året och den kommande sommaren förväntas bli ännu mer lyckad. Sveaborg och de närliggande öarna

är sommarens favoritresmål bland kryssningsgästerna i Helsingfors. Maj månads värmerekord syntes i mängden passagerare på vattenbussarna. Nu hoppas alla att solen skiner ännu mer än förra sommaren, eftersom det lockar ut människor medan regnet får dem att stanna inne.

Sommarjobbet på vattenbussen är givande, men ansvarsfullt

Däcksmännen på vattenbussen Viapori säger att jobbet erbjuder nya utmaningar, vilket gör det intressant.

”Fartygsarbete innebär stort ansvar när

man har passagerare med sig”, säger Daniela Sjöblom om arbetets karaktär.

På fartyget måste man också se efter sin egen arbetssäkerhet: Sjöblom drar alltid på sig flytvästen innan hon kliver ut på däck. Även om det bara är en vattenbuss som kör från en brygga till en annan utanför Helsingfors så kan man som däcksmän trilla i vattnet när man hoppar över till bryggan.

Härnäst åker Viapori från Lonnan mot Tykistölahti och därefter mot Kungsholmen på Sveaborg. Med sina trappor erbjuder Kungsholmen en storslagen utsikt över havet, så det är inte konstigt att den är ett av Sveaborgs kännetecken. Fästningen har utsetts till världsarvsobjekt av Unesco och är verkligen en världsunik miljö. Viaporis däcksmän Elisa Pekkala kan vid behov svara på turisternas frågor under kryssningen.

”Jag är intresserad av historia och vill främja turismen. Det är roligt när man får vara med och planera rederiets verksamhet och lämna utvecklingsförslag på jobbet”, säger Elisa, som är i rätt bransch på jobbet.

15:e sommaren vid vattenbussens roder

M/s Viaporis kapten Roger Österlund tar kurs mot Salutorget från Sveaborg. Där ligger det stora passagerarfartyg vid bryggan och vid sidan av finns det mindre vattenbussar, precis som utanför Venedig. Skärgården är bekant för oss finländare, men om vi vidgar vårt tankesätt lite kan man se att öarna utanför t.ex. Helsingfors är en ganska världsunik ögrupp utanför en huvudstad. De senaste åren har Helsingfors öppnat upp tidigare arméöar för allmänheten och turister, som får bekanta sig med dem till rimliga priser med vattenbussen. Nu börjar man marknadsföra öarna på allvar på den asiatiska och framför allt kinesiska marknaden.

”Hittills har vattenbussarna fått ligga vid bryggan utanför Salutorget, vilket är bra. Turisterna kan gå på vattenbussarna och åka till öarna direkt från Salutorget. En del ändringar och kanske även en bro planeras i Kolerabassängen. Förhoppningsvis låter staden vattenbussarna vara kvar vid Kolerabässängen, eftersom vi har de bästa platserna”, säger Österlund, som varit skeppare på rederiets fartyg i 15 somrar. 🍀

NTF:s kongress 2018 dryftade den nordiska modellen i en globaliserande värld

NTF:s, dvs. Nordiska Transportarbetarefederationens, kongress anordnades den 30–31 maj i Aalborg i Danmark. NTF samlar över 400 000 nordiska transportarbetare i sina medlemsorganisationer. Från Finland representeras olika transportförbund, som Sjömans-Unionen, AKT, IAU och Lokmannaförbundet.

NTF:s kongress anordnas vart fjärde år och temat för 2018 års kongress var *Den nordiska modellen i en global värld*. Sjömans-Unionens ombudsman **Satu Silta** satt i kongressens ordförandeskap. NTF:s generalsekreterare är finska **Anu Hietala**, som tillträdde tjänsten i år. Hietala har arbetat inom trafiksektorn hela sin karriär

och var tidigare avtalssekreterare i Finlands Flygvärdinne- och Stewardförening (SLSY).

En ny styrelse utsågs till NTF på kongressen. Sjömans-Unionens ordförande **Simo Zitting** fortsätter som vice ordförande i den nya styrelsen.



NTF:s styrelse 2018:

Ordförande/president	Jan Villadsen/3F	Danmark
Vice ordförande/president	Simo Zitting/SMU	Finland
Styrelseledamot	Lars Morten Johnsen	Norge
Styrelseledamot	Tommy Wreeth	Sverige
Styrelseledamot	Valle Karlsson	Sverige
Styrelseledamot	Vibeke Ansbjerg	Danmark
Styrelseledamot	Keld Bækkelund-Hansen	Danmark
Styrelseledamot	Lisa Bengtsson	Sverige
Styrelseledamot	Tero Palomaki	Finland
Styrelseledamot	Jahn Cato Bakken	Norge
Styrelseledamot	Martin Johansson	Sverige
Styrelseledamot	Sigrun Johsdottir	Island
Styrelseledamot	Marko Piirainen	Finland

MEDLEMS- REGISTRET INFORMERAR:

Kom ihåg att själv informera medlemsregistret om att du gått i pension. Du behöver inte betala medlemsavgift för pensionen, men kan om du vill bli pensionärsmedlem i förbundet.

Vi får inte denna information från någon annan än medlemmen själv.

Rörande dataskyddet

EU:S DATASKYDDSFÖRORDNING, eller **GDPR**, (2016/679) började gälla 25.5.2018. Sjömans-Unionen har publicerat förnyade dataskyddsprinciper på sin webbsida. Från och med nu kan medlemmarna alltid läsa dessa principer. På dataskyddsidan finns även Transportbranschens arbetslöshetskassas dataskyddsbeskrivning.

Läs mer på: www.smu.fi >
Liitto > Tietosuoja

Ny term i utrikesfartens kollektivavtal

Enligt utrikesfartens kollektivavtal (passagerarfartygsavtalets 4.8 punkt 1 stycke och handelsfartygsavtalets 3.8 punkt 1 stycke) fungerar ordningsvakt vid utförandet av sitt arbete såsom person

som biträder befälhavaren i enlighet med sjöarbetsavtalslagens 13 kapitel 18 §. Eftersom hänvisningen till speciallagen som rör ordningsvakter togs bort från nämnda paragraf i sjöarbetsavtalslagen

har kollektivavtalsparterna gemensamt enats om att termen ordningsvakt, som används i kollektivavtalet, ändras till ordningsman.

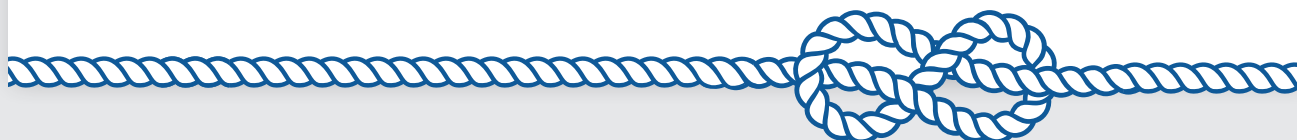
Organisationen Transportunioner TU har grundats

Transportbranschens fackförbund som är medlemmar i FFC – Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf, Finlands Post- och Logistikunion PAU rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finska Lokmannaförbundet VML rf och Järnvägstjänstemannaförbundet RVL rf – har i dag grundat organisationen **Transportunioner TU**. Syftet med organisationen är att främja och utveckla samarbetet mellan förbundet samt intressebevaknings- och avtalsverksamhet.

Grundandet av Transportunioner TU syftar också till att stärka det sedan länge etablerade avtalet mellan förbunden om ömsesidigt stöd vid kollektivavtalsförhandlingar och trygga en stabil ställning för förbunden i arbetet med att driva och trygga transportarbetarnas intressen och rättigheter.

Förbunden som grundat organisationen har redan nu gemensamma lokaler, vilket underlättar det kommande samarbetet.

Styrelseordförande för Transportunioner TU blir Sjömans-Unionens ordförande **Simo Zitting**. Övriga styrelseledamöter är AKT:s ordförande **Marko Piirainen**, PAU:s ordförande **Heidi Nieminen**, VML:s ordförande **Tero Palomäki** och RVL:s ordförande **Kari Vähäuski**.





Transportförbundens ordförande från vänster: Heidi Nieminen PAU, Tero Palomäki VML, Simo Zitting SMU och Marko Piirainen AKT. Kari Vähäuski RVL saknas på bilden.



Transportförbundens ordförande undertecknade organisationen Kuljetusliitot KL:s stiftelseurkund i Kiljava i samband med FFC:s representantskaps möte den 24.5.2018.



Vartsala vajerfärja är en viktig knutpunkt mellan Ålands skärgård och fastlandet vid Åbo

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

"När det är riktigt dimmigt ser man inte den motsatta stranden. Och inte ens färjans ramp, som fälls ner på kajen", beskriver Vartsala-färjans förare **Ilari Kallio** väderförhållandena i skärgården.

Tjock dimma svävade över den finska västkusten dagen före första maj och i Gustavs hade Vartsala-färjan också dålig sikt.

"Vi tar hjälp av radarn när vi inte ser den motsatta stranden."

Vajern sköter medhjälparens jobb på färjan
Färjan "sågar" en rak linje från den ena stranden till den andra. Vajern gör färjan till

en linfärja och fungerar som "hjälpreda" intill fartyget.

"Om linfärjan inte har någon vajer är den en vanlig färja och behöver mer än än förare."

Vartsala färja är en vajerfärja och en intressant manick i sig.

"Man hör pappor berätta för sina barn nere på däck att vajern drar fartyget från en strand till en annan. Men så är det ju inte", skrattar Kallio och huvudförtroendeman **Markku Wahlstén**, som kommit för att träffa honom.

Färjan drivs med motor, precis som andra fartyg. Vajern är bara en "linjal" som visar vägen från en plats till en annan.

Dessvärre är bidrar den inte till att hålla fartyget i rutt och på plats om den lämnar rutten. Så skedde också i Vartsala innan Kallio började arbeta där.

"Det var tjock dimma över bukten och färjan lämnade sin farled. Färjan var längre bort i bukten innan man upptäckte att vajern inte var på plats och att fartyget var borta från rutten."

Blicken mot horisonten och den motsatta stranden

Wahlstén har kört färja hela livet och vet att man inte alltid märker om vajern saknas eller går av medan man kör. Ögonen, sinnet och radarn är sjömannens arbetsredskap.



Vartsala-färjans förare Ilari Kallio och huvudförtroendeman Markku Wahlstén.



VARTSALA

Gustavs är en viktig ö på Skärgårdens ringväg. Till Gustavs kommer man på landsväg från Åbo via Tövsala.

Vartsala är en av Gustavs tre huvudöar. Från Vartsala finns det en 952 meter lång vajerfärjförbindelse till fastlandet. Resan tar omkring tio minuter och går över Ströömi sund. Vartsala vajerfärja trafikerar från tidig morgon till sen kväll. På natten går den vid behov.

Vartsala färja transporterar passagerare från Gustavs till Vartsala ö, varifrån det finns en landsvägsförbindelse till den motsatta sidan (västra kanten) av ön, där **Osnäs** hamn ligger. Därifrån går det en färja till Åva i Brändö på Åland. Därifrån transporterar förbindelsefartyget *M/s Viggen* fordon och passagerare vidare åt annat håll.

Därför håller även Ilari Kallio, som kört färja i Vartsala i drygt tre år, blicken stadigt mot horisonten under hela färden. Resan från ena kajen till den andra tar omkring tio minuter och föraren måste vara på sin vakt vid spakarna under hela färden. Kallio berättar att han var väldigt spänd när han skulle köra färjan själv för första gången.

”Jag undrade om det verkligen skulle bli något av det. Färjan har ingen köl och drivs med två propellrar (en fram, en bak). Den är som en låda som flyter på vattnet och åker inte rakt en enda meter av sig själv om man inte styr den hela tiden.”

Färjan styrs med två spakar, den ena med höger hand och den andra med väns-

ter hand. Föraren sitter på en bänk mellan dem.

”När man närmar sig stranden bromsar den ena propellern medan den andra styr.”

Trafiken i Vartsala är livlig året om

När man nått stranden fälls rampen ner så att bilarna och passagerarna kan lämna färjan. Nu är vi på Gustavs-sidan av ön.

”På våren börjar det återigen komma en hel del motorcykelförare, som åker vidare från Gustavs till Åland med förbindelsefärja.”

På Vartsala färja är det livlig trafik året om, då det kommer personbilar och regel-

bunden lastbilstrafik med förbindelsefartygen från Åland. Förbindelsefartyget *M/s Viggen*, som åker till andra änden av Gustavs, anlände precis och släpper av en hel last med fordon.

”Från Vartsala färja tar det omkring tio minuter att köra över ön till förbindelsefartyget.”

Det tar inte heller lång tid innan fordon som kommit med förbindelsefartyget börjar köa till Vartsala färja. Bilkön slingrar sig långt bort till backkröken och Kallio guidar in bilarna i färjans filer med hjälp av trafikljus. Det finns fyra filer, men alla verkar inte få plats.

”Kör lite längre fram i fil tre”, in





vädret är som värst. Det är mörkt hela tiden.”

Pannlampan är ett heligt instrument för skärgårdsborna och sitter på huvudet vart de än går: det går inte att gå till vedboden utan pannlampan. Inte någon annanstans heller, eftersom mörkret ruvar över hela gården och området omkring.

Vädret bestämmer arbetsdagen

Naturen är starkt närvarande i skärgårdsbornas liv. Färföraren befinner sig också mitt i naturen och dess krafter där han sitter uppe i sin hytt. På hösten och mot slutet av året är det becksvar ute. På våren och sommaren flödar hytten över av ljus.

”Dimmigt väder – och molnigheten som vi har just nu – är illusoriskt molnigt, eftersom man måste kisa med ögonen hela tiden när man kör. I slutet av arbetsdagen känns ögonen grusiga och ibland har man lite ont i huvudet om vädret är dåligt.”

Förvånande nog kan även soligt väder ställa till det: havet glittrar upp till färjans styrhytt som en klar spegel. Havsströmmarna försöker också knuffa bort fartyget från sin rutt. Nu svänger Kallio runt 180 grader i sin stol mot den nya färdriktningen, den motsatta stranden.

Kallio är en flitig jägare, liksom många andra skärgårdsbor. Hunden följer också med ut i skogen. Hemma hos Kallio finns det två golden retriever och en tax. Förutom hundarna ser en 2,5-årig flicka till att det finns liv och rörelse i hushållet. Hon är redan en ivrig innebandyspelare.

”Här ute i skärgården har vi ett eget lag för barn, där det yngsta går i första klass och det äldsta i sjunde. Skärgårdsborna ordnar sådana fritidssysselsättningar för sina barn som det annars inte finns mycket av i trakten.”

Alla vi känner till skärgårdsidyllen, som många bara läser om i böcker.

”Skärgården är en fin plats att tillbringa sin barndom på och springa fritt i. Här finns hav, natur och lugn.”

struerar Kallio över högtalaren fordonen som kört upp på däck.

Efter att ha packats ihop får alla bilar nätt och jämnt plats på färjan. Färjans ramp lyfts upp. Två bilar tycks vara på gränsen att få plats på däck.

”Här ser man att vårt arbete kräver ordning och även en del räkning så att inte fartyget överbelastas. Detta är däremot en helt normal fordonsmängd”, konstaterar Kallio och Wahlstén.

Virkeslastbil på färjans däck

På Vartsala färja färdas det också många virkeslastbilar.

”Ibland undrar jag hur det kan finnas så mycket virke på en ö och om man redan huggit ner och ödelagt hela den inre delen av ön”, smålar Kallio.

Om det hämtas varor och virke från ön så transporteras det också nytt dit för att ersätta det som hämtats. Stora laster ma-

kadam och andra byggmaterial samt arbetsredskap transporteras varje år till lokalborna och stugägarna.

”Man kan säga att med Våno färja på sydöstra sidan av Åbo så borde vi snart ha en hel stadsdel klar räknat i makadam”, funderar huvudförtroendeman Wahlstén över lasterna som han transporterat genom åren.

Varumängderna är dock ett tecken på att skärgården lever. Nytt byggs vid sidan om gammalt. Ilari Kallio är själv född i Gustavs och är ett skärgårdsbarn.

”Jag föddes i Gustavs och bodde här mina första elva år. Därefter bodde jag längs Nådendal-Reso-axeln i drygt 20 år, tills jag flyttade tillbaka hit.”

Han har sitt hem och sin familj drygt tio minuter från jobbet, alltså färjan. Närmaste stenöken, alltså Reso, är ungefär en timme bort.

”Vägarna är hala på vintern och slask-

”Jag kom för att vikariera”

”Jag kom för att vikariera och är kvar än i dag”, säger Ilari Kallio om sin arbetskarriär på Vartsala färja i **Finnferries** tjänst.

Först arbetade han på färjan som vikarie i 1,5 år och sedan erbjöds han fast anställning. Nu har han varit i rederiets tjänst i tre år. Före sin karriär som färjeförare arbetade Kallio som däcksmän på fraktfartyg.

”Jag arbetade på **Bore** och dess föregångare **Engship** i 14 år. Omställningen från att arbeta 4–6-veckorstörnar till treskiftsarbetet som färjeförare har varit stor och jag har varit tvungen att lära mig det.”

På Bore hann Kallio segla med *M/s Najaden*, *M/s Bravaden*, *M/s Borden* och *M/s Autobay*.

”Vi transporterade bland annat zink-tackor och containrar. Hamnen i Finland var Ingå, dit vi transporterade kalksten.”

Varorna hämtades från de förra östblocksländerna, Danmark och Tyskland samt Brittiska öarna.

”En gång åkte vi till Angola med *M/s Borden* och korsade därmed även ekvatorn.”



Färjeföraren får sin del om frugan skäller

Det är ju så att färjan alltid är på fel ände av stranden. Man tänker sällan på att färjeförarens arbete – om något – är ett kundserviceyrke, åtminstone om man ser på feedbacken från kunder.

”Om någon bråkar med sin fru hemma och rusar upp på färjan med bilen så får ju föraren utan tvekan sin del av det”, säger huvudförtroendeman Wahlstén, som genom åren lärt känna det mänskliga sinnet.

Det räcker inte att bara kunna köra färjan för att arbeta som färjeförare, utan man måste också kunna hålla sig lugn och mes-tadels hålla känslorna inom sig även om

nästan all kundfeedback, om man får sådan, är negativ.

”De ringer också direkt till förarhytten och skickar meddelanden. Många blir sura om de inte får plats på färjan.”

På sommaren och framför allt vid mid-sommar är kön till färjan kilometerlång. I det här yrket får man genom åren höra de mest otroliga förklaringar till varför någon borde få gå före i kön.

”De som får vänta på stranden är inte nöjda.”

Färjeförarna förhåller sig lugna till feedbacken. Det måste de, för annars skulle de inte orka. Det är dock sällan som någon vågar komma upp till styrhytten för att säga

vad de tycker, utan i dag är det lättare att skicka ett anonymt sms eller meddelande direkt till färjan.

”Om det kommer ett utryckningsfordon till stranden tar vi inte ombord någon annan. Det är något som vi hoppas att passagerarna förstår. Orsaken är att vi inte får stopp på kön och att lastningen tar tid om vi tar med andra ombord. Utryckningsfordonet måste vidare med en gång”, hälsar färjeföraren.

Och visst kommer det även positiv feedback ibland och ibland får man lära känna passagerarna.

”Om någon blinkar med ljusen när de åker iväg är det ett stort tack till oss”, säger mannen med ett småleende. 🚢

Hatet mot fartyg förvandlades till kärlek

När Tarja Hidvegis mamma åkte till sjöss blev den tioåriga flickan kvar ensam med sin lillasyster.

TEXT OCH BILDER JUHA GRANATH



– Unga kvinnor är extra märkesmedvetna. Svenskarna är kräsna, medan ryssarna är ett parfymfolk, säger Tarja Hidvegi.

— **D**å hatade jag fartyg och havet från djupet av mitt hjärta, minns **Tarja Hidvegi**.

Nu säljer Tarja kosmetika på *M/s Baltic Princess* och njuter av varje arbetsdag.

M/s Baltic Princess har lämnat Åbo hamn. Kinesiska passagerare trängs i hyttavdelningarnas trånga korridorer i jakten på nattlogi.

Ett par skrävlande män riktar istället stegen direkt mot baren, tills deras färd oväntat tar stopp vid kosmetikaavdelningen.

Överraskade av Tarja Hidvegis hälsning kliver de in. Skrävlandet blir till sockersöta ord när före detta *Miss Suomi*-finalisten Tarja Hidvegi tar dem till dofternas och krämernas värld.

– Dagens manliga passagerare luktar inte gammal sprit som på ”den gamla goda tiden”, säger Tarja till männen, som skrattar.

Därefter följer en kort produktpresentation och några sniffningar och så har Tarja Hidvegi, som röstats fram till Silja-koncernens bästa säljare, än en gång lyckats med det omöjliga: Tabac och Mennen, som längre fräskat upp männen, har bytts ut mot nya, exotiska dofter.

– Favoriten bland finska män är *Armani* och *Boss*. Rakvatten säljer också fortfarande. Mest pengar lägger de på försoningsavdelningen morgonen efter veckoslutets

bravader. Då är bara det dyra gott nog för kära frun, skrattar Tarja Hidvegi.

Årets säljare i Silja-koncernen måste ha säljförmåga och administrativa kunskaper och även öppenhet, humor och samarbetsförmåga. Kosmetikasäljaren Tarja Hidvegi uppfyller kraven.

Kineserna köper och svenskarna är kräsna

När kvällssolen sjunker ner i havet slutar de kinesiska passagerarna fotografera landskapen och beger sig för att handla. Då behöver säljaren goda råd, för finska, svenska, engelska eller kroppsspråk gör ingen nytta med kineserna.

– Kineserna köper mycket, är uttryckslösa och vill inte diskutera. De vet allt om våra produkter och är nöjda att varan är äkta. På sommaren kommer en kinesisk tolk till fartyget, vilket kommer att underlätta för oss, säger Tarja.

Innan butiken stänger frågar en svensk societetsdam efter billiga Nivea-krämer, en västfinsk kvinna betalar för sitt 200-euros-köp och ett ryskt sällskap staplar parfymflaskor i sina varukorgar.

– Vid hektiska perioder kan det finnas 40 olika nationalitet på fartyget under en och samma avgång. Själv klarar jag mig på finska och engelska. På ryska blir det en hel del *dadada*. Resten sköter jag med miner och teckenspråk, säger Tarja, som har en finlandssvensk pappa.

Klockan 23 är den tio timmar långa arbetsdagen över för kosmetikaavdelningens anställda. Det är dags att dra sig till sängs i flerbäddshytten.

– För ett år sedan slutade vi sälja alkohol till kryssningspassagerare på utresan mellan torsdagar och lördagar. Då upphörde även hyttfesterna och störningarna. Nu är det verkligen lugnt, säger Tarja Hidvegi.

Tarja intygar att hon inte heller upplevt några andra trakasserier på Baltic Princess under de tre år som hon arbetat där. #Me-Too-kampanjen har inte behövts på fartyget.

– På min förra arbetsplats, Silja Serenade, förekom det trakasserier, men här får kvinnorna vara i fred.

Det hatade havet kom med kärleken

För Björneborgsbon Tarja Hidvegi ligger sjömansyrket i blodet. Hennes mamma

seglade med bilfärjan *M/s Polar Expressen* mellan Vasa och Umeå och hennes morbror på svenskfartyget mellan Åbo och Stockholm. Tarjas pappa dog när hon bara var 11 år.

– Jag och min lillasyster lämnades i sticket. Sedan träffade mamma en kapten för ett containerfartyg på en kryssning i Karibien, gifte sig och flyttade till Kanarieöarna. Jag hatade havet och fartyg från djupet av mitt hjärta, minns Tarja (f. Pitkänen).

Tarjas mormor såg flickornas trångmål och tog hand om systrarna. Mormodern utfordrade och utbildade dem och anmälde Tarja till tävlingen Miss Suomi. Det behövdes hjälp av en spågumma för att anmäla henne till tävlingen.

– Spågumman tittade i sina kort och sade till mormor att flickan måste anmälas till skönhetstävlingar. Det gjorde hon och jag valdes till *Miss Satakunda*. Sedan nådde jag finalen i 1979 års Miss Suomi. Måste vi prata om detta nu? frågar Tarja.

– Ja, säger journalisten.

– Tack vare Miss- och Aurinkotyttö-tävlingarna tjänade jag lite pengar, såg ➤



– Skönhetstävlingarna hade i alla fall den fördelen att jag lärde känna kosmetika- och skönhetsbranschen. Nu är det ju bara ett jobb, skrattar Tarja.



– Männen kommer ofta till butiken med en inköpslista från sina kvinnor och fyller sedan varukorgen med produkterna på listan, säger Tarja Hidvegi.

världen och fick gott självförtroende. Jag lärde mig om kosmetika och sminkning, säger Tarja Hidvegi.

Tarja behövde sin erfarenhet från skönhetsbranschen på sin arbetskommendering i maj, då hon och tre av hennes arbetskamrater tittade närmare på nya produkter på en tax-free-mässa i Tallinn.

– Där testade vi lämpliga nya dofter och krämer. Jag höll också ett föredrag om fartygets produkter för medierepresentanter. Även om skönhetstävlingar betraktas som en fåfängans marknad har jag haft nytta av dem i mitt arbete, intygar Tarja Hidvegi.

Tarjas hat till havet och fartyg förvandlades först till respekt och senare till kärlek i och med hennes jobb. På ett skift på Silja Serenade träffade Tarja sin blivande man, den ungerska lektorn Peter.

– Efter en dansföreställning sade jag till killen bredvid att dansarna inte höll takten. Han svarade inte, utan försvann. Efter en stund kom han tillbaka med ett glas whisky och frågade om vi kunde prata. Nu har vi pratat i tio år, skrattar Tarja.

”Det är bra att segla under finsk flagg”

När Tarja Hidvegi vaknar i sin hytt vid sju på morgonen i Stockholm är M/s Baltic Princess redan redo för avfärd mot Åbo. Mässen är öppen hela dagen och bjuder på frukost, middag och kvällsmat som naturaförmån.

– Rena kläder, varmt vatten och en kort resa till jobbet ingår också i förmånerna, påminner Tarja.

Tarja Hidvegis ”arbetsvecka” är åtta dagar lång. Därefter är hon ledig i åtta dagar.

– Lönerna, arbetstiderna och semestererna på fartyget följer *utrikesfartens passagerarfartygsavtal*, som Sjömans-Unionen förhandlat fram. Varje avdelning har en egen förtroendeman samt fartygets huvudförtroendeman som sammankallande kraft. På så sätt har vi nära till rätt information och trygghet och behöver inte lyssna på rykten.

Baltic Princess har uppemot 500 anställda. Enligt Tarja har de alla gemensamt att de är mycket nöjda med att segla under finsk flagg.

Strax innan fartyget anländer Mariehamn rusar en ängslig gentleman in i kos-

metikabutiken. Han sträcker fram telefonen till Tarja och ber henne titta på inköpslistan på skärmen. Han har lämnat hustruns önskemål till sista minuten.

– Våra skattefria priser är 20–30 procent billigare än i land, så att glömma hustruns önskemål hade blivit dyrt för honom, säger Tarja och fyller varukorgen.

När fartyget ankommer Mariehamns hamn kl. 13.30 stänger kosmetikaavdelningen i två timmar och personalen får tid att andas ut.

Fljr från kaoset

Tarja Hidvegi arbetade i nio år på Silja Serenade, som seglar mellan Helsingfors och Stockholm. För tre år sedan erbjöd Tallink henne möjlighet att byta arbetsplats till Åbo–Stockholm-rutten.

– Det sägs att gräset inte är grönnare på andra sidan, men det var det. Vi har en fantastisk sammanhållning på fartyget och Åbo ligger så klart mer än 100 kilometer närmare min hemstad Björneborg än vad Helsingfors gör, intygar Tarja.

Hemma i Björneborg väntar maken Peter samt från ett tidigare äktenskap veterinärdottern och hennes familj och helikopterpilotsonen med sin sambo på Tarja.

– Så snart jag kommit hem går jag och hämtar min dotterson. På mina lediga dagar går jag även på teater, fikar med vänner och avslutar ledigheten med att utfordra mina nära och kära hemma. Vid bordet sitter min man, mina barn, mina barnbarn och min exmake och under bordet ligger ett par hundar.

– Sedan är det skönt att lämna kaoset och lugna ner sig på jobbet, skrattar Tarja Hidvegi.

Klockan 19 ankommer Baltic Princess Åbo hamn. Fartyget töms på folk och fylls minst lika fort. Klockan 20 är Tarja Hidvegi återigen på väg till Stockholm. ⚓

– Två gånger i månaden har personalen obligatoriska säkerhetsövningar. Var och en har ett eget skyddsnummer, som inkluderar en på förhand bestämd uppgift i en nödsituation, säger Tarja Hidvegi.



Ett år med Elektra

Elektra, på svenska blixtrande, är en kvinnlig gestalt i den grekiska mytologin. I den finska vardagen trafikerar hybridfärjan Elektra Finlands livligaste färjrukt.

TEXT OCH BILD JUKKA SUNDHOLM



Lasten kan vara tung, men Elektras stabilitet påverkas knappt enligt besättningen.

Finlands Färjetrafik, som även kallas **Finferries**, är ett statligt ägt rederi som trafikerar såväl med förbindelsefartyg som med landsvägsfärjor och vajerfärjor. En av färjorna är Elektra, som åker mellan Pargas och Nagu. Elektra har utsetts till Finlands mest miljövänliga färja och fick nyligen utmärkelsen *Årets fartyg* i samband med sjöfartskonferensen *Sulphur Cap 2020* i Amsterdam.

Från och med våren 2017 har Elektra lättat fordonstrafikrusningen. Den genomsnittliga dygnstrafiken har varit omkring 1 600 fordon – sommartid ända upp till 2 400 fordon.

Hybridfärja

Elektra är nästan helt eldriven och är Finlands största landsvägsfärja. Den kan ta med sig 90 personbilar på en gång och kör sin rutt var 15:e minut.

Den drivs i första hand med elladdade batteripaket. När färjan når land laddar

batterierna i fem minuter med landström. Från styrhytten kan man se hur laddningsuttaget sjunker ner mot färjans sida.

Stålfärjan har två 900 kW framdrivningsmotorer och två 520 kW litiumbatterier. Den har även tre dieseldrivna reservgeneratorer, som producerar el i undantagssituationer.

I offentligheten har Elektras maskineri med sina låga underhållskostnader lyfts fram som färjans styrka.

Det finska klimatet testar "elfärjans" hållbarhet

Väggarna i kaféet vid strandgrillen på Pargassidan har under året fått höra både för- och nackdelar med färjan. Elfärjan tål finska förhållanden – eller elfärjan kommer inte att tåla finska förhållanden. Hur det än är så är det bara fikaprat och sprids inte längre än så.

– Vi har också en bastu här, men jag vet inte om den någonsin använts, funderar maskinchef **Keijo Niskanen** högt efter att vi

gått igenom fartygets tekniska finesser. Mest av allt känner man av ljudnivån på elfärjan.

– I maskinrummet är det så tyst att man egentligen inte behöver hörselskydd.

Niskanens erfarenhet är att rör går sönder på färjorna eller så uppstår det köldbrogar på konstruktionerna åtminstone på vintern. På Elektra har inget av detta hänt.

Autonoma fartyg skulle knappast klara sig

Samtalet med befälhavare **Fabian Karlgren** och Niskanen går över till robotik och automation. Karlgren vrider på styrkulan och Niskanen visar Elektras systemstatus på skärmen.

– Visst skulle ett autonomt fartyg kunna köra den här leden. Men. Lastning och lossning skulle nog inte gå så bra och så utgör fritidsbåtar en risk på den här livliga biten. Dessutom finns det alltid nybörjare som inte vet hur man åker med en färja.

En vecka efter intervjun offentliggjorde **Rolls-Royce** och Finferries ett samarbetsavtal enligt vilket de ska demonstrera ett fjärrstyrt och självständigt färjfartyg på Finnferries testplattform.

I första skedet är syftet att utöka säkerheten på bemannade färjor med hjälp av smart teknik. Enligt ett mer långsiktigt scenario kommer självstyrande fartyg och autonoma färjfartyg att utgöra en del av sjöfartens framtid. I Finland börjar man testa smart fartygstrafik i Jaakonmeri utanför Eura å. En sak som man skulle kunna testa är navigering från en central i land. ⚡

L/A Elektra

Byggvarv: CRIST S.A., Polen

Byggår: 2017

Antal personbilar: 90

Maxlängd: 97,92 m

Maxbredd: 15,20 m

Djup: 3,50 m

Fordonsfiler: 5

Körfiler: 450 m

Batterier: 1 MWh

Sjöarbetskonventionens särskilda kommitté sammanträdde för tredje gången

Den särskilda trepartskommitté som inrättats enligt sjöarbetskonventionen (MLC) sammanträdde den sista veckan i april i Genève för tredje gången under konventionens giltighet. Kommittén är enligt artikel XIII i konventionen en kommitté som har specialkompetens inom sjöfartens arbetsnormer och som har till uppgift att följa tillämpningen av konventionen och uppdatera den.

TEXT OCH BILDER **SANNALEENA KALLIO**



Internationella arbetsorganisationen firar 100 år nästa år.

Sjömansföreträdare i plenisalen. Längst fram diskuterar ordförande David Heindel och sekreterare Jon Whitlow en svår fråga.

Omkring 300 företrädare från hela världen deltog i kommitténs möte. Jurist **Sannaleena Kallio** företrädde de finska sjömännen och Sjömans-Unionen. Bakom Finlande-skylden satt äldre regeringssekreterare **Nico Steiner** från arbets- och näringsministeriet samt specialist **Aino-Maija Alstela** från social- och hälsovårdsministe-

riet, båda även medlemmar i delegationen för sjömansärenden.

Kommitténs beslut

Huvudpunkterna på mötesagendan var några föreslagna tillägg till sjöarbetskonventionens bindande normer samt utvärdering av huruvida det fortfarande är skäl att ikrafthålla de konventioner och rekom-

mendationer som redan inkluderats i sjöarbetskonventionen och vars tillämpning ersatts med sjöarbetskonventionen i de länder som ratificerat den. Dessutom gavs redogörelser för konventionens tillämpning och framgångsrika resultat när det gäller bland annat uppfyllandet av rättigheter för sjömän som övergivits av arbetsgivaren och lämnats åt sitt öde.

Third STC Meeting		23-27 April 2018	
Vote on the Amendment to the Code of the MLC, 2006			
Members represented: 45 out of 86 States parties to MLC, 2006			
Votes:	YES 1,580	NO 0	ABS 40
		QUORUM ATTAINED ✓	
Voted in favour: 76		2/3 MAJORITY ATTAINED ✓	
5 of 82		1,053	
5 of 5		> half of Governments' voting power ✓	
5 of 5		> half of Shipowners' voting power ✓	
		> half of Seafarers' voting power ✓	

En starkt "ja" för ändringarna i sjöarbetskonventionen.



Gens de mer – havets människor.



Natten sänker sig över gamla staden i Genève.

Resolutioner utfärdades om frågor som kräver extra uppmärksamhet, som sjömännens rätt till ledighet och rätt att gå i land under tid i hamn samt utveckling av direktiv för flaggstats- och hamninspektioner. Det fanns många punkter på agendan och det är inte konstigt att mötesdagarna blev över tio timmar långa.

Kommitténs arbetsmetoder har etablerats i form av grupp- och plenararbete.

Dessutom sammanträdde t.ex. EU-länderna regelbundet för att diskutera EU-frågor.

Sjöroveri och kidnappade sjömäns ställning specialgranskades

Kommittén godkände tillägg i norm A2.1 rörande arbetsavtal för sjömän samt i norm A2.2 rörande löner. Dessutom ändrades punkt 8 i rekommendation B2.5.1. Samtliga ändringar rörde situationer där en sjöman hålls fången på eller utanför ett fartyg till följd av sjöroveri eller väpnat rån mot ett fartyg. Enligt den nya punkten i normen fortsätter sjömannens arbetsavtal att gälla under hela fångenskapen oavsett om arbetsavtalet eventuellt löpt ut eller om sjömannen informerats om att arbetsavtalet avslutats. Det innebär därmed att sjömannen har rätt till lön och andra anställningsförmåner under hela fångenskapen fram till att han eller hon befriats och återförts hem eller dödförklarats under fångenskapen. På så sätt tryggar man bland annat en kontinuerlig utkomst för sjömannens familj. Enligt den ändrade rekommendationen mister sjömannen inte heller sin rätt till hemresa under fångenskapen oavsett tidsfrister för hemförlovning.

Rederiets insolvens

Företrädarna för sjömännen lämnade ett

förslag med beaktande av även de situationer där rederiet på grund av insolvens eller nedläggning av verksamheten inte uppfyller ovan nämnda lönebetalnings- och omsorgsskyldigheter. Företrädarna för rederierna dömde dock helt ut förslaget på att skapa ett särskilt försäkrings- eller säkerhetsarrangemang. Därmed drog sjömännen tillbaka förslaget, eftersom det enligt sjömansordförande **David Heindel**, "är bättre att åka hem med en halv limpä än utan någon limpä alls."

Nationellt verkställande

De nya normpunkterna och det nationella verkställandet av dem kräver tillägg åtminstone i sjöarbetsavtalslagen och bestämmelserna i den som rör lönebetalning och arbetsavtalets giltighetstid.

Veckan var varm och solig och den kvalmiga stämningen i mötessalen underlättades inte av renoveringen av ILO:s (*International Labour Organization*) byggnad, som gjorde att ventilationssystemet inte gick på full effekt. Nästa gång sammanträder kommittén om två år istället för om tre år. 🚩

Möteshandlingar:

http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_550284/lang-en/index.htm

Det omfattande projektet kartlade den handleda fartygspraktiken

Inom sjöfarten är elevens fartygspraktik en viktig del av examen. Andelen praktik på fartyg har ökat och andelen skoldagar minskat. Hur följer man upp att elevernas fartygspraktik uppfyller målen och om eleven verkligen lär sig något?

Den ojämna kvaliteten på handled fartygspraktik har länge varit en känd utmaning inom sjöfartsbranschen utbildning. För att få till stånd en förbättring inledde Södra Kymmenedalens yrkesinstitut (EKA-MI) ett projekt och bjöd in sjöfartslärare från alla åtta läroverk samt Sjöfartens PraktikKvarn till projektgruppen. I projektet tog man fasta på utmaningarna med handledd praktik och letade efter sätt att förbättra och jämna ut kvaliteten på

fartygspraktiken. Alexandra Lindahl från PraktikKvarnen var koordinator för projektet.

”Vi ville göra en grundlig utredning av hur elevernas handledda fartygspraktik fungerar. Därför bestämde vi oss för att åka runt och träffa praktikanterna och deras handledare på så många handelsfartyg under finsk flagg som möjligt”, berättar Lindahl.

”Vi talade med de praktikhandledarna på fartygen och efteråt även skilt med ele-

verna så att de vågade säga sin åsikt i lugn och ro.”

Projektet varade i ett drygt år. Under den tiden besökte medlemmarna i projektgruppen så många fartyg som möjligt. Något liknande projekt har inte gjorts i Finland tidigare och resultaten från fartygsbesöken var mycket goda.

”Fartygsbesöken genomfördes under de två sista månaderna av projektet. Vi besökte totalt omkring 40 fartyg – för närvarande seglar omkring 100 fartyg under finsk flagg.”



Fartygen och rederierna gav tydliga besked om att kommunikationen mellan fartyg och skolor måste förbättras. – Alexandra Lindahl från PraktikKvarnen

Projektet för utveckling av handledd praktik på fartyg är kopplat till **Länsirannikon Koulutus Oy:s** projekt *Ytyä koulutukseen* (Kraft till utbildningen) och har en gemensam slutrapport.

PROJEKTETS HUVUDPUNKTER:

Projektarbeten

En del av projektet var att göra projektarbeten som praktikanterna skulle utföra på fartygen och som skulle ge den praktikhandledaren ombord bättre verktyg för att handleda praktikanten. Med projektarbetena, som alla är direkt kopplade till praktikboken, kan eleven arbeta med olika delområden och införskaffa de kunskaper som saknas och eventuellt försnabba sina studier.

Projektarbetena gjordes på finska, svenska och engelska.

Fartygsbesök

De tio personer som deltog i projektet träffade de fartygshandledare och elevernas handledare och informerade om projektet. Under fartygsbesöken diskuterades praktiken, dess krav och utmaningar.

Fartygsbesöken gav positiv respons kring den nya feedbackenkäten. På fartygen förstod man att läroverken i fortsättningen behöver mer konkret feedback kring elevernas kunskaper.

Även projektarbetena fick positiv respons. Något som ansågs bra var att man med hjälp av projektarbetena kan få hjälp med handledningen även när fartygets egen besättning har det hektiskt. Varje fartyg fick några projektarbeten att prova på och ombads lämna feedback om dem.

Fartygsbesöken ökade samarbetet mellan fartygen, läroverken och PraktikKvarnen. Besättningen på fartygen hade också många frågor om praktiken på allmän nivå och om skolornas undervisningsinnehåll, och givande diskussioner gick med arbetslivet. Utbildningssystemen har förändrats och för många praktikhandledare är det nuvarande systemet rätt främmande.

Feedbackenkät

Hittills har läroverken fått feedback främst om elever som har utmärkta kunskaper och en god inställning till praktiken och om elever som t.ex. skickats hem mitt under

praktiken på grund av sina dåliga sociala färdigheter eller attitydproblem. Utöver dessa finns det dock en stor grupp elever vars kunskaper skulle kunna utvecklas mer om man visste bättre vilka delområden man borde fokusera på under nästa praktik. Hittills har läroverken använt sina egna praktikblanketter som den praktikanterna svarar på på fartyget ofta fyllt i utan att praktikanten varit med.

Inom ramen för projektet utvecklade man en elektronisk feedbackblankett som fartygets praktikhandledare ska gå igenom som en öppen diskussion och fylla i tillsammans med eleven.

Sammanfattning

Mer fokus ska läggas på kommunikationen mellan fartyg och skolor och möjligheten att ge feedback. Det är oerhört viktigt att fortsätta att utveckla fartygspraktiken. ⚓

PROJEKTETS MÅL:

- Erbjud fartygshandledaren ett tydligt verktyg och redskap för att handleda praktikanten.
- Ge fartygshandledaren riktlinjer kravnivån i praktikbokens uppgifter.
- Förtydliga användningen av praktikboken.
- Hjälpa fartygshandledaren att ge praktikanten individuell handledning.
- Erbjud såväl eleven som fartyget bättre möjligheter att ge feedback.
- Underlätta samarbetet mellan läroverk och praktikfartyg.
- Ge eleven en tydligare bild av målen med fartygspraktiken.



Utmaningarna med handledd praktik

DET FINNS MÅNGA UTMANINGAR

när det gäller kvaliteten på handledd fartygspraktik, vilket läroverken och eleverna känt till länge. Skillnaden mellan sjöfartsbranschen och andra branscher är att eleverna gör sin praktik runt om i Europa eller världen. En del av fartygen besöker inte Finland alls och gör de det så är de geografiska avstånden ofta mycket långa, detta medför utmaningar för läroverket när det gäller handledningen av praktiken.

Fartyg under finsk flagg har personal med olika nationaliteter, olika kulturer kan medföra utmaningar. Handledaren för en finsk praktikant på ett fartyg kan i enlighet med sin vakans till exempel vara en filippinsk däcksmän. Handledarens uppfattning av handledd praktik kan skilja sig stort från vår uppfattning, trots att STCW ställer upp principiella riktlinjer.



Skicka inte personliga uppgifter via oskyddad förbindelse!

NÄR DU KONTAKTAR KASSAN, måste kassan kontrollera din identitet. Eftersom vi vill skydda dina personliga uppgifter, bör du inte skicka till kassan ett meddelande där det står din personbeteckning eller annan personlig information per e-post eller via kassans allmänna webbsidor. E-post är en oskyddad förbindelse och alltså inte datasäker. Du kan kontakta kassan datasä-

kert t.ex. via kassans webbtjänst Netta. Meddelande som skickas inom Netta, blir förmedlade till kassan skyddade, inom systemet.

Vi kan inte heller ge din personliga information till andra personer. Om du vill att någon annan person tar hand om dina ärenden, var god och skicka till kassan en skriftlig fullmakt.

Kom ihåg att anmäla kassan om din semester

NÄR DU ANSÖKER om dagpenning från kassan och du är permitterad eller om du arbetar deltid, kom ihåg att anmäla kassan om din semester. Under semestertiden får du betald semesterlön av din arbetsgivare. Kassan måste ta hänsyn till att du får semesterlön. Till exempel om du är permitterad och din arbetsgivare betalar dig semesterlön, är du inte längre

arbetslös och kassan inte kan betala dig arbetslöshetsdagpenning.

Anmäl kassan om dina semesterdagar alltid i din ansökan och bifoga lönespecifikationen som gäller semesterlön. Om du ansöker om dagpenning elektroniskt, kan du skicka bilagor via Netta-webbtjänst. Fyll i ansökan "på semester" när du har semesterdagar.

Undantag i kassans öppettider och betalningsdagar i juni 2018

Midsommar

Transportbranschens arbetslöshetskassa är stängd på fredag 22.6.2018.

På torsdag 21.6.2018 är kassans kundtjänst på adressen Broholmsgatan 3-5 öppen fram till kl. 13.00.

Dagpenning betalas som vanligt fram till 21.6.2018. Midsommaraftonen, fredag 22.6.2018, är inte bankdag alltså då kan kassan inte betala förmåner. Efter midsommaren är den följande betalningsdagen måndag 25.6.2018.



Arbete, mat, arbete, sömn...

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Det talas om vilotider, vilo- och matpauser och fritid på fartyg. Hur fördelas dygnets timmar mellan arbetstid och övrig tid på fartyg i utrikesfart? Över vad måste arbetsgivaren göra upp arbetstidsplaner och föra bok?

JURISTEN: På ett fartyg fördelas dygnet omväxlande mellan arbetstid, pauser, vilotid och övrig fritid. Enligt sjöarbetstidslagen (296/1976) är arbetstid ordinarie arbetstid (8 h) samt tid då man utför övertidsarbete eller avvikande övertidsarbete. I kollektivavtalen har man avtalat om arbetstid som ingår i garantilönen och som omfattar ordinarie arbetstid och avtalad mängd övertidsarbete. Det beror på mängden övertidstimmar om dygnet rymmer någon annan fritid än vilotid och eventuella längre matpauser.

Enligt ovan nämnda lag är raster som är kortare än 30 minuter antingen arbetstid eller övrig fritid (9a §). Enligt 18 § i lagen räknas matrast på minst 30 minuter inte in i arbetstiden, inte heller annat avbrott i skeppsarbete som varar i minst 1 timme och där arbetstagen med sin förmans tillstånd får avlägsna sig från arbetsplatsen.

Vilotid regleras i lagen med hjälp av begreppet *minimivilotid*. Enligt 9a § i lagen ska arbetstagen under varje period av 24 timmar (räknas från dygnets första arbetstimme, alltså inte kl. 00–24) ges en vilotid på minst 10 timmar (dygnsvila). Dessa tio timmar kan enligt lagen delas upp i två perioder av vilka den ena ska vara oavbruten i minst sex timmar, dvs. till exempel i åtta- och tvåtimmarsintervaller. Avbrottet i arbetet ska alltså vara i minst en timme för att vara vilotid. Förläggningen av vilotiden begränsas också av bestämmelsen som säger att intervallet mellan på varandra följande vilotider får inte vara längre än 14 timmar. Förutom dygnsvilan ska arbetsgivaren se till att arbetstagen under varje period av sju dagar får en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar. I en period på en vecka ska alltså förutom dygnsvilan förläggas minst sju timmars "veckovila", t.ex. genom att varje 10-timmars viloperiod förlängs till 11 timmar.

Enligt tredje momentet i 9a § i sjöarbetstidslagen ska arbetstagen ges tillräckligt med ersättande vilotid om hans eller hennes vilotid störs av en kallelse till arbete. Sådan kallelse till arbete kan vara knuten till t.ex. arbete som nämns i 10 § i lagen och som är oundgängligt med hänsyn till hotande fara för människoliv, fartyg eller gods eller på grund av bärgnings- och eldsläckningsövningar.

Vad som betraktas som tillräckligt med ersättande vilotid beror på hur länge vilan avbröts, hur den förläggs i relation till utförda och planerade arbetstimmar och arbetstagarens behov av vila. Ersättande vilotid ges från arbetstiden i arbetsskiftsförteckningen.

Utanför dessa minimivilotider hamnar *övrig fritid*, som alltså inte är sådan vilotid som arbetsgivaren ska anteckna i arbetstidsbokföringen. Denna övriga fritid är flexibel: i den förläggs (extra) övertidsarbete, som kan vara ordinarie eller avvikande övertidsarbete utan att skyldighet att ge ovan nämnda ersättande vilotid uppstår.

Av *arbetsskiftsförteckningen*, som enligt 19a § i sjöarbetstidslagen planeras och uppgörs för en arbetsperiod eller minst två veckor, ska framgå ordinarie arbetstid eller arbetstid som ingår i den kollektivavtalsenliga garantilönen samt *timmar som ingår i såväl dygnsvilan som minimivilotiden på 77 timmar och tidpunkten för dem*. Med andra ord ska arbetstagen veta i förväg hur och var arbetsgivaren har förlagt dygns- och veckovilan. Enligt 20 § i lagen ska antalet utförda arbetstimmar och de ersättningar som betalts för dem för varje arbetstagen och separat antalet arbetstimmar i övertids-, nöd- och söndagsarbete och de förhöjda andelar som betalts för dem antecknas i arbetstidsbokföringen.

Det är även värt att nämna att lagbestämmelsen om minimivilotider är *tvingande*, dvs. går inte att avtala på annat sätt i arbets- eller kollektivavtalet. I utrikesfartens kollektivavtal hänvisas det när det gäller vilotider bara till sjöarbetstidslagen och ges preciserande bestämmelser endast om mattider och -pauser samt om arbetstidsbokföring. Inom inrikesfarten tillämpas lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982). Dess bestämmelser om arbetstagens vilotider har i regel samma innehåll som sjöarbetstidslagen, med undantag för särskilda bestämmelser som rör insjöar.



Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Menetetyt Majakat –näyttely Suomen merimuseossa (Merikeskus Vellamo)

merikeskusvellamo.fi

Menetetyt majakat -näyttely esittelee kertomusten ja valokuvien avulla niitä majakoita, jotka Suomi on tavalla tai toisella menettänyt. Näyttely johdattaa kadonneen kulttuuriperinnön äärelle.

Majakat ja loistot ovat osa rakennushistoriaa, kulttuurihistoriaa, merenkulun historiaa ja meriturvallisuutta. Ne ovat kotisaaria, tukikohtia, kiintopisteitä, muistoja ja monin paikoin myös sotavuosien taistelupaikkoja ja sijaiskärsijöitä. Majakoita on kadonnut maisemasta mm. myrskyjen ja tuhotöiden takia. Sodat ovat vieneet niistä osan: majakoita on hävitetty suomalaisten omasta toimesta ja muutaman majakan on tuhonnut vihollinen. Eniten suomalaismajakoita on kuitenkin menetetty rauhannehtojen myötä tapahtuneiden alueluovutusten yhteydessä.

Osa majakoiden kiehtovuutta on niiden massiivisuudessa sekä sijainnissa ulkoluo-doilla, säiden armoilla. Myös majakkasaarten elämäntapa, elämä meren ympäröimillä karuilla luodoilla, erossa muusta yhteiskunnasta, on luonut myyttisyyttä niiden ympärille.

Monet menetetyt majakat ovat tuttuja ainakin niminä: **Suursaari, Hanhipaasi ja Ruuskeri**. Osasta jäi jäljelle vain kivijalka, mutta osa majakoista on yhä olemassa. Forum Marinumin tuottama näyttely perustuu **Jo-hanna Pakolan** ja **Seppo Laurellin** samannimiseen tietokirjaan.



Kansallisarkisto

Menetetyt Majakat on avoinna Merikeskus Vellamossa 18.5.–21.10.2018. 📍

Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99
Kotka

ROOMARI – Tarinoita Utajärven Laitilan lossista vuosina 1874–1956

Roomari – Tarinoita Utajärven Laitilan lossista -kirja on kunnianosoitus entisille Oulujoen lossimiehille ja erityisesti – Roomari Heikki Hiltuselle ja hänen pojalleen Matti Hiltuselle.

Kirjassa luodaan läpileikkaus Utajärven historiaan vuosina 1874–1956. Kirjassa polveilevat Suomen historian merkittävimmät tapahtumat, suomalaisen liikenteen – ja erityisesti lossiliikenteen kehitys sekä vahva henkilökuvaus.

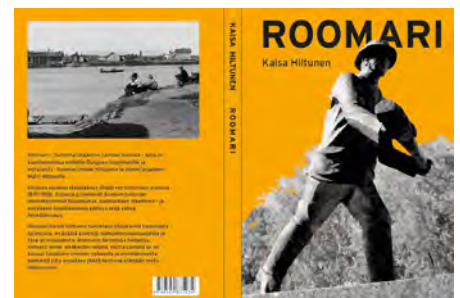
Roomari Heikki Hiltunen tunnetaan Utajärvellä hauskoista tarinoista, terävästä kielestä, oikeudenmukaisuudesta ja ta-

sa-arvoisuudesta. Roomarin tarinoissa heijastuu vahvasti oman aikakauden elämä, mutta samalla se on kuvaus tavallisen ihmisen rikkaasta ja omintakeisesta elämästä joka ansaitsee jäädä tarinana elämään myös jälkipolvelle."

Vaikka kirja pysyttäytyy voimakkaasti paikalliskulttuurissa, käsitellään siinä samalla Oulujokiseudun matkailua, liikenteen muutosta, sota-ajan vaikutuksia, Neuvostoliittoon loikanneita, köyhyyttä, nälänhätää ja tietysti lossiliikenteen kehitystä.

Oulujoesta on paljonkin kirjoitettua kirjallisuutta, mutta Oulujoen poikkiliiken-

ne on valitettavan vähän huomioitu. Losseja on aikanaan ollut Oulun alueella 39 kappaletta, joten lossit ovat olleet merkittävä osa Oulujoen poikkitaiteellisuuden mahdollistajana. 📍



Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Syyskokous ja pikkujoulut 24.11.2018 Savonlinnassa

Merkitse jo nyt kalenteriisi, että Sisä-Suomen osaston syyskokous ja pikkujoulut vietetään lauantaina 24.11.2018 Savonlinnassa. (Kokouksen ja pikkujoulujen tarkempi aika ja paikka sekä ohjelma ilmoitetaan myöhemmin osaston sivuilla ja lehdessä.)

POHJOINEN

Syyskokous 6.10.2018 & osaston 35-vuotisjuhla

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

SATAMA-ALA

Syyskokous Luottamusmiesten täydennyskurssin yhteydessä Helsingissä 23.–24.10.

Satama-ala pitää syyskokouksen luottamusmiesten täydennyskurssin yhteydessä 23.–24.10.2018 Helsingissä. Merkitse päivämäärä jo alustavasti ylös kalenteriisi. Syyskokouksen tarkempi ajankohta (päivämäärä ja kellonaika) tarkentuvat alkusyksystä.

LOUNAIS-SUOMI

Syyskokous

Aika: torstai 15.11. klo 16.00 alkaen
Paikka: Maariankatu 6 b, Turku
Kokouksessa vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunnitelma vuodelle 2019. Käsitellään muut sääntömääräiset asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu, jonka jälkeen mahdollisuus saunomiseen. **Huom!** Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun **9.11. mennessä** puh. (02) 233 7416. Jäsenemme – *Tervetuloa -Hallitus*

LAIVAN VIIHDEAMMATTILAISET

Syyskokousristeily – merkitse alustava päivämäärä jo nyt ylös!

Laivan Viihdeammattilaiset järjestävät syyskokousristeilyn menomatkalla Tallinnaan. Päivämäärä on joko torstai 4.10.2018 tai perjantai 5.10.2018. Merkitse päivämäärä jo alustavasti ylös ja seuraa Laivan Viihdeammattilaisten kotisivuja (viihdeammattilaiset.smu.fi) tai Viihdeammattilaisten Facebook-sivuja, joissa ilmoitetaan alkusyksystä syyskokousristeilyn tarkempi päivämäärä ja risteilyaikataulu. Sivuilta löytyvät myös tarkemmat ilmoittautumisohjeet sekä muuta tietoa syyskokouksesta.

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Syyskokous

Merkitse jo ennalta kalenteriin, että Matkailu- ja Huolinta-alan osasto pitää syyskokouksen lauantaina 27.10.2018. Kokouksen tarkempi kellonaika ja paikka ilmoitetaan alkusyksystä osaston kotisivuilla, kun ne selviävät. Syyskokouksessa valitaan osaston puheenjohtaja, sihteeri ja hallituksen jäsenet sekä käsitellään sääntömääräiset asiat. Tervetuloa!

Ilmoitukset/ Annonser

IN MEMORIAM

Kansikorjausmies

Heikki Juhani Nilanen

s. 19.6.1950, Kuopio
k. 11.3.2018, Kustavi

Hessu aloitti seilauksen v. 1967, kansipoikana *M/s Finnhawkillä*, valtamerialiikenteessä.

Hänen viimeiseksi laivakseen jäi *M/s Silja Europa*, jolta hän jäi eläkkeelle kesäkuussa 2005.

*Olet mukana laulussa merituulen.
Olet läsnä hetkissä hiljaisuuden.*

*Hessua jäivät kaipaamaan
Tiina perheeseen
Eija*

suuri joukko ystäviä sekä sukulaiset

*

Tomi Valdemar Laine

s. 27.7.1970
k. 29.5.2018

*Levoton on virta ja vierivä laine,
meri yksin suuri ja meri ihanainen.
Nuku virta helmassa meren.*

Poosu Tomppa menehtyi 29.5.2018 sairauden uuvuttamana. Tompan viimeiseksi laivaksi jäi *M/T Futura*, josta hän jäi maihin maaliskuussa 2017.

*Tomppaa jäivät suuresti kaipaamaan
vaimo Heli, äiti, veli vaimoineen ja
lukuivat ystävät ja työtoverit.*



*

Kristiina Juti

s. 14.4.1964
k. 7.5.2018

*Ei lähtöäs todeksi uskoa vois,
sait äkkiä kutsun luotamme pois.
Näin saapui suru ilmoittamatta,
katkesi elämä odottamatta.
Vain muistot ja rakkaus jäljellä on.
Ja kaipuu niin pohjaton.*

*Kristiinaa jäivät kaipaamaan,
Wasalinen henkilökunta.*

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Aalto Maarit



Posti Green

Unionin toimisto sulkeutuu heinäkuuksi

Merimies-Unionin toimisto on suljettuna 2.-27. heinäkuuta.

Unionin asiantuntijan tavoittaa puhelimitse koko kesän.

Asiantuntijapäivystys on arkisin klo 9-15 numerossa (09) 6152 0222. Tapaamisajoista on sovittava etukäteen puhelimitse.

Jäsenrekisterissä toimii puhelinpäivystys heinäkuussa klo 9-15, p. (09) 615 2020.

Turun toimisto on suljettu 2.7.-5.8.

Mökkipuhelin on kiinni 2.7.-5.8. Syyskuun mökkivarouksia voi tehdä 6.8.2018 alkaen ma-to klo 10-14, puh. (09) 6152 0260.

Hyvää kesää kaikille Merimies-Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille!

Unionens kontor har stängt i juli

Sjömans-Unionens kontor har stängt den 2-27 juli.

En ombudsman finns tillgänglig på telefon vardagar kl 9-15, tel. (09) 615 20 222. Personliga möten ska avtalas i förväg.

Medlemsregister betjänar också i juli kl 9-15, tel. (09) 615 20 222.

Åbokontoret har stängd den 2.7.-5.8.

Stugtelefon är stängd den 2.7.-5.8.

Reservationer för september mottas från och med den 6. augusti måndag-torsdag kl 10-14, tel. (09) 6152 0260.

Trevlig sommar till alla Sjömans-Unionens medlemmar och samarbetspartner!

Merimies-Unioni

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

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

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

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

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarekatu 3-5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9.00-15.00

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

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Ilpo 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 Lamminsivu
(09) 615 20 221/045 7730 1020

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä /
Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

MÖKKIVARAUKSET / BOKNINGSNUMMER FÖR STUGOR

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

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

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 8.30-16.00