

MERIMIES

SJÖMANNEN

3/2015



Edustajakokous
lähestyy- **asetu**
ehdolle vaaleissa!

Ahvenanmaan
yhteysalus-
liikenteessä
kiehuu:

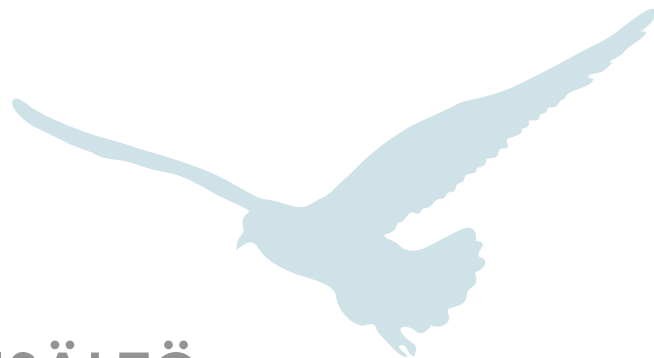
kaikki linjat
kilpailutettu
– miten käy
miehistöjen?

Matkustaja-alustuen
leikkaus

toisi Suomeen 4 000
työtöntä merimiestä

En nedskärning
på 20 miljoner euro

i passagerarfartygsstödet
skulle innebära 4 000
arbetslösa sjömän i Finland



SISÄLTÖ:

- 4 Matkustaja-alustukea uhkaa
20 miljoonan leikkaus
- 6 Edustajakokous 2016 lähestyy
- asetu ehdolle
- 12 Ahvenanmaan yhteysalus-
liikenteessä kiehuu
- 14 Kuulumisia Bore-varustamosta
- 18 Henkilökuvassa kokkistaju
ja perheenäiti
- 19 Aimo Myräkkä on huolestunut
pakolaistilanteesta
- 20 Jäänmurtaja Otso teki historiallisen
matkan Grönlantiin
- 22 Lakimies: määräaikaisen
sopimuksen erityispiirteitä
- 24 Lounais-Suomen osasto juhli
30-vuotistaivaltaan
- 26 Arjen juridiikkaa:
perintöverosuunnittelu



Kannen kuvassa matruusi Robert Persson (vas.), yt-matruusi Linus Jansson
ja perämies Karl Leman yhteysalus M/s Skiftetiltä Ahvenanmaalta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2015 | 3

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHEDE / VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI / E-ADRESS
etunimi.sukunimi@smu.fi /
förnamn.tillnamn@smu.fi

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

TILAUSHINNAT (2014)
1/1 vuosi 25 e
1/2 vuosi 15 e

ILMOITUSHINNAT / ANNONSPRIS:
www.smu.fi > viestintä >
merimies > mediakortti /
www.smu.fi > på svenska >
kommunikation > Sjömannen >
mediakort

MERIMIES - SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2015 • TIDTABELLEN 2015

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
4	19.10.	6.11.
5	30.11.	18.12.

Sipilä tuhoaa suomalaisen kauppamerenkulun

Kun Suomeen muodostettiin edellisten eduskunta-vaalien jälkeen Jyrki Kataisen hallitusta, hallitus-ohjelmaan kirjattiin tavoite leikata kauppamerenkulun tukia 20 miljoonalla eurolla. Välittömästi sen jälkeen, kun kirjaus tuli julkisuuteen, merenkulun työmarkkinaosapuolet kääntyivät tahoillaan hallituksen ja siinä edustettuina olleiden puolueiden puoleen tuoden esiin yhteisenä näkemyksenään sen, että tukien leikkaaminen johtaa välittömiin ulosliputuksiin. Koko tukijärjestelmä perustuu EU-komission suositukseen ja sen tarkoituksena on ollut turvata EU-maiden kauppamerenkulun harjoittaminen ja EU-merenkulkijoiden työpaikat alati kove-
nevassa kansainvälisessä kilpailussa, jossa kolmansista maista tulevat alukset ovat jo erilaisten verohelpotusten tai muiden vastaavien tukien piirissä.

Kataisen hallitus myöntyi lopulta vaatimuksiin, kun järjestöt olivat ilmoittaneet, että niiden on mahdotonta tulla mukaan vuoden 2013 työllisyys- ja kasvusopimukseen, jos hallitus toisaalta uhkaa tuhota suomalaisen kauppamerenkulun toimintaedellytykset. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päättikin, että leikkauksista luovutaan, minkä jälkeen Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot solmivat kolmivuotisen työllisyys- ja kasvusopimuksen mukaisen työehtosopimusratkaisun.

Yllätys oli suuri, kun selvisi, että viime edustakuntavaalien jälkeen muodostetun Juha Sipilän hallituksen ohjelmaan oli uudestaan kirjattu tavoite leikata kauppamerenkulun tukia – tällä kertaa erityisesti matkustaja-alusten osalta – samalla 20 miljoonalla eurolla. Miten tämä voi olla mahdollista, kun edellinen hallitus oli nimenomaan ilmoittanut vetävänsä pois leikkaukset, mikäli kauppamerenkulku tulee mukaan työllisyys- ja kasvusopimukseen. Kuinka hallitus voi nyt kesken sopimuskauden vetää takaisin lupauksensa ja uhata elinkeinoa samoilla leikkauksilla. Normaalielämässä tällaista kutsuttaisiin petokseksi ja valheellisuudeksi.

Miten tämä voi olla mahdollista, kun edellinen hallitus oli nimenomaan ilmoittanut vetävänsä pois leikkaukset, mikäli kauppamerenkulku tulee mukaan työllisyys- ja kasvusopimukseen.

Mikäli leikkausuhka toteutuu, se tulee tietämään Suomen lipun alla kulkevien matkustaja-alusten ulosliputtamista mitä todennäköisimmin Ruotsiin tai Viroon. Ruotsissa tukijärjestelmä on edullisempi ja yksinkertaisempi kuin Suomessa. Lisäksi se on toteutettu siten, että tukia ei tarvitse käsitellä joka vuosi valtion budjetin yhteydessä. Virossa taas ei ole tukijärjestelmiä, mutta maan yhtiöverotus ja työvoimakustannukset ovat niin houkuttelevia, että ilman tukia liikennöivillä suomalaisilla matkustaja-aluksilla ei olisi mitään mahdollisuutta kilpailla virolaisten kanssa. Oli miten oli, tukia leikkaamalla saadaan aikaan tuhansien suomalaisten merityöpaikkojen menetykset ja matkustaja-aluselinkeinoon siirtyminen pysyvästi pois Suomesta.

Jos Sipilän hallitus pysyy uhkauksessaan, Merimies-Unionilla ei ole mitään mahdollisuutta jatkaa työllisyys- ja kasvusopimuksen mukaisten työehtosopimustensa voimassaoloa. Tämä tarkoittaa sitä, että tulemme käymään helmikuun ja maaliskuun vaihteessa 2016 pääsopimusaloillamme liittokierroksen. Koska Sipilän hallitus on itse omilla toimenpiteillään aikaansaamassa tilanteen, jossa kauppamerenkulun ja sitä kautta Suomen viennin ja tuonnin esteetön jatkuminen uhkaa estyä, on

selvää, että tilanteen ratkeaminen edellyttää hallitukselta ja hallituspuolueilta, Keskustapuolueelta, Kokoomukselta ja Perussuomalaisilta selvää vakuutusta siitä, että niin kauan kuin EU-komissio ylläpitää kauppamerenkulun tukemista koskevia suosituksiaan, Suomessa ei ryhdytä hankkeisiin jo toteutettujen tukien leikkaamiseksi. Päinvastoin hallituksen tulee sitoutua vihdoin siihen, että Suomen kauppamerenkulun toimintaedellytykset ja tätä kautta Suomen huoltovarmuus turvataan jatkossakin. Suomi on yhä edelleen saari, joka tarvitsee omaa kauppalaivastoaan ja suomalaista kauppamerenkulun ammattiosaamista.

Simo Zitting
puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi

”Kotimaasta tuskin löytyy toista ammattiryhmää, joka on osallistunut oman alansa tulevaisuutensa rakentamiseen yhtä suurin satsauksin kuin merimiehet.”

Matkustaja-alustuen 20 MILJOONAN EURON LEIKKAUS toisi Suomeen 4 000 työtöntä merimiestä

Mikäli matkustaja-alustukeen kohdistuva 20 miljoonan leikkaus toteutuu, Viking Line on ilmoittanut ulosliputtavansa matkustaja-aluksensa Ruotsiin. Ulosliputusuhka koskee kaikkia suomalaisia matkustaja-alusvarustamoita ja Suomen lipun alla olevia matkustaja-aluksia.

Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelmaan on kirjattu matkustaja-alustukeen kohdistuva 20 miljoonan euron leikkausuhka. Viking Line on ilmoittanut, että mikäli leikkaus toteutetaan, se ulosliputtaa tonnistonsa Ruotsiin. Mikäli kaikki suomalaiset matkustaja-alusvarustamot ulosliputtaisivat aluksensa, tarkoittaisi se yli neljää tuhatta työtöntä kotimaanhan.

Pellervon taloustutkimus vertaili loppukeväästä Suomen ja Ruotsin varustamoiden kannattavuutta ja sen mukaan Ruotsin tukijärjestelmät ovat Suomea selvästi paremmat. Suomalaisessa kauppamerenkulussa on tehty mittavia sopeutustoimia kuluneen 30 vuoden aikana, jotta alan tulevaisuus saadaan turvattu: merimiehet ovat laskeneet palkkojaan, alusten miehityksiä on pienennetty ja on sovittu EU:n ulkopuolisen työvoiman sallimisesta rahtialuksilla. Viimeisimpänä nostettiin merimiesten eläkeikää, mikä myös vaikutti omalta osaltaan siihen, että Jyrki Kataisen hallitusohjelmaan kirjattu 20 miljoonan euron leikkausuhka peruttiin. Nyt sama uhka on kirjattu uudestaan Juha Sipilän hallitusohjelmaan.

Alla listaus merkittävistä tapahtumista ja työvoimakustannusleikkauksista kauppamerenkulussa vuosina 1984–2015:

1984–1987 Suomen kauppalaivasto pieneni 65 prosenttia 2,36 miljoonasta bruttorekisteritonnista 0,85 miljoonaan bruttorekisteritoniin ulosliputusten ja alusmyyntien seurauksena. Alusten lukumäärä laski 190:stä 100:aan.

1989–1991 pientonnistoon kuuluvien lastialusten uudishankinnoille myönnettiin valtion tilapäistä korkotukea ja näiden alusten miehityksiä pienennettiin ja niille sovittiin uusi palkkakustannuksia alentava työehtosopimus (ns. pientonniston sopimus). Toimien johdosta kauppalaivaston koko kääntyi hienoiseen kasvuun.

1992 valtiovalta asetti ehdoksi merenkulun työvoimakustannustulle sen, että merenkulun työmarkkinaosapuolten piti leikata alusten työvoimakustannuksia 10 %. Tämä sovittiin tehtäväksi joko palkkoja laskemalla 10 % tai vähentämällä alushenkilökuntaa.

Samana vuonna eduskunta hyväksyi lain ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta, joka tuli voimaan vuoden 1992 alusta. Lain perusteella valtio palautti varustamoille osan työnantajan maksamista työvoiman sivukuluista.

1990–1999 suomalainen tonnisto kasvoi 1,1 miljoonasta bruttorekisteritonnista 1,7 miljoonaan bruttorekisteritoniin. Lastialustukea on muutettu kuluneen 20 vuoden aikana useaan otteeseen.

2001 Ruotsissa siirryttiin lasti- ja matkustaja-aluksia koskevaan nettopalkkajärjestelmään. Tämä johti Suomessa neljän suuren matkustaja-aluksen ulosliputusuhkaan, koska Suomen tukilainsäädäntö ei koskenut matkustaja-aluksia.

Tilanteen johdosta työmarkkinajärjestöt solmivat 2001 uuden matkusta-alussopimuksen, jolla alennettiin matkustaja-alusten taloushenkilökunnan työvoimakustannuksia noin 15 prosentilla.

2002 Matkustaja-alussopimuksen solmimisen jälkeen tukilainsäädäntöä muutettiin siten, että matkustaja-alukset otettiin mukaan tukijärjestelmän piiriin.

Samana vuonna tuli voimaan lastialussektorille suunnattu tonnistovero. Tonnistovero ei ollut kuitenkaan kilpailukykyinen verrattuna muiden EU-maiden vastaaviin tonnistoverojärjestelmiin. Ainoastaan yksi pienvarustamo valitsi tonnistoverotuksen, mutta ajautui kahden vuoden päästä konkurssiin.

2002–2006 ulkomaanliikenteessä olleiden kauppa-alusten lukumäärä laski 129 aluksesta 114 alukseen. Uudisrakennuksia ei liputettu Suomeen. Kauppalaivastomme keski-ikä lähenteli 20

vuotta. 2002–2006 miehistö vähentyi 1272 henkilötyövuotta. Sen jälkeen tapahtuneet suurten matkustaja-alusten ulosliputukset vähensivät 500 henkilötyövuotta lisää.

2005 Suomen ja Viron välinen matkustaja-alusliikenne ajautui kustannuskriisiin, joka johtui Viron lipun alla olleiden alusten oleellisesti alhaisemmista palkkakustannuksista. Työmarkkinajärjestöt solmivat tämän takia ns. liikennealuesopimuksen, jolla alennettiin Viron liikenteessä olevien suomalaisten matkustaja-alusten työvoimakustannuksia noin 15 prosentilla. Viron liikenteessä on nykyään Suomen lipun alla ainoastaan yksi matkustaja-alus.

2009 Suomen merenkulussa alkoi käänne myönteisempään suuntaan, mikä johtui kolmesta tekijästä:

1) Eduskunta hyväksyi muutetun ja uudistetun tonnistoverolain, joka oli huomattavasti kilpailukykyisempi kuin vuodelta 2002 peräisin oleva laki.

2) Samana vuonna merenkulun tukilainsäädäntöä parannettiin siten, että miehistön vaihtokustannukset aluksilla, jotka ovat cross-trade -liikenteessä, tulivat tuen piiriin. Tämä vaikutti omiaan Suomen merenkulupolitiikan pysyvyyteen ja pitkäjänteisyyteen.

3) Merenkulun työmarkkinajärjestöt solmivat puitesopimuksen, joka mahdollisti EU:n ulkopuolisen työvoiman käytön suomalaisilla lastialuksilla. Sopimuksella alusten työvoimakustannukset ovat laskeneet 24–30 %. Sekamiehityssopimuksen piirissä on tänään (vuonna 2015) 58 alusta, määrä vastaa 77 % ulkomaanliikenteestä olevista rahtialuksista.

2009–2015 Suomalaisen tonniston kehitys on kääntynyt kasvusuuntaan. Varustamot ovat hankkineet uudisrakennuksia ja muita aluksia, jotka on liputettu Suomen lipun alle. Suomen kauppa-alusluetteloon on merkitty 114 alusta vuoden 2014 lopussa. Sisäänliputukset ovat luoneet uusia työpaikkoja ja kauppalaivaston keski-ikä on kääntynyt laskuun.

2015 Eduskunta hyväksyi muutoksen merimiesten eläketurvassa keväällä 2015, jolla merimiesten alennetuista eläkejärjestelyistä luovutaan ja eläkeikä tulee olemaan sama kuin muilla aloilla. Muutoksen taustalla oli pyrkimys pienentää merimieseläkejärjestelmästä johtuvia valtion menoja.

KESÄ 2015 Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelmaan on kirjattu matkustaja-alustukeen kohdistuva 20 miljoonan euron leikkausuhka. Mikäli leikkaus toteutuu, uhkana on kaikkien Suomen lipun alla olevien matkustaja-alusten ulosliputtaminen.

Merimies-Unionin edustajakokouksen valmistelut käynnistyvät

Merimies-Unionin **edustajakokous**

10.–11.5.2016 Paasitorni, Helsinki

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

ILMOITUS SUOMEN MERIMIES-UNIONIN 24. EDUSTAJAKOKOUKSESTA

Suomen Merimies-Unionin hallitus päätti 19.8.2015, että Suomen Merimies-Unionin varsinainen edustajakokous pidetään 10.–11. toukokuuta 2016 Helsingissä Paasitorinissa, osoitteessa Paasivuorenkatu 5 A, Helsinki.

Kokouksessa käsitellään Suomen Merimies-Unioni SMU ry:n sääntöjen 12 §:n tarkoittamat asiat sekä mahdolliset sääntömuutosehdotukset.

Helsingissä 19.8.2015

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU ry
Hallitus

EDUSTAJAKOKOUS 2016 AIKATAULU

Kiertokirje EK 1/15 liikkeelle 1.9.2015

Ehdokasasettelu käynnistyy työpaikoilla sekä ammattiosastoissa 1.10.–15.11.2015

Ehdokasasettelupöytäkirjojen ja suostumusten viimeinen palautuspäivä 30.11.2015

Hallitus vahvistaa ehdokasluettelot 14.12.2015

Vaalimateriaalin toimituspäivä 14.1.2016

Äänestysaika 18.1.–15.3.2016

Jäsenyhdistysten ja henkilöjäsenten aloitteiden ja sääntömuutosesitysten viimeinen toimittamispäivä 9.3.2016

Hallitus toteaa äänestystuloksen 21.3.2016

Hallitus päättää lausunnoistaan edustajakokoukselle 12.4.2016

Kokousmateriaalin toimitus edustajille 20.4.2016

EDUSTAJAKOKOUS 10.–11.5.2016

Asetu ehdokkaaksi!

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

Vaalipiirit

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

Ehdokkaaksi voit asettua omassa vaalipiirissäsi, eli omassa ammattiosastossasi. Jotta voit asettua ehdolle, sinun on pitänyt kuulua ammattiosastoosi kuusi (6) kuukautta ennen ehdokasasettelulle varatun ajan alkamista (eli liittynyt Unioniin ennen 1.4.2015) ja jäsenyytesi on kunnossa. Ehdokkaaksi nimeäminen edellyttää asianomaisen kirjallista suostumusta. Äänestykseen ja ehdokasasetteluun eivät kuitenkaan saa osallistua eläkkeelle siirtyneet ja tämän johdosta jäsenmaksuvapautuksen saaneet jäsenet.

Ehdokasasettelu 1.10.–15.11.2015

Ehdokkaat edustajakokousvaalia varten asetetaan jäsenyhdistysten (ammattiosastojen) kokouksissa ja työpaikoilla toimeenpantavissa ehdokasasettelukokouksissa, jotka on pidettävä 1.10.–15.11.2015. Kokouksiin voivat osallistua ainoastaan Unionin jäsenet.

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

Ehdokkaaksi nimeäminen edellyttää ehdokkaan kirjallisen suostumuksen.

Jäsenyhdistykset toimittavat edustajakokousehdokaspöytäkirjat ja ehdokkaiden suostumusasiakirjat Unionin Helsingin toimistoon 30.11.2015 mennessä. Hallitus vahvistaa ehdokasluettelot **14.12.2015**.

* * * * *

Merimies-lehden muistutus ehdokkaaksi asettuville: ota itsestäsi hyvä passikuva / muu laadukas ja riittävän suuriresoluutioinen valokuva, jonka ehdokkaan tulee toimittaa Merimies-lehden toimitukseen. Ehdokkaista julkaistaan kuvat ja tiedot ”vaalilehdessä” Merimiehessä nro 1/2016, joka ilmestyy helmikuun alussa 2016. (Mallia voit katsoa arkistosta lehdestä Merimies 1/2012 > smu.fi > viestintä > Merimies > arkisto)

Lisätietoa ehdokkaaksi asettumisesta voit kysyä suoraan omasta ammattiosastostasi tai luottamusmiehiltä sekä Unionista.

Äänestäminen

Varsinainen vaali toimitetaan vuoden 2016 alussa. Jokainen liittoäänestyksessä äänioikeutettu saa äänestää omassa vaalipiirissään yhtä (1) ehdokasta.

Äänestys toimitetaan postiäänestyksenä.

Äänestysaika on: 18.1.–15.3.2016

Vaalimateriaali postitetaan Merimies-Unionin äänioikeutetuille jäsenille kotiin postitse tammikuussa. Seuraa siis kotipostiasi!

Kotiin saapuvassa vaalimateriaalissa ovat:

- tarkemmat vaaliohjeet kuinka äänestäminen tapahtuu
- ehdokasluettelo
- vaalilippu
- vastauskuori, jossa postimaksu on valmiiksi maksettu.

Äänestäminen on tehty mahdollisimman helpoksi ja selkeäksi. Äänestettyäsi jätä äänestyskuoresi postin toimitettavaksi. (Äänestyksessä viimeistään 18.3.2016 klo 12.00 Postille palautuneet äännet otetaan huomioon.)

Tee edustajakokoukselle aloitteita!

Edustajakokouksessa käsitellään aloitteita, joita jokaisella henkilöjäsenellä tai jäsenyhdistyksellä on oikeus tehdä edustajakokoukselle. Kaikilla Merimies-Unionin jäsenillä on siis oikeus tehdä kokoukselle aloitteita. Aloitteet on jätettävä kirjallisina Merimies-Unionin hallitukselle viimeistään kaksi (2) kuukautta ennen edustajakokousta.

Aloitteen sisältöä ei ole rajattu ja se voi koskea mitä tahansa alaan liittyvää asiaa. Mikäli mielessä on siis kysymys, johon haluaisit lisätietoa, kannattaa olla aktiivinen. Aloitteiden teossa apua voit kysyä esimerkiksi omasta ammattiosastostasi: **smu.fi > ammattiosastot**



M/s Skiftetin miehistö pelkää työpaikkojensa puolesta

ETELÄISEN LINJAN SAI HOITAAKSEEN VIROLAINEN YRITYS

Lähestulkoon kaikki Ahvenanmaan yhteysalusreitit on nyt kilpailutettu ja yksityistetty. Eteläisen linjan kilpailutus tehtiin viime syksynä ja sen voitti eestiläinen **Nordic Jetline Oü**. Sopimus on kolme vuotta + neljän vuoden lisäoptio.

Virolaisen yrityksen oli tarkoitus aloittaa toimintansa reitillä keväällä, mutta kilpailutuksesta valittiin markkinatuomioistuimeen. Eteläisellä reitillä liikennöivät yhteysalukset M/s Ejdern, M/s Gudingen ja M/s Skiftet.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



WEB

Katso lisää kuvia Ahvenanmaan yhteysaluksilta: smu.fi > lue artikkeli



M/s Skiftet Långnäsins satamassa.

Virolaisen yrityksen saapuminen Ahvenanmaalle on suoraan seurausta Ahvenanmaan maakuntahallituksen vahvasta intressistä avata yhteysalusliikenne kilpailulle. Nyt tavoite on saavutettu ja lähes kaikki linjat, pieniä reittejä lukuun ottamatta, kilpailutettu. Viimeisin niistä oli eteläinen linja. Sen kilpailuttamisella maakuntahallitus tavoitteli 12 prosentin kustannussäästöjä, eli noin puoltatoista – kahta miljoonaa euroa neljän vuoden aikana.

Kilpailutukset toteutettiin koko EU:n alueen avoimena kilpailuna. Selvää oli, että se houkuttelee mukaan myös ulkomaalaisia yrityksiä – ja sitä maakuntahallitus varmasti tavoittelikin. Naapurimaa Ruotsi on pitkälti poissuljettu kuvioista, koska sen työehdot ja palkat ovat samaa tasoa kuin Suomessa, elleivät paikoin jopa paremmat.

Lahdentakainen Viro vastasi kutsuun kuitenkin auliisti ja virolainen **Nordic Jetline Oü** voitti kilpailutuksen 8,6 miljoonalla eurolla. Tähän saakka eteläisen linjan nelivuotiskausi on maksanut maakuntahallitukselle 12,9 miljoonaa euroa. Virolaisten tekemä tarjous oli yli neljä miljoonaa euroa nykyistä kustannustasoa halvempi (noin 30 prosenttia).

Eteläisen linjan kilpailutuksesta on valittu markkinatuomioistuimeen. Kilpailutukseen osallistunut suomalainen yrittäjä



Lautoilla on tarkat aikataulut, joissa ne kulkevat: yhteysalusten lastaus käy ammattilaisilta kuitenkin ripeästi. Etualalla matruusi Robert Persson.

pitää virolaisyhtiön tarjousta ”epänormaalina halpana.” Virolaisten voittama tarjous oli suomalaisen **Marillan** tarjousta noin 20 prosenttia halvempi. Suomalaisfirman yrittäjistä toinen on toiminut kipparina maakuntahallituksen yhteysaluksilla ja pitää virolaisyhtiön tarjousta hintojen polkemisena.

Miksi Ahvenanmaan maakuntahallitus valitsi kilpailutuksen voittajaksi ulkomalaisen, virolaisen toimijan, joka vie veroja pois Ahvenanmaalta, ei ole selittävässä millään järjellä. Kuinka hyvää huolta uudet yrittäjät pitävät kalustosta, jonka omistaa edelleen maakuntahallitus, vain aika näyt-



Yt-matruusi Linus Jansson ajaa vahtia. Hän opiskelee perämieheksi Ahvenanmaan ammattikorkeakoulussa. Taustalla kapteeni Karl Sundman valmistautuu seuraavaan satamaan saapumiseen. Miehistön yhteishenki on hyvä, sillä ilman hyviä ryhmätöytäitoja yhteysalusta olisi haastavaa ajaa.

tää. Sopimuskaudet ovat melko lyhyitä, joten sitäkin voi miettiä kuinka sitoutuneita uudet toimijat ovat pitkäjänteiseen toimintaan vaikeakulkuisessa saaristossa.

Suomalaisia merenkulkualan työehtoja sovellettava

Eteläisen linjan yhteysaluksilla työskentelevä miehistö on peloissaan töidensä jatkuvuudesta, kun virolainen työnantaja aloittaa sillä aikanaan toimintansa. >>



Yhteysluksen käyvät kaukaisilla saarilla vain kaksi kertaa päivässä. Siksi niiden tuloa odotetaan hartaasti: jos myöhästyy on seuraavan aluksen tuloon pitkä aika.



Saaristossa seilaaminen vaatii jatkuvaa valppautta: Komentosilalla nenää tiukasti tutkassa kiinni pitää perämies Karl Leman. Vaikka reitit ovat tutut, tutkaa on jatkuvasti seurattava, sillä pieniä saaristo on karikkoista.



Ahvenanmaalla kätevä kulkuväline on polkupyörä, jolla säännöllisesti kulkevat paikalliset, mutta etenkin turistik, joita liikkuu lautoilla kesäisin tuhansia.

”Totta kai olemme huolissamme työpaikkojemme puolesta”, M/s Skiftetin miehistö kertoo.

Maakuntahallituksen tekemissä kilpailutuksissa päämäärä on ollut hyvin selkeästi luettavissa:

”Maakuntahallitus omistaa edelleen yhteysluksit, mutta se kilpailutti alustensa hoidon ja miehityksen. Maakuntalauttojen hoito-, korjaus- ja bensakuluja on vaikeaa pienentää – ne ovat mitä ovat - joten kilpailutuksilla leikataan ainoastaan miehistökuluja”, M/s Skiftetin miehistö toteaa aluksen seilattessa jylhien kallioluotojen lomasta.

Ahvenanmaalla on jäljellä enää muutama pieni linja, joita ei ole toistaiseksi avattu kilpailulle. Kaikilla suurilla reiteillä on sen sijaan jo uudet yrittäjät. Pohjoisen linjan sai aiemmin hoitaakseen *Nordic Jetline Finland Oy*, joka kuuluu samaan

konserniin kuin eteläisen voittanut virolainen yhtiö.

”Työehdoilla kilpailu on estettävä, koska yritykset kuuluvat samaan konserniin ja aluksilla tehtävä työ on samanlaista – vain ajettavat reitit vaihtelevat.”

Vielä muutama vuosi sitten, kun kaikki reitit olivat Ahvenanmaan maakuntahallituksen hoidossa, kaikilla yhteysluksilla noudatettiin samaa maakuntahallituksen työehtosopimusta. Nyt Merimies-Unioni on joutunut neuvottelemaan työehtosopimuksia uusien yrittäjien kanssa sitä mukaan kun reittejä on kilpailutettu ja yksityistetty. Suurimman osan yrittäjien kanssa neuvottelut ovat sujuneet hyvin. Sen sijaan Eteläisen linjan voittaneen *Nordic Jetline Oü:n* kanssa on ollut suuria ongelmia:

”Olemme yrittäneet saada jo pitkään sopimusta aikaan uudelle eteläiselle linjal-

Työehdoilla kilpailu on estettävää: yritykset kuuluvat samaan konserniin ja aluksilla tehtävä työ on samanlaista – vain ajettavat reitit vaihtelevat.



Myös yhteysalus M/s Ejdern liikennöi eteläisellä linjalla. Tässä alus Långnäsän satamassa.



Työ yhteysaluksilla on fyysistä ja kansimiehistö tarttuu toimeen ripeästi, kas näin siirtyy peräkärky!

le, mutta neuvottelut ovat vaikeat”, pääluottamusmies **Eija Kiviö** toteaa.

Eteläistä linjaa koskevat samat pelisäännöt kuin muitakin maakuntalauttojen linjoja ja yrittäjiä: yhteysalukset seilaavat Suomen lipun alla ja kaluston omistaa edelleen maakuntahallitus, joten aluksilla sovelletaan suomalaisia merenkulkualan työehtoja.

Maakuntalauttojen yksityistämisessä kilpaillaan vain palkkakustannuksilla

Ahvenanmaan maakuntalautoilla nähdyn yksityistämismuutoksen pääarkkitehtina on toiminut infrastruktuuriministeri **Veronica Thörnroos**, joka esitti vuonna 2011 jopa kaikkien yhteysalusten ulosliputtamista. Ahvenanmaalaiset poliitikot ovat tehneet siis pitkäjänteistä työtä ulkomaalaisten yritysten houkuttelemiseksi saarille.

Manner-Suomessa kilpailutus käynnistyi aikoinaan maantiehoidon- ja rakennusurakoinnin saralla. Varsinais-Suomen tiehoitopiiriin tuli virolainen yritys, jonka jälkiä paikattiin pitkään suomalaisvoimin. Virolaisesta työmiehestä on tullut kuitenkin pysyvä käsite Suomeen. Samaan aikaan suomalaisia rakennusmiehiä istuu runsaasti kortistossa. EU:n alueella työ mies voi tulla mistä tahansa maasta: niin pitkään kuin työehdot ovat kaikille samat ja palkkoja ei poljeta, asiat ovat kunnossa. Käytännössä kuitenkin tiedämme, että to-
tuus on monesti aivan toista. 📍



Muita uutisia Ahvenanmaalta:

Millä työehdoin uusi yhteysalus M/s Odin liikennöi?

Ahvenanmaan yhteysalusliikenteessä aloitti kesäkuun puolivälissä uusi yrittäjä ja alus, M/s Odin, joka liikennöi Långnäsän ja Snäckön välillä. Aluksen omistavat sitä kipparoivat **Jan-Erik Lindman** ja **Leif Lindman**. Varustamon nimi on J/L Shipping.

Merimies-lehti tapasi M/s Odin-aluksen Långnäsän satamassa kesäkuun lopussa. Aluksen työntekijät, alusta lastanneet matruusit, eivät olleet kuitenkaan halukkaita keskustelemaan toimittajan kanssa aluksen työehdoista.

”Kaikki on kunnossa”, viitto ja vakuutteli toinen kansimiehistä ja riensi tiehensä.

Tapaamisesta jäi paljon kysymysmerkkejä ilmaan: kuinkahan on oikeasti aluksen työehtojen laita?

Ahvenanmaan yhteysalus- liikenteessä KIEHUU

Ahvenanmaan maakuntahallituksen järjestämä yhteysaluslinjojen kilpailutus on synnyttänyt myrskyn, joka ei ota laantuakseen. Jos alusten työntekijät joutuvat kilpailutuksen maksumiehiksi, Merimies-Unioni ottaa järeämmät aseet käyttöön.

TEKSTI LASSI LÄHTENMÄKI KUVA SAANA LAMMINSIVU

Yhteysalusliikenteen kilpailutus on tuttua koko Suomessa. Toisin kuin muualla Suomessa, Ahvenanmaalla kilpailutuksen voittaja ei tuo linjalle omaa kalistoa, vaan ryhtyy hallinnoimaan maakuntahallituksen alusta.

– Kyseessä on liikkeen luovutus. Silloin merityölainsäädännön mukaan henkilöstö seuraa aluksen mukana ja uutta työnantajaa sitoo nykyinen työehtosopimus, täsmentää Suomen Merimies-Unionin puheenjohtaja Simo Zitting.

Kilpailutus alkaa olla Ahvenanmaalla loppusuoralla ja säästöjä on tullut useita miljoonia euroja vuodessa. Maakuntahallitus on säästöistä tyytyväinen, mutta Suomen Merimies-Unioni näkee asian toisen puolen.

Yhteysalusten työntekijöitä on Zittingin mukaan osittain jopa painostettu solmi-
maan uusia työehtosopimuksia, joissa palkkoja

on laskettu ja työaikoja on rukattu selvästi huonompaan suuntaan. Ahvenanmaalta löytyy toki sellaisiakin uusia yrittäjiä, jotka ovat sitoutuneet noudattamaan nykyisiä työehtosopimuksia.

Simo Zitting arvelee, että maakuntahallitus ja uudet varustamot ajattelivat, että uusi toimija voi tuoda oman miehistönsä alukselle ja solmia uudet työehtosopimukset. Siksi kilpailutuksessa tarjotut hintapyynnöt ovat olleet selvästi pienemmän, mitä maakuntahallituksella on liikenteen pyörittämiseen mennyt.

Hiljaista väkeä aluksilla

Ahvenanmaalaiset ovat huomanneet, että tunnelma kilpailutetuilla yhteysaluksilla on kiristynyt. Asiasta ei haluta puhua, jotta oma työpaikka ei uudessa tilanteessa vaarantuisi.

Yleisradion toimittaja koitti saada miehistön edustajia haastatteluun, melkein

Matruusi **Robert Persson** työskentelee M/s Skiftet-aluksella eteläisellä linjalla, jonka kilpailutuksen voitti virolainen **Nordic Jetline OÜ**. Eteläisen linjan alusten miehistöt pelkäävät kuinka heidän käy ja onko heille enää töitä kun uusi yrittäjä aloittaa linjalla toimintansa.

kaikki kieltäytyivät. Yksi suostui, mutta hänkin muutti myöhemmin mielensä ja kielsi käyttämästä haastattelua.

Suomen Merimies-Unioni on yhteysalusten miehistöjen edustajana neuvotellut useaan otteeseen maakuntahallituksen ja alusten uusien työnantajien kanssa tilanteesta. Tämä työ jatkuu. Eteläisen reitin voitti virolainen yritys ja se on aloittamassa ensi vuoden puolella.

Zitting ei ymmärrä maakuntahallituksen halua kilpailuttaa linjoja. Yhteysalukset ovat ennen työllistäneet ahvenanmaalaisia, nyt kilpailutusten myötä sinne ollaan tuomassa jopa ulkomaalaista väkeä.

Zitting lupaa Unionilta kovempia toimia, jos asiaa ei saada järjestykseen. 

Hiihtosesonki

2016 skidåkningssäsong

KUVA: PENTTI HOLAPPA



HIIHTOSESONKI ON AJALLA 13.2.–23.4.2016 (VIIKOT 7–16)

Vuokra-aika on yksi viikko. Vaihtopäivä on lauantai. Viikon hinta on 360 €. Viikoilla 7–10 (13.2.–12.3.2016) on etusija lapsiperheillä.

SKIDÅKNINGSSÄSONGEN GÄLLER TIDEN 13.2.–23.4.2016 (VECKOR 7–16)

Hyrestiden är en vecka. Bytesdag är lördag. Priset för en vecka är 360 €. Veckor 7–10 (13.2.–12.3.2016) barnfamiljer har förtur.



Hiihtosesonki on ajalla 13.2.–23.4.2016. Vuokra-aika yksi viikko lauantai lauantaihin. Valitse kaksi vaihtoehtoa:

Skidåkningssäsongen gäller tiden 13.2.–23.4.2016. Hyrestiden är en vecka (bytesdag lördag). Välj två alternativ:

1. Vaihtoehto / Alternativ:

Ajanjakso / Period

La / – La / 2016

2. Vaihtoehto / Alternativ:

Ajanjakso / Period

La / – La / 2016

Nimi / Namn:

Katuosoite / Gatadress:

Postinumero / Postnummer:

Puhelinnumero / Telefonnummer:

Henkilötunnus / Personbeteckning:

Lasten lukumäärä ja iät / Antal barnen och deras ålder:

Allekirjoitus / Underskrift

HUOM! Tällä kaavakkeella haetaan vain hiihtosesongin vuokrauksia. Palauta kaavake 16.11.2015 mennessä. Vastaukset ja laskut toimitetaan hakijoille 1.12.2015 mennessä. Varauksen voit varmistaa maksamalla vuokran 15.12.2015 mennessä.

OBS! Med den här blanketten ansöker du endast om hyrning för skidåkningssäsongen. Ansökningar som returneras senast den 16.11.2015. Svar och räkning skickas till sökande senast 1.12.2015. Genom att betala hyran senast 15.12.2015 säkerställer du din reservering.

JÄSENEDET
MEDLEMSFÖRMÅNER

Merilevi

Puolirintentie 22, Kittilä

Yhteydet: Matkaa Rovaniemeltä Leville kertyy 170 km, Kolarista 80 km ja Kittilästä n. 17 km. Helsingistä on suoria lentoja päivittäin 1–9 kpl vuodenajasta riippuen. Lentokenttäbussi liikennöi kaikilta lennoilta elokuun lopusta toukokuun puoliväliin. Merilevin mökiltä on reilut kaksi kilometriä matkaa Levin keskustaan.

Merilevin mökissä on kaksi puolta (1 ja 2), eli mökissä on aina kaksi vuokraajaa kerrallaan. Puolet ovat kuitenkin erilliset, joten mökillä saa olla rauhassa. Alakerta: aula, keittiö ja oleskelutila, sauna, WC, vuodesohva kahdelle Yläkerta: 2 makuuhuonetta, vuodepaikat 5 aikuiselle, lasten pinnasänky ja WC.

Varusteet: sähköhella, mikro, jääkaappi, leivänpaahdin, kahvinkeitin, astianpesukone, pölynimuri, pesukone, koneellinen kuivauskaappi, silitystavikkeet. TV, radio, cd-soitin. Kakkospuolella takka. Pihalla on kuusi autopistoketta.

Mökkivaraamo / Stugor

puh. / tel. (09) 6152 0260

**HAKEMUKSEN POSTITUSOSOITE /
ANSÖKNINGARNA RETURNERAS TILL ADRESSEN:**

**Suomen Merimies-Unioni /
Finlands Sjömans Union**

Mökkivaraamo / stugor
John Stenbergin ranta 6
00530 Helsinki

**VOIT LÄHETTÄÄ MYÖS SÄHKÖISEN HAKE-
MUKSEN MERIMIES-UNIONIN KOTISIVUILTA:**

**www.smu.fi > jäsenyys > jäsenedut >
unionin mökit**

Du kan också skicka ansökningsblanketten
via FSU:s websidor:

**www.smu.fi > på svenska > medlemskap >
medlemsförmånen > unionens stugor**

Leikkaa talteen!



M/s Autobankilla iloitaan varustamotoiminnan
jatkumisesta Suomessa:

Hyvä, että työpaikat säilyvät *Suomen lipun alla*

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Suomalainen varustamotoiminta on aika ajoin haastavaa, mutta vaikeidenkin aikojen yli voidaan päästä, kun on riittävästi tahtoa. Viime syksystä alkutalveen käytyjen neuvotteluiden tuloksena Bore-varustamon toiminta jatkuu edelleen kotimaassa.

Uudessakaupungissa vienti veittää: Mercedes-Benzin A-sarjan tuotannon käynnistymisen vuonna 2013 oli lottopotti koko kaupungille ja toi töitä sen myötä suomalaisille laivoille.

”Tänään kyytiin lastataan useita satoja uudenkarheita Mercedes-Benzejä. Autot kuljetetaan Saksaan, josta niiden matka jatkuu ympäri maailman”, pursimies **Kristoffer Lundqvist** kertoo esitellessään ruumassa olevia autoja.

Rannikkokaupungin etu: autot suoraan tehtaasta laivan kyytiin

Valmet Automotive valmistaa Uudessakaupungissa yli 100 000 A-sarjan Mercedes-Benziä vuosina 2013–2016. Daimler AG:n kanssa tehty sopimus työllistää tehtaan vanhan väen ja uusia työpaikkoja syntyi lisää 800. Valmet Automotiven autotehtaassa työskentelee tällä hetkellä noin 1 700 henkeä. Tehdas on suuri työllistäjä reilun 15 000 asukkaan kaupungissa ja siellä käydään kauempaakin saakka töissä.

Uudenkaupungin autotehdas on arvioitu Euroopan kolmanneksi laadukkaimmaksi. Aukoton logistiikka oli myös yksi painavista tekijöistä, jonka vuoksi esimerkiksi laatu-merkki Mercedes-Benziä kannattaa koota Suomessa. Autojen osat tuodaan rannikkokaupunkiin Saksasta laivalla, Uudessakaupungissa ne kootaan ja autot viedään val-

miina takaisin Saksaan. Uusikaupunki on siis kokoonpanotehdas.

”Tällaista on globalisaatio – mutta toisaalta se tuo myös meillä töitä”, Autobankin miehistö pohtii maailman menoa messissä.

Uusikaupunki toi töitä Boren laivoille

Autoja Uudestakaupungista Saksaan kuljetti aluksi **Finnlines**. Linjalle tarvittiin kuitenkin lisää kapasiteettia, jonka myötä töitä tarjoutui myös **Borelle**. Tällä hetkellä Boren kaksi alusta, *M/s Autobay* ja sen sisarlaiva, *M/s Autobank*, käyvät Uudenkaupungin satamassa vuoroperjantaisin. Alukset ovat **UECC:n** (*United European Car Carriers*) aikarahtauksessa. UECC on Euroopan johtavia autojenkuljetukseen erikoistuneita varustamoita.

”M/s Autobank oli alkuaan perinteinen ”peräporttirollikka”, jolla seilasimme Itämerellä ja joitakin vuosia myös Biskajalla. Vuosina 2006–2007 laiva muutettiin autojenkuljetukseen erikoistuneeksi alukseksi. Nyt seilaamme Itämerellä ja Englannin kanalaisissa.”

”Käymme muun muassa Bremerhavenissa, South Hamptonissa, Zeebrügessä, Gdyniassa, Pietarissa ja Hangossa. Uuteenkaupunkiin ajon aloitimme viime syksynä. Törni kestää neljä viikkoa, jonka aikana reitti ehditään kiertää kahdesti”, pursimiehet **Jouni Pursiainen** ja Kristoffer Lundqvist kertovat.



Pursimies
JOUNI PURSIAINEN

Kotilaivalla kotikaupungin satamaan

Molemmat miehet asuvat Uudessakaupungissa ja kotilaivan saapuminen oman kaupungin satamaan on luonnollisesti mukavaa – ja ylpeydenaihekin. Mersujen kuljetus Uudestakaupungista oli varustamolle uusi, kaivattu päänavaus vaikeiden taloudellisten aikojen keskellä. ➤➤



M/s Autobankin
laivaluottamusmies
KRISTOFFER LUNDQVIST



Uudet mersut odottavat laivaan lastausta.

"M/s Autobankiin mahtuu kaikkineen 1 440 autoa. Aluksessa on kahdeksan auto-kantta: viisi päällä ja kolme alempana", Lundqvist esittelee tiloja.

Tänä perjantaina kyytiin lastataan useita sa-toja autoja. Sataman ahtaajat ajavat autot laivaan. Autokuljetukset ovat todellisia ar-volasteja. M/s Autobank kuljettaa autoja vakaissa käsissä, sillä molemmat kipparit ovat työskennelleet laivalla sen liikkeelle-lähdöstä saakka vuodesta 1998.

"UECC ajattaa kippareillemme nyt luot-sinkirjat Hankoon ja Uuteenkaupunkiin.

Toivoa täytyy, että se olisi merkki siitä, että jotain pidempiaikaista on vielä tiedossa vuoden 2016 jälkeenkin", miehistö pohtii jatkuuko Mercedes-Benzin valmistus kau-pungissa vielä sopimuksen umpeuduttua ensi vuoden jälkeen.

Boren tulevaisuus Suomessa oli talvella vaakalaudalla

Bore on Suomen vanhimpia varustamoita. Varustamo hankki ensimmäisen rahtialuk-sensa vuonna 1924 ja kaksi vuotta myö-hemmin, vuonna 1926 **Hans von Rettigistä**

tuli Höyrylaiva Osakeyhtiö Boren enem-mistöosakas. Tänä päivänä 2015 varusta-mo on Suomessa suuri toimija: yhtiöllä on tällä hetkellä yhdeksän alusta Suomen li-pun alla.

Viime syksynä varustamossa elettiin en-nätyksellisen vaikeita aikoja. Yt-neuvottelut käynnistyivät lokakuussa täysin puskista: ensin ne koskivat vain kahta alusta, mutta laajenivat nopeasti koskemaan varusta-mon koko Suomen lipun alla olevaa tonnisi-toa. Uhkana oli, että koko tonnisto ulosli-putetaan Suomesta.

"Kaikki alkoi kahta alusta, *M/s Finngardia* ja *M/s Swegardia*, koskevasta yt-kutsusta vii-me lokakuussa. Reilun viikon päästä ilmoi-tuksesta yt:t laajenivat koko varustamoon", miehistö puistelee päätään vakavana.

"Ei sitä voinut käsittää, että koko tonnisi-to oli yht'äkkiä liipasimella."

Loppusyksyn ja alkutalven aikana käydyt yt-neuvottelut olivat niin vaikeat, että niistä ei voinut epävarmuuden vuoksi tiedottaa laajasti ulospäin, ennen kuin tilanteet vähi-tellen alkoivat ratketa ja tasapainottuvat. Käytännössä oltiin "ota" tai "jätä" -tilan-teessa.

Valmet Automotive

Uudenkaupungin autotehdas perus-tettiin vuonna 1968 Saab-Valmet-ni-mellä ja se on nähnyt toimintansa aikana useita käänteitä. Tällä hetkellä **Valmet Automotive**-nimellä toimiva tehdas on Suomen ainoa henkilöau-toja valmistava autotehdas. Tehtaas-sa valmistettiin Porscheja vuoteen 2011 saakka. Tällä hetkellä tehtaalla ovat valmistusasiakkaina Daimler AG ja Lamborghini S.p.A. Tehtaan omistavat Teollisuussijoitus, Pontos sekä yrityksen toimiva johto. (Metso luopui omistuksistaan 2014.)



PURSIMIES KRISTOFFER LUNDQVIST & 2. PERÄMIES MARCIAL L. ABOY



Suomen lippu liehuu: Boren toiminta jatkuu kotimaassa.



"Varustamolle annamme pyyhkeitä tiedotamisesta, että meille ei kerrottu oikein mistään mitään koko prosessin aikana."

Varustamotoiminta keskittyy Suomen päähän

Neuvotteluissa tilanteet vaihtelivat nopeasti ja erilaisia vaihtoehtoja käytiin tarkkaan lävitse, mistä johtuen väliaikatietojen antaminen olisi sekoittanut enemmän kuvioita pörssiyrityksen ollessa kyseessä. Neuvotteluita käytiin pitkään: loppusyksystä alkutalveen. Lopulta niissä saatiin aikaan neuvottelutulos, jonka johdosta varustamotoiminta voi vielä jatkaa Suomessa.

Leikkauksilta ei kuitenkaan välttytty, vaan sopeuttamistoimiin jouduttiin keväällä koko varustamossa: Hollannin toimipiste lakkautettiin ja Hollannin lipun alla olevat pienet neljä "kompassilaivaa" myytiin. Toiminta keskittyy nyt Suomen konttoriin, mutta sieltäkin jouduttiin vähentämään runsaasti väkeä.

Laivoilla kustannussäästöt pyrittiin tekemään niin vähillä muutoksilla kuin mahdollista.

"Tärkeintä on, että laivahenkilökunnasta ketään ei irtisanota. Tarvittavat säästöt pyri-

tään samaan aikaan vapaaehtoispakettiin, joka koski alun perin 12 miehistön jäsentä sekä päälle sen vielä päällystön jäseniä. Aluksille on tarvittu kuitenkin lisää työvoimaa, joten nyt se koskee enää vain kahdeksaa henkilöä."

"Kiitos myös liitoille siitä, että vetivät neuvotteluissa kerrankin yhtä köyttä, että ketään ei irtisanota", laivaluottamusmiehenä toimiva Kristoffer Lundqvist toteaa.

Varustamossa tehtyjen muutosten myötä Bore on myös jo sisäänliputtanut Suomeen kaksi alusta, *M/s Norskyn* ja *M/s Norstreamin*, jotka seilasivat aiemmin Hollannin lipun alla. Suomen lipun alla oleviin aluksiin tulee neuvottelutuloksen myötä EU:n ulkopuolista työvoimaa. *M/s Autobank*-alukselle tuli töihin kolme filippiiniläistä, joista toinen perämiehen tehtävään ja toinen 1. konemestarin vakanssille.

"Eihän tässä voi olla mitään muuta kuin huojentunut. Tärkeintä on, että ulosliputusuhka saatiin vältettyä ja työt jatkuvat", *M/s Autobankin* miehistö nyökyttelee aidosti päätään ja hymyilee Uudenkaupungin satamassa. ⚓

Bore-varustamossa viihdytään hyvin töissä

M/s Autobankilla on yhteensä 12 hengen miehistö. Monet heistä ovat työskennelleet varustamossa pitkään, mikä kertoo viihtymisestä varustamossa: Turussa asuva matruusi **Sergei Sokorev** työskentelee *M/s Autobankilla* neljättä vuotta ja sitä ennen hän oli *M/s Bravadenissa* seitsemän vuotta. Puolimatruusi **Eduard Popov** on seilannut *Autobankilla* kaksi vuotta ja sitä ennen *M/s Norqueenillä* Englannin kanaalissa viisi vuotta. Pursimies **Kristoffer Lundqvist** on ollut *Autobankin* matkassa 15 vuotta ja kollegansa pursimies **Jouni Pursiainen** neljä vuotta. Bore-varustamossa hän aloitti työt vuonna 1993.

"Meillä on lisäksi laivan päällä jatkuvasti 1–2 harjoittelijaa, jotka ovat vaihtelevasti eri osastoilla aluksella", miehistö käy läpi minne harjoittelijoita seuraavaksi on tulossa.

Kokkistaju Pia Savioja-Nylund:

Merityössä jää enemmän aikaa pienelle lapselle kuin maapuolen ravintolatyössä

M/s Autobankin byssassa vastassa on moderni nainen – ja merimies, **Pia Savioja-Nylund**. 2,5-vuotiaan pienen lapsen äiti lähti empimättä merille takaisin töihin äitiysloman ja hoitovapaan jälkeen ja jätti vekarän isänsä hoitoon.

”Oli alusta pitäen selvä järjestely, että isä jää hoitamaan kotiin lasta ja minä lähen merille”, Pia kertoo.

Sitä hän ei kiellä, etteikö ensimmäinen törni – viime reissu – olisi ollut haikea ja koti-ikävä vaivannut. Toinen matka sujuu jo huomattavasti paremmin.

”Yhteydenpitoa pidetään pääsääntöisesti puhelimitse, mutta myös Skypellä.”

Pian mielestä merityössä on hyvät puolen-
sa, minkä tähden laivalle paluussa ei ollut
muita vaihtoehtoja.

”Pienen lapsen kanssa merityössä ehtii olla kokonaisvaltaisemmin kotona kun vertaa esimerkiksi maapuolen ravintolaan, jossa töitä tehdään usein iltamyöhään saakka koko viikon ajan”, Pia vertailee.

”Ja asumme Loimaalla, jossa ei muutenkaan ole paljon töitä tarjolla ravintoloissa”, hän lisäksi huomauttaa.

Puoliso tuki merille lähtöä

Merille lähtöön tukea antoi myös puoliso, jonka kanssa on pidetty yhtä jo kymmenen vuotta.

”Mies on ollut aikanaan merillä, eli hän tietää mitä tämä työ pitää sisällään.”

M/s Autobank on Piale uusi työpaikka. Sitä ennen hän seilasi M/s *Norrqueenillä*, teki välissä ”mukulan” ja palasi varustamoon takaisin töihin.

”Englannin kanaalissa M/s *Norrqueenillä* törni kesti kuusi viikkoa ja oli aikamoista haipakkaa. Byssassa työt alkoivat aamukuudelta ja jatkuivat pitkälle yöhön.”

Autobankilla tehdään neljän viikon törnejä, mikä on sopivampi työkeikan pituus pienen lapsen äidille.

”Työssä ehdottomasti parasta on itsenäisyys: kun osaat hommasi hoidan ne, ja se on sillä selvä. Se täytyy kuitenkin todeta, että äitiyslomalta palattuani paperitöiden määrä on kasvanut huomattavasti kuluneen kahden vuoden aikana, mikä johtuu MLC:hen tulleista muutoksista. Joka päivä on mitattava esimerkiksi jääkaapin ja pakastimen lämpötila ja kirjattava ne ylös”, kokkistaju kuvaillee pakollista päivittäisbyrokratiaa, josta osa tuntuu hieman jopa huvittavalta.

Pia kouluttautui aikanaan suoraan laivakokiksi Raumalla ja on seilannut koko työuransa.

”Isoäitini oli aivan kauhuissaan merille lähdöstäni, eikä voinut sietää sisämaan ihmisenä lainkaan koko asiaa. Napinasta huolimatta pidin oman pääni, eikä täällä merillä nyt niin ”huonoja” ihmisiä ole kuin mummo meistä merimiehistä ajatteli”, Pia hymähtää.

”Vähän on jäänyt harmittamaan se, ettei mummo ehtinyt nähdä kuinka hienosti tämä merityö minulta naisena sujuu: hän olisi varmasti ollut minusta ylpeä.” 🍷



Missä mennään?

YLEENSÄ AIMO PAKINOI merellisistä aiheista. Tällä kertaa on toisin. Herra Myräkkä on lukenut historiansa kunnolla ja nyt alkaa jo hieman hirvittää. Miten maailma makaa nyt ja missä mennään?

Aimo purkaa tätä elämän lankakerää hiukan nurinpäin.

Viime aikoina jopa Suomessa on kuulunut kummia. Joku on laukaissut toivottavasti ajattelelmattomuuksissaan, että pakolaiset, maahanmuuttajat ja muut mahdolliset siirtolaiset sijoitettaisiin Ahvenanmaalle! Raju ajatus, muttei mitenkään uusi. 1930-luvulla eräs Josif - herra jo teki tämän käytännössä. Hän ei sijoittanut siirtolaisia Ahvenanmaalle, mutta toisinajattelijoita, opettajia, kirjailijoita sekä muita älyköitä vietiin sankoin joukoin Solovetskin saarelle Vienen merelle. Tämän Georgiasta kotoisin olevan teräsmiehen motto oli: "Jos et laula meidän lauluamme, olet meitä vastaan". Monet kuoron jäsenistä jäivät lopullisesti saarelle.

Toinen ällistytävä ja samalla tuttu esimerkki on erään kansanedustajan kirjoitus siitä, että ainakin hän haluaa asua maassa, jossa ei ole muita kun hänen mielestään kunnon väkeä. Ei rasismia, kun ei olisi ihmisiä, johon sen voisi kohdistaa. Aika huimaa tekstiä on tämäkin. Eikä tarvitse mennä kuin muutama vuosikymmen taaksepäin, kun tällä kertaa eräs itävaltalainen Adolf H. huuteli kovaäänisesti rodun parantamisesta ja epäpuhtaiden hävittämisestä maan pinnalta. Yritys oli molemmilla kova – sekä Josifilla että A:lla.

Hii-O-Hoi! sanoo Aimo.

Eivätkö ihmiset ole oppineet mitään ja kuten sanotaan – historia toistaa itseään. Tämä se pelottaa Aimoa. Arvet noilta ajoilta ovat vielä näkyvissä ja monen muistissa – ei kuitenkaan kaikkien.

Sen herra Myräkkä ymmärtää, että sotaa karkuun on usein viisasta lähteä. Menihän aikoinaan Suomesta Ruotsiin melkoinen määrä lapsia ja osa väestöä vietiin pois kau-pungeista turvaan. Sota on kauheaa.

Suomalaisetkin ovat olleet siirtolaisia. Jo vuosikymmeniä sitten hakattiin kodeissa laudat ikkunoihin ja oviin. Miehet menivät Ruotsiin Göteborgin Volvon tehtaalle valimoihin ja perhe seurasi perässä. Muita vaihtoehtoja ei ollut. Osa suomalaisista muutti maailman toiselle puolelle Australiaan. Osa pärjäsi, osa ei. Mutta hekin olivat siirtolaisia olosuhteiden pakosta. Meidän nykysuomalaisten tulisi muistaa tämä tosiasia. Meistäkin moni on joutunut pakolaisiksi työtä etsiessään vuosikymmeniä sitten.

Nyt soditaan useammassa paikassa ympäri maapalloa kuin ikinä toisen maailmansodan jälkeen. Monissa maissa on sodittu jo vuosia. Syyt ovat moninaiset. Uskonto, muut mielipideasiat, joku haluaa pysyä hallitsijana, vaikkei kansa niin haluaisikaan. Koteja ja omaisuutta tuhotaan. Veli taistelee veljeä vastaan.

Tämä aiheuttaa valtavan pakolaistulvan, joka leviää ympäri maailmaa. Meitä koskettaa tietysti Eurooppaan ja EU:hun tulevat. Toki heitä pitää auttaa, mutta aina eivät resurssit riitä. Heitä on niin paljon, ettei heistä aina pystytä pitämään huolta. Pakolaisten salakuljetus lisääntyy ja monet heistä piittaamattomista ihmisistä rahastavat toisten hädällä. Muualle pyrkiviä hukkuu yllastattujen veneiden upotessa tai he tukehtuvat kuorma-autojen suljettuihin koppeihin. Tällä tavoin kuoli Kap Verdellä 1930-luvulla huomattava määrä Antonio de Oliveira Salazarin vastustajia.

Ei vielä mitään uutta auringon alla.

On Aimon mielestä todella kauheaa, että ihmisiltä menee koti, kotimaa ja vapaus. He joutuvat usein olosuhteisiin, jossa he eivät yksinkertaisesti pärjää. Aimo katseli televisiosta Syyriasta tulevia ihmisiä, jotka sanoivat, että Makedoniassa on hyvin kylmä.

Elokuussa?

Jos he tulevat johonkin Pohjoismaahan ja pakkasta on parikymmentä astetta, silloin vasta kylmä tulee. Ei ole siis oikein repiä ihmisiä juuriltaan olosuhteisiin, joihin he eivät ole tottuneet. Jotain muuta on tehtävä.

Sotia ei lopeteta sotimalla.

Jotkut kuitenkin ovat sitä mieltä, että jos et usko kuten minä, on parempi ottaa henki pois. Tämäkin ajatusmaailma on tuttu jo satoja vuosia sitten. On kuitenkin maailmalle noussut järjestö, joka tuhoaa ja tappaa erittäin raa'asti. Samalla se alistaa ihmisiä ja siellä missä tämä järjestö toimii, mennään kehityksessä taaksepäin ja kova. Ei siis vielä mitään uutta maailmassa.

Aimo on tuuminut, että miten saisimme edes jonkinlaisen rauhan maapallollemme. Mutta niin se kai on, että jokainen sukupolvi tekee omat asiansa. Menetelmät muuttuvat hieman, mutta suurin ero on digi –ja netti-yhteiskunnassamme, jossa tieto tapahtuneista leviää kulovalkean tavoin erittäin nopeasti. Kuinkahan olisi käynyt 80 vuotta sitten, jos aiemmin mainituilla herroilla ja heidän käskyläisillään olisi ollut käytössään tämän päivän tiedonjaketulaitteet.

Aimo ei edes uskalla ajatella sitä.

Hii-O- Hoi!

Toivotaan kuitenkin, että tämä poloinen pallomme saavuttaisi edes joskus ainakin jonkinlaisen rauhan.

Tämä on kuitenkin aika mukava paikka elää ja olla, tuumii Aimo.

Aimo Myräkkä
Maissa

Perinteinen jäänmurtaja Otso teki **historiallisen matkan** **GRÖNLANTIIN**

*– syksyisestä paluumatkasta
odotetaan vielä haasteellisempaa*

Jäänmurtaja Otso teki heinäkuussa historiallisen matkan, kun se seilasi Pohjois-Atlanttia ylös Grönlantiin. Perinteisellä jäänmurtajalla ei ole koskaan aiemmin seilattu näin kauas avomerelle.

Jäänmurtaja Otsoon tehtiin alkukesästä mittavat muutostyöt Rauman telakalla, jotta aluksella voitiin matkata valtameren yli Grönlantiin. Perinteistä jäänmurtajaa ei ole alun perin suunniteltu liikumaan avovesiolosuhteissa ja merimiehiä arvelutti jo etukäteen tuleva matka.

”Saa nähdä miten matka sujuu ja palaammeko takaisin”, miehistö veisteli – osittain myös toisissaan -valmistautuessaan tulevaan matkaan.

Vaarallinen ja haastava matka

Lasten leikkiä reissu ei tule olemaan. Perinteisellä jäänmurtajalla valtameriaalloilla seilaaminen on vaarallista työtä, jossa oma henki voi olla vaarassa, jos alus kallistuisi pahasti suurissa aalloissa. Jäänmurtajien miehistö ei ollutkaan mitenkään tyytyväistä, kun se sai lukea Ylen kotisivuilta kesäkuussa paikkansapitämätöntä tietoa ”luku- ja elämäntilanteista” jäänmurtajilla. Se oli varustamon viimeisin niitti luoda julkisuu-

teen yhtiöpalttisen myönteinen kuva työstä jäänmurtajavarustamossa.

”Grönlannin reissusta on pihvinsyönti kaukana, ja moni antaa ylen. Useat miehistöstä miettivät jo etukäteen, kuinka he tulevat kestämään Atlantin ylityksen kiikerrällä jäänmurtajalla, jota ei ole rakennettu avomeriolosuhteissa seilaamista varten.

*Perinteinen jään-
murtaja on puolelta
toiselle huojuva torni
valtameren aalloilla.*

Kokemusta on muun muassa jäänmurtaja *Avun* viemisestä Pohjanmerta ja Jäänmerta pitkin Murmansiin noin kymmenen vuotta sitten,” eräät Otson miehistöstä muistelevat.

Uhkarohkeaan Grönlannin matkaan lähti kovapäinen kaarti. Laivan miehistöön kuuluu

Otson omaa henkilökuntaa ja vapaaehtoisia varustamon muilta aluksilta. Laivan miehistö on siis osittain toisilleen uutta, mikä vaatii kaikilta matkaanlähtijöiltä hyviä yhteistyötaitoja ja uuden oppimista vaikealla matkalla. Jäänmurtaja Otsolta 4.6.2015 eläkkeelle jäänyt kippari **Juha Varis** toivotti miehistölleen turvallista matkaa, jossa rauhalliset otteet sekä ihmishenki ovat aina ensisijalla.

”Reissu ei heikkohermoiselle sovi. Valtameri on aina valtameri, jossa keinuu, oli sää mikä tahansa. Huonolla säällä kyyti on vielä hyisempää. Perinteinen jäänmurtaja on avovedessä kuin purjevereen ilman purjeita ja kallistuu todella helposti.”

Otsoon tehdyt muutostyöt

Jäänmurtaja Otson runkoon lisättiin Rauman telakalla 240 tonnia rautaa ja rakennettiin Flume-tyyppinen heilunnanvaimennustankki, joka nostaa aluksen painopistettä ja hidastaa heilahdusaikaa suuresa aallokossa. Vakaustankin lisäksi peränylly rakennettiin uusi helikopterikenttä. Ot-

Jäämerellä Otso avustaa seismistä tutkimustyötä tekevää alusta. Käytännössä se murtaa muun muassa jäitä merenpohjaa mittaavan tutkimusaluksen edestä. Otso lähti Grönlantia kohti Raumalta heinäkuun alussa ja sen on tarkoitus olla kotimaassa takaisin marraskuun 15. päivää.



MIikka YLIKOSKI



HOLAPPA & MATILAINEN



KAI SUOMALAINEN

son laidoille asennettiin pelastusveneet, joita siellä ei aiemmin ollut.

Perinteisen jäänmurtajan muuttaminen valtamerikelpoiseksi vaatii muutoksia myös kannelle.

"Kannella kaikki tavarat on kiinnitettävä hyvin kiinni. Otson laidat ovat matalat, eikä niitä voi korottaa, mikä tarkoittaa sitä että aallot pyyhkivät laivan kannen ja ahterin ylitse tiuhaan", pursimies **Jari Sillman** poh-tii ennen matkaan lähtöä.

Keittiössä pitkälle matkalle lähtö vaatii myös omia järjestelyitä. Kylmätilat eivät ole aluksessa riittävän isot, joten Otson kannelle kiinnitetään ylimääräiset kylmä- ja pakkas-kontit provianttia varten. Niiden lisäksi tulee muita ylimääräisiä kontteja pitkää, arktista matkaa varten. Oman suunnittelunsa aiheuttaa myös jätepuristimen sijoitus: ruoan-tähteet ja muut vastaavat talousjätteet silpu-taan ja säilötään sekä tuodaan tullessa pois.

"Herkkään, arktiseen luontoon ei jätetä mitään jätettä", kokkistueruti **Pentti Holap-pa** kertoo.

Kilkutusta ja kalkutusta kuuluu Otson kan-nen alta telakalla joka paikasta. Laivasähkö-mestari **Jukka Seppälä** listaa muutamia muutostöitä:

"Alukselle asennetaan uusia jäähdytys-laitteita ja ilmankuivaimet päägeneraatto-reille. Puhelinjärjestelmät ja dataverkko uu-sitaan. Rakennetaan kameravalvontajärjes-telmä ja wlan-verkko. Alukseen asennetaan myös uusi televisiosatelliittiantennijärjes-telmä. Lisäksi on käytävä läpi normaalit te-lakointiin liittyvät huoltotyöt ja huomattava määrä pienempiä muutos- ja uudistustöi-tä", Seppälä luettelee töitä.

Sähköjen osalta suuret muutokset kos-kevat myös komentosiltaa, jossa uusitaan ohjaus-, viestiliikennesatelliitti- ja radiojär-jestelmiä vastaamaan uuden liikennealue-en vaatimuksia. Otso matkaa Jäämerellä niin pohjoisille alueille, että normaalit sa-telliittiyhteydet ja hyrräkompassit eivät enää kunnolla toimi.

"Aluksen ruorijärjestelmään lisätään peräsimen haritusominaisuus, joka pa-

rantaa ohjailua hitaissa nopeuksissa ja sa-malla koko järjestelmä päivittyy analogi-sesta digitaaliseksi", 2. perämies **Miikka Ylikoski** viittoaa auki revityn komentosillan kannella, jossa johdot kiemurtelevat pitkin lattioita.

Jäämeri on Otsolle uusi operointialue, joten myös merikartat ja merenkulkukirjal-lisuus päivitetään kuntoon. Komentosillan hyllyt on suljettava, jotta tavarat eivät len-nä ulos kaapista aluksen kallistellussa. Uu-siksi menevät myös tuolit ja normaalien toimistotuolien tilalle asennetaan kisko-tuolit.

"Saa nähdä, tarvitaanko vielä turvavyöt", Miikka miettii tulevia aaltoja.

Matkan vaativimpana osuutena hän pi-tää juuri Otson siirtoa avovettä pitkin Grönlantiin ja sieltä takaisin.

"Mutta myös jäiden murto Jäämerellä tulee olemaan aivan toista luokkaa kuin Itä-merellä. Vastassa on kovaa monivuotista jäätä, johon törmäys on kuin ajaisi kivisei-nään." 

Määräaikaisen työ sopimuksen erityispiirteitä

TEKSTI SANNALEENA KALLIO



Merimies-lehdessä 2/2015 käsiteltiin koeaikaa erityisesti määräaikaisessa työsuhteessa. Jatkamme saman aiheen parissa. Määräaikaiset työsuhteet ovat monella tapaa työoikeudellisesti haastava ilmiö ja vastauksissa onkin pyritty keskittymään asian ytimeen.

MERIMIES: Työsopimuksessani on vain maininta sijaisuudesta. Riittääkö se lain vaatimaksi perustelluksi syyksi tehdä määräaikainen työ sopimus?

LAKIMIES: Merityösopimuslain 1 luvun 4 §:n mukaan työ sopimus tehdään toistaiseksi voimassa olevaksi, ellei ole perusteltua syytä tehdä sitä määräaikaiseksi. Määräaikainen työ sopimus on siis lain näkökulmasta poikkeus, jonka tekeminen työnantajan aloitteesta edellyttää erityisen, perustellun syyn olemassaoloa. Työntekijän aloitteesta työ sopimus sen sijaan voidaan aina tehdä määräaikaiseksi. Sama pätee, kun työntekijä on jo täyttänyt lain mukaisen eroamisiän 68 vuotta.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksessa kohdan 3.4 sekä ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksessa kohdan 4.4 mukaan määräaikainen työ sopimus voidaan tehdä työnantajan aloitteesta laista ilmenevien tarkoituksien mukaisesti, jos siihen on syynä työn luonne, sijaisuus, harjoittelu tai muu tähän rinnastettava määräaikaista sopimusta edellyttävä seikka tai jokin muu yrityksen toimintaan tai suoritettavaan työhön liittyvä perusteltu syy. Mainittuja työehtosopimusten kohtia täydentävässä liitesopimuksessa 3 on käytännön tulkintaongelmien helpottamiseksi lueteltu esimerkkejä tällaisista tilanteista. Niiden mukaan määräaikainen sopimus voidaan tehdä, jos kyseessä on kausiluonteinen tai määrätty työ (kerta luonteinen tai erillinen työkokonaisuus) tai sijaisuus, joka liittyy perhevapaalla, hoitovapaalla, opintovapaalla, sairaus- tai vuosilomalla olevan työntekijän poissaoloon. Edellä mainittuihin rinnastettava seikka on esimerkiksi työhuippujen tasaaminen ruuhka-aikana ja tietyn erityisedellytyksin viikonlopputyö. Varustamon toimintaan tai sen harjoittamaan liikenteeseen liittyvällä perustellulla syyllä taas puolestaan tarkoitetaan, määrätyn lisäedellytyksin, toiminnan aloittamiseen tai jatkumiseen liittyvää tilapäistä epävarmuutta tai aluk-

sen aika- tai matkarahtausta. Työehtosopimuksen ehtojen tarkoituksena on estää työntekijän irtisanomissuojan ja työntekijälle työsuhteen kestosta johtuvien etujen kiertäminen.

Sijaisuus on yksi tyypillisimmistä perusteista määräaikaisen työ sopimuksen tekemiseen. Jotta olettamusta mahdollisesta työsuhteturvan kiertämisestä ei syntyisi, on katsottu, että määräaikaisessa työ sopimuksessa on mainittava se työntekijä, jonka sijainen määräaikainen työntekijä on. Muussa tapauksessa määräaikaisuuden peruste on liian epämääräinen eikä täytä perustellun syyn kriteeriä. Toisin sanoen, sijaisuus on hyväksyttävä peruste määräaikaiselle sopimukselle, kun määräaikaisuuden päättymisen on sidottu tietyn, työ sopimuksessa mainitun työntekijän, työhön palaamiseen.

MERIMIES: Miten pitkäksi ajanjaksoksi määräaikainen työ sopimus voidaan tehdä?

LAKIMIES: Työlainsäädännössä tai työehtosopimuksissa ei määritellä määräaikaisuuden pituutta tai sen vähimmäis- tai enimmäiskestoa. Työ sopimuksen määräaika voidaan ilmaista kelloajoin ja päivämäärin, mutta myös sitoa työtehtävän laajuuteen, urakan valmistumiseen tai esimerkiksi toisen työntekijän perhevapaan päättymiseen, jonka ajankohtaa ei siis välttämättä varmuudella tiedetä työ sopimusta tehtäessä.

Ainoa määräaikaisen työ sopimuksen pituutta rajoittava sääntö on merityösopimuslain 7 luvun 1 §:n viimeisessä momentissa mainittu poikkeus, jonka mukaan viisi vuotta pidemmäksi määräajaksi tehty työ sopimus voidaan irtisanoa viiden vuoden voimassaolon jälkeen kuten toistaiseksi voimassa oleva työ sopimus.

MERIMIES: Mitä tarkoitetaan työ sopimusten ketjuttamisella? Onko se lain mukaista?

LAKIMIES: Ketjuttamisella tarkoitetaan sitä, että työnantaja tekee saman työntekijän kanssa useita määräaikaista työsopimuksia peräkkäin. Sitä koskee merityösopimuslain 1 luvun 4 §:n toinen momentti. Sen mukaan toistuvien määräaikaisten työsopimusten käyttö ei ole sallittua silloin, kun niiden lukumäärä, yhteenlaskettu kesto tai niistä muodostuva kokonaisuus osoittaa työnantajan työvoimatarpeen pysyväksi. Säännöksen taustalla on muun muassa sen estäminen, että työnantaja voisi määräaikaisten työsopimusten avulla kiertää lakia ja vakituisiin ja pidempikestoisiin työsuhteisiin liittyviä velvollisuuksia kuten esimerkiksi työsuhteen päättämiseen liittyviä perustelu-, irtisanomisaika- ja menettelysääntöjä. Peräkkäisiä työsopimuksia koskeva oikeuskäytäntö on varsin kirjavaa jopa niin, että kymmenien peräkkäisten työsopimusten ketju on katsottu perustelluksi ja lainmukaiseksi. Siispä tiivistetysti: määräaikaista työsopimuksia voidaan tehdä useampia peräkkäin, kunhan niille jokaiselle erikseen on lain mukainen perusteltu syy eikä niiden lukuisuus tai pitkäkestoisuus todellisuudessa tarkoita sitä, että työnantajalla on jatkuva ja pysyvä työvoiman tarve.

MERIMIES: Saanko määräaikaisena työntekijänä samat työsuhte-etuudet kuin vakituisetkin työntekijät?

LAKIMIES: Työnantajalla on pakottavan lainsäädännön mukaan velvollisuus pääsääntöisesti kohdella kaikkia työntekijöitään tasapuolisesti, jollei siitä poikkeaminen ole työntekijöiden tehtävät ja asema huomioon ottaen perusteltua. Tämä on kirjattu merityösopimuslain 2 luvun 2 §:ään. Tämä koskee yhtä lailla niin työnantajan omalla päätöksellään myöntämiä kuin sellaisia työsuhte-etuuksia, jotka perustuvat lakiin, työehtosopimukseen tai muuhun sopimukseen. Pykälä jatkuu säännöllä, jonka mukaan määräaikaisissa työsuhteissa ei saa pelkästään työsuhteen kestoajan vuoksi soveltaa epäedullisempia ehtoja kuin muissa työsuhteissa. Tästä voidaan poiketa vain, jos se on perusteltua asiallisista syistä. Toisin sanoen, kiellettyä on antaa työsuhte-etuuksia ainoastaan esimerkiksi vakituisille työntekijöille, mutta sallittua sitoa tai suhteuttaa etuuden saaminen työsuhteen pituuteen tai työntekijän asemaan esimerkiksi esimiehenä.

Lisäksi merityösopimuslain 1 luvun 6 §:n mukaan niissä tapauksissa, joissa työnantajan ja työntekijän välillä on tehty useita peräkkäisiä, keskeytymättömänä tai vain lyhytaikaisin keskeytyksin jatkuvia määräaikaista työsopimuksia, katsotaan työsuhteen työsuhte-etuuksien määräytymisen kannalta jatkuneen yhdenjaksoisena. Lyhytaikaisella keskeytyksellä voidaan oikeuskirjallisuuden mukaan tarkoittaa parista päivästä jopa useamman viikon mittaiseen taukoon työsopimusten välillä. Tapausta on aina arvioitava ottaen huomioon sen ajanjakson kokonaispituus, jona työtä on tehty, työsopimusten lukumäärä ja etuuden luonne. Säännöksellä on tietenkin tarkoitus estää työsopimuksilla kikkailu työntekijän haitaksi.

MERIMIES: Työnantaja päätti työsuhteeni ennen määräajan päättymistä. Eikö minulla ole oikeutta irtisanomisajan palkkaan?

LAKIMIES: Merityösopimuslain 7 luvun 1 §:n mukaan määräaikainen työsopimus päättyy ilman erillistä irtisanomisilmoitusta sovittuna päättymispäivänä tai kun esimerkiksi perhevapaalla ollut työntekijä palaa töihin ja sijaisuus päättyy. Työnantajan on ilmoitettava tällaisesta ajankohdasta heti saatuaan siitä tiedon. Pääsääntöisesti määräaikaista työsopimusta ei siis voida irtisanoa päättymään irtisanomisajan kuluttua, vaan sopimus on voimassa koko määräajan. Sen sijaan määräaikainen työsopimus voidaan purkaa päättymään välittömästi, jos merityösopimuslain 9 luvun mukainen työsopimuksen purkamisperuste on olemassa. Purettaessa työsopimus työntekijällä ei ole oikeutta irtisanomisajan palkkaan.

MERIMIES: Olen tekemässä yhden vuoden pituista määräaikaista työsopimusta. Voinko irtisanoa sopimuksen, jos esimerkiksi löydän paremman pestin?

LAKIMIES: Määräaikaiseen työsopimukseen voidaan kirjata oma irtisanomisen mahdollistava sopimusehto. Tällöin työsopimus voidaan irtisanoa noudattaen työsopimuksen tai työehtosopimuksen mainittua tai lain mukaista irtisanomisaikaa. Työntekijän irtisanomisaikaa ei saa sopia pidemmäksi kuin työnantajan irtisanomisaika. Sopimusehto on siis yleensä molemminpuolinen eli oikeuttaa myös työnantajan irtisanomaan työsopimuksen merityösopimuslaissa säädetyn perustein.

Merityösopimuslain 7 luvun 5 §:ssä on erityinen poikkeussäännös, joka koskee vain merityösuhteita eli vastaavaa ei löydy maapuolen työsopimuslaista. Sen mukaan työsopimus, niin toistaiseksi voimassa oleva kuin määräaikainenkin, voidaan irtisanoa ilman irtisanomisaikaa päättymään heti, jos jokin pykälässä mainituista tilanteista on käsillä. Näitä ovat vaarallisen tartuntataudin esiintyminen määräsatamassa, aluksen liikkuminen alueella, jossa on sodan tai sen kaltaisen tilanteen uhka tai lähiomaisen kuolema tai vakava sairastuminen. Lisäksi mainitaan opintopaidan tai tärkeän toimen saaminen sekä muuttuneet olosuhteet. Viimeksi mainituissa lisäedellytyksenä on se, että aluksesta ei tule työsuhteen irtisanomisen johdosta merikelvotonta eli tarvittaessa sopiva sijainen saadaan hankituksi.

Toisin sanoen, määräaikainen työsopimus voidaan irtisanoa kesken määräajan tietyissä laissa mainituissa erityistilanteissa sekä aina, kun siitä on sovittu nimenomaisesti työsopimuksessa.

MERIMIES: Voinko siitä huolimatta, että työsuhteeni on määräaikainen, liittyä SMU:n jäseneksi?

LAKIMIES: Totta kai. Liiton jäsenyys kannattaa aina. Liiton jäsenenä olet esimerkiksi automaattisesti Kuljetusalan Työttömyyskas-
san jäsen. Kaikenlaisten työsuhteiden aikana tehdyt työviikot lasketaan työttömyysturvalain mukaiseksi työssäoloksi, jonka vähimmäismäärän kerryttyä olet oikeutettu ansiosidonnaiseen työttömyysturvaan.



Lounais-Suomen 30 osasto vuotta!

Katso lisää
juhlakuvia:

smu.fi

- > Ammattiosastot
- > Lounais-Suomen osasto



Pohjoisen osaston puheenjohtaja Pentti Holappa ja Länsi-Suomen osaston sihteeri Arja Ahonen.



Sebastian Kotilehto ja Susanna Mäntysaari (vas.) Lounais-Suomen osastosta, Markku Kangosjärvi Pohjoisen osastosta ja Krista Tanhuanpää Itäkuistin osastosta vaihtoivat kuulumisia Turun linnan edustalla.



Pekka Mantere Sirkka-vaimoineen Lounais-Suomen osastosta.



Merimies-Unionin puheenjohtaja Simo Zitting kertoi merenkulun ajankohtaisuuksista.



Lounais-Suomen osaston puheenjohtaja Mika Ojala piti erinomaisen puheen ja toivotti kaikki tervetulleeksi juhlaan.

Etelä-Suomen osaston puheenjohtaja Jori Mikkola ja Arctia Shippingin pääluottamusmies Mikko Ervast.



Lounais-Suomen toimiston hengetär ja toimistonhoitaja Salme Kumpula ja Etelä-Suomen osaston taloudenhoitaja Eija Autio.



Turun linna oli juhlapaikkana mitä arvokkain ja edustavin. Kiertokäynti historialliseen linnan uumenissa oli juhlaväen mukaan mielenkiintoinen ja onnistunut.



Viking Linen entinen pääluottamusmies Christer Donner kunnioitti juhlaa läsnäolollaan.

Lounais-Suomen osaston Marko Laine



Kansanedustaja Katja Taimela (vas.) ja Susanna Mäntysaari.



Lounais-Suomen osaston entinen puheenjohtaja Timo Koskinen ja Merimies-Unionin hallituksen jäsen Monika Parikka.



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



ÄLÄ ASTU LÄHEMMÄS

Jokaisella on oikeus turvattuun arkeen. Toisinaan kuitenkin esimerkiksi avioero tai muut elämän ristiriidat johtavat tilanteisiin, joiden myötä huomaa olevansa toisen henkilön jatkuvan uhkaavan käytöksen ja tarkkailun kohteena. Laajennettu lähestymiskielto saattaa olla tehokas ratkaisu menetetyn turvallisuudentunteen palauttamiseen.

Lähestymiskieltoa voi hakea poliisilta tai käräjäoikeudelta kuka tahansa, joka perustellusti tuntee itsensä toisen uhkaamaksi tai häiritsemäksi. Perusmuotoiseen lähestymiskieltoon määrätty henkilö ei saa tavata suojattavaa henkilöä eikä muutenkaan ottaa häneen yhteyttä tai yrittää sitä. Suojattavaa henkilöä ei saa myöskään seurata tai tarkkailla. Lähestymiskielto kattaa myös positiiviset yhteydenotot, joten esimerkiksi korttien ja lahjojen lähettäminen kiellolla suojatulle, on kiellettyä.

Lähestymiskielto voidaan määrätä *laajennettuna*, mikäli perusmuotoisen kiellon tarjoamaa suojaa ei jostain syystä pidetä riittävänä esimerkiksi tilanteessa, jossa henkilö toistuvasti ja ilman hyväksyttävää syytä ilmaantuu suojattavan henkilön työpaikalle. Laajennettu lähestymiskielto voi olla myös perheen sisäinen. Tällöin osapuolet asuvat samassa asunnossa ja kieltoon määrätyn on muiden oleskelurajoitusten lisäksi poistuttava osapuolten yhteisestä kodista, eikä hän saa palata sinne kiellon voimassaoloaikana.

Laajennettu lähestymiskielto tarkoittaa kieltoa oleskella tietyllä alueella, esimerkiksi suojattavan henkilön vakituisen asunnon, loma-asunnon, työpaikan tai muun oikeuden ratkaisussa erikseen määrätyn paikan läheisyydessä. Oleskeluksi voidaan katsoa lisäksi toistuvasti suojattavan henkilön omakotitalon ohiajaminen autolla ilman perusteltua syytä.

Muita oleskelupaikkoja voivat olla esimerkiksi henkilön oppilaitos tai hänen lapsensa päiväkotitai koulu. Koska suojattava henkilö saattaa tuntea itsensä erityisen uhatuksi esimerkiksi liikkueessaan pienen lapsensa kanssa säännöllisesti tiettyä reittiä, voidaan oleskelupaikaksi lukea myös vakiintunut reitti – esimerkiksi reitti asunnosta päiväkotiin. Sen sijaan olisi kohtuutonta kieltää henkilön oleskelu esimerkiksi kauppakeskuksissa tai niihin rinnastettavissa julkisia tai vapaa-ajan palveluita tarjoavissa paikoissa. Lähestymiskieltoon määrättävä ei kuitenkaan näissäkään tiloissa saa kohdistaa suojaa saavaan henkilöön minkäänlaisia yhteydenottoja.

Lähestymiskieltopäätöksessä oikeus määrittelee ne päivät ja vuorokaudenajat, jolloin oleskelu tietyllä alueella on kielletty. Paikan määrittely tapahtuu esimerkiksi määrittelemällä päätöksessä ne kadut, joihin rajoittuvan alueen sisällä oleskelu on kielletty. Selvyyden vuoksi päätökseen liitteeksi voidaan myös ottaa kartta, johon merkitään esimerkiksi reitti kodista päivähoitoon. Lähestymiskieltopäätöksessä arvioidaan ennakolta osapuolten väliset tarpeelliset yhteydenotot. Uhkatilanteiden välttämiseksi, ne voidaan määrätä järjestettäväksi lakimiehen, sosiaaliviranomaisen tai muiden sivullisten läsnä ollessa.

Lähestymiskieltohakemus käsitellään kiireellisenä. Asia käsitellään rikosasian tavoin yksinkertaisessa oikeudenkäynnissä, jossa käydään läpi asiassa esitetty selvitys sekä kuullaan molempia osapuolia ja mahdollisia todistajia. Lähestymiskielto on voimassa käräjäoikeuden määräämän ajan, enintään kuitenkin vuoden. Kielto voidaan hakemuksesta uudistaa tarvittaessa, kuitenkin enintään kahdeksi vuodeksi. Perheen sisäinen lähestymiskielto voidaan kuitenkin antaa vain kolmeksi kuukaudeksi kerrallaan. Lähestymiskiellon rikkomisesta voidaan rangaista sakolla tai enintään yhdellä vuodella vankeutta. Kiellon rikkominen on virallisen syytteen alainen rikos, jolloin syyttäjällä on oikeus viedä asia oikeuteen.

Kaikki lähestymiskiellot merkitään erityiseen poliisin henkilörekisteriin. Koska poliisilla ei ole resursseja lähestymiskieltoon määrättyjen henkilöiden liikkumisen valvontaan, valvoo kiellon noudattamista käytännössä se henkilö, jonka suojaksi lähestymiskielto on määrätty. Kiellolla suojatun on ilmoitettava kiellon rikkomisesta poliisille, joka ilmoituksen perusteella menee tapahtumapaikalle ja ottaa kieltoa rikkoneen säilöön.

Lähestymiskieltoa koskeva laki on osoittautunut toimivaksi. Hakemuksien määrästä on pääteltävissä, että ennakkollisen turvan antamiseen on olemassa todellinen tarve. Käsitelyn nopeuden, sen yksinkertaisuuden ja viranomaisten tehokkaan yhteistyön myötä lähestymiskieltoasioiden käsittely on yksi Suomen oikeusjärjestelmän toimivimmista osa-alueista.

Johanna Naarala

Asianajaja, varatuomari
Eversheds Asianajotoimisto
johanna.naarala@jbeversheds.com
www.jbeversheds.com



Miten hakemukset käsitellään työttömyyskassassa?



KULJETUSALAN
TYÖTTÖMYYSKASSA

Hakijoiden lähettämät hakemukset tallentuvat Kuljetusalan Työttömyyskassan asianhallintajärjestelmään saapumisjärjestyksessä sukunimen ja hakemuksen laadun mukaisesti (esim. jatkohakemus, ensimmäinen hakemus, sovitellun päivärahan hakemus, liite, jne.).

Hakemukset on jaettu käsittelijöille vastuualueittain jäsenen sukunimen alkukirjainten mukaisesti. Jokainen käsittelijä ottaa hakemuksia käsittelyyn oman kirjainjakonsa mukaisesti sitä mukaa, kun saa edellisen hakemuksen käsiteltä. Osalla käsittelijöistä ei ole omaa kirjainjakoa, jolloin he pysyvät auttamaan muita käsittelijöitä ja pitämään käsittelyajat tasaisina eri käsittelyjonojen välillä.

Kun käsittelijä ottaa hakemuksen käsittelyyn, tulee hänen aina tarkistaa, että päivärahan maksamisen edellytykset täyttyvät. Näitä edellytyksiä ovat mm. voimassa oleva te-toimiston lausunto siitä, että jäsenelle voidaan maksaa päivärahaa, jäsenyyden voimassaolo ja maksetut jäsenmaksut.

Ensimmäisten hakemusten osalta palkka- ja työssäolotietojen tulee olla toimitettuna **26 työssäoloehdon täyttävältä viikolta**.

Sovittelujen päivärahojen liitteenä tulee olla selvitys hakuajan aikana tehdystä työstä ja siitä maksetusta palkasta sekä palkkalaskelmassa ilmoitettujen työtuntien tulee täsmätä hakemuksessa ilmoitettuihin työtunteihin.

Käsittelijät myös tutkivat, täytyvätkö korotetun ansio-osan maksamisen edellytykset. Mikäli päivärahan maksamisen ehdot täyttyvät ja hakemuksessa on mukana kaikki tarvittavat liitteet, käsittelijä laittaa päivärahan maksuun. Päiväraha maksetaan ensimmäiselle mahdolliselle päivärahanmaksupäivälle.

Hakemuksista puuttuu usein päivärahan maksamista varten oleellisia tietoja ja näin ollen käsittelijän on pyydettävä jäseneltä lisäselvityksiä. **Ensihakemuksista puuttuvia tarpeellisia tietoja tai liitteitä on noin 84 prosentissa tapauksista. Sovittelujen hakemusten kohdalla lisätietoja täytyy pyytää noin 22 prosentissa tapauksista.**

Käsittelijä ei voi käsitellä hakemusta loppuun ja maksaa päivärahaa, mikäli hänellä ei ole kaikkia tarvittavia tietoja päivärahan maksamiseksi. Näissä tapauksissa käsittelijä lähettää lisäselvityspyynnön usein kirjeitse, sillä siitä jää sekä kassalle kopio järjestelmään, jotta myös kirjeen vastaanottaja saa tällöin pyydetty tiedot selkeästi esitettyinä.

Mikäli kyseessä on puhelimitse tarkistettava asia, käsittelijä soittaa mahdollisuuksien puitteissa jäsenelle. Käsittelijä jättää lisäselvityksiä odottavan hakemuksen käsittelyjonoonsa ja saa järjestelmän kautta tiedon heti, kun lisäselvitys saapuu. Keskeneräiset hakemukset käsitellään aina heti loppuun, kunhan kaikki tarvittavat asiakirjat ovat kassalla.

Käsittelijät noudattavat päivärahan maksamisessa *Työttömyysturvalakia*, jonka soveltamisesta Sosiaali- ja Terveystieteiden tutkimuskeskus on antanut ohjeet.

Kuljetusalan Työttömyyskassa

Puhelinpäivystys:

klo 9.00-12.00

puh. (09) 613 111

Työttömyyskassan

asiakaspalvelu avoinna:

Arkipäivisin klo 9.00-15.00

Faksi: (09) 6131 1333

Työttömyyskassan sähköinen palvelu

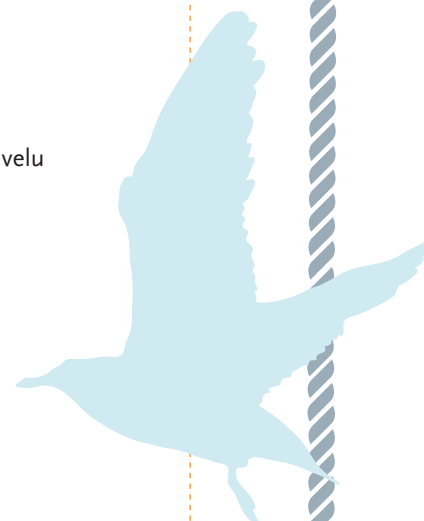
www.kuljetusalan.fi

Käyntiosoite:

Siltasaarenkatu 3-5, katutaso
00531 Helsinki

Postiosoite:

Kuljetusalan Työttömyyskassa
PL 65
00531 Helsinki



In Memoriam



Kotkan Rautarouva
ITF-tarkastaja / toimitsija

Jatta Moilanen

12.5.1937–15.5.2015

Merimies-Unionin entinen ITF-tarkastaja Kotkan Rautarouvaksi tituleerattu Jatta Moilanen kuoli 15. toukokuuta vain muutama vuorokausi 78-vuotissyntymäpäivänsä jälkeen. Hän menehtyi leikkauksen jälkeisiin komplikaatioihin.

Jatta syntyi kotkalaiseen työläisperheeseen. Lapsuutta varjostivat sotavuodet, joista osan hän vietti sotalapsena Ruotsissa ja sai sieltä innostuksen kansainvälisyyteen ja kielitaidon kartuttamiseen.

Työuransa Jatta aloitti Kotkan satamassa 1952 lähettinä ja eteni laivausyhtiöiden toimistotöihin, josta sai kipi-nään ay-toimintaan. Merimies-Unionin palvelukseen hän siirtyi 1976 toimistotyöntekijäksi ja eteni myöhemmin ITF-tarkastajaksi ja toimitsijaksi. Jatta oli ensimmäisiä naispuolisia ITF-tarkastajia perinteisesti miehisellä alalla, mikä huomioitiin myös maailmalla: pieni nainen pysäytti suuria valtamerilaivoja ja neuvotteli mukavuuslipulaivoille kansainvälisten normien mukaiset työehtosopimukset ja merimiesten palkkasaatavien maksusta. Legendaarinen kuva Jatasta on painunut merimiesten muistiin Merimies-lehden kannesta, jossa elegantti ITF-tarkastaja kipuaa korkokengissä minkkiturkki päällään laakonia pitkin ylös laivaan. Jos Jatta jotain päätti, häntä ei pysäyttänyt mikään.

Jatta jäi eläkkeelle Merimies-Unionista vuonna 1997. Merimies-lehdessä samana vuonna tehdyssä artikkelissa hän luonnehtii taistelleensa oikeudenmukaisuuden puolesta koko ikänsä ajan. Itse hän ei kuitenkaan allekirjoittanut muiden väitettä omasta "rautarouvan" maineestaan. Jatta näki ITF-tarkastajan työnsä vain reagoitina työntekijöiden orjamaisiin työolosuhteisiin, joihin pitää saada parannusta aikaan. Jatan mielestä tittelit tai ihmisten asema eivät tee heistä kunnioitettavia, vaan se keitä he ovat ihmisinä.

Työnsä lisäksi Jatta vaikutti Kotkan kunnallispolitiikkaan SDP:n kaupunginvaltuutettuna. Sen lisäksi hän toimi seurakunnassa ja järjestöissä eläkkeelle jäätyään. Passiivinen rooli ei pukenut Jattaa: kuultuaan Neste Shipping-varustamon tankkereiden myynnistä Jatta otti siltä istumalta yhteyttä paikalliseen kansaedustaja **Jukka Kärrään**, jotta ulosliputukset saataisiin peruttua. Kotkan Rautarouva seiso i viimeisinäkin elinvuosinaan barrikadeilla suomalaisten laivojen kotimaisuuden puolesta.

Jatta jätti seuraajilleen perintönä elinvoiman, ilon, kuvataiteet ja laulun. Jatta jos kuka tiesi, että pitkälle pärjää punaisella nortilla, jaffalla ja muutamalla perkeleellä päälle.

Jatan muistoa kunnioittaen,

MERIMIES-UNIONIN HENKILÖKUNTA



Jouluterveiset julkaistaan nyt Merimies-Unionin kotisivuilla

smu.fi



Merimies-Unioni julkaisee perinteisiä jouluterveisiä jatkossa Merimies-Unionin kotisivuilla: smu.fi. Jouluterveiset ovat Unionin jäsenille ja eläkeläisille maksuttomia.

Jouluterveisten tarkoitus on alun alkaen Merimies-Unioniin kuuluvien jäsenten toistensa tervehtiminen, joten jatkossa Merimies-Unioni julkaisee vain **Merimies-Unionin kuuluvien jäsenten** ja eläkeläisten jouluterveisiä.

Kuinka lähetät jouluterveiset?

Jouluterveisten käsittelytyön sujuvoittamiseksi jouluterveisiä vastaanotetaan vain Merimies-Unionin kotisivuilla olevalla lomakkeella. Alla toimintaohje, kuinka jouluterveiset voi lähettää:

Merimies-Unionin kotisivuilta: smu.fi löytyy oikeasta laidasta linkki 'Lähetä jouluterveiset'. Sitä klikkaamalla pääsee sivulle, josta löytyy lomake, johon voi syöttää suoraan jouluterveiset.

Laivojen jouluterveiset (miehistön nimilista)

Kirjoita kenttään 'Laivan nimi' aluksen nimi, jolta terveiset tulevat. Kopioi tekstikenttään 'Nimet' miehistölistasta siten, että ensin sukunimi ja sitten etunimi. **Älä syötä mitään muita tietoja kenttään!**

Jotta nimilistoista tulee siistit, on ne syytä esikäsitellä laivoilla huolellisesti. Nimet on syytä kirjoittaa ensin esimerkiksi excel-työkaluun, jossa sukunimen kirjoittaa ensimmäiseen sarakkeeseen ja etunimen toiseen. Aakkosta tämän jälkeen nimet aakkosiin sukunimen mukaan A:sta Ö:hön. Poista nimilistasta päällystöön kuuluvien nimet, koska jouluterveiset ovat vain Unionin jäsenille tarkoitettuja.

Kopioi nimet excel-työkalusta nettilomakkeen nimikenttään. (Maalaa kaikki nimet, kopioi ja liitä-toiminto). Varmista ennen lähetystäsi, että suurten alusten kaikki nimet ovat mukana, koska nimilistat ovat pitkiä.

Yksittäisen henkilön / maissa / eläkkeellä olevan joulutervehdys

Voit lähettää jouluterveisiä myös yksityishenkilönä. (Varmista tällöin, jos olet merillä töissä ettei nimesi ole laivan miehistölissessä, niin nimet eivät tule tuplaten.)

Ruksaa nettilomakkeesta oikea kohta:
Merillä / Maissa / Eläkkeellä

Kirjoita nimesi nimikenttään.

Esimerkki nettilomakkeen täyttämisestä

Aluksen nimi:

M/s Alus

Merillä-valinta

Nimet:

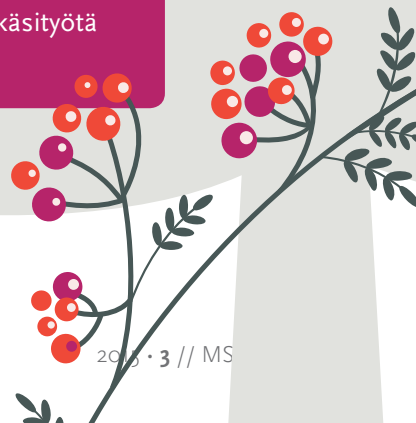
Aalto Ahti

Karikkoinen Kaija

Luotolainen Leena

Meriläinen Matti

HUOM! Nettilomakkeeseen ei pysty syöttämään kuin tekstiä, joten jouluterveisiä ei vastaanoteta muita teitä tai muodoissa, kuten PDF-tiedostoina tai sähköpostilla. Aiemmistä ohjeistuksista huolimatta jouluterveisten lähettämisessä on esiintynyt hyvin kirjavaa käytäntöä, mikä on aiheuttanut paljon manuaalista käsityötä sekä käsittelyä.



Merenkulun turvallisuspalkinto Liikenneviraston VTS-toiminnalle

Merenkulun turvallisuspalkinto *Sea Sunday* myönnettiin tänä vuonna Liikenneviraston VTS-toiminnalle. Liikenneviraston VTS-keskukset ovat vuosien varrella tehneet paljon työtä merenkulun sujuvuuden ja turvallisuuden edistämiseksi.

"Esimerkiksi kesäkuun alkupuolella Suomenlahden meriliikennekeskus onnistui ehkäisemään suuren rahtialuksen mahdollisen karilleajon Suomenlahdella. Alus saatiin meriliikenneohjauksen yhteydenottojen avulla muuttamaan kurssinsa kohti turvallista vesialuetta", kertoo Liikenneviraston meriliikenteen ohjausyksikön päällikkö **Thomas Erlund**. Myös Länsi-Suomen meriliikennekeskus onnistui ehkäisemään tänä vuonna Turun eteläsaaristossa toisen rahtialuksen karilleajon.

VTS eli **Vessel Traffic Service** tarkoittaa alusliikennepalvelua, jonka tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuutta, edistää alusliikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta sekä ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja niistä mahdollisesti syntyviä ympäristöhaittoja. Meriliikenteenohjaus lähti Suomessa toimimaan vuonna 1996 Helsingissä. Vain muutama vuosi sen jälkeen (1998) aloitti Archipelago VTS Turun saaristossa. Maailmalla VTS-toimintaa oli harrastettu jo vuodesta 1946, jolloin ensimmäinen satama VTS aloitti toimintansa Liverpoolissa.

"Tänä päivänä VTS-toiminta ei vielä kata koko Suomen rannikkoa, mutta erilaiset ta-



pahtumat ja tilanteet merialueilla ovat osoittaneet, että tähän olisi pyrittävä mahdollisimman pikaisesti. Olemme siksi tehneet esityksen ministeriöllemme uudesta perustamispäätöksestä, jossa kaikki Suomen merialueet ovat VTS-toiminnan vastuualuetta", Erlund sanoo.

Palkinnon luovutti liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner** 3.9.2015. Ministeri ei ollut vielä saanut käsiteltäväkseen tuoretta esitystä, mutta sanoi ajatuksen tuntuvan hyvältä ja edistämisen arvoiselta: "Merenkulun turvallisuus ja onnettomuuksien ennaltaehkäisy on erittäin tärkeää, ja VTS-toiminta on tehokas ja hyvin kustannustehokas tapa tehdä sitä työtä."



"On suuri kunnia vastaanottaa Suomen arvostetuin meriturvallisuspalkinto. Vastaanotan palkinnon kaikkien työtoverieni puolesta, jotka ovat ansainneet tämän sitkeällä ja johdonmukaisella toiminnallaan vastatessaan vuoden jokaisena päivänä merenkulun turvallisuudesta pyrkien samalla ennalta ehkäisemään ympäristövahinkoja", Liikenneviraston meriliikenteen ohjausyksikön päällikkö **Thomas Erlund** toteaa.

Alusliikenneohjaaja **Anne Nuutinen** aloitti työt (ylimmäinen kuva) vuonna 1999 Hangon luotsiasemalla ja työskentelee nykyisin Helsingin VTS-keskuksessa.

Alusliikenneohjaaja **Juhani Laiho** toimi perämiehenä ja yliperämiehenä ja työskentelee viimeisimpänä varustamoina Langh Shipillä ja Sillanpäällä ennen työuraansa VTS-keskuksessa.

Sipilä förstör den finska handelssjöfarten

När Jyrki Katainen bildade regering i Finland efter det föregående riksdagsvalet skrevs ett mål om att minska stödet till handelssjöfarten med 20 miljoner in i regeringsprogrammet. Omedelbart efter att det offentliggjordes vände sig sjöfartens arbetsmarknadsparter till regeringen och regeringspartierna med den gemensamma synen att en nedskärning av stöden skulle leda till omedelbara utflaggningar. Hela stödsystemet baseras på en rekommendation från EU-kommissionen och är avsett att trygga utövandet av handelssjöfart i EU-länderna och EU-sjömännens arbetsplatser i en allt tuffare internationell konkurrens, där fartyg från tredjeländer redan får olika skattelättnader eller liknande stöd.

Katainens regering gav slutligen efter för kraven när organisationerna meddelat att de omöjligen kunde gå med i 2013 års sysselsättnings- och tillväxtavtal om regeringen hotar att förstöra verksamhetsförutsättningarna för den finska handelssjöfarten. Regeringens ekonomipolitiska ministerutskott beslutade sig för att avstå från nedskärningarna, varefter Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland tecknade en treårig kollektivavtalslösning i enlighet med sysselsättnings- och tillväxtavtalet.

Förvåningen var stor när det visade sig att ett mål om att minska stödet till handelssjöfarten återigen skrivits in i programmet för Juha Sipiläs regering, som bildades efter det senaste riksdagsvalet. Den här gången gällde det speciellt passagerarfartyg och var återigen 20 miljoner euro. Hur kan det vara möjligt när den förra regeringen uttryckligen

meddelade att de tar tillbaka nedskärningarna om handelssjöfarten går med i sysselsättnings- och tillväxtavtalet? Hur kan regeringen ta tillbaka sitt löfte mitt under avtalsperioden och hota näringen med samma nedskärningar? I det normala livet skulle det kallas ett svek och förljugenhet.

Om nedskärningshotet förverkligas kommer det att leda till en utflaggning av passagerarfartyg under finsk flagg, troligen till Sverige eller Estland. I Sverige är stödsystemet förmånligare och enklare än i Finland. Dessutom fungerar det så att man inte behöver behandla stödet varje år i samband med budgeten. Estland har inget stödsystem, men landets bolagsbeskattning och arbetskraftskostnader är så lockande att finska passagerarfartyg som trafikerar utan stöd inte skulle ha någon möjlighet att konkurrera med esterna. Oavsett hur det är så kommer en nedskärning av stödet att leda till en förlust av tusentals finska arbetsplatser till havs och att passagerarfartygsnäringen flyttar från Finland permanent.

Om Sipiläs regering håller fast vid sitt hot har Sjömans-Unionen ingen möjlighet att förlänga kollektivavtalet enligt sysselsättnings- och tillväxtavtalet. Det innebär att vi kommer att gå en förbundsruna i våra huvudavtalsområden i månadsskiftet februari-mars 2016. Eftersom Sipiläs regering genom sitt agerande har orsakat en situation där handelssjöfarten och därigenom en fri fortsättning på Finlands export och import hotar att förhindras är det tydligt att en lösning på situationen kräver en tydlig försäkran från regeringen och regeringspartierna, Centerpartiet, Modera-

terna och Sannfinländarna att Finland inte vidtar några åtgärder för att minska redan förverkligade stöd så länge som EU-kommissionen vidmakthåller sina rekommendationer rörande stöd till handelssjöfarten. Tvärtom bör regeringen äntligen förbinda sig att trygga verksamhetsförutsättningarna för Finlands handelssjöfart och därigenom Finlands försörjningsberedskap även i fortsättningen. Finland är alltså en ö som behöver en egen handelsflotta och finsk handelssjöfartsexpertis.

SIMO ZITTING

ordförande

simo.zitting@smu.fi

innehåll:

- 34 Sjömans-Unionens kongress närmar sig – ställ upp som kandidat!**
- 35 Besättningen på M/s Skiftet är oroliga för sina jobb**
- 40 Det kokar i den åländska förbindelsefartygstrafiken**
- 41 Nu ska julhälsningarna skickas in via Sjömans-Unionens hemsida**
- 42 Särdragen i tidsbundna arbetsavtal**
- 45 Hur behandlas ansökningar i arbetslöshetskassan?**

”Det finns knappast någon annan yrkesgrupp i Finland som har bidragit till att bygga upp framtiden för sin bransch med lika stor insats som sjömännen.”

EN NEDSKÄRNING PÅ 20 MILJONER EURO i passagerarfartygsstödet skulle innebära 4 000 arbetslösa sjömän i Finland

Om nedskärningen på 20 miljoner i passagerarfartygsstödet förverkligas har Viking Line meddelat att de kommer att flagga ut sina passagerarfartyg till Sverige. Utflaggningshotet berör alla finländska passagerarfartygs rederier och samtliga passagerarfartyg.

Ett hot om att minska passagerarfartygsstödet med 20 miljoner euro har skrivits in i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram. Rederiet Viking Line har meddelat att de kommer att flagga ut sitt tonnage till Sverige om nedskärningarna förverkligas. I fall att samtliga finländska passagerarfartygs rederier skulle flagga ut sina passagerarfartyg skulle det innebära mer än 4 000 arbetslösa i Finland.

Pellervos ekonomiska undersökning jämförde i slutet av våren lönsamheten mellan finska och svenska rederier. Enligt undersökningen är stödsystemen i Sverige mycket bättre än de i Finland. Inom den finska handelssjöfarten har man vidtagit omfattande anpassningsåtgärder under de senaste 30 åren för att trygga branschens framtid i landet. Sjömännen har sänkt sina löner, besättningarna på fartygen har minskats och branschen har tillåtit använda arbetskraft från länder utanför EU på fraktfartygen. Senast höjde man sjömännens pensionsålder, vilket gjorde att hotet om en nedskärning på 20 miljoner euro som skrivits in i Jyrki Katainens regeringsprogram kunde upphävas. Nu har samma nedskärningshot återigen skrivits in i Juha Sipiläs regeringsprogram.

Nedan följer en förteckning över viktiga händelser och nedskärningar i arbetskraftskostnaderna inom handelssjöfarten under 1984–2015:

1984–1987 Finlands handelsflotta minskade med 65 procent från 2,36 miljoner bruttoregister-ton till 0,85 miljoner bruttoregister-ton till följd av utflaggningar och fartygsförsäljningar. Antalet fartyg sjönk från 190 till 100.

1989–1991 Ett tillfälligt statligt räntestöd beviljades för nyan-skaftning av lastfartyg i småtonnage. Besättningen på dessa far-tyg minskades och ett nytt kollektivavtal som sänkte lönekostna-derna tecknades för dem (det s.k. småtonnageavtalet). Dessa åtgärder ledde till att handelsflottans storlek börja växa något.

1992 Staten satte som villkor för sjöfartens arbetskraftskostnads-stöd att sjöfartens arbetsmarknadsparter minskade fartygens ar-betskraftskostnader med 10 %. Det skulle man göra genom att sänka lönerna med 10 % eller minska fartygspersonalen.

Samma år godkände riksdagen lagen om en förteckning över han-delsfartyg i utrikesfart, som trädde i kraft i början av 1992. Baserat på lagen återbetalade staten en del av bikostnaderna för arbets-kraft som arbetsgivaren betalat.

1990–1999 Det finska tonnaget växte från 1,1 miljoner brutto-registerton till 1,7 miljoner bruttoregister-ton. Lastfartygsstödet har gjorts om i flera omgångar under de senaste 20 åren.

2001 I Sverige bytte man till ett nettolönesystem för last- och passagerarfartyg. Det ledde till ett hot om utflaggning av fyra stora passagerarfartyg i Finland, eftersom Finlands stödlagstift-ning inte gällde passagerarfartyg.

På grund av den uppkomna situationen tecknade arbetsmark-nadsorganisationerna ett nytt passagerarfartygsavtal 2001, en-ligt vilket arbetskraftskostnaderna för passagerarfartygens eko-nomipersonal sänktes med cirka 15 procent.

2002 Efter att man tecknat det nya passagerarfartygsavtalet för-ändrades stödlagstiftningen så att även passagerarfartygen togs med i stödsystemet.

Samma år kom även tonnage skatten i kraft som var ämnad för fraktfartygs sektorn. Tonnageskatten var dock inte konkurrens-kraftig jämfört med liknande tonnageskattesystem i andra EU-länder. Endast ett litet rederi valde tonnagebeskattning, men gick i konkurs efter två år.

2002–2006 Antalet handelsfartyg i utrikesfart sjönk från 129 till 114. Inga nybyggda fartyg flaggades in till Finland. Medelåldern på vår handelsflotta närmade sig 20 år. 2002–2006 minskade

besättningen med 1 272 årsverken. Utflaggningarna av stora passagerarfartyg som skedde efter det minskade antalet årsver-ken med ytterligare 500.

2005 Passagerarfartygstrafiken mellan Finland och Estland hamnade i en kostnadskris beroende på de mycket lägre löne-kostnaderna på fartyg under estnisk flagg. Det ledde till att ar-betsmarknadsorganisationerna tecknade det s.k. trafikområ-desavtalet, enligt vilket man minskade arbetskraftskostnaderna för finska passagerarfartyg i estnisk trafik med cirka 15 procent. Numera finns det bara ett passagerarfartyg under finsk flagg i estnisk trafik.

2009 Den finska sjöfarten tog en positiv vändning tack vare tre faktorer:

- 1) Riksdagen godkände en förändrad och förnyad tonnageskat-telag, som var avsevärt konkurrenskraftigare än lagen från 2002.
- 2) Samma år förbättrade man stödlagstiftningen för sjöfarten så att kostnaderna för byte av besättning på fartyg i cross trade-trafik också omfattades av stödet. Det påverkade i sin tur den finska sjöfartspolitikens beständighet och långsiktighet.
- 3) Sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer tecknade ett ram-avtal som gör det möjligt att använda arbetskraft från länder utanför EU på finska passagerarfartyg. Genom avtalet har farty-gens arbetskraftskostnader sjunkit med 24–30 %. Bland-besättningsavtalet omfattar idag (år 2015) 58 fartyg, vilket mot-svarar 77 % av fraktfartygen i utrikesfart.

2009–2015 Utvecklingen av det finska tonnaget har tagit en po-sitiv vändning. Rederierna har köpt nybyggda fartyg och andra fartyg som har flaggats in under finsk flagg. Från slutet av 2014 har 114 fartyg förts in i det finska handelsfartygsregistret. Inflagg-ningarna har skapat nya arbetsplatser och sänkt medelåldern på handelsflottan.

2015 Riksdagen godkände våren 2015 en ändring i sjömännens pensionsskydd med vilken man frångår de sänkta pensions-arrangemangen för sjömän och använder samma pensionsålder som i andra branscher. Bakgrunden till ändringen var att minska statens utgifter som berör sjömanspensions systemet.

SOMMAREN 2015 Ett hot om att minska passagerarfartygsstödet med 20 miljoner euro har återigen skrivits in i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram. Om nedskärningen förverkligas är ho-tet det att samtliga finskflaggade passagerarfartyg flaggas ut.

Förberedelserna för Sjömans-Unionens kongress inleds

Sjömans-Unionens **kongress**

den 10.–11.5.2016 i Paasitorni, Helsingfors

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

MEDDELANDE OM FINLANDS SJÖMANS-UNIONS 24. KONGRESS

Finlands Sjömans-Unions styrelse beslöt den 19 augusti 2015 att Sjömans-Unionens ordinarie kongress hålls den 10-11 maj 2016 i Helsingfors i Paasitorni, adress Paasivuorigatan 5 A, Helsingfors.

Vid kongressen behandlas ärenden som avses i § 12 av Finlands Sjömans-Unions stadgar samt eventuella förslag till stadgeändringar.

Helsingfors den 19 augusti 2015
FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU rf
Styrelsen

KONGRESS 2016 – TIDTABELL

Cirkuläret EK 1/15 skickas ut den 1.9.2015

Kandidatnomineringen börjar på arbetsplatserna och fackavdelningarna den 1.10.–15.11.2015

Kandidatnomineringsprotokoll och medgivanden skickas in senast den 30.11.2015

Styrelsen fastställer kandidatlistan den 14.12.2015

Leverans av valmaterial 14.1.2016

Röstperiod 18.1.–15.3.2016

Sista inlämningsdag på förslag till motioner samt förslag till stadgeändringar från personmedlemmar och medlemsföreningar är den 9.3.2016

Styrelsen fastställer röstresultatet den 21.3.2016

Styrelsen beslutar om sina utlåtanden för kongressen den 12.4.2016

Kongressmaterial skickas till representanterna den 20.4.2016

KONGRESS 10.–11.5.2016



Ställ upp som kandidat!

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

Valkretsar

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

Man kan bli kandidat i sin egen valkrets, dvs. sin fackavdelning. För att bli kandidat ska man ha tillhört sin fackavdelning sex (6) månader innan tiden för kandidatnomineringen inleds (Medlemmar, som har anslutit sig till förbundet senast den 1.4.2015 och som har ett giltigt medlemskap får nomineras till kongresskandidat.) Kandidatutnämning kräver ett skriftligt medgivande från vederbörande. Medlemmar som gått i pension och som därför är befriade från medlemsavgiften får dock inte delta i röstningen eller kandidatnomineringen.

Kandidatnominering 1.10.–15.11.2015

Kandidater till kongressvalet nomineras på möten som ska anordnas i medlemsföreningarna (på fackavdelningarna) och på kandidatnomineringsmöten på arbetsplatserna den 1.10.–15.11.2015. Endast Sjömans-Unionens medlemmar får delta i mötena.

Föreningens styrelse och förtroendemannen för kandidatnomineringsmötet som ska hållas på arbetsplatsen kallar till medlemsföreningens kandidatnomineringsmöte.

Kandidatnominering kräver ett skriftligt medgivande från vederbörande.

Medlemsföreningarna överlämnar protokollet samt kandidaternas samtyckesblanketter till Unionens kontor i Helsingfors i så goda tid att de är framme senast den 30.11.2015 klockan 16.00.

Unionens styrelse fastställer kandidatlistan den **14.12.2015**.

Påminnelse i tidningen Sjömannen för blivande kandidater: ta ett bra passfoto av dig själv/ett annat foto av hög kvalitet och med tillräckligt stor upplösning och skicka in det till tidningen Sjömannens redaktion. Foton på och information om kandidater publiceras i "valtidningen" Sjömannen nr 1/2016, som kommer ut i början av februari 2016. (Se exempel i arkivet på tidningen Sjömannen Merimies 1/2012 > [smu.fi/pa_svenska](#) > kommunikation > Sjömannen > arkiv)

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

Röstning

Själva valet äger rum i början av 2016. Varje röstberättigad medlem får rösta på en (1) kandidat i sin valkrets. **Röstningen sker genom poströstning.**

Röstningsperioden är den 18.1.–15.3.2016

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

Valmaterialet som skickas hem innehåller:

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

Röstningen har gjorts så enkel och tydlig som möjligt. Efter att ha röstat skickar du in röstkuvertet per post. (Röster som inkommit till Posten senast den 18.3.2016 kl. 12.00 godkänns).

Skicka in en motion till kongressen!

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

Motionens innehåll är inte begränsat och den kan beröra vad som helst i anknytning till branschen. Så om du har något du vill veta mer om gäller det att vara aktiv. Du kan be t.ex. din fackavdelning om med hjälp att skriva en motion: [smu.fi/pa_svenska](#) > **fackavdelningar**

Besättningen på M/s Skiftet är oroliga för sina jobb

ESTNISKT FÖRETAG TAR ÖVER SÖDRA LINJEN

Närapå alla förbindelsefartygslinjer på Åland har nu konkurrensutsatts och privatiserats. Södra linjen konkurrensutsattes i höstas och det vinnande anbudet kom från estniska **Nordic Jetline Oü**. Avtalet sträcker sig över tre år med option på ett fjärde år. Det estniska företaget skulle egentligen börja driva linjen på våren men konkurrensutsättningen överklagades till marknadsdomstolen. På södra linjen trafikerar förbindelsefartygen *M/s Ejdern*, *M/s Gudingen* och *M/s Skiftet*.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

WEB

Mer bilder från Skiftet:
smu.fi > på svenska



Även om man inte direkt föds ombord på ett åländskt fartyg så sker en stor del av tillväxten just där: besättningen på förbindelsebåtarna har rört sig bland de tusentals öarna och skären i hela sitt liv. Utan fartyg eller båt kommer man ingen vart på öarna. Lokalkännedom är en absolut förutsättning när man seglar i svåra förhållanden. At-matros Linus Jansson och matros Robert Persson i Långnäs hamn.

Det estniska företags ankomst till Åland är en direkt följd av Ålands landskapsregerings starka vilja att öppna förbindelsefartygstrafiken för konkurrens. Nu är målet uppnått och nästan alla linjer, med undantag av de minsta, har konkurrenssatts. Den senaste av dem var södra linjen. Genom att konkurrens-sätta södra linjen eftersträvade landskapsregeringen kostnadsbesparingar på 12 procent, dvs. omkring 1,5–2 miljoner euro under fyra år.

Konkurrensutsättningen genomfördes som öppen upphandling inom hela EU. Det stod klart från början att upphandlingen också lockar utländska företag – och detta var säkert ett av landskapsregeringens mål. Grannlandet Sverige står huvudsakligen utanför, eftersom de svenska arbetsvillkoren och lönerna är lika eller ställvis rentav bättre än de finländska.

Det vinnande anbudet kom från andra sidan viken; estniska **Nordic Jetline Oü** med 8,6 miljoner euro. Fram tills nu har södra linjens fyraårsperiod kostat landskapsregeringen 12,9 miljoner euro. Det estniska anbudet underskrider den nuvarande kostnadsnivån med mer än fyra miljoner (ca 30 procent).



Matros Lennart Fagerström flyttar en släpvagn i lastrummet; det gäller att snabbt och smidigt få ordning på lastutrymmena så att alla fordon ryms ombord.

Konkurrensutsättningen av södra linjen har överklagats till marknadsdomstolen. En finländsk företagare som deltog i konkurrensförfarandet anser att det estniska anbudet är "onormalt billigt." Det estniska anbudet var omkring 20 procent lägre än anbudet från det finländska Ingåbolaget **Marilla**. En av företagarna på det finländska bolaget har jobbat som skeppare på landskapsregeringens förbindelsefartyg och anser att det estniska företags anbud dumpar priserna.

Att Ålands landskapsregering valde en utländsk, estnisk aktör som styr skatteintäkter bort från Åland går inte att förklara



Den yttre skärgårdens sista ö, Kökar, närmar sig. Kapten Sundman och styrman Leman förbereder sig för att anlöpa hamnen.

med sunt förnuft. Endast tiden kan utvisa hur väl de nya företagarna tar hand om fartygen, som fortfarande ägs av landskapsregeringen. Avtalsperioderna är relativt korta, vilket också kan påverka hur villiga de nya aktörerna är att förbinda sig vid långvarig trafik på den utmanande skärgårds-linjen. >>



Även stora fordon färdas med förbindelsefartygen: den här lastbilen är på väg till Sottunga. Det är Finlands minsta kommun med hundra invånare.



De caféanställda Mimmi Forsman (t.v.) och Elin Nylund tillreder mat åt kunderna och fartygets besättning.



Matros Lennart Fagerström poserar snabbt framför sitt fartyg för en bild. Nya fordon väntar redan på att komma ombord och snart bär det av igen!



At-matros Linus Jansson i Kökars hamn. Jansson som studerar till styrman är orolig för de ungas arbetssituation: det finns inga platser för styrmän och styrmanstuderande tar upp manskapsplatser - ett välkänt problem inom sjöfarten. "Viktigast är att det finns jobb för alla", konstaterar den unge mannen.

Södra linjen går via följande öar: Långnäs – Överö – Sottunga – Husö – Kyrkogårdsö – Kökar – Galtby

Den finländska sjöfartsbranschens arbetsvillkor måste tillämpas

Besättningarna på förbindelsefartygen som trafikerar södra linjen är rädda för att mista sina jobb när den estniska arbetsgivaren i sinom tid tar över verksamheten.

"Naturligtvis är vi oroliga för våra arbetsplatser", säger besättningen på M/s Skiftet.

Syftet med landskapsregeringens konkurrensutsättningar framstår som ytterst klart:

"Landskapsregeringen äger fortfarande förbindelsefartygen men har konkurrensutsatt fartygens skötsel och besättning. Det är svårt att sänka landskapsfärjornas skötsel-, underhålls- och bränslekostnader – de är vad de är – så konkurrensutsättningen sänker enbart besättningskostna-

derna", konstaterar M/s Skiftets besättning när hon seglar fram mellan branta klippskar.

På Åland finns endast några få små linjer som tills vidare inte öppnats för konkurrens. Alla stora linjer har däremot nya företagare. Norra linjen drivs av **Nordic Jetline Finland Oy**, som hör till samma koncern som det estniska företaget som tar över södra linjen.

"Konkurrens med arbetsvillkoren måste stoppas, eftersom företagen hör till samma koncern och arbetet ombord på fartygen är likadant – endast de trafikerade linjerna skiljer dem åt."

Ännu för några år sedan, när Ålands landskapsregering drev alla linjer, följde man landskapsregeringens kollektivavtal på alla förbindelsefartyg. Nu har Sjömans-

Unionen tvingats förhandla fram kollektivavtal med nya företagare efterhand som linjerna konkurrensutsatts och privatiserats. Förhandlingarna har gått bra med en del av företagarna. Tyvärr har detta inte passat alla aktörer.

"Vi har redan länge försökt förhandla fram ett avtal för den nya södra linjen, men förhandlingarna är svåra", säger huvudförtroendeman **Eija Kiviö**.

På södra linjen gäller samma spelregler som för de övriga landskapsfärjornas linjer och företagare: förbindelsefartygen seglar under finsk flagg och fartygen ägs fortfarande av landskapsregeringen, vilket betyder att man på fartygen tillämpar den finländska sjöfartsbranschens arbetsvillkor.

I privatiseringen av landskapsfärjorna konkurrerar man endast med lönekostnader

Huvudarkitekten bakom privatiseringsboomen på landskapsfärjor är infrastrukturminister **Veronica Thörnroos**, som föreslog en utflaggning av alla förbindelsefartyg år 2011. De åländska politikerna har alltså länge jobbat på att locka utländska företag till öarna.

På finska fastlandet inleddes konkurrensutsättningen i tiderna inom landsvägsunderhåll och byggande. Vägunderhållet i Egentliga Finlands vägdistrikt övertogs av ett estniskt företag, vars misstag efteråt länge korrigerades av finländska aktörer. Den estniska arbetstagaren har blivit ett begrepp i Finland. Samtidigt går många finländska byggjobbare arbetslösa. Inom EU kan arbetstagaren komma från vilket land som helst: så länge arbetsvillkoren är desamma för alla och ingen lönedumping förekommer är allt i sin ordning. I praktiken vet vi ändå att verkligheten ofta ser annorlunda ut. ⚓

Matros Robert Persson (t.v.), at-matros Linus Jansson och styrman Karl Leman poserar rakt framför sitt fartyg.



Övriga nyheter från Åland:

Under vilka arbetsvillkor trafikerar M/s Odin?

I mitten av juni utökades Ålands förbindelsefartygstrafik med en ny företagare och ett nytt fartyg, M/s Odin, som trafikerar mellan Långnäs och Snäckö. Fartyget ägs av skepparna **Jan-Erik Lindman** och **Leif Lindman**. Rederiet heter J/L Shipping.

Tidningen Sjömannen träffade M/s Odin i Långnäs hamn i slutet av juni. Fartygets besättning, matroserna som lastade fartyget, var ändå inte villiga att diskutera fartygets arbetsvillkor med redaktören.

"Allt är i sin ordning", försäkrade en av matroserna, viftade avvärande och skyndade iväg.

Mötet efterlämnade många frågor: hur är det egentligen med arbetsvillkoren ombord på fartyget?

DET KOKAR

i den åländska förbindelsefartygstrafiken

Ålands landskapsregerings konkurrensutsättning av förbindelsefartygslinjerna har rört upp en storm som inte ser ut att bedarra. Om personalen på fartygen får betala för konkurrensutsättningen kommer Sjömans-Unionen att ta till kraftigare vapen.

TEXT LASSI LÄHTENMÄKI BILD SAANA LAMMINSIVU

Konkurrensutsättning av förbindelsefartygstrafiken sker i hela Finland. Till skillnad från övriga Finland tar vinnaren av konkurrensutsättningen på Åland inte med sig någon egen utrustning, utan kommer att förvalta landskapsregeringens fartyg.

– Det handlar om en rörelseöverlåtelse. Då följer personalen med fartyget enligt sjöarbetslagstiftningen och den nya arbetsgivaren förbinds av det nuvarande kollektivavtalet, preciserar Sjömans-Unionens ordförande **Simo Zitting**.

Konkurrensutsättningen är inne på slutrakan på Åland och man har uppnått besparingar på flera miljoner euro om året. Landskapsregeringen är nöjd med besparingarna, men Finlands Sjömans-Union ser på det på ett annat sätt.

Förbindelsefartygens personal har enligt Zitting delvis pressats att teckna nya arbetsavtal där lönerna har sänkts och arbets-

tiderna har ruckats i klart sämre riktning. På Åland finns det dock även nya företagare som har förbundit sig att följa de nuvarande kollektivavtalen.

Simo Zitting gissar att landskapsregeringen och de nya rederierna tänkte att den nya aktören kan ta med sin egen besättning till fartyget och teckna nya arbetsavtal. Därför har priserna som erbjöds i konkurrensutsättningen varit klart mycket lägre än vad landskapsregeringen har lagt på att driva trafiken.

Tyst på fartygen

Ålänningarna har märkt att stämningen på de konkurrensutsatta förbindelsefartygen har blivit ansträngd. Man vill inte tala om saken för att inte riskera sitt jobb i den nya situationen.

En journalist på Rundradion försökte få en intervju med en representant för besättningen, men nästan alla vägrade. En gick

En matros **Robert Persson** jobbar på M/s Skiftet på södra linjen. Södra linjen konkurrensutsattes i höstas och det vinnande anbudet kom från estniska **Nordic Jetline Oü**. Besättningen på M/s Skiftet är oroliga för sina jobb.

med på det, men ändrade sig sedan och förbjöd intervjun från att användas.

Finlands Sjömans-Union har i egenskap av representant för förbindelsefartygens besättning i flera omgångar förhandlat om situationen med landskapsregeringen och de nya arbetsgivarna på fartygen. Arbetet fortsätter. Den södra rutten vanns av ett estniskt företag och kommer att börja sin verksamhet nästa år.

Zitting förstår inte landskapsregeringens vilja att konkurrensutsätta linjerna. Förbindelsefartygen har tidigare sysselsatt ålänningar, men nu kommer man att ta med utländskt folk i samband med konkurrensutsättningarna.

Zitting utlovar tuffare tag från Unionens sida om man inte får ordning på situationen. ⚓



Julhälsningarna publiceras nu på Sjömans-Unionens hemsida

[smu.fi/
pa_svenska](http://smu.fi/pa_svenska)

Sjömans-Unionen publicerar i fortsättningen traditionella julhälsningar på Sjömans-Unionens hemsida: smu.fi/pa_svenska. Julhälsningarna är kostnadsfria för Unionens medlemmar och pensionärer.

Syftet med julhälsningarna var redan från början att låta medlemmar i Sjömans-Unionen hälsa varandra, så i fortsättningen kommer Sjömans-Unionen bara att publicera julhälsningar från **Sjömans-Unionens medlemmar** och pensionärer.

Hur skickar man in julhälsningar?

För att göra arbetet med julhälsningarna smidigare tar vi bara emot julhälsningar via ett formulär på Sjömans-Unionens hemsida. Nedan ser du hur du kan skicka in julhälsningar:

Julhälsningar från fartygen (namnlista på besättningen)

På Sjömans-Unionens hemsida smu.fi > på svenska finns länken 'Skicka julhälsningar' på höger sida. Genom att klicka på den kommer man till en sida med ett formulär som man kan skriva in julhälsningen i.

Skriv namnet på fartyget som hälsningen kommer ifrån i fältet 'Fartygets namn'.

Klistra in besättningslistan i textfältet 'Namn' med efternamnet först och förnamnet sist. **Skriv inte in någon annan information i fältet!**

För att namnlistorna ska se snygga ut bör de förbehandlas noggrant på fartygen. Skriv gärna in namnen i t.ex. en Excel-tabell med efternamnet i den första kolumnen och förnamnet i den andra. Ordna sedan namnen i bokstavsordning enligt efternamnet från A till Ö. Ta bort namn på befäl från namnlistan, då julhälsningarna bara är avsedda för Unionens medlemmar.

Kopiera namnen från Excel-tabellen till namnfältet i webbformuläret. (Markera alla namn, kopiera och klistra in.) Se till att alla namn på besättningen på stora fartyg finns med innan du skickar in julhälsningen, eftersom namnlistorna är långa.

Julhälsning från en privatperson / person i land / pensionär

Du kan även skicka julhälsningar som privatperson. (Se då till att ditt namn inte finns med i någon besättningslista om du arbetar till sjöss, så att det inte kommer med dubbelt upp.)

Kryssa för rätt punkt i webbformuläret:

Till sjöss / I land / Pensionerad

Skriv ditt namn i namnfältet.

Exempel på hur man fyller i webbformuläret

Fartygets namn:

M/s Fartyg

Det där havet

Namn:

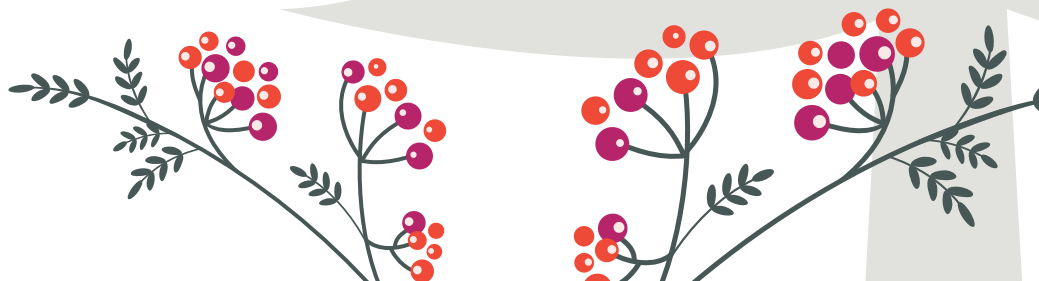
Bölja Bengt

Rev Rita

Holme Hanna

Sjö Simo

OBS! Det går bara att mata in text i webbformuläret, så julhälsningarna tas inte emot på något annat sätt eller i någon annan form än som PDF-fil eller via e-post. Trots tidigare anvisningar har julhälsningarna skickats in på många olika sätt, vilket har orsakat mycket manuellt arbete och behandling.



Särdragen i tidsbundna arbetsavtal

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN
FRÅGAR,
JURISTEN
SVARAR

I tidningen Sjömannen 2/2015 tog vi upp provotiden speciellt i tidsbundna arbetsavtal. Vi fortsätter inom samma ämne. Ur ett arbetsrättsligt perspektiv är tidsbundna avtal på många sätt ett utmanande fenomen. Därför fokuserar vi på frågans kärna i våra svar.

SJÖMANNEN: I mitt arbetsavtal nämns bara vikariat. Räcker det som lagstadgad orsak för att ingå ett tidsbundet arbetsavtal?

JURISTEN: Enligt 1 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal ingås ett arbetsavtal som tills vidare gällande såvida det inte finns välmotiverade anledningar att göra det för viss tid. Ett tidsbundet arbetsavtal är alltså ur juridisk synvinkel en avvikelse som om det ingås på arbetsgivarens initiativ kräver en särskild, motiverad anledning. Om arbetsavtalet ingås på arbetstagarens initiativ kan det däremot alltid göras för viss tid. Detsamma gäller när arbetstagaren redan har fyllt den lagenliga avgångsåldern 68 år.

Enligt punkt 3.4 i kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg och punkt 4.4 i kollektivavtalet för utrikesfartens passagerarfartyg kan ett tidsbundet arbetsavtal ingås på arbetsgivarens initiativ i enlighet med de syften som framgår av lagen om orsaken därtill är arbetets art, vikariat, praktik eller annan därmed jämförbar omständighet som förutsätter ett avtal för viss tid eller om arbetsgivaren har en annan av företagets verksamhet eller det arbete som ska utföras motiverad anledning. Bilaga 3 till avtalen som kompletterar nämnda punkter i kollektivavtalen innehåller exempel på sådana situationer för att underlätta den praktiska tolkningen av kollektivavtalen. Enligt dem kan ett arbetsavtal för viss tid ingås om det är frågan om ett säsongsarbete eller ett bestämt arbete (av engångsart eller en separat arbetshelhet) eller ett vikariat som är knutet till frånvaro för en person som är föräldraledig, vårdledig, studieledig, sjukskriven eller på semester. En omständighet som är jämförbar med ovannämnda är t.ex. utjämning av arbetstoppar under rusningstid samt – under vissa specialförutsättningar – veckoslutsarbete. Av rederiets verksamhet eller den trafik som det bedriver motiverad anledning innebär i sin tur under vissa ytterligare förutsättningar en tillfällig osäkerhet i samband med att verksamheten påbörjas eller fortsätter eller tids- eller resebefraktning av fartyg. Syftet med villkoren i kollektivavtalen är att förhindra att arbetstagarens uppsägningsskydd och förmåner som baseras på anställningsförhållandets varaktighet kringgås.

Vikariat är en av de vanligaste grunderna till att man ingår ett arbetsavtal för viss tid. För att det inte ska uppstå något antagande om ett eventuellt kringgående av anställningsskyddet anser man att det tidsbundna arbetsavtalet ska nämna arbetstagaren som den arbetstagaren med visstidsavtal vikarierar för. Annars är grunden för viss tid alldeles för diffus och uppfyller inte kriterierna för motiverad anledning. Vikariat är med andra ord en godkännbar grund för ett avtal för viss tid när avtalets upphörande är bundet till att arbetstagaren som nämns i arbetsavtalet återvänder till arbetet.

SJÖMANNEN: För hur lång period kan man ingå ett tidsbundet arbetsavtal?

JURISTEN: Avtalets längd eller dess kortaste eller längsta varaktighet fastställs inte i arbetslagstiftningen eller kollektivavtalen. Arbetsavtalets tidsbegränsning kan anges med klockslag och datum, men den kan även bindas till arbetsuppgiftens omfattning, färdigställande av arbetet eller t.ex. avslutande av en annan arbetstagares familjeledighet, vars tidpunkt alltså inte alltid är känd med säkerhet när arbetsavtalet ingås.

Den enda bestämmelsen som begränsar längden på ett tidsbundet arbetsavtal är en avvikelse som nämns i det sista momentet i 7 kap. 1 § i lagen om sjöarbetsavtal. Enligt det kan ett arbetsavtal för viss tid som ingåtts för längre tid än fem år sägas upp efter fem år från att det ingåtts på samma sätt som ett arbetsavtal som gäller tills vidare.

SJÖMANNEN: Vad menas med en kedja av arbetsavtal? Är det lagligt?

JURISTEN: En kedja av arbetsavtal innebär att arbetsgivaren ingår flera på varandra följande tidsbundna arbetsavtal med samma arbetstagare. Andra momentet i 1 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal tar upp det. Enligt det är det inte tillåtet att upprepat använda arbetsavtal för viss tid när antalet visstidsavtal, den sammanlagda

avtalstiden eller den helhet som avtalen bildar visar att arbetsgivarens behov av arbetskraft är permanent. Med denna bestämmelse vill man bl.a. förhindra att arbetsgivaren kringgår lagen och sina skyldigheter med hjälp av tidsbundna arbetsavtal vid permanenta och långvariga anställningsförhållanden. Sådana skyldigheter är t.ex. bestämmelser rörande motivering, uppsägningstid och förfarande vid upphörande av ett anställningsförhållande. Rättspraxis för arbetsavtal i följd är mycket brokig – t.o.m en kedja av ett tiotal arbetsavtal i följd har betraktats som motiverat och lagligt. Så för att sammanfatta: man kan ingå flera tidsbundna arbetsavtal i följd så länge det finns en lagligt motiverad anledning till vart och ett av dem och deras antal eller varaktighet i verkligheten inte innebär att arbetsgivaren har ett permanent och fast behov av arbetskraft.

SJÖMANNEN: Får jag som visstidsanställd arbetstagare samma anställningsförmåner som fastanställda?

JURISTEN: Arbetsgivaren är enligt den tvingande lagstiftningen skyldig att bemöta arbetstagarna opartiskt, om det med hänsyn till arbetstagarnas uppgifter och ställning inte finns anledning att avvika från detta. Det är inskrivet i 2 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal. Det gäller lika mycket anställningsförmåner som beviljats utifrån arbetsgivarens eget beslut som de anställningsförmåner som baseras på lagen, kollektivavtalet eller något annat avtal. Paragrafen fortsätter med en bestämmelse enligt vilken tidsbundna anställningsförhållanden inte får tillämpas ofördelaktigare anställningsvillkor än i andra anställningsförhållanden enbart på grund av arbetsavtalets giltighetstid. Man får endast avvika från det om det är motiverat av objektiva skäl. Det är med andra ord förbjudet att erbjuda anställningsförmåner endast till t.ex. fastanställda, men tillåtet att binda eller proportionera förmånerna till anställningsförhållandets längd eller arbetstagarens ställning som t.ex. förman.

Enligt 1 kap. 6 § i lagen om sjöarbetsavtal anses dessutom anställningsförhållandet ha fortgått utan avbrott när anställningsförmånerna bestäms då flera tidsbestämda arbetsavtal efter varandra har ingåtts mellan arbetsgivaren och arbetstagaren utan avbrott eller endast med korta avbrott. Ett kort avbrott kan enligt rättslitteraturen vara ett uppehåll på allt från ett par dagar upp till flera veckor mellan arbetsavtalen. Fallet måste alltid utvärderas med hänsyn till den totala längden på perioden under vilken arbetet utfördes, antalet arbetsavtal och förmånens natur. Bestämelsen är naturligtvis avsedd att förhindra tricksande med arbetsavtal till arbetstagarens nackdel.

SJÖMANNEN: Arbetsgivaren avslutade mitt anställningsförhållande innan visstiden upphört. Har jag inte rätt till lön under uppsägningstiden?

JURISTEN: Enligt 7 kap. 1 § i sjöarbetsavtalslagen upphör ett arbetsavtal som ingåtts för viss tid utan särskild uppsägning då den avtalade tiden går ut eller när en arbetstagare som t.ex. varit fa-

miljeledig återvänder till arbetet och vikariatet upphör. Arbetsgivaren ska utan dröjsmål informera om en sådan tidpunkt efter att ha fått kännedom om den. I huvudregel kan man alltså inte säga upp ett tidsbundet arbetsavtal med uppsägningstid, utan avtalet gäller under hela den avtalstiden. Ett tidsbundet arbetsavtal kan däremot hävas med omedelbar verkan om det finns grund för hävning enligt kapitel 9 i sjöarbetsavtalslagen. Om arbetsavtalet hävs har arbetstagaren inte rätt till lön under uppsägningstiden.

SJÖMANNEN: Jag har för avsikt att ingå ett ettårigt tidsbundet arbetsavtal. Kan jag säga upp avtalet om jag till exempel hittar ett bättre jobb?

JURISTEN: Man kan skriva in ett eget avtalsvillkor i arbetsavtalet som gör det möjligt att säga upp sig. Då kan man säga upp arbetsavtalet med beaktande av den i arbetsavtalet eller kollektivavtalet angivna eller i lagen fastställda uppsägningstiden. Arbetstagarens uppsägningstid får inte vara längre än arbetsgivarens uppsägningstid. Avtalsvillkoret är alltså oftast ömsesidigt, dvs. ger även arbetsgivaren rätt att säga upp arbetsavtalet på grunder som regleras i sjöarbetsavtalslagen.

7 kap. 5 § i sjöarbetsavtalslagen har en särskild undantagsbestämmelse som bara rör anställningsförhållanden till sjöss, dvs. något liknande finns inte i arbetsavtalslagen för arbeten i land. Enligt den kan ett arbetsavtal, såväl tills vidare gällande som avtal för viss tid, sägas upp utan uppsägningstid med omedelbar verkan om någon av situationerna som listas i paragrafen inträffar. Situationerna är farlig smittsam sjukdom i destinationshamnen, att fartyget rör sig i ett område där det förekommer krigshot eller ett krigsliknande hot eller att en nära anhörig till arbetstagaren har dött eller blivit allvarligt sjuk. En annan situation är att arbetstagaren har blivit antagen till någon läroanstalt eller fått en viktig anställning samt ändrade omständigheter. En ytterligare förutsättning i den sistnämnda situationen är att fartyget inte blir sjöodugligt på grund av att anställningsförhållandet sägs upp, dvs. att man vid behov kan hitta en lämplig vikarie.

Med andra ord kan ett tidsbundet arbetsavtal sägas upp mitt under avtalet i vissa speciellsituationer som nämns i lagen samt alltid när det uttryckligen har avtalats i arbetsavtalet.

SJÖMANNEN: Kan jag bli medlem i FSU även om jag har en tidsbunden anställning?

JURISTEN: Självklart. Det lönar sig alltid att vara medlem i förbundet. Som medlem i förbundet är du t.ex. automatiskt medlem i Transportbranschens Arbetslöshetskassa. Utförda arbetsveckor under alla slags anställningsförhållanden räknas som tid i arbete enligt lagen om utkomstskydd för arbetslösa. När du har samlat ihop minsta erforderade antal veckor är du berättigad till inkomstrelaterat arbetslöshetsunderstöd.



Tack till alla som skickat in frågor! Ni kan skicka fler frågor via e-post till sannaleena.kallio@smu.fi.

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



KOM INTE NÄRMARE

Alla har rätt till en tryggad vardag. Ibland kan dock t.ex. en skilsmässa eller andra konflikter i livet leda till situationer där man märker att man utsätts för ett kontinuerligt hotfullt beteende och iakttagande från en annan person. Ett utvidgat besöksförbud kan vara den mest effektiva lösningen för att få tillbaka en förlorad trygghetskänsla.

Vem som helst som av välgrundade skäl känner sig hotad eller besvärad av en annan person kan ansöka om besöksförbud hos polisen eller tingsrätten. En person som meddelats ett normalt besöksförbud får inte träffa personen som ska skyddas eller på något annat sätt kontakta eller försöka kontakta honom/henne. Man får inte heller följa eller övervaka personen som ska skyddas. Besöksförbudet omfattar även positiva kontakter, vilket innebär att det är förbjudet att t.ex. skicka kort och gåvor till personen som skyddas av förbudet.

Besöksförbudet kan utfärdas i *utvidgad* form om skyddet som det normala besöksförbudet erbjuder av någon anledning inte anses som tillräckligt i t.ex. om personen upprepat och utan någon godtagbar anledning dyker upp på den skyddade personens arbetsplats. Ett utökat besöksförbud kan även gälla inom familjen. Då bor parterna i samma bostad, och personen som meddelats förbud ska utöver de övriga vistelsebegränsningarna även lämna partnernas gemensamma hem och får inte återvända under förbudets giltighetstid.

Ett utökat besöksförbud innebär förbud att vistas på ett visst område, t.ex. i närheten av den skyddade personens fasta bostad, semesterbostad, arbetsplats eller annan plats som fastställs separat i rättsens avgörande. Som vistelse kan man dessutom betrakta upprepat förbikörning med bil av den skyddade personens hus utan motiverat skäl.

Andra vistelseplatser kan vara t.ex. personens läroanstalt eller dennes barns daghem eller skola. Eftersom personen som ska skyddas kan känna sig särskilt hotad t.ex. när han/hon regelbundet rör sig med sitt lilla barn längs en viss rutt kan även en etablerad rutt betraktas som vistelseplats – t.ex. vägen från bostaden till daghemmet. Däremot vore det orimligt att förbjuda personen att vistas i t.ex. köpcentrum eller jämställbara offentliga platser eller platser som erbjuder fritidstjänster. Personen som meddelas besöksförbud får dock inte ta någon som helst kontakt med personen som skyddas i dessa lokaler heller.

I sitt beslut om besöksförbud fastställer domstolen de dagar och tider på dygnet som vistelse på ett visst område är förbjudet. Platsdefinitionen sker t.ex. genom att man i beslutet fastställer de gator där det är förbjudet att vistas inom ett avgränsat område. För tydlighetens skull kan man även bifoga en karta med beslutet där man märker ut t.ex. vägen från hemmet till dagvården. I beslutet om besöksförbud utvärderar man i förväg de nödvändiga kontakterna mellan parterna. För att undvika hotfulla situationer kan man bestämma att de ska anordnas i närvaro av en jurist, social myndighet eller andra utomstående.

Ansökan om besöksförbud hanteras snabbt. Precis som ett brottmål behandlas ärendet i en enkel rättegång där man går igenom utredningen i ärendet och hör båda parter och eventuella vittnen. Besöksförbudet gäller under den tid som tingsrätten fastställt, dock högst ett år. Förbjudet kan vid behov förnyas utifrån en ansökan, dock i högst två år. Ett besöksförbud inom familjen kan dock bara lämnas i tre månader åt gången. Brott mot besöksförbudet kan bestraffas med böter eller med fängelse i högst ett år. Brott mot förbudet faller under allmänt åtal, varvid åklagaren har rätt att ta ärendet till domstol.

Alla besöksförbud förs in i ett särskilt personregister hos polisen. Eftersom polisen inte har resurser att övervaka personer som meddelats besöksförbud är det i praktiken personen som besöksförbudet utfärdats till skydd för som övervakar att förbudet följs. Personen som skyddas med förbudet ska anmäla brott mot förbudet till polisen, som baserat på anmälan åker till händelseplatsen och tar in personen som brutit mot förbudet i förvar.

Lagen om besöksförbud har visat sig fungera. Baserat på antalet ansökningar kan man dra slutsatsen att det finns ett verkligt behov av förhandsskydd. Tack vare den snabba och enkla behandlingen och det effektiva samarbetet mellan myndigheterna är behandlingen av besöksförbudsärenden ett av de bäst fungerande delområdena inom det finska rättssystemet.

Johanna Naarala

Advokat, vicehäradschef
Eversheds Advokatbyrå Ab
johanna.naarala@jbeversheds.com
www.jbeversheds.com



Hur behandlas ansökningar i arbetslöshetskassan?



TRANSPORTBRANSCHENS
ARBETSLÖSHETSKASSA

Ansökningar som de sökande skickar in sparas i Transportbranschens Arbetslöshetskassas ärendehanteringssystem i ankomstordning efter efternamn och typ av ansökan (t.ex. fortsatt ansökan, första ansökan, ansökan om jämkad dagpenning, bilaga m.m.).

Ansökningarna delas ut till handläggarna efter ansvarsområde baserat på de första bokstäverna i medlemmarnas efternamn. Varje handläggare tar ansökningarna under behandling utifrån sin egen bokstavsindelning när behandlingen av den föregående ansökan är klar. En del handläggare har ingen egen bokstavsindelning och kan därför hjälpa andra handläggare och se till att behandlingstiderna mellan olika behandlingsskøer förblir jämna.

När handläggaren tar en ansökan under behandling ska han eller hon alltid kontrollera att förutsättningarna för utbetalning av dagpenning uppfylls. Dessa förutsättningar är bl.a. ett gällande utlåtande från arbets- och näringsbyrån att dagpenning kan betalas ut till medlemmen, ett giltigt medlemskap och betalda medlemsavgifter.

När det gäller första ansökningar ska uppgifter om lön och tid i arbete ha skickats in för **26 veckor som uppfyller arbetsvillkoret**.

Till **jämkad dagpenning** ska man bifoga en utredning av arbete som utförts under ansökningsperioden och lön som utbetalats för det, och antalet arbetstimmar som anges i lönebesked ska vara detsamma som det i ansökan.

Handläggarna undersöker också om förutsättningarna för utbetalning av förhöjd förtjänstdel uppfylls. Om villkoren för utbetalning av dagpenning uppfylls och ansökan har alla nödvändiga bilagor betalar handläggaren ut dagpenningen. Dagpenningen betalas ut den första möjliga dagpenningsutbetalningsdagen.

Ofta saknar ansökningarna viktiga uppgifter för utbetalning av dagpenning, och då måste handläggaren be medlemmen om ytterligare information. **De första ansökningarna saknar nödvändig information eller bilagor i cirka 84 procent av fallen. När det gäller ansökningar om jämkad dagpenning måste man be om mer information i cirka 22 procent av fallen.**

Handläggaren kan inte slutföra behandlingen av ansökan och betala ut dagpenning om han eller hon inte har alla nödvändiga uppgifter för att betala ut dagpenning. I sådana fall skickar handläggaren ofta en begäran om ytterligare uppgifter per brev, för då får kassan en kopia i systemet och mottagaren av brevet får veta exakt vilka uppgifter man behöver.

Om det är en fråga som ska undersökas per telefon ringer handläggaren medlemmen då det är möjligt. Handläggaren låter ansökan som väntar på ytterligare uppgifter ligga kvar i kön och får genom systemet veta direkt när uppgifterna kommit. Oavslutade ansökningar avslutas alltid när kassan har fått alla nödvändiga dokument.

Handläggarna följer lagen om *utkomstskydd för arbetslösa* vid utbetalning av dagpenning. Social- och hälsovårdsministeriet har lämnat anvisningar om hur lagen ska tillämpas.

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

Telefonjour

tel. (09) 613 119
mån–fre kl 9.00–12.00

Öppettider

mån–fre kl 9.00–15.00

Fax: (09) 6131 1333

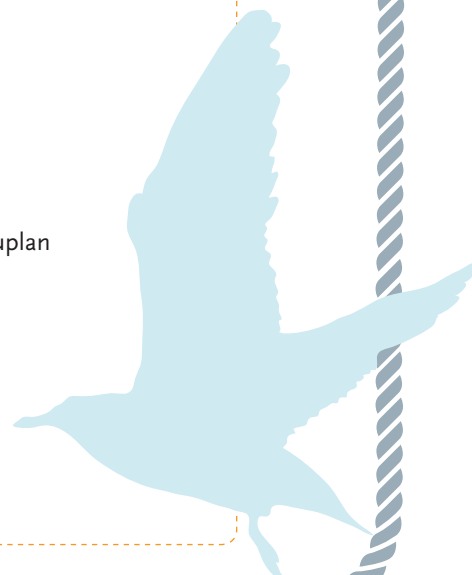
www.kuljetusalan.fi/se

Besöksadress:

Broholmasgatan 3–5, gatuplan
00531 Helsingfors

Postadress:

Transportbranschens
Arbetslöshetskassa
PB 65
00531 Helsingfors



AMMATTIOSASTOT

SISÄ-SUOMEN OSASTO (001)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous

Aika: tiistai 27.10.2015 klo 17:00

Paikka: Hotelli Pietari Kylliäinen, Olavinkatu 15, Savonlinna

Osaston jäsenet, tervetuloa!

Syyskokous ja pikkujoulet

Aika: lauantai 28.11.2015 klo 16.00

Paikka: Kerimäki, Haukilahden iso mökki
Sisä-Suomen osaston syyskokous ja pikkujoulet vietetään perinteiseen tapaan Haukilahden mökillä Kerimäellä lauantaina 28.11.2015. Osaston syyskokous on kello 16, jonka jälkeen siirrytään pikkujoulun viettoon ja joulupuurolle klo 18 alkaen. Mökeillä on mahdollisuus saunomiseen ja yöpymiseen. Ennakkoilmoittautumiset ovat suotavat ruokailujärjestelyiden vuoksi: Markku Rautiainen, s-posti: markku.j.rautiainen@luukku.com, p. 0400 768 414

POHJOISEN OSASTO (002)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous

Aika: lauantai 7.11.2015 klo 19–20

Paikka: Kemin Cumulus, Hahtisaarenkatu 3, 94100 Kemi
Pohjoisen osasto kokoontuu Merimies-Uni-onin edustajakokouksen ehdokasasettelukokoukseen.

Osaston jäsenet, tervetuloa!

Syyskokous ja pikkujouluateria

Aika: lauantai 7.11.2015 klo 17–19

Paikka: Kemin Cumulus, Hahtisaarenkatu 3, 94100 Kemi
Toimikunta kokoontuu samassa paikassa klo 15.
Kokouksen jälkeen nautitaan pikkujouluateria. Ilmoittautumiset 20.10. mennessä Markku Kylmämaalle, s-posti: markku.kylmamaa@outlook.com, p. 040 547 1715
Osaston jäsenet, tervetuloa!

ÅLANDSAVDELNINGEN (005) / ÅHVENANMAAN OSASTO (005)

FSU:s kongress kandidatnomineringsmöten

Tider: 29.10. kl 18.00 och 5.11. kl 18.00

Plats: Föreningarnas hus på Ålandsvägen 40 i Mariehamn

Finlands Sjömans-Unions fackavdelning på Åland håller kandidatnomineringsmöten inför Förbundets kongress 2016. Kandidatnomineringsmöten hålls den **29 oktober kl 18.00** och den **5 november kl 18.00** i Föreningarnas hus på Ålandsvägen 40 i Mariehamn. *Välkomna!*

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO (006)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous

Aika: perjantai 6.11.2015 klo 15:30

Paikka: Maariankatu 6 b, 5. krs., Turku
Osaston jäsenet, tervetuloa!

Pikkujoulet

2.11. & 28.11., Linnateatteri

Pikkujouluja juhlietaan Linnateatterissa. Ensimmäisissä pikkujouluissa lauantaina 21.11. nähdään huijariesitys *Harhautus*. Ammattitai-kuri **Joni Pakanen** kertoo hauskan tarinan taikurin ammatista. Yleisö tulee tuntemaan, ettei aisteihin ole luottamista. Toiset pikkujoulet juhlistetaan lauantaina 28.11. *Stockmann Yard* -komedia kertoo kutkuttavan varmasti kuka teki mitään. Molemmat pikkujoulet aloitetaan buffetuokailulla klo 18.00, jonka jälkeen nähdään esitykset klo 20.00 alkaen. Kaikki tapahtumat ovat Teatteri-ravintolassa. Hinta jäseneltä 45 € ja avocilta 55 €, sisältää alkumaljan, buffetruuan juomineen, eteispalvelun ja teatteriesityksen.

Sitovat varaukset 26.10. mennessä Turun toimistolta Maariankatu 6 b, puh. (02) 233 7416. Lippuja rajoitetusti, joten nyt kannattaa olla nopea!

Syyskokous

Aika: perjantai 6.11.2015 klo 16.00 alkaen

Paikka: Maariankatu 6 b, 5. kerros, Turku
Kokouksessa valitaan hallituksen puheenjohtaja, varsinaiset jäsenet ja varajäsenet seuraavaksi kahdeksi vuodeksi. Vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunnitelma vuodelle 2016. Käsitellään muut sääntömääräiset asiat. Osallistujien kesken arvotaan mukava palkinto.
Huom! Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun 4.11. mennessä puh. (02) 233 7416.
Tervetuloa!

ITÄKUSTIN OSASTO (007)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous

Aika: maanantai 2.11.2015 klo 12.00

Paikka: Puutarhakatu 12, 48100 Kotka
Osaston jäsenet, tervetuloa!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO (008)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous I

Aika: keskiviikko 7.10.2015 klo 12.00

Paikka: Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
(Liiton toimitila)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous II

Aika: perjantai 23.10.2015 klo 17.00 (HUOM: Aika!)

Paikka: Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
(Liiton toimitila)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous III

Aika: torstai 29.10.2015 klo 12.00

Paikka: Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
(Liiton toimitila)

Osaston jäsenet, nyt kertomaan oma mielipiteesi! Kaikissa tilaisuuksissa kahvitarjoilu. *Tervetuloa!*

Syyskokous

Aika: perjantai 23.10.2015 kello 18.00

Paikka: Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
(AY-keskus, liiton toimitila)
Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset syyskokousasiat. Paikalla liiton edustaja. Sinun on tärkeää olla mukana ja vaikuttamassa asioihin!
Ruokailu kokouksen päätteeksi.
Osastomme jäsenet, tervetuloa!

Osasto järjestää mökkitalkoot liiton mökillä Raippaluodossa!

Aika: 6.–8.11.2015

Paikka: Söderuddenintie 1352, Raippaluoto
Löytyykö paljon puhuttua pohjalaista talkoohenkeä, nyt on hyvä näyttää! Kirveitä ja lapiota on teroitettuna ja varattuna valmiiksi. Ilmoita mukanaolostasi 2.11. mennessä. Tarjotaan syötävää, mahdollisuus majoittua ilmoittautumisjärjestyksessä: kari.nurmira@smu.fi tai 0400 418 511 *Tervetuloa!*

Pikkujoulun aikaa!

Aika: lauantai 5.12.2015 kello 19.00

Paikka: Ravintola Seglis, Niemeläntie 14, 65170 Vaasa
Hinta: osaston jäsen 40 € ja avec 60 €
Varaukset viimeistään 21.11. El jälki-ilmoituksia. Paikkoja rajoitetusti.
Maksu osaston tilille NORDEA FI811 528 3000 123 690 ennen tapahtumaa, viestikenttään merkintä: 'pikkujoulu'.
Vahvistukset: tero.yli-maenpaa@pp.inet.fi tai 040-5168 234. Herkkuja tarjolla!
Älä soita yöllä. *Tervetuloa!*

ETELÄ-SUOMEN OSASTO (009)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous I

Aika: maanantai 12.10.2015 klo 14.00

Paikka: osaston toimisto, Linnankatu 13, Helsinki. *Osaston jäsenet, tervetuloa!*

Syyskokous

Aika: torstai 12.11.2015 klo 12.00

Paikka: osaston toimisto, Linnankatu 13, Helsinki. *Tervetuloa!*

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous II

Aika: torstai 12.11.2015 klo 14.00

Paikka: osaston toimisto, Linnankatu 13, Helsinki. *Osaston jäsenet, tervetuloa!*

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA (010)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous

Aika: keskiviikko 28.10.2015 klo 13.00
alkaen

Paikka: Best Western Seaport,
Toinen Poikkikatu 2, Turku
Osaston jäsenet, tervetuloa!

Syyskokous

Aika: lauantai 21.11.2015 klo 15.00 alkaen
Paikka: Ravintola Wanhan Paronin
Kellari, Yliopistonkatu 37, 20100 Turku.
Tervetuloa!

LAIVAN VIIHDEAMMATTILAISET (011)

Syyskokous

Aika: torstai 22.10.2015 klo 13.00
Paikka: Turun Kellariravintola, Linnankatu 16, 20100 Turku
Hyvät viihdeammattilaiset, syyskokous järjestetään lounaan merkeissä Turun Kellariravintolassa. Kokouksessa käsitellään viralliset syyskokousasiat sekä tulevat tapahtumat. Samalla pidetään myös SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous. Ilmoittautumiset viimeistään 11.10.2015: viihdeammattilaiset@gmail.fi.
Kaikki jäsenet tervetuloa mukaan!

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous

Aika: torstai 22.10.2015, klo 13.00
Paikka: Turun Kellariravintola,
Linnankatu 16, 20100 Turku
Osaston jäsenet, tervetuloa!

Virkistätymismatka Pietariin

Aika: 9.–11.11.2015
Hyvät viihdeammattilaiset, syksyn virkistätymismatka järjestetään Pietariin St Peter Linen M/s Princess Marialla. Matkan ajankohta on 9.11.–11.11.2015. Jokainen matkalle ilmoittautuva maksaa 80 euron omavastuun, jota ei palauteta jos matka peruuntuu ilmoittautumisajan kohdan jälkeen. Paljonko osasto korvaa matkan hinnasta, riippuu osallistujamäärästä. Sitovat ilmoittautumiset viimeistään 18.10.2015 Ninalle: viihdeammattilaiset@gmail.com. Kun ilmoittaudutte, saatte lisätietoa omavastuun suorittamisesta. AVECIT ovat tervetulleita mukaan omakustanteisesti.
Jäsenet, tervetuloa mukaan!

KIITOS / TACK

Tack till Eckerö Shippings tjeerna på kontoret och M/s Traders besättning för vänlig hägkomst på min bemärkelsedag.
Westis

Kiitokset M/s Silja Serenaden henkilökunnalle merkkipäiväni muistamisesta.

Vesa Samposalo

SYNTYMÄPÄIVÄT / FÖDELSEDAGAR

Sydämelliset kiitokset M/s Finlandian henkilökunnalle muistamisesta täyttäessäni 50 v. **Raija-Leena Virtanen**

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos kaikille, joiden kanssa olen saanut olla töissä kaikki nämä vuodet! Nyt tuntuu hyvälle, kun saa seilata omaan tahtiin eläkkeellä. Kiitos M/s Silja Serenaden työkavereilleni muistamisesta ja kiitos myös Tallink Siljalle!
Seppo Lerkki

Kiitos Viking Linelle ja M/s Gabriellan henkilökunnalle muistamisesta jädessäni eläkkeelle. **Kristina Plahn**

Kiitos M/s Baltic Princessin työkavereille huomionosoituksista jädessäni eläkkeelle!
Göran Söderman, "Söde"

Kiitos TallinkSilja, kiitos M/s Silja Serenaden työkaverit, nyt se oli siinä... Katse katsoo tulevaan, aikaan uuteen alkavaan. Terveisin, **Auli**

Poosu-Pekka kiittää M/s Eiralaisia muistamisesta jädessäni nyt luvan kanssa lorvehtimaan! Viihtyisiä toppauksia, kevennyksiä ja kivaa syksyä! **Pekka Mäkinen**

Kiitän työtovereitani M/s Silja Serenadella ja Tallink Siljaa muistamisesta jädessäni eläkkeelle. **Riitta-Liisa Vaaranne**

Kiitos Langh Shipin varustamolle ja kaikille työkavereille matkan varrelta.
Seppo Järvinen

Kiitokset M/s Finlandian työtovereilleni ja Eckerö Linelle muistamisesta jädessäni eläkkeelle. **Kristiina Väisänen**

Kiitos kaverit, "Villit kalkkunat", Tallink Siljan M/s Baltic Princessillä:
*Kiitos hetkistä ystävyiden,
kiitos päivistä toveruuden.
Mitä on iloksi,
mieleesi paina,
mitä taas murhetta,
unohda.*
Oloneuvoksetar, kylmäkkö **Sirpa**

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Lahti Maritta
Laine Marko

Manelius Christer
Viikki Pete
Willman Petri

IN MEMORIAM

Keijo Laitinen

Kotka
K. 5.5.2015
*Lämmöllä muistaen,
omaiset*

Johansson Tage Ingmar

18.11.1947 Porvoo
5.6.2015 mökillä Yläneellä
*Kaipaamaan jäivät,
Tiina
Mikael ja Auli perheineen
Niklas ja Laura perheineen
sukulaiset ja ystävät*

Senja "Senti" Wikström (o.s. Sihvola)

S. 2.11.1952 Sippola
K. 12.6.2015 Tampere
Seilasi 1985–1999 kokkina ja kallana mm. Kristina Cruisesilla ja Eckerö-Linella. Kuoli pitkälliseen sairauteen. Siunaus pidettiin 4.7.2015 läheisten läsnäollessa.
*Senttiä jäivät kaipaamaan
aviomies Jan W, omaiset ja ystävät*

Jussi Mäkitalo

S. 1934
K. 26.6.2015
"Nätti-Jussi" aloitti meriuransa alle 17-vuotiaana ja liittyi Unionin jäseneksi 1951. Uraan mahtui kaikkiaan 44 eri alusta, joista suuri osa Effaa:n laivoja. Meripalveluutteen mukaan seilauspäiviä kasaantui 8 177 päivää, eli 273 seilauskuukautta. Äkkiseltään laskettuna hän oli pois kotoa siis 23 noin vuotta, mikä tarkoittaa nykyisellä systeemillä noin 46 vuoden meriuraa. 1970-luvun alussa isä koitti yhden talven maatöitä. "Mutta kun hiljaisuudessa ei saanut unta. Pääkone ei sykkinyt, eikä sänky keinunut, niin eihän siitä maakravun elämästä mitään tullut." Pääosin täkillä, matruusina ja pursi-miehenä seilannut Jussi palveli viimeisessä laivassaan, jäänmurtaja Avussa vuosina 1978–23.5.1990, josta hän jäi eläkkeelle 56-vuotiaana. Jussia jäivät kaipaamaan omaiset lapsenlapsineen ja laaja ystäväpiiri. Jussi-Tuffan mieltä lämmitti, että pojanpoika luki itsensä merikapteeniksi, joka jatkaa suvun perinteitä merenkulkualalla.

*Isän muistolle,
Jari Mäkitalo*

Syksyn 2015 luottamusmiesskurssit förtroendemannutbildning 2015



13.10.–14.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi

Merkitse nyt jo kalenteriisi:

Luottamusmiesskoulutus vuonna 2016

14.–18.3.2016 Luottamusmiesten peruskurssi
12.–13.4.2016 Luottamusmiesten täydennyskurssi
16.–20.5.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9.2016 Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10.2016 Luottamusmiesten täydennyskurssi

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta:

Liittosihteeri

Kenneth Bondas

puh. (09) 615 20254, 040 456 0245

s-posti: kenneth.bondas@smu.fi

13.10.–14.10. Kompletteringskurs för förtroendeman

Kurser 2016:

14.–18.3. Luottamusmiesten peruskurssi
12.–13.4. Kompletteringskurs för förtroendeman
16.5.–20.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1
19.–23.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2
18.–19.10. Kompletteringskurs för förtroendeman

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Förbundssekreterare

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

e-post: kenneth.bondas@smu.fi

smu.fi > koulutus

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

TELEFAX
+358 (0) 9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

Kuljetusalan Työttömyyskassa

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki

arkipäivisin klo 9.00–15.00

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

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

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

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

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

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
Pitkätie 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

MÖKKIVARAUKSET /
BOKNINGSSNUMMER
FÖR STUGOR
puh. / tel. (09) 615 20 260

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

