



MERIMIES

SJÖMANNEN



Kikyyn tuli koukero

Kollektivavtal med
komplikationer

Edustaja- kokous tiukkana:

merenkulku ja
työpaikat on turvattava



EDUSTAJAKOKOUS 2016
Kongress 2016

4



22

Merelle vaetetut
Toimivatko työasut?



Reilujen kuljetusten
lähettiläät
Merellä kilpaillaan
väärin keinoin

24

sisältö | innehåll

- 9 Merenkulusta on kannettava yhteisvastuuta
- 20 Kiky kompuroi – työnantaja vetäytyi yllättäen
- 26 Vielä pomppii merimiespingiksen pallo
- 28 Työntekijät liikkuvat – mistä maasta työttömyysturva?
- 30 SAK uudistuu
- 32 Unionilaiset vinkkaavat: tämä on hyvä kesämestä!
- 34 Meri runoilijoiden kuvaamana
- 36 Entä jos sairastuu vuosiloman aikana?
-
- 38 Henrik Lagerberg på pension
- 40 Klädd till sjöss
- 42 Maria på Utkik
- 43 Tallink Siljas nya huvudförtroendeman Marko Laine

KANNEN KUVAT Patrik Lindström

Kim Isotalo oli Merimies-Unionin edustajakokouksessa yksi
Länsi-Suomen osaston edustajista.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2016 | 3

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

VASTAAVA TOIMITTAJA • ANSVARIG REDAKTÖR Katriina Kivistö | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / 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 BESÖKSADRESS
John Stenbergin ranta 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2016 • TIDABELLEN 2016

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

Valtionyhtiö Arctia Shipping kaatamassa kikyratkaisua

Tätä kirjoitettaessa, 2. kesäkuuta, elämme kilpailukyso-pimushuuman pyörteissä. Työmarkkinajärjestöjen hallitukset kokoontuvat huomenna päättämään, onko maahan syntynyt riittävä määrä kikyksi kutsutun kilpailukykysovimuksen mukaisia työehtosopimusratkaisuja. Jos näin todetaan, kiky ja sen mukaiset ratkaisut tulevat voimaan ja jatkuvat pääsääntöisesti helmikuun 2018 loppuun.

Myös Merimies-Unioni kävi Suomen Varustamot ry:n kanssa neuvotteluja kiky toteuttamisesta kauppamerenkulussa. Itse asiassa olimme neuvotelleet työehtosopimusten voimassaolon jatkamisesta jo pitkään ennen kuin keskusjärjestöt saavuttivat kikyä koskevan yhteisymmärryksen. Merenkulun neuvotteluissa saavutettiin 30. toukokuuta tulos, jonka mukaan ulkomaanliikenteen työehtosopimukset sekä jäänmurtajia koskeva työehtosopimus olisi uudistettu olemaan voimassa aina helmikuun 2019 loppuun asti eli vuoden pidempään kuin kiky-ratkaisu.

Neuvottelutuloksen mukaan ensimmäisen vuoden palkan korotus olisi ollut kiky mukainen eli nollakorotus. Toisen vuoden korotus olisi noudattanut yleistä linjaa, joka mahdollisesti on ”Suomen mallin” mukainen. Tulokseen sisältyi muutamia muutoksia työehtosopimusten teksteihin ja osapuolten kannanottoja työehtosopimusten soveltamisen tulkintariitoihin. Erilliset työryhmät saivat toimeksiantoja. Niiden olisi tullut saada työnsä valmiiksi siten, että mahdolliset muutokset työehtosopimuksiin olisi voitu saattaa voimaan ensi vuonna maaliskuun alussa.

Osapuolten yhteinen näkemys työajan pidentämiseen 24 tunnilla vuodessa oli selkeä: kauppamerenkulun työaikajärjestelmissä ei ole siihen tarvetta saati mahdollisuuksia. Lisäksi osapuolet totesivat, että merenkulun työmarkkinaosapuolet ovat vuosien mittaan jo leikanneet työvoimakustannuksia huomattavasti muun muassa pidentämällä työaikaa. Paikallisen sopimisen edistämistä sekä niin sanotusta selviytymislausekkeesta osapuolet totesivat, että vastaavat järjestelyt on jo toteutettu alan työehtosopimuksissa eikä enempää muutostarpeita ole.

Merimies-Unionin hallitus käsitteli saavutettua neuvottelutulosta 31. toukokuuta. Hallitus hyväksyi tuloksen yksimielisesti. Samana

päivänä kokoontunut Suomen Varustamot ry:n hallitus puolestaan hylkäsi neuvottelutuloksen äänestyspäätöksellä kaikkien hämmästykseksi ja suureksi yllätykseksi. Ratkaisu oli varsin merkillinen, sillä etukäteen oli tiedossa, että esimerkiksi matkustaja-alusvarustamot olisivat olleet hyväksymässä tuloksen. Kaiken lisäksi varustamoyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja, joka toimii suurimman rahtialusvarustamon Finnlinesin päälakimiehenä, oli mukana neuvotteluissa ja hyväksymässä tulosta. Kuin pisteenä iin päälle tietoon on tullut, että valtio-omisteisen Arctia Shippingin toimitusjohtaja oli yksi niistä, jotka kovaaäänisimmin vastustivat neuvottelutuloksen hyväksymistä. Kysymys kuuluukin, mikä oli valtion omistaman varustamon rooli ja motiivi asiassa, ei ainakaan Suomen nostaminen nousuun!

Jos Suomen Varustamot ry pysyy kannassaan, Merimies-Unioni palaa neuvottelupöytään normaalissa aikataulussa vuoden vaihteen jälkeen. Nykyiset ulkomaanliikenteen työehtosopimukset ovat voimassa helmikuun loppuun 2017, joten niiden uudistamisesta neuvotellaan viimeistään helmikuussa. Jo nyt on selvää, että noihin neuvotteluihin ei mennä nollalinjalla saati olemattomilla tekstimuutoksilla. Todenäköistä on myös, että tavoitteiden toteuttaminen ei tapahdu pelkällä suostuttelulla, vaan sopimuksen aikaansaamiseksi joudutaan turvautumaan järjestöllisiin toimiin, käytännössä työtaistelu-uhkaan. Tähän on jo nyt syytä alkaa varautua.

Varustamot ry:n ratkaisu oli varsin merkillinen.

Simo Zitting
Puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi



Kuva Jukka-Pekka Flander



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

TEKSTI/TEXT KATARIINA KIVISTÖ KUVAT/BILDER PATRIK LINDSTRÖM

EDUSTAJAKOKOUS 2016

·∞· Kongress 2016 ·∞·



Sopuisa kokous

Asiallinen, rauhallinen ja sopuisa. Sellainen oli Merimies-Unionin 24. edustajakokous.

Helsingissä 10–11. toukokuuta pidetyssä kokouksessa tehtiin päätöksiä ja linjattiin unionin toimintaa hyvässä hengessä. Henkilövalinnatkin hoituvat yksituumaisesti.

Avajaistilaisuudessa kuultiin kiinnostavia ja kantaaottavia puheita. Työministeri osoitti myönteistä merenkulun tukipolitiikalle. SAK:n varapuheenjohtaja puolestaan puolusti voimallisesti sopimisoikeutta ja luottamusmiesjärjestelmää.

Kaksipäiväinen tapahtuma jätti kokousedustajille aikaa myös keskinäiseen mielipiteiden ja kokemusten vaihtoon.

Vaikka kokous sujui leppoisasti, huolta kotimaan merenkulun ja merityöpaikkojen tulevaisuudesta ei sivuutettu. Kokouksesta lähti vahva viesti siitä, että Suomen merenkulusta on kannettava yhteisvastuuta.

Edustajakokous on Merimies-Unionin ylin päättävä elin. Seuraava edustajakokous pidetään vuonna 2020.

Försonlig kongress

Saklig, lugn och försonlig. Sådan var Sjömans-Unionens 24:e kongress.

Kongressen hölls i Helsingfors den 10–11 maj. Kongressen fattade beslut och drog upp riktlinjer för Unionens verksamhet i god anda. Personvalen präglades också av enighet.

Invigningen bjöd på intressanta och ställningstagande tal. Arbetsministern förhöll sig välvillig till sjöfartens stödpolitik. FFC:s vice ordförande försvarade i sin tur starkt avtalsrätten och förtroendemannasystemet.

Det två dagar långa evenemanget gav också kongressdeltagarna tid att utbyta åsikter och erfarenheter med varandra.

Även om kongressen förflöt lättsamt lämnade man inte oron för den finska sjöfartens och sjöarbetsplatsernas framtid obeaktad. Kongressen lämnade ett starkt budskap om att man måste ta ett gemensamt ansvar för den finska sjöfarten.

Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. Nästa kongress hålls år 2020.

Kauppa- merenkulussa kilpaillaan raadollisesti

KAUPPAMERENKULUN KILPAILU on nopeatempoista ja raadollista. Kauppamerenkulku on ollut viime vuosikymmenet käytännössä täysin vapautettu yhä kovenevälle kansainväliselle ja markkinaehtoiselle kilpailulle. Suomen satamiin voi alkaa liikennöidä minkä tahansa lipun alla. Suomalaisen alusten ulosliputtamista tai myyntiä ulkomaille ei rajoiteta mitenkään.

Halpaa miehistöä käyttävät, mukavuuslippujen alle rekisteröidyt alukset ovat jo pitkään uhanneet suomalaisen tonniston olemassaoloa. Kansainvälisistä merikuljetuksista omaa osuuttaan hakevat myös uudet toimijat, esimerkiksi kiinalaiset alukset. Kilpailun välineinä ovat alhaiset työvoimakustannukset ja lippuvaltion vähäinen viranomaisvalvonta sekä varustamojen olematon vastuu verotuksesta ja muista työnantajien julkisista velvoitteista.

Veroparatiisien, mukavuuslippujen ja yhtiörakenteisiin liittyvien järjestelyjen käyttö on kansainvälisessä kauppamerenkulussa enemmänkin pääsääntö kuin poikkeus.

Suomessa tehdyillä työmarkkinaratkaisilla sekä valtiovallan kauppamerenkulun tukipäätöksillä on kaikesta huolimatta pysytty turvaamaan kotimaan merenkulkijoiden työllisyys ja suomalaisen varustamolinkeiden toiminta. Samalla on säilytetty oma merenkulun osaaminen.

Vaikka elämme nyt jonkinasteisen seesteisen kehityksen aikaa, on täysi syy olla varuillaan ja varpaillaan. Ruotsissa viime vuosien aikana tapahtunut kehitys osoittaa, kuinka nopeasti tilanne voi muuttua.

Puheenjohtaja **Simo Zitting**

Eländig konkurrens inom handelssjöfarten

KONKURRENSEN INOM handelssjöfarten är snabb och hård. Handelssjöfarten har de senaste årtiondena i praktiken varit helt utlämnad åt en allt hårdare internationell och marknadsmässig konkurrens. Man kan börja trafikera de finska hamnarna under vilken flagg som helst. Utflaggning eller försäljning av finska fartyg till utlandet begränsas inte på något vis.

Fartyg som använder billig besättning och som är registrerade under bekvämlighetsflagg har sedan länge hotat det finska tonnagets existens. Nya aktörer, som t.ex. kinesiska fartyg, söker sin del av de internationella sjötransporterna. Som konkurrensmedel använder man låga arbetskraftskostnader och li-

ten myndighetsövervakning i flaggstaten samt rederiernas obefintliga ansvar för beskattning och andra offentliga arbetsgivar-skyldigheter.

Användningen av skatteparadis, bekvämlighetsflagg och arrangemang kring bolagskonstruktioner är mer regel än undantag inom den internationella handelssjöfarten.

Genom arbetsmarknadslösningar i Finland och statliga beslut om stöd till handelssjöfarten har man trots allt lyckats trygga sysselsättningen för inhemska sjöfarare och verksamheten i den finska rederinringen. Samtidigt har man bevarat de egna sjöfartskunskaperna.

Även om vi lever i en tid av klar utveckling till någon grad gäller det att vara på sin vakt och alert. Den senaste tidens utveckling i Sverige visar hur snabbt saker och ting kan förändras.

Ordförande **Simo Zitting**



Unionin Kenneth Bondas (oik.) ja Simo Zitting seurasivat avajaisia SAK:n Matti Huutolan sekä NTF:n Peter Lökvistin ja Viron merimiesliiton Jüri Lemberin kanssa.

Vaikea nähdä, että tukia leikattaisiin

TIEDÄN, ETTÄ MONIA merenkulkualan toimijoita on vaivannut se, että yhteiskuntasopimukselle vaihtoehtoisella listalla on myös matkustaja-alustuen 20 miljoonan euron leikkaus.

Merenkulkuala on ollut monella tapaa edelläkävijäalalla kilpailukyyn valvomisessa ja kohentamisessa. Ja kun ala vielä lähti he-



ti mukaan kilpailukyky sopimuksen neuvotteluihin, niin vaikeata on nähdä, että hallitus nyt lähtisi matkustaja-alusten tukea leikkaamaan.

Voin omasta puolestani – ja uskon myös että koko hallituksen puolesta – vakuuttaa, että pyrimme tekemään kaikki toimet, joilla varmistetaan suomalaisille työntekijöille työtä ja suomalaisille yrityksille tasavertaiset toimintaedellytykset. Sen lisäksi on maamme huolto-varmuuden kannalta elintärkeää, että siniristilipun alla purjehtii merkittävä määrä sekä kauppa- että matkustusalustonnistoa. Tämän tavoitteen eteen on Merimies-Unioni tehnyt esimerkillistä työtä.

Oikeus- ja työministeri
Jari Lindström

Oikeus- ja työministeri Jari Lindström antoi ymmärtää, että matkustaja-alustukea tuskin leikataan.

Svårt att se att stöden skulle skäras ner

JAG VET ATT MÅNGA AKTÖRER inom sjöfartsbranschen har besvärats av att den alternativa listan till samhällsavtalet även innehåller en nedskärning av passagerarfartygsstödet med 20 miljoner.

Sjöfartsbranschen har på många sätt varit en föregångarbransch när det gäller övervakning och förbättring av konkurrenskraften. Och när branschen dessutom direkt gick med i förhandlingarna om ett konkurrenskraftsavtal är det svårt att se att regeringen skulle skära ner på passagerarfartygsstödet.

Jag kan för egen del – och även för hela regeringens del, tror jag – försäkra er om att vi gör allt vi kan för att trygga arbete åt finska arbetstagare och jämlika verksamhetsförutsättningar för finska företag. Dessutom är det livsviktigt för landets försörjningsberedskap att en betydande mängd handels- och passagerarfartyg stannar seglar under blåvit flagg. Sjömans-Unionen har gjort ett föredömligt arbete för detta mål.

Justitie- och arbetsminister **Jari Lindström**

Suomi ei voi yksin lopettaa merenkulun tukemista

RIIPPUMATTA MAAN HALLITUKSEN poliittisesta väristä Merimies-Unioni on joutunut kamppailemaan merenkulun miehistötukien puolesta. Näin myös kuluneella edustajakokouskaudella. Kiitos sitkeiden valtionvarainministeriön virkamiesten, jotka aina kiittävät menoleikkauksen kulloisenkin hallituksen ohjelmaneuvotteluihin.

Merenkulku on globaali toimiala. Suomi ei voi yksin lopettaa merenkulkunsa tukemista. Merenkulun pelisääntöjen tulee olla globaaleja, ei erilaisia yksittäisille lippuvaltioille tai merialueille.

SAK:n hallituksen varapuheenjohtaja
Matti Huutola



–Ja minä kun luulin, että kummeli on tv-ohjelma. Mutta se onkin merimerkki, Matti Huutola nauratti.

Den nordiska modellen är i gungning

GENOM ATT ORGANISERA SIG lyckades transportarbetarna i Norden forma en kraft som bidrog till att utveckla den nordiska arbetsmarknadsmodellen, som har tjänat oss löntagare så väl. Grundstenarna i denna modell är organiserade arbetare som står upp för kollektivavtal och reglerade arbetsvillkor. Denna modell är nu i riktig gungning. Våra nordiska högerpartier och högerpolitiker är beredda att lagstifta i frågor som rör och har inverkan på grundläggande fackliga rättigheter, att fritt kunna förhandla med arbetsgivarna och teckna kollektivavtal som också gäller på arbetsmarknaden. Detta kan vi aldrig acceptera!

Jag har noterat, att finsk sjöfart mår förhållandevis bra. Efter nedgången på 80-90- och kanske en viss mån in på 2000-talet har det nu stabiliserat sig någorlunda. 600 nya arbetsplatser på finskflaggade fartyg i utlandstrafik är ett uppsving, som bland annat beror på Finlands tonnageskattereformen. Jag är övertygad om att finsk sjönäring har en framtid. Finland är ett extremt export- och importberoende land och därför behövs en kvalificerad finländsk sjömanskår och en levande och välmående sjöfartsindustri. För detta krävs och behövs också ett starkt finskt Sjömansförbund.

Generalsekreterare **Peter Lökvist**,
Nordiska Transportarbetarefederationen
NTF



Jazzpianisten Karri Luhtalas kvartett underhåller publiken under öppningen.



Det ryska sjömansförbundets hälsning framfördes av Igor Kovalchuk.

Merenkulusta on kannettava yhteisvastuuta

MERIMIES-UNIONI ON HAKEUTUNUT tälläkin kertaa ratkaisuhakuisesti neuvottelupöytään, vaikka ala on jo aiemmin tehnyt isoja tuottavuusloikkia ja näyttänyt muille esimerkkiä yhteiskuntavastuusta. Merenkulkijat ovat tulleet kilpailukyvyyn nimissä vastaan niin palkkauksessa, työajoissa kuin eläkeiässä. Aluskohtainen sopiminen miehityksestä, työajoista ja takuupalkoista on merenkulussa jo arkea.

Merimies-Unioni on tehnyt koko satavuotisen historiansa ajan työtä suomalaisen merenkulun ja suomalaisten merityöpaikkojen puolesta. Unioni vaatii, että valtiovalta ottaa oman vastuunsa alan tulevaisuudesta.

Unioni ottaa tyytyväisenä vastaan oikeus- ja työministeri Jari Lindströmin esittämän toteamuksen siitä, että hallitus ei mitä todennäköisimmin leikkaa matkustaja-alustukea.

Unionin mielestä on käsittämätöntä, jos matkustaja-alusliikenteen merkitystä Suomen tavaraviennille, työllisyydelle, kansalliselle kriisitilanteiden huoltovarmuudelle sekä matkailuelinkeinolle ei vielä ymmärretä. Päämääräksi on asetettava, että mahdollisimman monessa Suomeen ja Suomesta liikennöivässä aluksessa – niin rahti- kuin matkustajalaivassa – liehuu Suomen lippu.

Edustajakokouksen julkilausuma



Avajaispuheet mietityttivät. Kuuntelemassa Työttömyyskassan Anne Liikanen (vas.), AKT:n Marko Piirainen, Veturimiesten liiton Risto Elonen sekä valtakunnansovittelija Minna Helle.

För sjöfarten måste man bära ett gemensamt ansvar

SJÖMANS-UNIONEN HAR ÄVEN denna gång sökt sig till förhandlingsbordet inriktad på att hitta en lösning, även om branschen redan tidigare har gjort stora produktiva kliv och visat exempel för andra gällande samhällsansvar. Sjöfararna har ur konkurrenskraftssynpunkt kommit emot både inom lönesättning, arbetstider samt pensionsålder. Fartygsvisa avtal gällande bemanning, arbetstider och garantilöner inom sjöfarten hör redan till vardagen.

Sjömans-Unionen har under hela sin 100-åriga historia arbetat för den finländska sjöfartens och de finländska sjöarbetsplatsernas bästa. Unionen kräver, att statsmakten tar sitt eget ansvar för branschens framtid.

Unionen tar nöjt emot minister Jari Lindströms uttalande om att regeringen sannolikt inte kommer att skära i passagerarfartygsunderstödet.

Enligt Unionen är det oförståeligt, att man ännu inte förstår passagerarfartygstrafikens betydelse för Finlands varuexport, sysselsättning, turistnäring och försörjningstrygghet vid nationella krissituationer. Som målsättning ska man ha, att det ombord på så många fartyg som möjligt – så väl frakt- som passagerarfartyg – som trafikerar till och från Finland vajar den finska flaggan.

Kongressens utlåtande

Unioni sai uuden hallituksen

Merimies-Unionin edustajakokous valitsi liitolle uuden hallituksen. Hallituksen ja samalla liiton puheenjohtajana jatkaa **Simo Zitting**. Liittosihteeri **Kenneth Bondas** valittiin niin ikään jatkamaan tehtävässään. Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi **Tero Palokosken**.

Nyt valittu hallitus toimii vuoden 2020 edustajakokoukseen saakka.

Merimies-Unionin hallitus hoitaa liiton asioita edustajakokouksen ja valtuuston päätösten mukaisesti. Hallitus kokoontuu noin kerran kuukaudessa. Jokainen ammattiosasto ja sen jäsen voi tehdä hallitukselle esityksiä.



Uusi hallitus aloitti neljän vuoden urakan. Tämä joukko kokoontuu noin kerran kuussa päättämään Merimies-Unionin asioista.

Unionen fick en ny styrelse

Sjömans-Unionens kongress har valt en ny styrelse för förbundet. Som styrelsens och samtidigt som förbundets ordförande fortsätter **Simo Zitting**. Förbundssekreterare **Kenneth Bondas** blev också omvald. Styrelsen valde ur sina egna led **Timo Palokoski** till vice ordförande.

Styrelsens uppgift är att sköta Sjömans-Unionens ärenden enligt beslut från kongressen och fullmäktige. Varje fackavdelning och dess medlem kan avge propositioner till styrelsen.

Merimies-Unionin hallitus/Styrelse

JÄSEN/MEDLEM

Pentti Holappa
Turo Ihalainen
Ilkka Katainen
Eija Kiviö
Marko Laine
Marko Lappalainen
Kari Nurmirta
Tero Palokoski
Timo Purho
Tarja Rännäli-Lehto
Johanna Vaalikivi-Lindholm
Satu Valapuro

HENKILÖKOHTAINEN VARAJÄSEN/SUPPLEANT

Matti Lukkarila
Kristoffer Lundqvist
Anne-Marie Mahkonen
Stefan Dahl
Ismo Silvennoinen
Mikael Svanberg
Tero Yli-Mäenpää
Sorri Hartikainen
Anne Passinen
Markku Rautiainen
Peter Nylund
Lillian Kinnunen

Valtuusto käyttää valtaa Ervastin johdolla

Edustajakokous valitsi unionille uuden valtuuston. Valtuusto käyttää liiton ylintä päätösvaltaa edustajakokouksien välisen ajan.

Valtuusto sai uuden vetäjän. Tehtävään valittiin **Mikko Ervast**, Arctia Shipping Oy:n pääluottamusmies.

Valtuusto kokoontuu sääntömääräisiin kokouksiin kaksi kertaa vuodessa, keväällä ja syksyllä. Uusi valtuusto kokoontuu ensimmäisen kerran 26. lokakuuta. Samassa yhteydessä vietetään unionin 100-vuotisjuhlaa. Valtuusto voidaan kutsua koolle myös tarpeen vaatiessa.

Jokainen ammattiosasto ja sen jäsen voi tehdä valtuustolle esityksiä.

Fullmäktige vid makten under Ervasts ledning

Kongressen valde nya fullmäktige för unionen. Mellan kongresserna utövar fullmäktige förbundets högsta beslutanderätt.

Fullmäktige fick en ny ledare. **Mikko Ervast** – huvudförtroendeman på Arctia Shipping – blev vald till ordförande.

Fullmäktige samlas regelbundet till möten två gånger om året, på våren och hösten. Höstmötet hålls den 26 oktober. Då firas också unionens 100-års fest. Fullmäktige kan sammankallas till möte även vid behov.

Varje fackavdelning och dess medlem kan avge propositioner till fullmäktige.

Merimies–Unionin valtuusto/Fullmäktige

PUHEENJOHTAJA

Mikko Ervast

JÄSEN/MEDLEM

Ingela Grane
Taru Hakala
Seppo Immonen
Kim Isotalo
Joonas Kallio
Markku Kangosjärvi
Minna Kiiski
Kai Korhonen
Tommi Laaksonen
Hemmo Mutka
Mika Mäkelä
Susanna Mäntysaari
Monika Parikka
Kalle Peltola
Tapio Ristimäki
Robin Roth
Jari Sillman
Heikki Suomalainen
Krista Tanhuanpää

HENKILÖKOHTAINEN

VARAJÄSEN/SUPPLEANT

Jan Andersson
Minne Mattelmäki-Kalliola
Maritta Lahti
Kaisa Kuusisto
Raila Holm
Outi Ketola
Mirjam Ahlroth
Juha Saarinen
Anders Blåberg
Juha Kuronen
Anne Vuorijärvi-Eronen
Jaakko Paija
Ari Uusitalo
Perttu Nurmi
Leif Enbom
Martti Kuusela
Jaakko Johansson
Kirsi Viitanen
Arto Tolsa



Mikko Ervast (vas.) ryhtyy johtamaan Unionin valtuustoa. Kokoustuoksinassa mukana Satu Valapuro, Jori Mikkola, Timo Purho ja Jaakko Johansson.

Hallitukseen tuoretta voimaa

Merimies-Unionin hallitukseen valittiin monta uutta jäsentä. Uusia päättäjiä ovat muun muassa **Johanna Vaalikivi-Lindholm** ja **Ilkka Katainen**.

Molemmat aloittavat pestinsä kiinnostuneina ja lupaavat osallistua aktiivisesti hallituksen työhön.

Huomio edunvalvontaan ja nuoriin

– Ilmassa on monta isoa asiaa, joihin haetaan ratkaisuja. Juuri nyt ajankohtaisin ja haastavin on luonnollisesti uusi työehtosopimus, Vaalikivi-Lindholm sanoo.

Laivan viihdeammattilaisia ja muita pieniä ammattiosastoja hallituksessa edustava Vaalikivi-Lindholm ymmärtää, että Suomen vaikea taloustilanne vaatii toimia. Maan kilpailukyvyistä pitää huolehtia, mutta merenkulkijoilla on tullut raja vastaan.

– Me emme voi joustaa enempää. Vähitellen on tultava suunnanmuutos. Jospa pikku hiljaa saisimme jotain lisääkin.

Jäsenistön edunvalvonta on Vaalikivi-Lindholmille ykkösasia. Lisäksi hän haluaa toimia nuorten puolesta.

– Nuoria on saatava toimintaan. Sitä varten on käynnistettävä erillinen hanke. Yksi keino on tiedottaa laivoilla työskenteleville nuorille, mistä ay-toiminnassa on kyse.

Vaalikivi-Lindholm on varma, että nuorista kehittyvät taitavia järjestötoimijoita, kunhan heidät saadaan ajoissa mukaan.

– Liittoon kuulumisen ei voi olla vain jäsenmaksun maksamista. Nuoria pitää aidosti kuulla.

Aktiivisesti työpaikkojen puolesta

– Pää edellä syvään päähän, kuvaa tunteuksiaan Ilkka Katainen.

Itäkustin osastoa edustava Katainen uskoo hallitusuransa kuitenkin sujuvan malikkaasti.

– Eiköhän se siitä, kun opetellaan.

Edustajakokouksessa Katainen oppi esimerkiksi sen, että Itämeren alueen merenkulkijoiden ammattiliitot tekevät tiivistä yhteistyötä. Välien läheisyys oli myönteinen yllätys.

Kataisen mielessä päällimmäisenä ovat merityöpaikat. Niitä ei saisi luovuttaa enää yhtään.

Ilkka Katainen aikoo kiinnittää huomiota ennen kaikkea jäsenten etujen valvontaan. Edunvalvonta on hänelle läheistä, sillä hän on toiminut pitkään luottamusmiehenä maapuolen liitossa.

Vastavalittu jäsen aikoo osallistua hallituksen työskentelyyn niin tiiviisti kuin pystyy.

– Yritän viilata työvuoroja. Toivon, että työnantaja on suopea.



Johanna Vaalikivi-Lindholm on sitä mieltä, että merenkulkijat ovat joustaneet tarpeeksi.



Ilkka Katainen (vas.) sai Kari Nurmirinnalta evästystä hallitus-työhön. Keskellä valtuustoon valittu Mika Mäkelä.

Joonaksen ponsi: Nuoret aktivoitava toimintaan

Kertaheitolla liittovaikuttajaksi

Kokouksen nuorin edustaja ei tyytynyt olemaan takarivin-Taavi. **Joonas Kallio** (27) lunasti näyttävästi paikkansa unionin vaikuttajien joukossa.

– Kaikki tehtävät otetaan vastaan, mitä tarjotaan, Kallio tuumasi ennen kokouksen alkua.

Ja tarjottiinhan niitä tehtäviä. Lounais-Suomen osastoa edustava Kallio ampaisi ensikertalaisena suoraan unionin valtuuston jäseneksi.

– Pieni jännitys on koko ajan päällä, kun en ole ennen ollut tällaisissa kekkereissä, mies kommentoi.

Jännitys ei kuitenkaan välittynyt kokousväelle, kun Kallio kipusi puhujapönttöön ja antoi katseensa kiertää salissa.

– Kun katson salissa istujia, käy selväksi, että nuoria merenkulkijoita pitää aktivoida mukaan toimintaan.

Kallio korosti, että nuorille merityöpaikojen säilyminen on elintärkeää. Hän otti esiin myös työssä jaksamisen.

– Meiltä merimiehiltä on viety yhtä sun toista. Meitä nuoria eläke odottaa hamassa tulevaisuudessa, eläkeuudistuksen jälkeen se on lähinnä vitsi, Kallio annatti ja toivoi unionin panostavan jäsenistön henkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin.

Kallio esitti ponnen unionin uudelle hallitukselle: Nostetaan nuorten asia esiin. Mietitään, kuinka nuoret saadaan mukaan toimintaan. Miten he pääsevät omaksumaan tietoja ja taitoja ja ottamaan vastuuta?

Puheenvuoronsa jälkeen Kallio pohdiskeli, voisiko hallitukseen ja valtuustoon kiintiöidä paikkoja nuorille. Ne, jotka tietävät pääsevänsä eläkkeelle neljän seuraavan neljän vuoden aikana, voisivat hänestä jät-

En ole ennen ollut tällaisissa kekkereissä.

”

tää hakeutumatta hallitukseen tai valtuustoon.

Merimies-Unionin hallitus pohtii elo-kuun kokouksessaan, miten nuorten osallistumista saadaan aktivoitua.



Nuorin kokousedustaja Joonas Kallio sai puheestaan raikuvat aplodit.

Joonas kläm: Måste få med unga i verksamheten

Förbundspåverkare på en gång

Kongressens yngste representant nöjde sig inte med att sitta tyst i bänken. **Joonas Kallio** (27) intog verkningsfullt sin plats bland påverkarna i unionen.

– Alla uppgifter som erbjuds tas emot, funderade Kallio innan kongressen började.

Och nog erbjöds det uppgifter. Kallio representerar Sydvästra Finlands avdelning och rusade som nykomling direkt in som fullmäktigeledamot i unionen.

– Jag är lite spänd hela tiden eftersom jag aldrig varit på en sån här tillställning förut, kommenterade han.

Det märktes dock inte bland övriga deltagare, då Kallio klev upp i talarstolen och lät blicken gå runt i salen.

– När jag ser vilka som sitter i salen blir det tydligt att vi måste få med unga sjömän i verksamheten.

Jag har aldrig varit på en sån här tillställning förut.



Kallio framhävde att det är livsviktigt för unga att bevara arbetsplatserna till havs. Han lyfte också fram ork på jobbet.

– Man har tagit både det ena och det andra från oss sjömän. För oss unga väntar pensionen i en grå framtid, efter pensionsreformen är den snarare ett skämt, sade Kallio och önskade att unionen satsar på medlemmarnas psykiska och fysiska välbefinnande.

Kallio framförde en kläm till unionens nya styrelse: Låt oss lyfta fram de ungas sak. Låt oss fundera på hur vi kan få med unga i verksamheten. Hur kan de tillägna sig information och färdigheter och ta ansvar?

Efter sitt tal funderade Kallio på om styrelsen och fullmäktige skulle kunna kvotera

platser åt unga. Han anser att de som vet att de kommer att gå i pension under de kommande fyra åren skulle kunna låta bli att söka sig till styrelsen eller fullmäktige.

Sjömans-Unionens styrelse diskuterar på sitt möte i augusti hur man ska aktivera de ungas deltagande.



Den yngste kongressrepresentanten Joonas Kallio i diskussion med Jori Mikkola (till vänster) och Sorri Hartikainen.



Ansiomitalin saivat Simo Nurmi (vas.), Klaus Höglund, Mikko Tuominen, Tiina Kytölä, Kari Nurmirta ja Markku Lauriala.

Ansioituneita unionilaisia palkittiin

Merimies-Unioni on muistanut ansiomerkillä kuutta henkilöä, jotka ovat antaneet erityisen arvokkaan panoksen Unionin hyväksi. Ansiomerkit jaettiin edustajakokousillallisella.

Medaljer till meriterade

Sjömans-Unionen har utdelat medaljer till sex personer som gjort betydelsefulla insatser för Unionen.

KLAUS HÖGLUND

Höglund toimi Unionin sopimussihteerinä vuosina 1997–2013.

TIINA KYTÖLÄ

Kytölä (os. Pellinen) on hoitanut Unionin jäsenrekisteriä vuodesta 2002. Sitä ennen hän oli Vaasan toimiston toimistonhoitaja.

MARKKU LAURIALA

Lauriala on hoitanut 20 vuotta Unionin luottamustehtäviä. Hän on ollut Satamalan osaston puheenjohtaja vuodesta 1996

lähtien. Hän on johtanut Unionin valtuustoa ja ollut hallituksen varapuheenjohtaja. Lauriala kuuluu myös EBA:n (European Boatmen's Association) hallitukseen.

SIMO NURMI

Nurmi teki pitkän rupeaman ITF-tarkastajana. ITF-koordinaattorina hän oli 1997–2014.

KARI NURMIRINTA

Nurmirtinnalla on vahva rooli Unionin luottamustehtävissä. Hän on kuulunut Unio-

nin hallitukseen ensin varajäsenenä ja sitten varsinaisena jäsenenä vuodesta 1992. Hänet valittiin myös uuteen hallitukseen. Lisäksi Nurmirta on johtanut Länsi-Suomen osastoa vuodesta 2000. Silja Serenaden laivaluottamusmiehenä hän on toiminut vuodesta 2008 alkaen.

MIKKO TUOMINEN

Tuominen on Unionin pitkäaikainen taloudenhoitaja (1990–2014). Hän on johtanut myös työttömyyskassaa.

Toimintasuunnitelma linjaa tahtotilan

Unioni taistelee työehtojen polkemista vastaan

Merimies-Unionin lähivuosien toiminnassa painottuu vaikuttaminen merenkulun kilpailutilanteeseen niin, että Suomen lippu ja suomalaiset merityöpaikat turvataan. Suuren sijan saa myös jäsenistön edunvalvonta. Ansiokehitys ja työehdot vaativat puolustamista. Kehittämistä tarvitsevat niin takuupalkkaus, miehityssopimukset kuin määräaikaisuuksien ehdot.

Edustajakokous päätti Merimies-Unionin toimintasuunnitelmasta, joka ulottuu vuoteen 2019.

Reilun kilpailun puolesta – halpatyötä vastaan

MERIMIES-UNIONI ON TAISTELUT suomalaisten merimiestyöpaikkojen puolesta muun muassa vaikuttamalla miehitystutustuksen kehittämiseen. Unioni jatkaa työtä sen puolesta, että merenkulun tuet saadaan yhtä jatkuviksi ja kattaviksi kuin muiden kilpailijamaiden toteuttamat tuet. Lisäksi unioni on kamppaillut ja kamppailee jatkossakin näkyvästi halpatyövoiman käyttöä ja työsuhteiden ehtojen polkemista vastaan. Unioni edistää kaikin tavoin sitä, että Itämeren alueella liikennöivillä aluksilla työskentelevien työ- ja palkkaehdot paranevat.

Viroon suuntautuvassa liikenteessä suuri osa matkustaja-aluksista on rekisteröity Viron alusrekisteriin pelkästään matalam-

pien työvoimakustannusten vuoksi. Jotta halvemman työvoiman aiheuttamat kilpailun vääristymät saataisiin korjattua, alhaisiin työvoimakustannuksiin perustuva houkutus on poistettava. Vaikka palkkataso Virossa nousee, ero on vielä niin iso, että virolaiset ammattiliitot eivät yksin pysty kuromaan sitä umpeen lyhyessä ajassa.

Merimies-Unioni on solminut ruotsalaisen SEKO Sjöfolkin ja virolaisen EMSA:n

kanssa sopimuksen maiden välisessä liikenteessä noudatettavista työsuhteiden ehdoista sekä Viron palkkatason saattamisesta vastaamaan Suomen ja Ruotsin ta-soa. Vastaavaa työtä tehdään muiden Baltian alueen EU-maiden kanssa. Unioni toimii aktiivisesti myös kansainvälisillä foorumeilla. **Järjestöjen yhteistyö on ratkaisevaa Itämeren alueen merenkulkijoiden tulevaisuudelle.**



Sisävesiliikenteen kilpailuun tolkkua

KOKOUSEDUSTAJAT OTTIVAT puheenvuoroissaan painokkaasti kantaa siihen, että Unionin on toimittava myös sisävesiliikenteen kilpailun kohtuuttomuuksia vastaan.

Eija Kiviö från Ålandsavdelningen berättade, att idag är samtliga av de åländska frigående skärgårdsfärjorna konkurrenssatta och drivs i privat regi av mer eller mindre seriösa redare.

– I samtliga fall har det blivit sämre löner och avtal för de ombordsanställda. I flera fall har vi inte ens gällande kollektivavtal. Och besättningen springer undan ombudsmannen. Till de som inte fått jobba vidare hör samtliga förtroendemän och de som tidigare vågat öppna sin mun, sade Kiviö.

På Kiviös förslag infördes det till verksamhetsplanen följande text: Sjömans-Unionen försöker på alla sätt förhindra vidare konkurrenssättningar som medför ännu sämre avtal för våra medlemmar.

Kunnande, säkerhet och miljö måste tas i beaktande vid upphandling. Den gäl-

lande finska sjölagstiftningen måste omfattas även av de nya redarna.

Sisä-Suomen osaston **Seppo Immonen** esityksestä toimintasuunnitelmaan lisättiin kohta, jossa todetaan, että viime vuosien kehitys kotimaanliikenteessä on joutunut jatkuvasti solmimaan uusia, rinnakkaisia työehtosopimuksia, jopa täysin samanlaisille sopimusaloille. Kotimaanliikenteessä toimii uusia, järjestäytymättömiä työnantajia, jotka eivät piittaatyöelämän pelisäännöistä.

Toimenpide-esitykseksi lisättiin se, että kotimaanliikenteeseen pyritään solmimaan mahdollisimman kattavia työehtosopimuksia, saamaan työehtosopimusten piiriin kaikki järjestäytymättömät työnantajat sekä suojaamaan työehtosopimuksin ne Merimies-Unionin jäsenet, joilla tätä suojaa ei ole.

Satama-alan osaston **Peter Nylundin** esityksestä toimintasuunnitelmaa täydennettiin satamasektorin edunvalvonnalla.

EIJÄ KIVIÖ



SEPPO IMMONEN



PETER NYLUND



Takuupalkkausta kehitetään – määräaikaaisuusille rajat

PALKKA- JA TYÖEHTOSOPIMUSRATKAISUISSA unioni tavoittelee edelleen solidaarisuutta, samapalkkaisuutta ja ansiokehitystä turvaavia kokonaisuuksia. Jäsenistön palkkauksessa ammattiryhmien välistä tasapainoa ei muuteta ilman perusteltua ja hyväksyttävää syytä. Ansiokehityksessä liitto tahtoo varmistaa, että Merimies-Unionin jäsenistön osuus merenkulkualan yhteisestä palkkasummasta ei vähene.

Takuupalkkasopimuksista on saatu hyviä kokemuksia. Takuupalkkasopimuksia kehitetään tavoitteena sovittaa yhteen ja harmonisoida takuupalkkasopimukset ja sopimusmallit nykyisiä tarpeita vastaaviksi.

Ulkomaanliikenteessä varustamojen on sovittava laivahenkilökunnan määrästä ja pätevyyydestä Merimies-Unionin kanssa. Liiton tekemissä miehityssopimuksissa on pyritty ottamaan huomioon aluksen todellinen miehitystarve, turvallinen työnteko sekä alusturvallisuus. Vaikka varustamot ovat usein suhtautuneet varauksellisesti miehityssopimuksiin, niistä ei ole syytä luopua. Miehityssopimuksia on kuitenkin kehitettävä siten, että myös varustamot mieltävät ne todellisiksi ja merkittäviksi työvoiman käytön työkaluiksi.

Varustamot ovat käyttäneet määräaikaista työehtosopimuksia toistuvasti silloinkin, kun se ei olisi ollut työehtosopimusten mukaan perusteltua, saati mahdollista. Työn-

antajan aloitteesta tapahtuva määräaikaisen työehtosopimuksen käyttö onkin saatava rajoitetuksi vain alun perin tarkoitettuihin tilanteisiin. Unioni lähtee siitä, että **määräaikaisten työehtosopimusten käytölle tulee asettaa entistä selvemmät ja ehdottomammat rajat.**

Merimies-Unioni vaikuttaa tulevinakin vuosina määrätietoisesti alan lainsäädännön valmisteluun. Unioni ottaa valmisteluvaiheessa kantaa sekä merenkulkuelinkeinoon että merityöhön liittyviin lakimuutoksiin. Vaikuttamistyö ulotetaan EU-lainsäädäntöön.

Unioni aikoo tiivistää vaikuttamistyön tehostamiseksi yhteistyötä sekä merenkulun muiden työntekijäjärjestöjen että kuljetusalan muiden ammattiliittojen kanssa.

Työssä jaksamiseen huomiota

TYÖPAIKAN JA TOIMEENTULON menettämisen pelko altistaa työssä uupumiseen. Alusten pienentyneet miehitykset pidentävät työpäiviä ja lisäävät työtaakkaa. Seurauksena voi olla vaarallinen väsymystila.

Merenkulkijoiden henkistä ja sosiaalista kuormitusta lisää se, että merityöpaikkojen ilmapiiri on kiristynyt.

Merimies-Unioni toimii sen puolesta, että työnantajat ja työsuojelun vastuuhenkilöt puuttuvat välittömästi tilanteisiin, joissa tarvitaan työsuojelua. Työsuojelu- ja työympäristökysymykset otetaan esiin myös neuvoteltaessa työehtosopimuksista.

Viestit läpi julkisuudessa

MERIMIES-UNIONIN ON TÄRKEÄÄ saada omat viestinsä läpi julkisuudessa. Tämän vuoksi Unioni aktivoi ulkoista viestintää ja hyödyntää myös sosiaalista mediaa.

Jäsenviestinnän keskeinen väline on edelleen Merimies-lehti. Lehden sisällössä annetaan etusija ajankohtaisille järjestö- ja edunvalvontakysymyksille.

Koulutusta tarpeita vastaavasti – valtuusto vahvemmaksi

UNIONI SEURAA TARKASTI merenkulualan ammatillisen koulutuksen laatua ja määrää. Unioni kouluttaa itse luottamusmiehiä ja räätälöi tätä koulutusta kulloisinkin tarpeita vastaavaksi. Luottamusmiesten tiedonsaantia parannetaan myös.

Lisäksi unioni aikoo panostaa järjestöaktiivien koulutukseen. Tarkoitus on järjestää yhteisiä kursseja ammattiosastojen kanssa. Ammattiosastojen toivotaan vastaavasti kouluttavan omia jäseniään.

Osastojen keskinäistä yhteistyötä kehitetään.

Unionin valtuuston asemaa päätöksentekijänä vahvistetaan. Valtuuston jäseniä koulutetaan ja työskentelyssä hyödynnetään tekniikkaa, esimerkiksi videokokouksia.



Unionin sääntöihin pieniä muutoksia

Edustajakokous päätti yhdestä muutoksesta ja kahdesta lisäyksestä liiton sääntöihin. Ne koskevat johtoryhmän ja hallituksen palkkoja ja palkkioita sekä valtuuston henkilövahvuutta.

Etelä-Suomen osasto oli ehdottanut etukäteen tekemässään muutosesityksessä, että johtoryhmän palkkausta, palkkoja ja palkkioita koskevia sääntöjä tarkennetaan. Esityksen pohjalta sääntövaliokunta muotoili kaksi lisäystä yhdistyksen sääntöjen 10 §:ään. Se koskee hallituksen tehtäviä ja toimivaltaa. Pykälän kolmanteen kohtaan nyt tehdyn lisäyksen mukaan hallitus tarkistaa

edustajakokouskauden ensimmäisen vuoden aikana johtoryhmän ja asiantuntijoiden palkkauksen tason. Pykälän kuudenteen kohtaan lisättiin tarkennus, jonka mukaan hallituksen kokouspalkkio katsotaan palkaksi, jota koskevat työsopimuslain palkkasaatavan vanhentumissäännöt.

Lounais-Suomen osaston tekemä esitys koski yhdistyksen hallinnon henkilövahvuutta. Aiempien sääntöjen mukaan valtuuston muodostavat puheenjohtaja ja 20 varsinaista jäsentä henkilökohtaisine varajäsenineen. Nyt uudistetun 14 §:n mukaan valtuuston varsinaisia jäseniä on oltava vähintään 15 ja enintään 20. Sääntövaliokunta yhtyi tässä unionin hallituksen asiasta antamaan lausuntoon. ⚓

Tallink Silja sai uuden pääluottamusmiehen

Marko Laine ei hutki vaan tutkii

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVA KARI HULKKO

Merimies-Unionin uudeksi Tallink Siljan pääluottamusmieheksi on valittu **Marko Laine**.

Pitkän linjan merenkulkija Laine tunnetaan asiallisena ja rauhallisena miehenä.

Kun on ongelmia, tuore pääluottamusmies ryhtyy tekemään taustoitusta ja kaivamaan faktoja esiin. Hän pitää mielessä myös sen, että jokaisella on oma versio asiasta. Selvittelyä on tehtävä puolin ja toisin.

– Mieluummin tutkin ensin asiaa kuin rupean heti hosumaan ratkaisua. Mutta tarvittaessa pitää tietysti olla tiukka, Laine sanoo.

Turkulainen kansikorjausmies Marko Laine (45) aloitti kaksivuotisen kautensa pääluottamusmiehenä toukokuun alussa. Aluksi hän hoiti tehtävää yhdessä edeltäjänsä, **Juha Salon**, kanssa.

Aiemmin Laine on ollut laivaluottamusmiehenä Baltic Princessillä. Tuossa tehtä-

vässä hän oppi arvostamaan tiivistä yhteydenpitoa ja hyvää tiedonkulkua.

– Kipparin ja intendentin kanssa istuimme säännöllisesti alas. Ja henkilöstöhallinnon kanssa pystyttiin toimimaan.

Kahdesti vuodessa laivan johto, henkilöstöhallinnon väki ja luottamusmiehet kokoontuivat neuvottelupäiville. Niissä käytiin läpi yhtiön tilannetta, henkilöstöpolitiikkaa ja palkanlaskentaa.

Haasteena Sere

Laine kiittää työnantajan edustajia siitä, etteivät he ole kärjistäneet tilanteita. Koska jyrkkiä vastakkainasetteluja ei ole syntynyt, asiat on saatu melkein aina hoidettua laivatason. Pääluottamusmiestä tai liittoa ei ole tarvinnut vaivata usein.

Eniten vääntöä on ollut plus- ja miinuspäivistä. Nyt nekin on saatu järjestykseen.

Laine luottaa, että tiiviit yhteydet johtoon ja henkilöstöosastolle säilyvät nyt, kun hän on siirtynyt pääluottamusmieheksi. Ja hän uskoo, että varustamon luottamusmiehet muodostavat yhdessä toisiaan tukevan verkoston. Työntekijöiden hän toivoo ilmoittavan ongelmista herkästi eteenpäin, etteivät ne pääse paisumaan.

Silja Serenadea Marko Laine pitää haasteellisena, koska ei ole itse ollut siellä töissä.

– Mutta onhan Serelläkin onneksi paljon tuttua väkeä.

Unionin edustajakokouksessa Laine sai lisää luottamustehtäviä; hänet valittiin liiton hallitukseen. Jos puhelin on soinnut tiuhaan tähänkin asti, yhteydenotot sen kuin lisääntyvät. Onneksi pääluottamusmiehellä on paikka, jossa vetää henkeä: mökki Ylänteellä, 60 kilometrin päässä kotoa. 🚣



Marko Laine siirtyi laivaluottamusmiehestä pääluottamusmieheksi.

Merimies-lehti 60 vuotta sitten



Maaliskuun yleislakko järkytti koko yhteiskuntaa. Yleislakko ravisutti hereille tuhansia välinpitämättömiä, jotka nyt ovat astuneet järjestöriveihin. Kaikki heikot pyrkivät voittajan puolelle. No, samapa se mistä vaikutteesta kukin havahtuu oikealle tielle. Pääasia on, että ammattiyhdistysliike lujittuu. (N. Wäläri, 3-4/1956)

LISÄÄ TAAKKA TALOUSVÄELLE

Taloushenkilökunnan vähälukuisuudesta johtuu, etteivät he läheskään aina voi pitää vapaapäiviään muutoin kuin että jällellä olevat suorittavat työt – tietenkin ilman korvausta. Neuvoteltaessa näistä asioista laivanvarustajain kanssa myönnettiin Unionin taholta, että mikäli teknisten parannusten kautta ihmistyövoiman tarve vähenee – kuten hiililämmityksestä öljylämmitykseen siirryttäessä – on luonnollista, että siltä osalta voidaan vähentää väkeä. Mutta ilmaista työtä ei saa suorittaa. Se on isku toisten merimiesten selkään ja rikkuruuteen verrattavaa. Sen saastaisempaa tekoa meriväen suuri veljespiiri ei tunne. (6/1956)

KARKAAMISET LAIVOISTA

Siihen aikaan, kun merimiesväilyksestä huolehtivat tunnottomat runnarit ja olosuhteet laivoissa olivat ihmisarvolle sopimattomat, olivat karkaamiset yleisiä. Vieläkin on pari laivaa, joista karataan luvattoman usein. Kysymyksessä on useimmiten seikkailunhalu tai joutavanpäiväinen riita laivalla. Tilalle on pakko ottaa ulkomaalaisia. Ei ole tietenkään miellyttävää ryhtyä rajoittamaan merimiesten yksilöllistä vapautta, mutta mikäli karkaamiset tulevat jatkumaan Amerikan länsirannikolla, on Merimies-Unionissa harkittava ryhtymistä ankarampiin toimenpiteisiin karkailevia merimiehiä kohtaan. (O. Keitele, 10/1956) 🚣

Lukeminen on rentouttava harrastus. Lukea voi missä ja milloin vain. Koskaan ei ole myöhäistä aloittaa lukemista. Eikä heti tarvitse kahlata läpi Tolstoin Sotaa ja rauhaa (noin 1 500 sivua) tai Volter Kilven Alastalon salissa –kirjaa, jossa kuvataan pelkkää piipun valintaa noin 70 sivun verran. Mitäpä jos sukeltaisit **Paratiisin Varjoihin**?

Rahaliikenteen hämähäkinverkot

Harri Winterin ja Taina Kuuskorven *Paratiisin varjot* on alkuvuoden ehkä ajankohtaisin dekkari. Se johdattaa lukijat syvälle veroparatiisien maailmaan, jossa raha puhuu eikä ihmishenkikään ole kovin lujassa.

Kirjan alussa päähenkilö Leo Järn saa potkut rommiyritys Pirates Reservestä, jossa hän on toiminut rommiedustajana. Firman koko edustus on myyty ja myynti-ilmoitus tulee kylmänä vetenä niskaan kaikille työntekijöille kesken Cannesissa pidettävien alan messujen. Leo päätti tehdä Pirates Reserven jäähyväiskierroksen, joka vei hänet muun muassa Ahvenanmaalle Östersjö Linen konttoriin. Östersjö Linen uusi toiminnanjohtaja Curt Widing tarjoaa Leolle töitä kehitysjohtajana.

Samanaikaisesti Leon paras ystävä vai- moineen tutkii salaisessa operaatiossa yritysten kytköksiä veroparatiiseihin. Firmojen rahat kierrätetään monien ”himmeliyritysten kautta”. Pienellä saarella on enemmän yrityksiä kuin asukkaita.

Jos tehtäisiin kaavio, rahan liikkeet muistuttaisivat hämähäkinverkoja. Raha liikkuu moninaisten yhtiöketjujen ja pankkien välillä. Tarkoituksena on ainoastaan kerryttää pääomaa ja välttää verot. Näin rikkaat rikastuvat ja köyhät köyhtyvät.

Tavallisella pienyritysjälkähän ei ole muuta mahdollisuutta kuin maksaa kiltisti veronsa ja yrittää kitkuttaa eteenpäin.

Leo Järn ja hänen ystävänsä ovat aiemmin kuuluneet oikeutta hakevaan More Justice -ryhmään. Ryhmä otti oikeuden



Paratiisin varjot
Harri Winter,
Taina Kuuskorpi
Myllylahti Oy
2016, 390 s.

omiin käsiinsä. Ahneus, häikäilemättömyys ja petollisuus saivat palkkansa. Onko aika herättää ryhmän toiminta henkiin?

Kirja oli kiinnostava ja panee miettimään Kreikkaa ja Panamaa.

Tiina Kytölä

Kirjoittaja on Merimies-Unionin jäsenrekisterin hoitaja, joka ahmii dekkareita ja muitakin kirjoja.

TARJOUS UNIONIN JÄSENIILLE

Paratiisin varjot -kirja
erikoishintaan **24 € / kpl**

SARJAN AIEMMAT KIRJAT 15€/kpl
Hyvät pahat pojat
Pahan palkka

KAIKKI KOLME KIRJAA
yhteensä **39.95 €**
Hintoihin sis. postikulut Suomeen

Tilaa suoraan *sähköpostitse*:
myllylahti@myllylahti.fi
Kirjoita viestiin ”SMU TARJOUS”.
Lasku tulee paketin mukana.

Kiky kompuroi – työnantaja vetäytyi yllättäen

Merenkulun työehtosopimuksesta alettiin neuvotella hyvissä ajoin keväällä. Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot ry saavuttivatkin neuvottelutuloksen määräajassa eli toukokuun lopun mennessä.

Neuvotteluissa päästiin yhteisymmärykseen kilpailukyky sopimuksen eli kiky mukaisesta, kaksivuotisesta ratkaisusta. Sovittu palkkalinja noudatti kiky-linjaa eli ensimmäinen vuosi mentäisiin nollakorotuksella ja sen jälkeen niin sanotun Suomen linjan mukaisesti.

Työajassa ja paikallisessa sopimisessa otettiin huomioon se, että merenkulussa on jo tehty isoja tuottavuusloikkia ja lisätty työaika. Paikallinen sopiminen työajoista ja miehityksistä on arkea.

Unionin hallitus hyväksyi neuvotteluratkaisun 31. toukokuuta. Yllättäen hallitus sai kokoukseensa tiedon, että työnantaja on hylännyt neuvottelut työehtosopimukset. Näin ollen kauppamerenkulku jäi pois siitä joukosta, johon saatiin kiky-ratkaisu määräajassa. Oman alamme neuvottelut olivat keskeytyneinä tämän lehden mennessä painoon.

Sopimukset olisivat koskeneet lähes 6 000 Merimies-Unionin jäsentä, jotka työskentelevät ulkomaanliikenteen kauppa-aluksissa, ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksissa, jäänmurtajissa ja monitoimimurtajissa. Lisäksi työnantajan kaatama neuvottelutulos olisi koskenut Laivapäällystöliiton ja Konepäällystöliiton jäseniä.

Merenkulun nykyisten työehtosopimusten voimassaolo päättyy helmikuun lopussa 2017.

Merenkulun työehtosopimus-
neuvotteluiden **tilannetta**
kannattaa seurata verkossa:
www.smu.fi

Meripesän kesä käynnistynyt – koivut surettavat

Lounais-Suomen osaston hallitus kokousti toukokuussa Meripesä-mökillä.

Kokoustamisen lomassa väki nautti merellisestä luonnosta ja tarkasti osaston oman mökin kunnon.

Rakennukset ja ympäristö ovat kaikin puolin kuosissa, mutta ikävä yllätyskin paljastui.

Kaksi pihan koivuista on pahasti vaurioitunut. Näyttää siltä, että koivujen runkoihin on heitelty kirvestä.

Lounais-suomalaiset toivovat, että ainakin rantakoivu selviää hengissä kovasta kohtelusta.



Mika Ojala ja Juha Salo tarkastavat Meripesän kuntoa.



Rantakoivussa on kirveen iskun jälkiä.

Länsi-Suomi juhli onnistuneesti

Länsi-Suomen osaston 30-vuotisjuhlinta huipentui Vaasassa pidettyyn iltajuhlaan. Koolla oli osaston nykyisiä ja entisiä aktiiveja sekä muiden osastojen edustajia. Liittosihteeri **Kenneth Bondas** esitti unionin tervehdyksen. Erinomaisen onnistuneeksi kehuttua juhlaa edelsi kiertoaajelu, joka ulottui myös unionin Meriluodon mökille.

Vaasan juhlassa tunnelma nousi kattoon.



Kuva Armi Hänninen

Merelle vaatetetut

Työpukeutumisessa selvä periaate:
Työnantaja hankkii ja pesee vaatteet,
joita merityöntekijä tarvitsee

Matruusin asu, sadevaatteet, kokin takki, talvivaatteet, turvakengät –
laivalla tarvitaan kaikkea tätä ja paljon muuta.

TEKSTI EIJA KALLIONIEMI KUVAT KARI HULKKO, ECKERÖ LINE JA SUOMEN SIIRTOLAISMUSEO



Matruusi Hannu
Kumpulainen
esittelee Viking
Linen kansi-
miehistön
kesävaatetusta.

Työnantajan on hankittava vaatimansa vaatteet. Tämä koskee niin suojavaatteita kuin taloushenkilökunnan työasuja. Vaatetusvelvoite lukee ulkomaanliikenteen kauppaluksia koskevassa työehtosopimuksessa ja ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksessa. Myös vaatteiden pesettäminen tai pesu työaikana on kirjattu niihin.

Tarkin erittely löytyy satamajäänmurtaajien miehistön työehtosopimuksessa: työntekijöille annetaan Kemian Satama Oy:n puolesta turkki, turkislakki, huopasaappaat, sadevaatteet ja lämpöpuku.

Merimies-Unionissa työturvallisuusasioita hoitava **Jessica Troberg** sanoo työnantajan tietävän, mitä työntekijöille kuuluu tarjota.

– Varustamojen käytäntö vaihtelee, mutta perusasiat ovat hansassa, Troberg sanoo.

Trobergin edeltäjä Merimies-Unionissa, nyt ITF-tarkastajana toimiva **Ilpo Minkkinen** muistaa yhden väännön muutaman vuoden takaa.

*Jokaisen
muotivillityksen
mukaan ei mennä.*

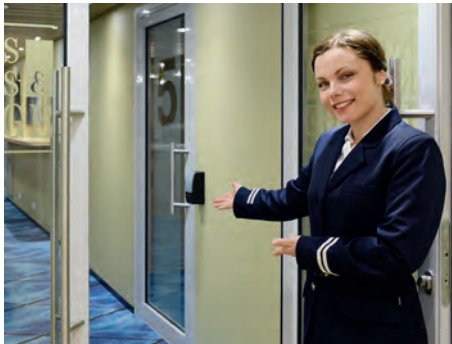


– Langh Shipin kanssa oli kova kiista konttilaivojen turvakengistä. Summalla, jonka työnantaja antoi kannella työskenteleville merimiehille, ei saanut tarpeeksi hyvälaatuisia turvakengkiä. Se auttoi, kun laitoin perustelut lainsäädännöstä kirjallisena – soitosta eivät vielä uskoneet, Minkkinen selvittää.

”Saumat joustavat hyvin”

Kun matruusi **Hannu Kumpulainen** tekee töitä Viking Linen Gabriellan autokannella, hänellä on päällään suojavaatetusasetusten mukaiset keltaiset työhousut, keltainen takki, työhanskat ja turvakengät – kesällä t-paita ja keltainen huomioliivi.

– Kaikki on tilattu, mitä tarvitaan, ja ainakin Gabriellassa vaateasiat ovat toimineet. Kansimiehistön vaatetus on yhtenäinen. Tarkoitus on, että näytämme samalta jokaisessa Viking Linen aluksessa, Kumpulainen kertoo.



Parfymeriavastaava Katja Jalonen ja kokousvastaava Pirita Junttila Eckerö Linen työasuissa.

Hänestä työvaatetus on muuttunut paljon ammattimaisemmaksi oman 14-vuotisen merityöuran aikana. Vaatteet ovat myös mukavat päällä.

– Niissä pystyy menemään hyvin kontalleen, kun surraamme traileriä autokannelle. Saumat joustavat hyvin, ei haittaa ruokafanaatikkoa yhtään, matruusi naurahtaa.

– Tosin kesäkuumalla, kun autokannen pakokaasujen poistopuhaltimetkin puhaltavat lämmintä ulkoilmaa, on työskentelykin nihkeämpää. Voi olla, ettei vaatteita saa niin hengittäviksi, että ne täyttävät yhä turvavaatimukset, hän aprikoi.

Kumpulainen pesee työvaatteensa laivalla kaksi-kolme kertaa viikossa. Toivelistalle hän laittaa vain paremmin pesua kestävät heijastinnauhat.

Viking Linen laivoilla on 2 066 hengen merihenkilöstö. Gabriellan emäntä **Marjut Killström** kertoo, että työasuista päätetään reittien yhteisissä työvaateryhmissä.

– Taloushenkilökunnan vaatteet hankitaan nyt kolmelta yritykseltä. Meillä noudatetaan työvaatemanusiaalia, joka kertoo, mitä kuuluu vaikkapa tarjoilijan vaatekertaan, Killström selvittää.

Viime vuonna päivitettyssä vaateohjeistuksessa annetaan myös yleisneuvoja: esimerkiksi, että parfyymia ja partavettä käytettäisiin kohtuullisesti tai että korut olisivat maltillisia.

Uutta mallistoa koottaessa varustamo pyytää ideoita kolmelta-seitsemältä toimitajalta, ja työtä jatketaan vähintään kolmen yrityksen kanssa ennen lopullista valintaa. Uusimman laivan, Viking Gracen, työasut työstä suomalainen Touchpoint Oy.

– Pyrimme suosimaan klassista mallistoa. Jokaisen muotivillityksen mukaan ei voi mennä, Killström toppuuttelee.

”Tykkäsin värikkäistä takeistani”

Eckerö Linella otettiin nelisen vuotta sitten Finlandia-aluksen myötä reipas loikka vaateuksessa. Tätä mieltä on kylmäkeittiön vastaava ja laivaluottamusmies **Raija-Leena Virtanen**.

– Vaatetukseen on panostettu enemmän ja se on yhtenäistynyt. Vaatteita riittää kaikil-

le ekstroillekin, Virtanen kertoo. Ekstratyöntekijöineen laivalla on noin 300 työntekijää.

Intendentit ja ravintolapäälliköt päättävät ravintolahenkilökunnan vaatetuksesta, keittiöpäälliköt keittiössä, perämiehet huolehtivat kansimiesten vaatetuksesta ja konepäälliköt konemiehistä. Taloushenkilökunnan työvaatteet on hankittu kymmenkunta vuotta suomalaiselta Image Wear Oy:ltä.

Virtasen oma työasu koostuu kokin valkoisesta takista, tummansinisistä housuista ja mustasta esiliinasta. Jalassa on liukastumisen estävät turvajalkineet, päässä on päähine.

– Tykkään väreistä ja olen siksi pitänyt omia värikkäitä keittiötakkejani, mutta uudet keittiöpäälliköt toivoivat, että pukeudumme yhtenäisesti valkoisiin takkeihin.

Kymmenen päivän työvuorossa Virtanen käyttää kymmenen työtakkia, kymmenen esiliinaa ja kolmet työhousut.

Hän kertoo olevansa tyytyväinen nykyiseen työvaatekäytäntöön.

Työhaalareita jo 1920-luvulla

Merimiesten tiedetään olleen farkkumuodin pioneereja. Suomessa merimiehet alkoivat käyttää farkkuja 1920-luvulla, ja ”dongareita” saatiin Englannista tai Yhdysvalloista. Samasta materiaalista hankittiin usein housut ja takki. Työvaatteina käytettiin myös aiempia pyhävaatteita.



Työhaalarit tulivat tehdastyöläisten ja merimiesten käyttöön niin ikään 1920-luvulla. Jotkin varustamot hankkivat haalareita likaisimpiin töihin 1900-luvun puolivälistä lähtien.

Ennen kuin oli kumisia sadevaatteita, tyrskyiltä suojauduttiin öljyvaatteissa ja rasvatuissa nahkasaappaissa. Takki, housut ja sydvesti kyllästettiin vedenpitäviksi pellavaöljyllä ja suolalla.

Vielä ennen sotia mentiin omissa vaatteissa meritöihin. Vuoden 1948 merilaki oli ratkaiseva varusteiden määrittämisen kannalta. Merimies-Unioniolla on ollut myös iso rooli varusteista sopimisessa.

Vaatetuksen historia selviää tutkija **Anna Merosen** 2006 Turun yliopistolle tekemästä tutkielmasta *Työkalupussista tietokoneisiin – Suomalaisten merimiesten varusteet ja vaatetus 1900-luvulla*. 🚢

Heikki ja Juha vetoavat:



Toimikaa reilujen kuljetusten puolesta!

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVA KARI HULKKO

Reilujen kuljetusten puolesta kerätään nimiä euroopanlaajuiseen kansalaisaloitteeseen. Se menee Euroopan komission käsittelyyn, jos miljoona EU-kansalaista allekirjoittaa aloitteen. Suomi tavoittelee 30 000 nimeä. Aikaa on 14. syyskuuta saakka.

Kampanjassa vastustetaan kuljetusalan ammattilaisten palkkojen ja muiden työehtojen polkemista. Vaatimuksena on reilu kilpailu ja työntekijöiden oikeudenmukainen kohtelu.

Kansalaisaloitteen voi allekirjoittaa Unionin verkkosivujen smu.fi kautta.

Eri maiden ammattiliitot ovat valinneet kampanjalle puolestapuhujia. Merimies-Uni-
onin lähettiläiksi ovat lupautuneet **Juha Karhu** ja **Heikki Suomalainen**. Juha ja Heikki kertovat, mitä epäkohtia he ovat kokeneet työssään ja miten kuljetukset hoidettaisiin reilummin.

Heikki Suomalainen, pursimies:

Meriliikenteessä kilpailu on kovaa. Varustamot käyttävät työntekijöitä keskinäisen kilpailunsa pelinappuloina. Väkeä on vähennetty niin paljon, ettei kaikkia hommia ehditä tehdä. Kiireen keskellä merenkulkijat joutuvat koko ajan pelkäämään, kun ei tiedä, säilyykö työpaikka.

Suomessa on vähennetty sekä laivatyöntekijöitä että satamissa purku- ja lastaushom-
mia hoitavia miehiä. Samaan aikaan rahtilai-
voille on otettu entistä enemmän matkustajia,
joista huolehtiminen lisää tehtäviä. Pieni mie-
hitys lisää riskejä ja turvallisuuskin kärsii.

Laivatyössä näkyy myös se, että kokenei-
ta, työnsä hallitsevia merenkulkijoita on
vaihdettu halvempiin työntekijöihin. Työn

hintaa ja työntekijöiden etuja yritetään pol-
kea alas. Alalla esiintyy yleisesti sosiaalista
dumpausta.

Jos töihin otetaan vain niitä merimiehiä,
jotka tyytyvät alennettuun palkkaan ja suos-
tuvat heikkoihin työehtoihin, niin näkyhän
tällainen palkkauseruste ennen pitkää lai-
valla tehtävän työn laadussa. On tärkeää,
että kaikki työntekijät ymmärtävät säännöt
ja menettelytavat samalla lailla ja että tur-
vallisuuskulttuurista huolehditaan.

Juha Karhu, kokkistuerti:

Laivoilta lähtee työntekijöitä luonnollisen
poistuman kautta. Uusia työntekijöitä tar-
vitaan tilalle. Saatavilla on olosuhteet tun-

tevia, koulutettuja merimiehiä. Toivottavas-
ti heidän sijastaan ei oteta halpatyövoimaa
kolmansista maista. Heillä on ”pikkuisen
erilaiset” työ sopimukset kuin meillä suo-
malaisilla merimiehillä.

On väärin, jos varustamot vaativat mei-
tä merenkulkijoita tinkimään palkoistam-
me ja työehtoistamme, jotta voimme pitää
työpaikkamme. Palkat ja työehdot eivät saa
olla kiristyskeino.

Työnantajanvarustamoni operoi vaati-
vissa pohjoisissa olosuhteissa. Kuljetam-
me tavaraa myös kovina jäätälvinä, jolloin
jäättä on metritolkulla. Niissä oloissa me-
renkulkijoiden työ on erityisen kovaa. Sitä
työtä ei saa teettää puoli-ilmaiseksi.

Varustamojen kilpailussa on monia epä-
terveitä ilmiöitä. Näyttää siltä, että jotkin
isot firmat ajavat hetken aikaa tappiolla,
jotta saisivat linjat itselleen. Pienet varusta-
mot tippuvat tässä pelissä.

Minusta kaikkien varustamojen pitää
noudattaa myös ympäristömääräyksiä yhtä
tarkasti. Nyt näin ei ole, vaan esimerkiksi
rikkidirektiiviä sovelletaan kirjavasti. Eikä
kukaan ehdi tarkastaa kaikkia laivoja, että
millä ne ajavat. Tämäkin vääristää alan
kilpailua. ⚓



Heikki Suomalainen (vas.) ja Juha Karhu ovat Merimies-Uni-
onin lähettiläitä reilujen kuljetusten EU-kampanjassa.



Hae jakoavaimen iskunvaimentaja

AIMO SE EHTI OLLA MERILLÄ neljännesvuosisadan. Kun Aimo nuorena ja vihreänä meni laivaan, tuntui jännittävältä. Vanhat seilaajat puhuivat merimiesslangia, josta Aimo ei ymmärtänyt mitään.

Laivaa töijattiin. lekotettiin, oli styrrpuuria ja paapuria. Nuoria koneharjoittelijoita joskus kevyesti kiusattiin. Siitä tuo otsikkokin. Nuori merenkulkija laitettiin hakemaan työkalua tai koneen osaa, jota ei ollut olemassakaan. Aikansa etsittyään nuorukainen tiesi, että häntä oli hieman juksattu, mutta ei siitä pitänyt pahastua. Myöhemmin näistä harjoittelijoista tuli konemiehiä, moottorimiehiä tai jopa päälliköitä. Silloin saivat uudet tulokkaat vuorollaan hakea meisselimuuntajaa. Ei se pahansuopaista ollut; se kuului osana elämään.

Kun Aimo liittyi Suomen kauppalaivastoon, ensimmäiset viikot menivät totuttelussa. Hytti oli pieni, mutta kaikki välttämätön siellä oli. Suihku tosin oli niin pieni, että piti pestä ensin selkä ja sitten etupuoli. Alipaineveessanpytty säikäytti Aimon aluksi pahan kerran.

KUN SYYSMYRSKYT HEILUTTELIVAT alusta, Aimo ajatteli tehneensä vikavalinnan. Tässä kokeneemmat merimiehet tulivat ystävällisesti apuun. Eivät pilkanneet, vaan neuvoivat kikkoja, joilla saattoi voittaa meritautin. Piti antaa mennä kepeästi aaltojen tahdissa ja katsoa horisonttiin. Eräs neuvo oli niin hyvä, että sillä Aimo pärjäsikin jopa huimissa Atlantin myrskyissä. Se oli tumma limppu, jota piti syödä niin paljon, että vatsaan tuli kunnon möykky hapanta leipää. Miksi se tepsikin, sitä ei Aimo tiedä vielä.

Vähitellen herra Myrkkä tottui laivan rytmiin ja aikatauluun. Kurinalaisuutta siihen kylläkin tarvittiin. Sen oppi, että kaiken täytyy sujua aina kohdalleen. Huolimattomuus tai varomattomuus kostautuivat aina. Piti muistaa, että miehistön tai matkustajien henki saattoi riippua siitä, että työt tehtiin oikein ja kohdalleen.

PIENTÄ HIERARKIAAKIN OLI, varsinkin messissä. Aimo oli töissä Mariehamn-aluksessa. Niinpä ruokailussa oli eri puoli matruuseille ja ”tavallisille” merimiehille. Kapteeni, joka oli silloin juma-lastasta seuraava, istui omalla puolellaan, jonne pääsivät försti ja muutamat muut, joilla oli kultaa hihoissa. Oli pakko opetella toista kotimaista, muuten ei pärjännyt. Päälystön puolelta henki hiljainen esimiestunnelma, mutta miehistön puolella nuorille merimiehille kerrottiin tarinoita ankarista myrskyistä ja sattumuksista kaukomailla. Nuoret kuuntelivat silmät pyöreinä. Yleensä ottaen tulokkaat olivat tottelevaisia ja hiljaisia – ainakin aluksi. Kun koke-musta karttui ja uusia nuoria tuli laivalle, jutut alkoivat elää uutta elämää.

MERELLÄ EI YKSINKERTAISESTI voi olla ottamatta huomioon toisia. Usein joutui jakamaan hytin toisen kanssa, monesti keittiöhenkilökuntaan kuuluvan tai tarjoilijan, joskus konemiehenkin kanssa. On hankala olla ja elää, kun toinen valvoo lukien tai musiikkia kuunnellen ja toinen haluaisi uinua. Toinen kuorsaa, toinen viheltää. Siinä on sopeutumista. Kaikki eivät tähän pysty ja meriura jää lyhyeksi. Joskus aikoinaan otettiin oikein olan takaa, mutta nykyinen merimies ei enää viinan kanssa läträä – ei ainakaan pitkään.

Nuoria vetää merille sama perusasia, jota Aimokin näin jälkikäteen arvostaa. Vaikka törnit ovat usein pitkiä, vapaavuorot antavat mahdollisuuden harrastaa. Merillä ollaan töissä ja siellä olet. Joskus tuntui, että ainoa ero vankilaan oli se, että hytin haltijalla oli oma avain. Kauas ei kuitenkaan päässyt, laiva oli koti.

Mutta onhan laiva muutakin kuin olemista. Esimerkiksi risteilyaluksen miehistö saa nähdä valtavan määrän satamia ja maita. Jos tätä arvostaa, merenkulkija saa itselleen paljon. Hii-O- Ho! sanoo Aimo.

Nykyään maissa työelämä on kovaa. Välillä uhkaa stressi, toisinaan potkut. On laivallakin joskus rankkaa, mutta silti: kun sinne kotiutuu, se on hieno paikka tehdä töitä.

Ennen kilpailtiin, nyt pelataan ajanvietteeksi

Vielä pomppii merimiespingiksen pallo

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM KUVAT JUKKA SUNDHOLM JA MEPA

Harva mailapeli vaatii niin vähän varusteita kuin pöytätennis. Sitä voi pelata varsin pienessä tilassa ja kaksin. Lisäksi palloralli on tehokasta: pelipaita kastuu jo ensimmäisen ottelun aikana.

Merimiespingiksen huippukautena pelattiin kilpailumielisesti, nykyään vähemmän vakavasti. Laji oli laivoilla suosittua ja tuloksekasta pingiksen kultakaudella 1990-luvulla. Nyt lajin harrastajat odottavat uutta nousua naapurimaiden malliin.

Pöytätennis oli ja on suosituinta jäänmurtajilla. Sitä harrastetaan joka aluksella. Nykyisin murtajilla pelataan usein iltaisin. Kunkin aluksen miehistö pelaa keskenään, mutta Helsingin Katajanokalla pääsee pelaamaan

myös muiden laivojen pingisporukoita vastaan. Talvella satamassa käynnit ovat niin nopeita, ettei muiden murtajien pelaajia ehdi mennä haastamaan. Henkilökuntaakin on vähemmän, joten työpäivän lomaan on vaikea mahduttaa mitään ylimääräistä.

Arctia Shipping pääluottamusmies **Mikko Ervast** kertoo, että erikoisin paikka, missä hän on pelannut pingistä ja haastanut kanadalaisen kollegan, oli Alaskan Tuktuajaktuk.

– Olimme menossa alukselle, kun huono sää yllätti ja jouduimme yöpymään Tuktuajaktukissa. Sieltä löytyivät mailat ja pöytä eli ei muuta kuin pelit pystyyn.

Aiemmasta kilpamoodista poiketen merimiespingis 2016 on enemmänkin kavereiden keskinäistä ajanvietettä. Jos kilpaillaan,

se tapahtuu varustamon sisällä. Maissakin tietysti pelataan. Joillakin on kotona pelipöytä. Varsinaisissa kilpasarjoissa pelaa hyvin harva.

Vakavalla kilpatasolla pöytätennis on kuin pikajuoksun ja shakin pelaamisen yhdistelmä. Tie pallon täydelliseen hallintaan

Pöytätennis on suosituinta jäänmurtajilla.



on pitkä. Taitolajina pöytätennis vaatii peruskuntoa, keskittymiskykyä ja hoksottimia. Listaa voi jatkaakin: myös nopeutta, reaktiokykyä ja pallosilmää tarvitaan.



Laivojen kuntosalien varustevalikoimaan kuului 1980-luvulla lähes aina pingispöytä. Sääliöalus Pegnyn kuntosalilla lähti huima syöttö vuonna 1979.

Kunniakas kilpailuhistoria

– Vanhoina hyvinä aikoina käytiin heti sata-massa kysymässä muilta laivoilta, olisiko pingisorukkaa. Näin muistelee merimies-pingiksen MM-voittaja **Seppo Turunen**.

Turusen (66) toimipaikka oli Apu. Siellä Merenkululaitoksen johtaja luovutti hänelle voittopokaalin vuonna 1990.



Jäänmurtaja Avun Jukka Siironen ja Seppo Turunen ottivat pöytätenniksen tosissaan. Välillä pelaamaan pääsy ohitti ateriat. Tuloksena oli merenkulkijoiden MM-sarjan kultaa vuonna 1990.

Pentti pelaa Suomea maailmankartalle

Pöytätennis kuuluu mailapeliin suuriin yksilölajeihin. Suomessakin sen harrastus on notkahduksen jälkeen elpymässä, joskin takavuosien kulta-aikoihin on vielä matkaa. Pikkupallon lentoa jarruttavat koventunut kilpailu vapaa-ajasta ja kansainvälisen menestyksen puute. Pöytätenniksestä on toistaiseksi uupunut ison tenniksen jarkkonieminen. Lajia voisi nostaa **Benedek "Pentti" Olah** (24), jos kaikki Rio de Janeiron kesäolympialaisia varten kaavailtu onnistuu. Jo nyt Pentti on maailman ranking-listalla ylempänä kuin kukaan suomalainen koskaan, sijalla 74.

– Pelasimme laivoilla, Kisahallin salissa Helsingissä ja Mepan kuntosalilla. Yhteen aikaan olimme niin koukussa pelaamiseen, että Apulla saattoivat jäädä ruokailutkin väliin, kun piti ensimmäisenä ennättää pingispöydän ääreen.

Vuonna 1989 laivojen pingiksen MM-sarjaa pelasi kahdeksan suomalaisjoukkuetta. Voiton vei Viking Sally, pelaajina **Juhani Luttunen** ja **Kaj Guseff**. Jm. Apu saavutti sijan kuusi, pelaajina **Jukka Siironen** ja Seppo Turunen.

– Viking Sally oli voittanut viisi vuotta putkeen. Meidän voittomme seuraavana vuonna oli urani paras kokemus, Turunen kertoo.

Viking Sallyllä oli peräti viisi joukkuetta. Apu-jäänmurtajan työntekijät pelasivat heittä vastaan Tukholman-matkan aikana, ja varustamollakin oli myönteinen kanta pingisurheiluun. Kaikkiaan merimiesten MM-mittelöissä pelasi 60 joukkuetta, joissa oli edustettuna 41 kansallisuutta. Suomen tulosten laskennan hoiti Merimiespalvelutoimisto.

Seppo Turusen mukaan pöytätennis sopii merimiehelle tilan ja palkitsevuuden vuoksi. Kun peli-ilo alkaa vallata, on jo mukavasti koukussa. 🚢



Suomen ykköspelaaja Benedek "Pentti" Olah edustaa TUL-seura Seinäjoen Sisua.

YHTEYS ALUKSEEN



Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työpäivän kuulumisia. Puhelimen päähän osui Anne Nuutinen, talousapulainen Finnlinesin M/s Finnstarilta.

Finnstar oli kesäkuuisena aamuna kääntymässä Helsingissä. Alus tuli aamulla Travemündestä ja suuntasi illansuussa taas kohti Saksaa.

Viimeisin matka oli Annelle sikäli rankka, että hän oli messivuorossa.

– Messissä suihkitaan sinne tänne. Pidän enemmän buffasta. Siellä on selvä homma: hoidan lämmintä linjaa, Anne kertoo.

Messivuoroon pitää herätä aikaisin. Väsymys painaa senkin vuoksi, että vapaaajaksolla unirytmä meni sekaisin.

Poikkeuksellista reissussa oli se, että mukana oli paljon ulkopuolisia työntekijöitä, sillä aluksessa tehdään remonttia.

Messivuorossa suihkitaan sinne tänne.



Työporukkaa Anne kehuu mukavaksi, yhteispeli sujui.

– Joskus tietysti tulee kränää. Eniten siitä, että tyyli eroavat. Itse olen tarkka, ja kovin suurpiirteisten työkalujen kavereiden kanssa työskentely stressaa. Yritän kyllä antaa itselleni armoa, etten olisi liian vaativa.

Vuosaaren satamassa olo on Anne yrittää mahduttaa lenkillä käynnin.

– Rakastan kesää. Auringonpaiste piristää, silloinkin kun sitä voi ihaila vain ikkunan läpi.

Jos vapaata aikaa jää, Anne lukee kirjoja – eikä ihan kevyitä, vaan esimerkiksi juutalaisvainoja käsitteleviä.

Anne aloittaa kolmen viikon vapaat 17. kesäkuuta. Toiveissa on pääsy luonnon helmaan. –KK

Työntekijät liikkuvat – mistä maasta työttömyysturva?

Baltian maista tulleiden työntekijöiden määrä on lisääntynyt kuljetusaloilla. Epäselvyyttä on tullut siitä, mikä maa maksaa liikkuvien työntekijöiden työttömyysetuudet.

Suomalaisen työnantajan palveluksessa työskentelevän EU-kansalaisen kannattaa kuulua suomalaiseen ammattiliittoon ja hänen on oltava suomalaisen työttömyyskassan jäsen saadakseen työttömyysturvaa. Jos jäsen lomautetaan työsuhteen aikana tai hän tekee osa-aikaista työtä, etuuden maksaa aina työskentelymaan työttömyyskassa.

Työsuhteen päätyttyä työskentely- ja vakuutuskaudet luetaan työntekijän hyväksi siinä maassa, joka maksaa hänelle työttömyysetuuden. Etuuden maksamiseksi arvioidaan, onko jäsen Suomessa tosiasialisesti asuva työntekijä, joka saa työttömyysetuuden Suomesta vai onko hän rajatyöntekijä, jolle etuudet maksaa asuinvaltio. **Asuinpaikka on paikka, jossa henkilö asuu vakinaisesti ja johon hänellä on kiinteät siteet.** Tilapäinen asuminen on oleskelua, ei varsinaista asumista.

Kun asuinpaikkaa määritetään, otetaan huomioon henkilön työsuhteen laatu ja kesto sekä perhe- ja asumistilanne, erityisesti asumisen vakituisuus. Jos työsuhde on lyhyt ja määräaikainen, voidaan olettaa, että asuinvaltio pysyy samana työskentelyn ajan. Mitä pidempi työsuhde on, sitä enem-

män sen voidaan olettaa osoittavan henkilön pysyvyyttä työskentelymaassa. Jos perhe on jäänyt lähtömaahan, voidaan olettaa, että henkilöä tulisi pitää lähtömaassaan asuvana. Jos taas perhe on muuttanut työskentelymaahan – puoliso esimerkiksi työskentelee tai opiskelee ja lapset ovat päivähoitossa tai koulussa työskentelymaassa – voidaan olettaa, että henkilön asuinpaikka on työskentelymaassa. Se, että henkilöllä on vakituinen asunto lähtömaassa koko työskentelyjakson ajan, viittaa siihen, että hänellä on kiinteät siteet lähtömaahan. Pelkkä osoitetieto ei ratkaise, mitä maata on pidettävä asuinvaltiona.

Jos sekä lähtö- että työskentelyvaltio antavat päätöksen, jonka mukaan henkilöllä ei ole oikeutta työttömyysetuuteen, koska hänen asuinpaikakseen on määritetty toinen EU-valtio, näiden EU-valtioiden laitokset vahvistavat yhdessä henkilön asuinpaikan ja toinen näistä maista maksaa henkilölle etuuden.

Työsuhteen päättyessä on tärkeää, että **rekisteröityy välittömästi työnhakijaksi**, jottei menetä oikeuttaan etuuksiin. Jos asuinpaikka joudutaan määrittämään, kun ratkaistaan, mistä valtiosta etuudet maksetaan, kannattaa työnhaku laittaa heti vireille molemmissa maissa. Suomessa etuusia voidaan maksaa kolmelta kuukaudelta takautuvasti, jos työnhaku on ollut voimassa ja muut edellytykset täyttyvät.

Lisätietoja kunkin maan kansallisesta etuuslainsäädännöstä antavat maiden työttömyysetuutta maksavat laitokset, esimerkiksi Virossa Eesti Töötukassa (www.tootukassa.ee).

VAPAA LIIKKUVUUS on EU:n keskeisiä periaatteita. EU-maiden kansalaisilla on mahdollisuus liikkua työn perässä EU-alueella. Vapauteen sisältyy oikeus olla työnhakijana toisessa EU-valtiossa. Sosiaaliturvan yhteensovittamisella tarkoitetaan sitä, että EU:ssa on laadittu yhteiset säännöt, joilla turvataan ihmisten oikeudet sosiaaliturvaan heidän liikkueensa Euroopassa. Työskentely- ja vakuutuskaudet toisessa EU-maassa saa luettua hyväkseen, kun palaa lähtömaahan ja hakee sieltä työttömyysetuutta. Tämä on turvattu asetuksessa sosiaaliturvajärjestelmien yhteensovittamisesta (perusasetus) sekä sen täytäntönpäonoasetuksessa. Jokainen maa päättää kuitenkin omassa lainsäädännössään esimerkiksi siitä, kuka kuuluu vakuutuksen piiriin, mitä etuuksia myönnetään ja mitkä ovat etuuden saamisen ehdot.



Töötajad liiguvad – kust riigist töötuskaitse?

Balti riikidest saabunud töötajate arv on transpordivaldkondades kasvanud. Ebaselgust on põhjustanud küsimus, missugune riik maksab liikuvatele töötajatele töötushüvitisi.

Soome tööandja teenistuses töötaval ELi kodanikul tasub kuuluda Soome ametiühingusse ja töötuskaitse saamiseks peab ta olema Soome töötuskassa liige. Kui liige saadetakse töölepingu kehtivuse ajal sundpuhkusele või kui ta teeb tööd osalise tööajaga, maksab hüvitist alati töökohariigi töötuskassa.

Pärast töösuhte lõppemist võetakse töötamis- ja kindlustusperioodid arvesse selles riigis, kes hakkab töötajale töötushüvitist maksma. Hüvitise maksmiseks tehakse kindlaks, kas liige on tegelikult Soomes elav töötaja, kes saab töötushüvitist Soomest, või piiriülene töötaja, kellele maksab hüvitisi tema elukohariik. **Elukoht on koht, kus inimene alaliselt elab ja millega tal on kindlad ja tihedad sidemed.** Aju- tist elamist peetakse viibimiseks, mitte otseks elamiseks.

Elukoha kindlaksmääramisel võetakse arvesse inimese töösuhte iseloomu ja kestust ning perekondlikke ja elamisega seotud asjaolusid, eriti elukoha alalisust. Kui töösuhe on lühike ja tähtajaline, võib oletada, et elukohariik jääb kogu töötamise aja jooksul samaks. Mida pikem töösuhe on, seda rohkem võib

oletada, et see näitab inimese alalist elamist töökohariigis. Kui pere on jäänud lähteriiki elama, võib oletada, et inimest tuleks pidada lähteriigis elavaks. Kui aga pere on kolinud töökohariiki – abikaasa näiteks töötab või õpib töökohariigis ja lapsed käivad seal lasteaias või koolis – võib oletada, et inimese elukoht on töökohariigis. See, et isikul on kogu töötamise aja jooksul alaline eluase lähteriigis, viitab sellele, et tal on kindlad ja tihedad sidemed lähteriigiga. Ainuüksi teave aadressi kohta pole otsustav selle küsimuse lahendamisel, missugust riiki tuleks pidada isiku elukohariigiks.

Kui nii lähte- kui ka töökohariik teevad otsuse, mille kohaselt isikul ei ole õigust saada töötushüvitist, kuna tema elukohaks on määratud teine Euroopa Liidu riik, lahendavad nende ELi riikide vastavad ametiasutused koos isiku elukohariigiküsimuse ja üks nendest riikidest hakkab maksma isikule hüvitist.

Töösuhte lõppemisel on tähtis **registree- ruda kohe töötajaks**, et mitte oma hüvitiste saamise õigust kaotada. Kui selle küsimuse lahendamiseks, missugune riik hakkab hüvitist maksma, tuleb esmalt määratleda isiku elukoht, tasub registree- ruda kohe töötajaks mõlemas riigis. Kui isik on töötaja ja muud eeldused on samuti olemas, võib Soomes maksta hüvitisi tagasiulatavalt kolme kuu eest.

Lisateavet iga riigi rahvuslikke hüvitisi puudutavate seaduste kohta saab nende riikide töötushüvitist maksvatest asutustest, Eestis näiteks Eesti Töötukassast (www.tootukassa.ee).

VABA LIIKUVUS on üks Euroopa Liidu kesksemaid põhimõtteid. ELi riikide kodanikel on võimalus liikuda *tööle* teistesse ELi liikmesriikidesse. Selle vabaduse hulka kuulub õigus olla töötajaks teises ELi riigis. Sotsiaalkindlustussüsteemide kooskõlastamise all mõeldakse seda, et ELis on koostatud ühised reeglid, millega kaitstakse inimeste Euroopas liikumisel nende õigusi sotsiaalkindlustusele. Töötamis- ja kindlustusperioode teises ELi riigis on võimalik võtta arvesse pärast lähteriiki naasmist sealt töötushüvitise taotlemisel. See on sätestatud nii sotsiaalkindlustussüsteemide kooskõlastamise määruses (põhimäärus) kui ka selle rakendusmääruses. Iga riik paneb aga siiski oma seadustega paika näiteks selle, keda kindlustus hõlmab, missuguseid hüvitisi makstakse ja missugused on hüvitise saamise eeldused.



Kulttuuri- apurahoja unionilaisille

MERIMIES-UNIONIN jäsenet Tea Ellilä ja Kirsti Raaska ovat saaneet apurahan SAK:n kulttuurirahastosta.

Tea Ellilä sai apurahan valokuvataiteen harrastamiseen ja Kirsti Raaska posliininmaalaukseen.

SAK:n kulttuuriapurahan sai yhteensä 30 henkilöä ja yksi ryhmä. Hakeumuksia tuli 157. Apuraha on 300–1 000 euroa.

Näyte
Tea
Ellilän
valokuva-
taiteesta.



Helsingin satamassa matkustajia eniten Euroopassa

HELSINGIN SATAMA ON noussut matkustajamäärässä Euroopan suurimmaksi satamaksi. Aiemmin ykkösenä oli Doverin satama.

Helsingin sataman kautta kulki viime vuonna 11,1 miljoonaa matkustajaa. Satamaliiton mukaan määrä kasvoi edellisvuodesta kaksi prosenttia.

Matkustajaliikenteen uskotaan jatkuvan tänä vuonna vilkkaana. Lisäksi Helsinkiin on tulossa ennätysellisen paljon kansainvälisiä risteilyvieraita. Visit Helsinki -matkailusivusto kertoo, että kaupunkiin odotetaan 243 risteilyalusta ja noin 460 000 risteilyvierasta. He jättävät Helsinkiin arviolta 28 miljoonaa euroa matkailutuloa.



Kuva ETF

Naiskonferenssi päätti: Väkivaltaa vastaan kampanjoidaan

EUROOPAN KULJETUSALAN naisten konferenssi tahtoo, että kuljetusalalla esiintyvää väkivaltaa vastustetaan kampanjalla.

Konferenssin osanottajat esittivät toiveen, että tuotetaan Euroopan laajuisen kampanja, jossa todetaan selvästi, että väkivalta ei missään muodossa ole osa työtä.

Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton ETF:n naiskomitean konferenssissa käsiteltiin komitean naisille tuottamaa koulutusmateriaalia. Tuorein aineisto käsittelee työsuojelua ja työturvallisuutta. Aiemmat koulutuspaketin osat koskevat naisten osuuden lisäämistä ammattiliittojen päätöksenteossa sekä tarjoavat tietoa ammattiliitoista ja työehtosopimusneuvotteluista.

Konferenssissa keskusteltiin myös niistä ongelmista, joita naiset kohtaavat miesvaltaisilla aloilla. Ne liittyvät muun muassa alalle hakeutumiseen, mahdollisuuksiin edetä uralla sekä palkkauksen eriarvoisuuteen.

ETF:n naiskomitea piti niin sanotun välikausikonferenssinsa Bukarestissa Romaniassa 12.–13.4. Kaksipäiväiseen konferenssiin osallistui yli 70 naista ja pari miestä 12 maasta. Edustettuina olivat kaikki kuljetussektorit.

Merimies-Unionin asiantuntija **Satu Silta** toimi konferenssin puheenjohtajana.



Kuva ETF

SAK uudistuu

SAK ON SAANUT uuden puheenjohtajan. **Jarkko Eloranta** valittiin **Lauri Lylyn** seuraajaksi keskusjärjestön edustajakokouksessa.

Eloranta (50) siirtyi SAK:n johtoon JHL:n puheenjohtajan paikalta. Merimies-Unioni kannatti Elorannan valintaa.

Tampereella kesäkuun alussa pidetyn kokouksen teemana oli työn murros, erityisesti digitalisaation vaikutus työhön. Kokous sysäsi myös liikkeelle keskusjär-

jestön uudistamisen. Koska uutta, SAK:n ja STTK:n yhdistänyttä keskusjärjestöä ei syntynyt, SAK keskittyy uudistamaan omaa toimintaansa.

Uudistumiseen kuuluu se, että edustajakokouksen korvaa tästä eteenpäin edustajisto, joka on ketterämpi toimija. Edustajisto alkaa kokoontua kaksi kertaa vuodessa. Edustajisto koostuu 129 jäsenestä. Merimies-Unionilla on edustajistossa kaksi edustajaa: **Tarja Rännäli-Lehto** (varajäsenenään **Mikko Ervast** ja **Marko Lappalainen**) sekä **Kari Nurmirinta** (**Timo Purho** ja **Eija Kiviö**).

Jarkko Eloranta (toinen vas.) jutteli SAK:n edustajakokouksen tauolla liittojen edustajien kanssa.



Kuva Patrik Lindström



Kuva Patrik Lindström

SAK:n edustajakokous otti kantaa rasismia vastaan.

Miinalaivaa valmistellaan merenmittaukseen

KERTAALLEEN ROMUTUSTUOMION

saanutta miinalaiva Pohjanmaata muutetaan kiivaaseen tahtiin merenmittauksessa käytettäväksi alukseksi. Siihen asennetaan Western Shipyardin Teijon telakalla Salossa mittauslaitteistoja ja tietotekniikkaa.

Aluksessa vilisee Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín sekä aluehallintoviraston tarkastajia valvomassa muutostöitä, joiden jälkeen laiva päästään katsastamaan siviilikäyttöön.

Puolustusvoimat myi keväällä miinalaivan Meritaito Oy:lle.

– Ehdoton tavoite on, että alus pääsee pikimmiten, mieluiten jo heinäkuussa, lähtemään mittaustehtäviin Barentsinmerelle, Meritaito Oy:n toimitusjohtaja **Jari Partanen** sanoo.

Ennen lähtöä laiva maalataan uuden omistajan väreihin ja sille annetaan uusi nimi. Neuvottelut aluksen miehityksestä ovat loppusuoralla.

Pohjanmaa täydentää Meritaidon merenmittauslaivastoa

Meritaito voitti alkuvuodesta Norjan karttaviranomaisen kilpailuttaman Mareano-merenmittausurakan. Vaativassa projektissa kartoitetaan merenpohjan syvyystietojen lisäksi meriympäristöä ja sen monimuotoisuutta. Meritaito on aiemmin muuttanut väyläalus Leton merenmittausalukseksi. Letto on jo mittauksissa Barentsinmerellä, lähellä Huippuvuoria. Uusittua Pohjanmaata tarvitaan Leton kaveriksi.

Vinkkejä kesäkohteiksi

Täällä kannattaa käydä!

Jokaisella on omat suosikit paikoiksi ja tapahtumiksi, jotka on kesällä koettava ja koluttava. Merimies-lehti pyysi Unionin toimijoilta suosituksia kesän käyntikohteiksi.



Kuva Patrik Lindström

Savitaipale lumoa ja soi

MERIMIES-UNIONIN HALLINNON sihteeri **Tetta Härkönen** on sitä mieltä, että parhaaseen kesäfilikseen pääsee Savitaipaleella. Paikkakunnan jylhänkauniit ja vaihtelevat maisemat ennen kaikkea ovat hänestä näkemisen arvoisia. On järviä, on jyrkkiä harjuja.

– Kuolimojärvi on todella ihana, kirkasvetinen. Järvellä on järjestettyjä melontareittejä ja sen ympäristössä vaellusreittejä.

Luontokokemusten vastapainoksi voi nauttia kesätorin elämästä. Hyvää syötävää saa esimerkiksi Burger Heavenista ja yösijaa tarjoavat Kantri Hotelli ja Olkkolan Hovi.

Kulttuurinälkäisille Tetta suosittelee Savitaipale Soi -tapahtumaa 1.–3.7. Tänä vuonna esiintymässä on muun muassa Club for five.

Jos joku ei jostain syystä satu tietämään, Savitaipale on kunta Etelä-Karjalassa. Lähin kaupunki on Lappeenranta, jonne on matkaa 37 kilometriä.



Kuva Satu Meriläinen

Kemin sisäsatama on kesäkeidas

POHJOISEN OSASTON SIHTEERI Markku Kylmämaa joutuu hetken tuumimaan, sillä ”Kemi on enempi talvikaupunki”.

– Mutta voihan täällä kesällä tappaa sääskiä!

Sitten Markku muistaa Kemin uusitun sisäsataman alueen. Hän kutsuu kesälomailijoita tutustumaan sen palkittuun vierasvenesatamaan ja vanhoihin makasiineihin sekä moniin ravintoloihin ja terasseihin. Sataman läheisyydessä Meripuis-tossa on pizzeria-ravintola Puistopaviljonki. Se sijaitsee kauniissa, entisen raatihuoneen talossa.

– Puistopaviljongista saa Suomen parhaat pitsat. Ne eivät ole isoja, mutta sitäkin parempia, Markku kehuu.

Markku itse jättää usein kesä-Kemissä pörräämisen väliin ja suuntaa Pyhä-Luoston kansallispuistoon. Oma mökkikin on Pyhä-Luostossa.



Kuva Salmi Kumpulainen

Kuhankuono, Pukkipalo ja muutkin metsäpolut

– MINULTATULEE PELKKIÄ laavuja, **Susanna Mäntysaari** nauraa. Niin vain on, että Lounais-Suomen osaston sihteeri nauttii kesästä taivaltamalla luonnossa.

Varmaankin siksi, että metsäreitit ja laavuyöt ovat täysi vastakohta laivan kolinoille ja tärinöille.

Susanna luettelee kokemuksen arvoisia patikkapolkuja liukuhihnalta: Kuhankuono-reitistön polut, Pukkipalon aarni-alue Nousiaisissa, Teijon kansallispuisto, Pähkinämäen polku Raisiossa.

Pirunpellon laaja kivikko Turun Ruismäessä kannattaa hänen mukaansa myös katsastaa, on erikoinen paikka.

– Jos saa hyvän porukan kokoon ja istutaan patikoinnin päätteeksi nuotiolla, niin onhan se parasta.

Aivan extreme-juttuna Susanna kertoo, että hänen mökkiseudullaan Vammalassa pääsee kirkon pihan laiturista suoraan uimaan.

– Mahtavaa!

Merentystävälle: Loki-verkko- palvelu

UUSI MAKSUTON VERKKOPALVELU

auttaa suunnittelemaan merellisiä retkiä ja saaristoseikkailuita. Se auttaa myös sammuttamaan kulttuurihistoriallisen tiedon janoa ja antaa mahdollisuuden jakaa meren tarinoita.

Osoitteessa www.lokistories.fi sijaitseva palvelu kokoaa kartalle tarinoita sekä museoiden kiinnostavia sisältöjä. Sivuilta löytää myös retkikohdevinkkejä.

Rannikkoseutu on pullollaan kiehtovia majakkasaaria, muistomerkkejä, luonnonsatamia ja kotiseutumuseoita.

Loki palvelee suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

Kesän aikana Loki-sivustolle on tavoitteena saada 10 000 kävijää. Palvelua kehitetään palautteen ohjaamana ja kartalle kerätään kiinnostavaa sisältöä läpi kesäsesongin.

Palvelun ovat toteuttaneet John Nurminen Säätiö ja suomalaiset merimuseot.



Kotkan Meripäivät kutsuvat

KAUPUNKIFESTARI MERIPÄIVÄT tarjoaa tänäkin vuonna noin 200 tapahtumaa. Kannattaa siis suunnata Kotkaan 28.–31. heinäkuuta.

Meripäivillä kuullaan monipuolista musiikki eturivin artistien esittämänä. Päiviin mahtuu myös näyttelyitä ja katu-teatteria, merimieslaulukilpailu, merimarkkinoita, urheilua ja lastenohjelmaa.

Merimiestatuointeja ihailtavina

KOTKASSA VOI IHAILLA ainutlaatuista merimiesten tatuointien kokoelmaa. Merikeskus Vellamon näyttely valottaa tatuointien historiaa ja esittelee vanhoja malleja.

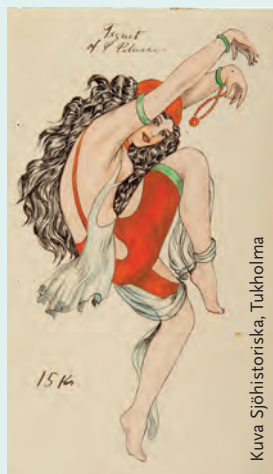
Monet tatuointimallit sisältävät symboliikkaa. Ne kertovat peloista ja toiveista, joista oli vaikea puhua ääneen. Sydäntä lähellä olevat asiat ikuistettiin iholle. Toisaalta tatuoinneissa on lohikäärmeitä ja tikareita voiman ja vaaran vertauskuvinä. Tatuoitu iho voi viestiä myös tarinoita sukupuolesta ja seksuaalisuudesta.

Nykyään monet koristavat itseään perinteisillä tatuoinneilla. Ihoon tatu-

oidaan edelleen esimerkiksi perhosia, pin up -tyttöjä, ankkureita ja purjelaivoja. Näyttelyssä voi tablettisovelluksella "tatuoida" itselleen virtuaalisen merimiestatuoinnin.

Ruotsin merimuseon tekemä näyttely *Usko, toivo, rakkaus* on esillä 11. syyskuuta saakka. Kesällä (14.8. saakka) yleisöopastus tiistaisin ja lauantaisin klo 12.

Tatuoinnit näkyvät myös Kotkan Meripäivillä, sekä avajaisparaatissa että tatuointikilpailussa. Facebookissa käytävä kilpailu huipentuu Meripäivien avajaispäivän finaaliin.



Rauman taiteilijat messissä

RAUMAN TAITEILIJASEURA on antanut kesänäyttelylleen nimen "Messissä".

Rauman merimuseon näyttelyssä 16 taiteilijaa kuvaa työnsä kautta suhdettaan mereen: sen kauneuteen, vaikuttavuuteen, vaarallisuuteen ja haavoittuvuuteen. Esimerkiksi **Risto Keinosen** maalaukset koettavat tavoittaa merelle töihin lähteneiden merenkulkijoiden tunnelman, rannalle jää-

neiden kaipuun sekä toivon, joka syttyi laivan lähestyessä kotirantaa.

Mereen liittyvää grafiikkaa, veistoksia, reliefejä, maalauksia ja valokuvia on esillä 28. elokuuta saakka.

Näyttelyyn liittyy keräys, jonka tuotot lahjoitetaan WWF Suomen kautta Itämeren suojeluun. Keräys toteutetaan lipaskeräyksenä sekä verkossa olevan Messissä-keräystilin avulla. Taiteilijat ovat sitoutuneet tilittämään 10 prosenttia näyttelymyynnin tuotoista samaan keräykseen.

Meri Luutamolla

Meri ja merielämä ovat kautta aikojen innoittaneet runoilijoita. Runot puolestaan ovat saaneet sijaa Merimies-lehden sivuilla kautta vuosikymmenien.

NUORI MERI

Meri ei koskaan lepää.
Se tyrskyää rannikolla
levottomana kuin nuori sydän,
metsästäen.

Meri puhuu
ja vain myrskyisät sydämet
ymmärtävät sen puheen:
Sillä on puhuessaan
karun äidin kasvot.

Meri on nuori.
Yksi myrsky poistaa kaiken huolen
ja katkaisee ajan kahleet.
Kuulen sen nauravan huoletonna.

He rakastavat merta,
miehet jotka sitä purjehtivat
ja tietävät kuolevansa
sen suolan alla.

Antakaa vain nuorten tulla,
sanoo meri.
Antakaa heidän suudella kasvojani
ja kuunnella minua.
Minä olen viimeinen sana
ja minä kerron
mistä myrsky ja tähdet tulevat.

Carl Sandburg

(suomennos Viljo Laitinen)

LAISKA MIES

Näinä täyden rypäleen aikoina
viini aloittaa elämänsä
meren ja vuoriston välissä.

Ensimmäinen viini on ruusuista,
suloista kuin hento lapsi,
toinen viini on järeää
kuin merimiehen ääni
ja kolmas viini on topaasi,
unikko ja tulipalo.

Minun talooni näkyy meri ja maa
vaimollani on suuret silmät,
saksanpähkinän väriset,
yön tullessa meri
verhoutuu valkoiseen ja vihreään
ja vaahdon keskellä kuutamo
uneksii kuin meren morsian.

En halua vaihtaa planeettaa.

Pablo Neruda

(suomennos Pentti Saaritsa)

HAVET

Havet överlämnar allt åt vinden, återvänder till
sina skålformade drömmar, dem den häftigt värnar,
än under lugn, än under fladdrande rop. Över alla
stränder jag lämnat strömmar havet fram; på mina
läppar känner jag dess sälta då jag söker min äls-
kades ögon.

Bo Carpelan

LOKIN JOBI

Jobi muuttunut
on kalojenkin
kerjää kirkuen
eessä kioskin
nakkikopin.

Ennen merellä
söi kalastajalta silakkaa,
nyt roskiksessa
kuin pultsari
nökkii homehtunutta
polakkaa.

Usein pelloilla
myöskin luuhaa,
töissä jyväjemmarin
talkoissa puuhaa.

Pesimäänkin joutuu
jopa puussa.
Ei silakkaa,
vaan ”nakit sinapilla”
on poikasilla suussa.

Se maihin siirtynyt
on ajan myötä,
kuin meistä
moni sköne
on sekin
vailla merityötä.

Heikki Korppinen

THE SEA! the sea! the open sea!
The blue, the fresh, the ever free!
Without a mark, without a bound,
It runneth the earth's wide regions round;
It plays with the clouds; it mocks the skies;
Or like a cradled creature lies.

I 'm on the sea! I 'm on the sea!
I am where I would ever be;
With the blue above, and the blue below,
And silence wheresoe'er I go;
If a storm should come and awake the deep,
What matter? I shall ride and sleep.

Barry Cornwall

EN STRIMMA HAV

Det är en strimma hav, som glimmar grå
vid himlens rand,
den har en mörkblå vägg,
som liknar land,
det är där min längtan vilar

Edith Södergran

Siinä suomalainen ranta,
sen pyöreäotsaisia kiviä vihreä lakki peittää,
sen äärimmäistä, saunantuoksuista viivaa pitkin
suviyöhön tinanpehmeä laine
hiljaisesti unilipatusta jatkaa...

Viljo Kavaja



Sairastuminen vuosiloman aikana

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Oltuani runsaan viikon kesälomalla sairastuin vakavasti ja työterveyslääkäri määräsi minut sairauslomalle kuudeksi viikoksi. Ilmoitin asiasta heti työnantajalle. Myöhemmin kävi ilmi, ettei minulle ole maksettu sairausajan palkkaa eikä työnantaja ole korvannut lääkärikäyntejäni eikä lääkkeitäkään. Mitä voin näin jälkikäteen vaatia työnantajalta?

LAKIMIES: Merimiesten vuosilomalain (433/1984) 9 §:n mukaan työntekijä, joka tulee työkyvyttömäksi vuosilomansa tai sen osan alkaessa tai aikana, voi pyytää vuosiloman siirtämistä myöhäisempään ajankohtaan. Työntekijän on esitettävä luotettava ja pätevä selvitys eli yleensä virallinen lääkärintodistus sairaudesta tai loukkaantumisesta johtuvasta työkyvyttömyydestä. Sama oikeus pyytää vuosiloman siirtoa on työntekijällä, joka joutuu lomansa aikana sellaiseen sairaanhoitoon, esimerkiksi leikkaukseen, joka aiheuttaa työkyvyttömyyden.

Työntekijällä on siis subjektiivinen oikeus pyytää vuosiloman siirtämistä mainituissa tilanteissa. Vuosiloma katkeaa tuolloin välittömästi eikä vuosiloman siirtämiseen liity mitään karenssia. (Tällainen 6 päivän omavastuu-aika on maatyötä koskevassa vuosilomalaissa (162/2005)).

Vuosiloman ”katkaisemisesta” siirtämällä jäljellä olevat lomapäivät myöhemmin pidettäväksi alkaa työnantajan velvollisuus maksaa sairausajan palkkaa merityösopimuslain 2 luvun 10 §:n mukaisesti. Toisin sanoen, oikeus vuosiloma-ajan palkkaan siirtyy lomapäivien mukana myöhempään ajankohtaan. Tämä todennäköisesti aiheuttaa tarpeen korjata palkkaa sairastumiskauden osalta.

Siirretty loma on merimiesten vuosilomalain mukaan annettava ja pidettävä mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään seuraavan loman yhteydessä eli käytännössä viimeistään seuraavan kuuden kuukauden pituisen lomanmääräytymiskauden päätyttyä.

Merityösopimuslain 2 luvun 13 §:n pääsäännön mukaan työnantajalla on velvollisuus korvata työntekijälle aiheutuneet sairaanhoidon kustannukset. Pykälän toisessa momentissa on poikkeussääntö, jonka mukaan niissä tilanteissa, joissa työntekijä sairastuu

vuosiloman aikana eikä sairaus johdu työolosuhteista, työnantaja ei ole velvollinen maksamaan työntekijän sairaanhoitokustannuksia merityösopimuslain (756/2011) mukaan.

Jokaisella työnantajalla, myös varustamoilla, on velvollisuus huolehtia työterveyshuoltolain (1383/2001) mukaisesta työterveys-huoltopalvelujen järjestämisestä työntekijöille. Työterveyshuoltolaissa ei ole rajoitettu sitä, milloin ja missä tapauksissa työntekijällä on oikeus käyttää työnantajan järjestämää työterveyshuoltoa eikä rajoituksia ole kirjattu merenkulun työehtosopimuksiinkaan. Näin ollen vuosiloman aikana sairastuneella työntekijällä on oikeus käyttää työnantajan kustantamia työterveyshuoltopalveluja normaalisti työterveyshuoltosopimuksen mukaisessa laajuudessa.

Vuosilomapäivien siirtämistä on pyydetty nimenomaisesti ja erikseen. Se, että olet vain ilmoittanut työnantajalle pitkästä sairauslomasta, jonka takia et voi palata työhön sovittuna hetkenä vuosiloman jälkeen, ei riitä pyynnöksi. Mikäli kuitenkin olet pyytänyt siirtämistä eikä työnantaja ole toiminut pyynnön mukaisesti, sinun on tehtävä palkankorjauspyyntö sekä vaadittava vuosilomakirjanpidon korjaamista. Lääkärikäynnit työterveyshuoltosopimuksen mukaisella työterveyslääkärillä kuuluvat yleensä aina ja rajoituksetta työterveyshuoltosopimukseen. Muualla toteutettua tai muuta kuin työterveyshuoltosopimuksen piiriin kuuluvaa hoitoa ei työnantajalla ole velvollisuutta maksaa tai korvata. Lääkkeet eivät kuulu työterveyshuoltolain tai -sopimuksen piiriin, joten niitä työnantaja ei korvaa vuosilomalla tapahtuneen sairastumisen osalta.

Jos sairastut tai loukkaannut vuosiloman aikana, ilmoita siitä välittömästi työnantajalle ja pyydä jäljellä olevien vuosilomapäivien siirtämistä. Siirtäminen ei tapahdu automaattisesti, vaan sitä pitää pyytää! Rentouttavaa ja aurinkoista kesää – pysy terveenä!

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

Det statliga bolaget Arctia Shipping håller på att stjälpa konkurrenskraftslösningen

När detta skrivs den 2 juni är vi mitt uppe i ett konkurrenskraftsavgiftsrum. Arbetsmarknadsorganisationernas styrelser samlas imorgon för att besluta om det har uppstått tillräckligt många kollektivavtalslösningar i enlighet med konkurrenskraftsavgiften i landet. Om det visar sig att det har det kommer konkurrenskraftsavgiften och lösningarna i enlighet med det att träda i kraft och fortsätta i regel fram till slutet av februari 2018.

Sjömans-Unionen förde också förhandlingar med Rederiet i Finland rf om införandet av konkurrenskraftsavgiften inom sjöfarten. Vi hade i själva verket förhandlat om att förlänga kollektivavtalen långt innan centralorganisationerna nådde ett samförstånd kring konkurrenskraftsavgiften. Den 30 maj nådde man ett resultat i sjöfartsförhandlingarna enligt vilket kollektivavtalen för utrikesfarten och kollektivavtalet för isbrytare skulle ha förnyats till att gälla fram till slutet av februari 2019, dvs. ett år längre än konkurrenskraftsavgiften.

Enligt förhandlingsresultatet skulle det första årets löneförhöjning vara i enlighet med konkurrenskraftsavgiften, dvs. noll procent. Det andra årets höjning skulle ha följt den allmänna linjen, som eventuellt är i enlighet med "den finska modellen". Resultatet innehöll några ändringar i kollektivavtalens texter och ståndpunkter från parterna rörande tvister kring tolkningen av kollektivavta-

Rederierna i Finland rf:s lösning var tämligen märklig.

lets tillämpning. Olika arbetsgrupper fick uppdrag. De skulle ha fått klart sitt arbete så att eventuella ändringar i kollektivavtalen hade kunnat sättas i kraft i början av mars nästa år.

Parternas gemensamma syn på en förlängning av arbetstiden med 24 timmar per år var tydlig: det finns vare sig behov eller möjlighet till det i handelssjöfartens arbetstidssystem. Dessutom konstaterade parterna att sjöfartens arbetsmarknadsparter genom åren redan har skurit ner kraftigt på arbetskraftskostnaderna genom att bl.a. förlänga arbetstiden. När det gäller främjandet av lokala avtal och den så kallade överlevnadsklausulen konstaterade parterna att motsvarande arrangemang redan har gjorts i bran-

schens kollektivavtal och att det inte finns några fler behov av ändringar.

Sjömans-Unionens styrelse behandlade det uppnådda förhandlingsresultatet den 31 maj. Styrelsen godkände resultatet enhälligt. Rederierna i Finland rf:s styrelse sammanträdde samma dag och avslog i sin tur förhandlingsresultatet genom ett röstningsbeslut till allas förvåning och stora chock. Lösningen var tämligen märklig, då förhandsinformationen sade att t.ex. passagerarfartygsrederierna skulle ha godkänt resultatet. Till råga på allt var rederiföreningens styrelseordförande, som är huvudjurist för det största fraktfartygsrederiet Finnliness, med i förhandlingarna och godkände resultatet. Som pricken över i har vi fått veta att statligt ägda Arctia Shippings VD var en av dem som mest högljutt motsatte sig ett godkännande av förhandlingsresultatet. Frågan är vad det statligt ägda rederiet har för roll och motiv i frågan – det är i alla fall inte att skapa tillväxt i Finland!

Om Rederierna i Finland rf håller fast vid sin ståndpunkt kommer Sjömans-Unionen att återvända till förhandlingsbordet inom den normala tidtabellen efter årsskiftet. Dagens kollektivavtal för utrikesfarten gäller fram till slutet av februari 2017, vilket innebär att en förnyelse av dem förhandlas senast i februari. Redan nu står det klart att vi inte kommer att gå in i de förhandlingarna med en nollinje eller obefintliga textändringar. Det är även troligt att målen inte kommer att förverkligas genom ren övertalning, utan för att få till stånd ett avtal får vi förlita oss på organisationella åtgärder, i praktiken hot om arbetskonflikt. Det är skäl att börja förbereda sig inför det redan nu.

Simo Zitting
Ordförande

simo.zitting@smu.fi



Bild Jukka-Pekka Flander

Henrik Lagerberg:

Vår sjöfart och svenskan i Finland – båda lever som på nåder

Henrik Lagerberg har betjänat Sjömans-Unionen i 24 år. Han har länge varit unionens ombudsman på Åland. Nu, den 31 juli, blir han på pension från unionen. Men Lagerberg jobbar fortfarande; till slutet av året arbetar han på halvtid för FFC på Åland.

Henrik Lagerberg skriver om sin tid som svenskspråkig ombudsman.



Bild: Patrik Lindström

Ombudsmannen på Åland, Henrik Lagerberg pensionerar sig från unionen. Han kommer att jobba halvtid för FFC.

"Det var nog tidigare musikanten och ordförande **Per-Erik Nelin** som lockade mig till Helsingfors och Sjömans-Unionen 1992 från mitt jobb som servitör och förtroendevald huvudförtroendeman på Birka Princess. Jag minns de första dagarna ombord på Birka som nyvald förtroendeman. Jag blev inkallad till intendentkontoret ombord och fick frågan, om jag nu tänkte börja ställa till med bråk. Detta var kanske ett uttryck för den speciella kultur som ibland råder bland de åländska arbetsgivarna. De har många gånger sett facket som ett kommunistiskt bolsjevikhot.

Nå, det blev nog inte så i varje fall. Som förtroendeman fick jag efter övertalningar ett litet kontor ombord och ett rum på arbetsgivarens huvudkontor i land, där jag kunde sköta mitt uppdrag. Min största bedrift som förtroendeman var väl att få loss och korrigerat felaktigt utbetalda procentlöner för sjukdomstid till ekonomipersonalen, på den tiden en nätt liten summa på ca 300 000 mk. Researcharbetet för denna fordran krävde flera månader i anspråk,

och en hel del grävande i arkiv men gav resultat.

Här är det pengarna som styr igen.



Förtroendemannautbildningen på den tiden skedde mest på finska, ute på Kiljava Institutet. Det var en stor utmaning för mig språkligt sätt att gå kurser på ett språk som jag inte överhuvudtaget behärskade från början. Men envis som man är så gick det bra ändå. Mina finskspråkiga kurskamrater var mycket förstående till denna udda svenskspråkiga fågel från Åland.

Jag har de senaste åren varit väldigt gynnad och i samförstånd med Sjömans-Unionen kunnat arbeta lokalt här på Åland, först i små etapper och sedan stadigvarande från 2002.

Sjöfarten har länge varit global och det har ställt Sjömans-Unionen på hårda krav och påfrestningar de senaste åren. Det började med en lag om fartyg registrerade i en handelsfartygsförteckning 1991 och som ålade Sjömans-Unionen under tvång att

spara 10 % på de finska sjömännens arbetskraftskostnader för att inte billighetsbesättningar från Asien och Östeuropa med lagens stöd skulle välla in i den finska sjöfarten och ta över våra arbetsplatser.

Den utmaningen fortsätter och bara tilltar. Vi lever i en tid där kapitalet, företagen och rederierna totalt avreglerats och kan byta land eller flagga över en natt och där man med politikernas stöd och lagar kraftigt stärkt sina positioner på bekostnad av dem som säljer sitt arbete och de fackföreningar man organiserat sig i. En form av utpressning. Men hav tröst "Det man sår får man också skörda".

Till sist: Jag kommer från den 15 augusti att byta arbetsgivare och arbeta för FFC (SAK) som ombudsman på halvtid här på Åland. Efter det så vet ingen hur det blir. Här är det pengarna som styr igen. Precis som vår sjöfart lever svenskan och svensk service i Finland som på nåder. Men vi får inte ge upp kampen för det vi tror på. Finlands Sjömans-Union har i det avseendet varit en föregångare och något man kunna se upp till och använda som ett gott exempel. Tack för mig ! 🇸🇪



Att bli sjuk under semestern

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: En dryg vecka in på min semester blev jag allvarligt sjuk och ordinerades sex veckors sjukledighet av företagsläkaren. Jag anmälde det genast till arbetsgivaren. Senare visade det sig att jag inte fått någon lön under sjukperioden och att arbetsgivaren inte har ersatt mina läkarbesök eller mediciner. Vad kan jag kräva av arbetsgivaren så här i efterhand?

JURISTEN: Enligt 9 § i semesterlagen för sjömän (433/1984) kan en arbetstagare som blir arbetsoförmögen när semestern eller en del av semestern börjar eller under semestern begära att semestern flyttas fram till en senare tidpunkt. Arbetstagaren ska lägga fram tillförlitlig och giltig utredning, dvs. oftast ett officiellt läkarintyg över arbetsoförmåga som beror på sjukdom eller skada. Samma rätt att begära framflyttande av semestern har en arbetstagare som under semestern kommer att undergå sådan sjukvård, t.ex. en operation, som gör arbetstagaren arbetsoförmögen.

Arbetstagaren har alltså subjektiv rätt att begära att semestern flyttas fram i nämnda situationer. Semestern avbryts då direkt och ingen karens utgår i anknytning till att semestern flyttas fram. (En sådan karenstid på sex dagar finns i semesterlagen (162/2005) för arbete i land).

Då semestern "avbryts" genom att de kvarvarande semesterdagarna flyttas till en senare tidpunkt börjar arbetsgivarens skyldighet att betala ut lön för sjuktiden i enlighet med 2 kap. 10 § i sjöarbetsavtalslagen. Med andra ord flyttas rätten till lön för semestertid med semesterdagarna till en senare tidpunkt. Det orsakar troligen ett behov att korrigera lönen för sjukmånadens del.

Den framflyttade semestern ska enligt semesterlagen för sjömän ges och hållas så snart som möjligt, dock senast i samband med nästa semester, dvs. i praktiken senast då nästa sex månader långa semesterkvalifikationsperiod har upphört.

Enligt huvudregeln i 2 kap. 13 § i sjöarbetsavtalslagen är arbetsgivaren skyldig att betala arbetstagarens sjukvårdskostnader. I det andra momentet i paragrafen finns det en *undantagsregel*, enligt vilken arbetsgivaren i de situationer där arbetstagaren insjuknar under semester och sjukdomen inte berott på förhållanden som

hänför sig till arbetet inte är skyldig att betala arbetstagarens sjukvårdskostnader enligt sjöarbetsavtalslagen (756/2011).

Varje arbetsgivare, även rederier, är skyldiga att anordna företagshälsovårdstjänster åt sina anställda enligt lagen om företagshälsovård (1383/2001). I denna lag finns det inga begränsningar för när och i vilka fall som arbetstagaren har rätt att utnyttja den av arbetsgivaren anordnade företagshälsovården. Det finns inte heller några begränsningar inskrivna i sjöfartens kollektivavtal. Därmed har en arbetstagare som insjuknar under semestern rätt att använda av arbetsgivaren bekostade företagshälsovårdstjänster normalt i den omfattning som fastställs i företagshälsovårdsavtalet.

Begäran om att flytta fram semesterdagarna ska göras uttryckligen och separat. Att du bara har informerat arbetsgivaren om din långa sjukledighet som gjort att du inte kan återgå i arbete vid den avtalade tidpunkten efter semestern räcker inte som begäran. Om du däremot har begärt att flytta fram semestern och arbetsgivaren inte har gjort det ska du lämna in en begäran om lönekorrigering samt kräva att semesterbokföringen korrigeras. Läkarbesök hos en företagsläkare enligt företagshälsovårdsavtalet ingår oftast alltid och utan begränsning i företagshälsovårdsavtalen. Arbetsgivaren är inte skyldig att betala för eller ersätta vård som genomförts på annat håll eller annan vård än sådan som omfattas av företagshälsovårdsavtalet. Mediciner omfattas inte av företagshälsovårdsavtalet, varvid arbetsgivaren inte ersätter dem för sjukperiod som inträffar under semestern.

Om du insjuknar eller skadas under semestern ska du omedelbart anmäla det till arbetsgivaren och begära att de kvarvarande semesterdagarna flyttas fram. Framflyttandet sker inte automatiskt, utan man måste begära det! Ha en avkopplande och solig sommar – och håll dig frisk!

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Klädd till sjöss

Tydlig princip när det gäller arbetskläder: Arbetsgivaren skaffar och tvättar de kläder som sjömannen behöver

Matroskläder, regnkläder, kockjacka, vinterkläder, skyddsskor – på ett fartyg behöver man allt detta och mer därtill.

TEXT EIJA KALLIONIEMI BILDER KARI HULKKO, ECKERÖ LINE OCH SJÖMANS-UNIONEN



Hannu Kumpulainen har på sommaren en t-shirt och en gul varselväst.

Arbetsgivaren ska skaffa de kläder som man kräver att sjömannen ska ha. Det gäller såväl skydds- kläder som ekonomipersona- lens arbetskläder. Skyldigheten att skaffa kläder står inskriven i kollektivavtalet för handelsfartyg i utrikesfart och avtalet för passagerarfartyg i utrikesfart. Tvätt av kläder under arbetstid står också inskrivet i dem.

Den noggrannaste specificeringen finns i kollektivavtalet för besättningen på ham- nisbrytare: Kemin Satama Oy ger arbetsta- garna en päls, pälsmössa, filtstövlar, regn- kläder och värmedräkt.

Jessica Troberg sköter arbetssäkerhets- frågorna på Sjömans-Unionen och säger att arbetsgivarna vet vad de ska erbjuda ar- betstagarna.

– Praxis varierar på rederierna, men det grundläggande är under kontroll.

Trobergs föregångare i Sjömans-Unio- nen, **Ilpo Minkkinen** som nu arbetar som ITF-inspektör, minns ett fall från några år tillbaka.

Alla modeflugor följs inte.



– Då hade vi tuff dispyt med Langh Ship om skyddsskor på containerfartygen. Peng- arna som arbetsgivaren gav sjömännen som arbetade på däck räckte inte för att kö- pa tillräckligt bra skyddsskor. Det hjälpte när jag lade fram grunderna ur lagstiftning- en i skriftlig form – de trodde inte på mig när jag ringde, förklarar Minkkinen.

”Sömmarna är flexibla”

När matrosen **Hannu Kumpulainen** arbetar på bildäcket på Viking Lines Gabriella har han på sig gula arbetsbyxor, en gul jacka, ar- betshandskar och skyddsskor enligt förord- ningarna om skyddskläder. På sommaren har han en t-shirt och en gul varselväst.

– Allt som behövs har beställts och åt- minstone på Gabriella fungerar klädsidan som den ska. Däckbesättningen har en en- hetlig klädsel. Syftet är att vi ska se likadana ut på alla Viking Line-fartyg, berättar Kum- pulainen.

Han tycker att arbetskläderna har blivit mycket mer professionella under sin 14-åriga karriär till sjöss. Kläderna är också bekväma.

– Det är lätt att gå ner på alla fyra när vi ska surra fast trailers på bildäck. Sömmarna är flexibla, vilket inte är helt fel för en matfanatiker, skrattar matrosen.

– I sommarvärmen, när avgasutblåsningssystemet på bildäck blåser varm utomhusluft, är det desto fuktigare. Det kanske inte går att göra kläder som andas bra och samtidigt uppfyller säkerhetskraven, funderar han.

Kumpulainen tvättar sina arbetskläder på fartyget två-tre gånger i veckan. Det enda han önskar är reflexband som tål tvätt bättre.

2 066 personer arbetar på Viking Lines fartyg. **Marjut Killström** arbetar som värdinna på Gabriella och berättar att man beslutar om arbetskläderna i ruttgemensamma klädgrupper.

– Ekonomipersonalens kläder köps nu in från tre företag. De hämtar en manual för ar-

betskläder hos oss där det står vad t.ex. en servitör behöver i klädväg, förklarar Killström.

Klädreglementet uppdaterades förra året och innehåller även allmänna råd: t.ex. att parfym och rakvatten ska användas måttligt och att man inte ska ha alltför mycket smycken.

När rederiet sätter ihop en ny kollektion ber man 3–7 leverantörer om idéer. Därefter fortsätter man arbeta med minst tre förslag innan man gör det slutliga valet. Arbetskläderna på det nyaste fartyget Viking Grace togs fram av finska Touchpoint Oy.

Vi försöker hålla oss till den klassiska modellen. Man kan inte följa varenda modefluga, säger Killström.

”Jag tyckte om mina färgstarka jackor”

På Eckerö Line tog man för fyra år sedan ett stort språng på fartyget Finlandia när det gäller kläder. Det tycker fartygsförtroende-
man **Raija-Leena Virtanen**, som även ansvarar för kallköket.



Erkki Kemppi använder restaurangpersonalens kläder när han jobbar på Eckerö Lines Finlandia.

Arbetsoveraller redan på 1920-talet

Sjömännen är kända som pionjärer inom jeansmodet. I Finland började sjömännen använda jeans på 1920-talet, och hängselbyxor hämtades från England och USA. Man skaffade ofta byxor och jackor av samma material. Som arbetskläder använde man också gamla finkläder.

Fabriksarbetare och sjömän började använda arbetsoveraller redan på 1920-talet. En del rederier skaffade

overaller för de smutsigaste arbetena från mitten av 1900-talet.

Innan det fanns regnkläder av gummi skyddade man sig från vågornas svall med oljekläder och insmorda skinnstövlar. Jackan, byxorna och sydvästen impregnerades med linolja och salt.

Före kriget använde man sina egna kläder till havs. Sjölagen från 1948 var avgörande för fastställandet av utrustning. Sjömans-Unionen har också haft en stor roll i överenskommelserna om utrustning.

Klädernas historia reds ut i forskaren **Anna Meronens** studie *Työkalupusista tietokoneisiin – Suomalaisten merimiesten varusteet ja vaatetus 1900-luvulla* (Från verktygspåsar till datorer – Finländska sjömans utrustning och kläder på 1900-talet), som hon gjorde åt Åbo universitet år 2006.



– Man har satsat mer på kläderna och gjort dem mer enhetliga. Det finns även kläder så det räcker till extrapersonal, berättar Virtanen. Om man räknar med extrapersonalen har fartyget omkring 300 anställda.

Intendenterna och restaurangcheferna beslutar om restaurangpersonalens kläder, kökscheferna bestämmer i köket, styrmännen sköter däckpersonalens kläder och maskincheferna ansvarar för maskinmännens utstyrsel. Ekonomipersonalens arbetskläder köptes för ett tiotal år sedan in från finska Image Wear Oy.

Virtanens arbetskläder består av en vit kockjacka, mörkblå byxor och ett svart förkläde. På fötterna har hon halsäkra skyddsskor och på huvudet en huvudbonad.

– Jag tycker om färger och har därför använt mina egna färgstarka köksjackor, men de nya kökscheferna ville att vi skulle klä oss enhetligt i vita jackor.

Under ett tio dagar långt skift använder Virtanen tio arbetsjackor, tio förkläden och tre par arbetsbyxor.

Hon säger att hon är nöjd med rederiets nuvarande klädpraxis. 🌱



Hellre ”vi” än ”vi mot dem”

JAG ÄR FRÅN EN STAD I SÖDRA SVERIGE. Mina föräldrar är från Finland, men hade flyttat till Sverige. Varje sommar, sen jag var en månad gammal, har vi åkt till Finland med båtarna. Sällan har jag känt mig som ”alla andra” och jag viste tidigt att jag inte ville bli en ”Svensson”. I gymnasiet läste jag tre år samhällskunskap med inriktning på ekonomi. Mitt huvudämne var redovisning och beskattning och i programmet ingick ämnen som rättskunskap och affärskommunikation på andra språk. I trean skulle vi redovisa åt ett valfritt företag. Jag valde Viking Line. Det var ganska komiskt med tanke på var jag arbetar idag.

Efter gymnasiet kände jag mig rastlös. Jag vill inte göra något vanligt. Det blev dagis och bageri, för jag ville absolut inte sitta i ett kontor. Efter något år sökte jag till båt och fick det första samtalet på självaste nyårsafton. Jag var då 21 år gammal. Klockan var 12 på dagen, jag var på stan och planerade för kvällens fest. Rösten frågade om jag kunde infinna mig ombord om fem timmar. Jag kastade mig på tåget upp till Stockholm, kom ombord och visades till buffen. Jag hade aldrig burit en tallrik men sattes att plocka disk under tre fulla sittningar. Min handledare var bäst. Han vägledde och stöttade mig genom natten och tusentals tallrikar, glas och bestick.

Sammanhållningen var gjord av något som liknade stål.



Båtlivet var utmanande på ett sätt som jag tyckte om. Och någon månad senare ringde intendenten från en annan båt. En mycket mindre båt och från en annan hamn. Men vad är detta för konservburk? Hytten låg under bildäck och bestod av en säng och ett handfat. Jag fick berättat för mig att de hade ett annat avtal än de större båtarna eftersom båten var så gammal. Dusch och toalett var gemensam en bit ut i korridoren. Året var 2004 men man slussades till 1972 när man gick på landgången. Vart har jag hamnat? Håller den här båten för resan över havet ens? Jag gör den här veckan, sen kommer jag aldrig mer tillbaka, tänkte jag.

Med rättskunskap relativt färskt i minnet såg jag, att saker inte var alls som jag läst om. Sen sa någon: ”Allt du vet om lagar i land

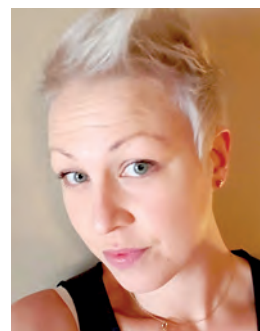
– GLÖM DET – det gäller inte på sjön.” (Senare har allt det där ”annorlunda” blivit roliga historier, som man pratar om i mässen under lunchen.) Visst var man med i facket, fast inte visste man vad de var till för egentligen.

Jag är glad att jag stannade där. Den där lilla båten hade ”själ” och jag älskade det. För det känns som man fick vara med från början. Vecka-vecka livet passade mig som handen i handsken. Hade man bekymmer ombord, tog man tag i det direkt. Även som vanlig dödlig kunde man ta en kaffe på bryggan med kapten när man hade paus. Eftersom besättningen var liten och sammanhållningen var gjord av något som liknade stål, så hjälptes man åt och pushade varandra. Cheferna litade på sin besättning. Alla miner var glada. Vi kämpade tillsammans, mot samma mål, hela tiden.

Men ingenting är som förut. På kort tid har ”vi” känslan försvunnit och förvandlats till ett ”vi mot dem”. Själv älskar jag utmaningar, men det ska inte vara en ständig kamp med orimliga krav. Jag känner många som ledsnat. Har man arbetat så i 35 år så förstår jag att man blir förvirrad när någon, plötsligt, säger att allt ska vara tvärtom.

Idag har jag arbetat i 12 år på det här företaget. Jag blev vald till förtroendeman för ett år sen. Äntligen fick jag användning av rättskunskapen jag läste i skolan! Jag vet mina och våra, som besättnings, rättigheter och skyldigheter. Och jag hoppas att vi någonstans kan återfå den gemenskap som vi hade.

Inte som förr, för det var då - nu är nu, men på något sätt, med de medel vi har idag. Ett jobb som man är på vecka-vecka, år ut och år in, behöver ett ”vi”!



Maria Asplund Mäkinen
Skribenten är förtroendeman
på Viking Lines M/s Rosella

Tallink Silja fick en ny huvudförtroendeman

Marko Laine piskar inte på, utan undersöker

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD KARI HULKKO

Marko Laine har valts till Sjömans-Unionens nya huvudförtroendeman på Tallink Silja.

Den erfarna sjömannen Laine är känd som en saklig och lugn man.

Om det uppstår problem börjar den nya huvudförtroendemannen undersöka bakgrunden och gräva fram fakta. Han tänker också på att alla har sin egen version av saken. Det gäller att utreda både här och där.

– Jag undersöker hellre saken istället för att stressa fram en lösning med en gång. Men vid behov måste man såklart vara hård, säger Laine.

Däckreparatör Marko Laine, 45, från Åbo inledde sin tvååriga period som huvudförtroendeman i början av maj. Till att börja med skötte han uppgiften tillsammans med sin företrädare **Juha Salo**.

Laine har tidigare varit fartygsförtroendeman på Baltic Princess. I den uppgiften lärde han sig att värdesätta tät kontakt och bra informationsflöde.

– Jag satte mig regelbundet ner med skepparen och intendenten. Det fungerade också bra med personaladministrationen.

Två gånger om året träffades fartygsledningen, folk från personaladministrationen och förtroendemännen på en kongress. Där gick man igenom läget i bolaget, personalpolicy och löneräkningen.

Sere som utmaning

Laine tackar arbetsgivarrepresentanterna för att de inte har drivit situationerna till sin spets. Eftersom det inte har uppstått några svåra motsättningar har man nästan alltid lyckats sköta saker och ting på fartygsnivå. Han har inte behövt störa huvudförtroendemannen eller förbundet särskilt ofta.



Marko Laine gick från fartygsförtroendeman till huvudförtroendeman.

Mest diskussion har det varit kring plus- och minusdagarna. Nu har man fått ordning även på dem.

Laine litar på att den täta kontakten med ledningen och personalavdelningen fortsätter nu när han har blivit huvudförtroendeman. Och han tror att rederiets förtroendeman tillsammans utgör ett inbördes stödjande nätverk. Han vill att arbetstagarerna snabbt anmäler problem innan de hinner växa.

Marko Laine ser Silja Serenade som en utmaning, eftersom han själv inte har arbetat där.

– Men som tur är känner jag många på Sere också.

På Unionens kongress får Laine fler förtroendeuppgifter – han valdes nämligen in i förbundets styrelse. Om telefonen har ringt stup i kvarten hittills är det inget mot hur det kommer att bli. Som tur är har Laine en plats där han kan hämta andan: en stuga i Yläne, 60 km hemifrån. 📍



Tidningen Sjömannen för 60 år sedan

Sjömans-Unionens kongress har väckt stor uppmärksamhet. Först och främst höjdes alla understöd till omkring det dubbla av det nuvarande beloppet. För att anpassa insjöfarten och utrikesfarten till varandra belöts uppmåna vederbörande att vidtaga sådana åtgärder, genom vilka Saima kanal åter kan ställas till Finlands disposition. Detta är inte möjligt annat än så, att Karelen återförenas med Finland. N.W. (7/1956)

ETT KÅSERI OM SIMNING

Sjöfarande, som alltid ser vatten och kommer i beröring med det, är ganska dåligt förberedda att möta detta kalla element. En mycket stor procent av sjöfolket kan inte simma för att inte tala om dem som just och just hålls på vattenytan. För att befrämja simningen donerade Uimaliitto en stäva av silver som fartygslag får tävla om. J. Tiiri (6/1956)

LIVET PÅ ISBRYTARNA

De som tjänstgjort i utlandstrafiken tycks inte trivas på isbrytarna. Härtill bidrager säkert vaktturen, men isbrytarna har egna veteraner, som inte överger dem. Det hårda arbetet under svåra förhållanden och det gemensamma intresset – säljakten, som man alltid då tillfälle ges försöker sig på, förenar dem. Arbetet på isbrytarna ger fackmännen sin egen tillfredsställelse, och det övriga sjöfolket lyfter med aktning på hatten åt dem. Esko Vainio (5/1956) 📍

TEBOIL ❤️ U BACK



Kesän ajan
jäsenkortilla
tavallista suurempi
alennus*!

*Alennus koskee bensiiniä ja dieselöljyä 1.6.–31.7.2016. Edun saa kaikilta Teboil-huoltamoilta ja -automaattiasemilta lukuun ottamatta Teboil Express -automaattiasemia. Lisätietoa kampanjasta ja jäseneduista osoitteesta www.teboil.fi/liitto

TEBOIL



Hämta en stötdämpare till skiftnyckeln

AIMO HANN VARA TILL SJÖSS I ett kvarts århundrade. När Aimo som ung och grön gick till sjöss kändes det spännande. De gamla sjöbjörnarna talade sjömansslang, som Aimo inte förstod något av.

Det var ord som "töijata", "lekottaa", "styyrpuuri" och "paapuri". Unga maskinpraktikanter retades lite lätt ibland. Därav rubriken. Den unge sjömannen sattes att hämta ett verktyg eller en maskindel som inte fanns. Efter att ha letat ett tag förstod den unge mannen att han hade narrats något, men det var inget att bli ledsen för. Senare blev dessa praktikanter maskinmän, motormän eller till och med befäl. Då var det nykomlingarnas tur att hämta en mejseltransformator. Det gjordes inte av elakhet, utan det var en del av livet.

När Aimo gick med i den finska handelsflottan gick de första veckorna åt till att vänja sig. Hytten var liten, men den innehöll det nödvändiga. Duschen var så liten att man först fick tvätta ryggen och sedan framsidan. Vakuumpoanletten skrämde Aimo rejält en gång.

NÄR HÖSTSTORMARNA GUNGADE fartyget tyckte sig Aimo ha gjort ett felval. Då kom de mer erfarna sjömännen vänligt till hjälp. De förlöjligade inte, utan tipsade om knep för att övervinna sjösjukan. Det gällde att gå lätt i vågornas takt och titta mot horisonten. Ett råd var så bra att Aimo till och med klarade av de vilda stormarna på Atlanten. Det var en mörk limpa som man skulle äta så mycket av att magen innehöll en rejäl klump av surbröd. Varför det funkade vet Aimo inte än idag.

Med tiden vande sig herr Aimo vid fartygets rytm och tidtabell. Men visst krävde det disciplin. Man lärde sig att allt måste göras precis som det är tänkt. Slarv eller oförsiktighet hämnar sig alltid. Det gällde att komma ihåg att besättningens eller passagerarnas liv kunde hänga på att arbetet gjordes rätt och ordentligt.

VISST FANNS DET ÄVEN EN DEL HIERARKI, framför allt i mässen. Aimo arbetade på fartyget Mariehamn. Vid måltiderna fanns

det olika sidor för matroser och för "vanliga" sjömän. Kaptenen, som på den tiden kom näst efter Gud, satt på sin egen sida dit överstyrmannen och några andra med guld på ärmarna fick gå. Man var tvungen att lära sig ett annat hemspråk, annars klarade man sig inte. På befälssidan rådde en tyst förmansstämning, men på besättningssidan berättade man historier för de unga sjömännen om hårda stormar och händelser i fjärran länder. De unga lyssnade med stora ögon. Nykomlingarna var vanligtvis lydiga och tysta – i alla fall till en början. När erfarenheten växte och det kom fler nya unga till fartyget fick berättelserna nytt liv.

PÅ HAVET KAN MAN HELT ENKELT inte låta bli att ta hänsyn till andra. Ofta måste man dela hytt med en annan, många gånger någon ur kökspersonalen eller en servitör, ibland även med en maskinman. Det är svårt att vara och leva när den ene är uppe och läser eller lyssnar på musik och den andre vill sova. Den ene snarkar, den andre visslar. Då måste man anpassa sig. Alla klarar inte av det, och sjökarriären blir kort. En gång i tiden dracks det i smyg, men dagens sjöman dricker inte längre sprit – åtminstone inte länge.

Unga lockas till havs av samma sak som även Aimo värdesätter så här i efterhand. Även om törnarna ofta är långa ger de lediga skiftena möjlighet att utöva sin hobby. På havet arbetar man, och där är man. Ibland kändes det som om den enda skillnaden mot ett fängelse var att hyttinnehavaren hade en egen nyckel. Långt kom man dock inte, fartyget var ett hem.

Men visst är fartyget mer än så. Besättningen på t.ex. ett kryssningsfartyg får se enormt många hamnar och länder. Om man värdesätter det kan man få ut mycket av arbetet som sjöman. Hi-ohoj, säger Aimo.

Arbetslivet i land är numera tufft. Ibland hotas man av stress, andra gånger av uppsägning. Visst är det hårt på fartyget också ibland, men ändå: när man gör sig hemmastadd är det ett bra ställe att arbeta på.



Ett bakslag för Kvarkenprojektet

KVARKENPROJEKTET GÅR inte vidare så snart som man hade önskat. Projektet gick inte vidare till följande skede av ansökningsprocessen. Projektgruppen fortsätter dock arbetet med att utvärdera beslutet och ansökan och förbereda nya finansieringsansökningar.

Den tekniska granskningen av kvarkenprojektet Midway Alignments projektansökan har utförts av INEA (Genomförandeorganet för innovation och transportnät).

– Vi har fortfarande starkt stöd inom EU-kommissionen och hos koordinatörerna för Motorways of the Sea-programmet och enligt preliminära uppgifter öppnas en ny CEF-ansökningsrunda under år 2017, säger projektkoordinator **Mathias Lindström**.

EU-projektet har en förbättrad transportsträcka mellan Vasa-Umeå med en ultramodern färja som ändamål.



Tampere-ta

FFC:s sista kongress

FINLANDS FACKFÖRBUNDS Centralorganisation FFC:s kongress sammanträdde i Tammerfors den 6 – 8 juni. I fortsättningen ersätts kongressen av ett representantskap som sammanträder två gånger per år. Sjömans-Unionen ska ha två representanter i representantskapet.

I kongressen drog 259 representanter för FFC:s medlemsförbund upp riktlinjerna hur verksamheten inom Finlands största löntatarcentralorganisation ska se ut de närmaste åren.

Kongressen valde **Jarkko Eloranta** som FFC:s nya ordförande.

Ålands sjöfarts-museum är årets museum

ÅLANDS SJÖFARTSMUSEUM i Mariehamn har utsetts till Årets museum.

Vandringpriset Årets museum delas ut till ett museum, som inom sitt verksamhetsområde främjat museibranschens synlighet och inflytande på ett betydande sätt. Prisjuryn tyckte, att Ålands sjöfartsmuseum är ett ak-

tivt museum, som har intressanta och väl presenterade utställningar, en svindlande ökning i besökartalen och en stark position i det egna samfundet.

Sjöfartsbranschens specialister erbjuder museet sin sakkännedom och sitt tekniska kunnande. Frivilliga deltar med en värdefull insats i värdandet av Ålands sjöfartstradition.

Prisen delas ut av Finlands museiförbund och ICOM – Finska nationella kommittén.

IN MEMORIAM



Timo "Pastori" Ulmanen

s. 26.11. 1935 Iisalmi
k. 15.5.2016 Janakkala

Viimeksi Finnjetissä seilannut kansimies Timo "Pastori" Ulmanen on saanut elämänsä viimeisen pestin.

Ulmanen lähti merelle 16-vuotiaana. Sittemmin hänestä tuli karismaattinen, oikeudentuntainen, rauhallinen, joulupukkipartainen mies, joka osasi kuunnella kuin sielunhoitaja. Työtoverit laivasta ja asemasta riippumatta avautuivat hänelle henkilökohdaisista asioistaan. Siitä Pastori-nimityskin.

Varsinaisen työnsä junkista täkkäriksi Ulmanen oppi kantapään kautta, aluksi Nurmisen rahtilaivoissa. Lentopelkoisena hän otti jopain vain sellaiseen paattiin, joka poikkisi Suomessa.

Perheydyttyään hän siirtyi autolauttoihin (mm. Silja Linen Skandiaan ja Aallottareen; Finnlinesin Finnpartneriin/Sveaborgiin, Finlandiaan ja Finnjettiin).

Ulmanen oli edellä aikaansa, kun hän jäi neljäksi vuodeksi kotiin hoitamaan kahta poikaansa. Koti-isyiden intohimoinen lottoaja ja veikkaaja rahoitti osittain voittorahoilla.

Jäättyään sairauseläkkeelle 54-vuotiaana Ulmanen muutti perheineen Hämeeseen ja omisti kesät kalastukselle. Lisäksi hän innostui moottoripyöräilystä. Kohtalokas onnettomuus vuonna 2000 vaihtoi menopelin monikijäksi ja lopulta sähkömopoksi.

"Pastori" piti loppuun asti yhteyttä ystäviin ja työkavereihin, mutta kaihtoi eläkeläistapaamisia eikä astunut enää venettä isompaan paattiin.

Vellamo Vehkakoski

Ulmanen ystävä Finnjetin ajoilta

ILMOITUKSET

KIITOS /TACK

Lämmin kiitos sinulle, Kari Nurmirinta, kun järjestit Unionin Länsi-Suomen osaston perustajajäsenille niin mahtavan 30-vuotisjuhlaillallisen Vaasassa. Ravintola Gustav Wasassa oli tarjolla suussa sulavia herkkuja. Kokit ja tarjoilijat olivat ammattilaisia niin ruuan esillepanossa kuin kattauksessa. Me juhlaväki viihdyimme ja ilmapiiri oli lämmin. *Hyvää kesää!*

Anita Finne

Lämmin kiitos Silja Serenaden henkilökunnalle yhteisistä vuosista työelämässä. Kiitos muistamisesta.

Soili Ohtonen

KULTAMERKIT/ GULD MÄRKERNA

Petri Aarreniemi

Jan-Erik Berlin

Vuokko Laitinen

Maritta Mäenpää

Jouko Nordman

Janne Papunen

Hannu Suomela

IN MEMORIAM

Donkeyman

Kauko Kalervo Koskinen

s. 24.4.1937 Pohjois-Pirkkala
k. 22.2.2016 Turku

*Hän jätti tuuleen kuiskauksensa,
hymynsä auringon lämpöön ja tähtiin
silmiensä ystävällisen tuikkeen.*

Omaiset, ystävät ja työkaverit.

*

Viking Linen entinen työntekijä
Pertti Johannes Salokannel

s. 2.5.1953
k. 19.3.2016

*Pertti on saavuttanut onnen sataman,
nyt on kevyt olo.*

Kaipaamaan jäivät poika ja sisaret
perheineen sekä monet ystävät.

*

Liisa Sillanpää

s. 21.1.1955
k. 25.3. 2016 Tansania

*Elämälle kiitos, sain siltä paljon
kun sain siltä naurun, sen vierelle itkun.
Niin erotan selvään onnen ja tuskan,
jokaisen laulun läikkyvän pohjan,
yhteisen laulun, jota itsekin laulan.
(Violeta Parra)*

Liisa Sillanpään muistolle
Silja Serenaden työkaverit

Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

ITÄKUSTI

Alelippuja Meripäiville

Itäkustin jäsenillä on taas mahdollisuus hankkia edullisia lippuja Kotkan Meripäiville sekä Hamina Tattoo -tapahtumaan.

Alehintaisten lippujen tilausohjeet voi katsoa Itäkustin Facebook-sivuilta.

LÄNSI-SUOMI

Ehdokasasettelukokoukset

Kokoukset osaston puheenjohtaja-ehdokasasettelusta:

Aika: **Maanantai 10.10.** klo 13
ja **maanantai 17.10.** klo 13

Paikka: Pitkäkatu 43, Vaasa
Kahvitarjoilu

Jäsenet, tervetuloa!

Syyskokous

Aika: **Perjantai 28.10.** klo 18

Paikka: Pitkäkatu 43, Vaasa

Liiton edustaja paikalla, tule

keskustelemaan sinulle tärkeistä asioista.

Kokouksen päätteeksi osasto tarjoaa ruokailun.

Tule ja vaikuta, kun on mahdollisuus!

Hallitus

Pikkujoulukarkelot

Aika: **12.11.** klo 19

Paikka: Ravintola Seglis

Niemeläntie 14, Vaasa

Paikkoja rajoitetusti, varauksia vastaanotetaan 5.9. alkaen;

Tero Yli-Mäenpää,

tero.yli-maenpaa@pp.inet.fi;

puh. 040 5168234

Hinta: jäsen 40€ ja avec 60€;

maksu osaston tilille ennen tapahtumaa

(Nordea FI81 15283000123690,

viestikenttään merkintä "pikkujoulu")

ETELÄ-SUOMI

Etelä-Suomen osaston jäsenet voivat tiedustella osaston lomatukia osaston toimistolta, sähköposti smuoo9@sci.fi

LAIVAN VIHDEAMMATTILAISET

Syyskokous

Aika: **Torstai 20.10.** klo 13

Syyskokous järjestetään lounaan merkeissä Turussa, paikka ilmoitetaan lähempänä ajankohtaa.

Kokouksessa käsitellään viralliset syyskokousasiat sekä tulevat tapahtumat.

Ilmoittautumiset:

viihdeammattilaiset@gmail.com

viimeistään 1.10.

Jäsenet, tervetuloa mukaan!

Virkistytymismatka Tallinnaan

Aika: **4.11.–6.11.**

Jokainen matkalle ilmoittautuva maksaa 50 euron omavastuun; maksua ei palauteta, jos matka peruuntuu ilmoittautumisajankohdan jälkeen.

Osallistujamäärästä riippuu, paljonko osasto korvaa matkan hinnasta.

Sitovat ilmoittautumiset

viihdeammattilaiset@gmail.com

viimeistään 15.9.

Kun ilmoittaudutte, saatte lisätietoa omavastuun suorittamisesta.

Tervetuloa matkaan!

Unionin toimisto sulkeutuu heinäkuuksi

Merimies-Unionin toimisto on suljettuna 4.–31. heinäkuuta.

Heinäkuun aikana on mahdollista tavoittaa Unionin toimitsija puhelimitse.

Toimitsijapäivystys on arkisin klo 9–15 numerossa (09) 6152 0222.

Tapaamisajoista on sovittava etukäteen puhelimitse.

Jäsenrekisterissä on heinäkuussa päivystys muulloin paitsi 11.–15.7. Silloin jäsenrekisteri on kiinni.

Turun toimisto on suljettuna 4.7.–7.8.

Mökkipuhelin on myös kiinni heinäkuun. Syyskuun mökkivarauksia voi tehdä 1.8. alkaen ma–pe klo 10–14, puh. (09) 6152 0260.

Hyvä kesää kaikille Merimies-Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille!



Kuva Saana Lamminsiivä

Unionens kontor har stängt i juli

Sjömans-Unionens kontor har stängt den 4 – 31 juli.

En ombudsman finns tillgänglig på telefon vardagar kl 9–15, tel. (09) 6152 0222.

Personliga möten ska avtalas i förväg.

Åbokontoret har stängt den 4.7.–7.8.

Stugtelefonen är också stängd i juli. Reservationer för september mottas från och med den 1 augusti måndag – fredag kl 10–14, tel. (09) 6152 0260.

Trevlig sommar till alla Sjömans-Unionens medlemmar och samarbetspartner!

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

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

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

Transportbranschens
Arbetslöshetskassa

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

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

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Viestintäasiantuntija /
Kommunikatioexpert
Katriina Kivistö
0400 502128

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

MÖKKIVARAUKSET /
BOKNINGSNUMMER
FÖR STUGOR

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

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