

M

3/2017

MERIMIES

SJÖMANNEN



Eurooppa satsaa
meriturvaan

**Kuka kärsii
keinutuksesta?**

På Åland –

Hela familjer jobbar på sjön

Ahvenanmaalla seilataan perhekunnittain



Åland behöver
sjöfarten

34

JUKKA-PEKKA FLANDER



EU-virasto estää
onnettomuuksia
– Mylly johtaa

16

KATARIINA KIVISTÖ



Ovatko Lindan
merimiehet merisairaita?

20

KARI HILKKO

sisältö | innehåll

- 4 Ahvenanmaalaiset luottavat merenkulkuun
- 8 Saaristoliikenne sai sopimukset
- 10 Luottamusmiehet näkevät riitojen lisääntyneen
- 11 Työtuomioistuimien otti kantaa ylitöiden korvaamiseen
- 14 Sekamiehitetyillä eletään eri porukoissa
-
- 33 Ledare: Finlands handelssjöfart måste få fortsätta
- 39 Sjöfarten är en farlig bransch
- 42 Resa med rädslor och glädjeämnen
- 44 Kari Nurmirinta har vågat tala

KANNEN KUVA Jukka-Pekka Flander

Kansimiehet Roland Henriksson, Isak Vuoristo, Jimmy Boman
ja Robin Holmström työssään M/s Rosellalla.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2017 | 3

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

VASTAAVA TOIMITTAJA • ANSVARIG REDAKTÖR Katariina Kivistö | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu |
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rantaa 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 rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

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
ILMESTYMISAIKATAULU 2017 • TIDTABELLEN 2017

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
4	15.9.	9.10.
5	30.11.	18.12.

Suomen kauppamerenkulun saatava jatkoa

Euroopan kauppamerenkulku ei tule toimeen ilman EU-komission suosittamia valtiontukia. Kansainvälinen kilpailu on armotonta ja raakaa. Varustamotoiminta eurooppalaisin työvoimakustannuksin on likimain mahdotonta. EU:n ulkopuolelta tulevat halpaliput tarjoavat mahdollisuuden työvoiman polkumyyntiin, mikä houkuttaa ja vääristää kilpailutilannetta. Euroopan komissio teki jo kymmeniä vuosia sitten päätöksen sallia valtiontukien käyttö kansainvälisessä kauppamerenkulussa. Ratkaisu oli harkittu keino, jolla haluttiin turvata eurooppalainen kauppamerenkulku ja eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyys.

Suomi ei ole kulkenut tässä kehityksessä irrallaan muista maista. Myös meillä on jouduttu toteuttamaan tukijärjestelmä, joka yhdessä työmarkkinaosapuolten sopimien työvoimakustannussäästöjen kanssa mahdollistaa Suomen lipun alla tapahtuvan liikennöinnin. Tuistakin huolimatta kilpailuasetelma kolmansien maiden ja jopa eräiden EU-lippujen kanssa on kova. Kun mukaan otetaan vielä rahtihintojen alhainen taso, suomalaisella varustamotoiminnalla riittää haasteita.

Tätä taustaa vasten on pöyristyttävää, että majoitus- ja ravitsemisalan etujärjestö MARA on aloittanut mittavan kampanjan varustamolinkeinon valtiontukien poistamiseksi erityisesti matkustaja-autolautoilta. MARA:n mukaan tuet aiheuttavat epätervettä kilpailua majoitus- ja ravitsemisalan kanssa. MARA on jopa uhonnut, että olisi parempi, jos suomalaiset matkustaja-autolautat liputettaisiin pois Suomesta – tällöinhän tukia ei enää tarvittaisi.

MARA:n logiikka on epäjohdonmukaista. On kiistaton tosiasia, että matkustaja-autolautojen tuomat matkustajat ovat Suomen hotelli- ja ravintola-alalle mittava asiakaskunta ja että heidän hotelleihin ja ravintoloihin jättämänsä eurot muodostavat merkittävän osan satamakaupunkien majoitus- ja ravitsemusliikkeiden tulosta. On myös selvää, että jos työvoimakustannuksiin kohdistuva tuki poistettaisiin, Suomeen ja Suomesta suuntautuva matkusta-

ja-autolauttaliikenne ei poistuisi – alukset eivät vain enää olisi Suomen lipun alla. Ei tarvitse mennä kauaksikaan etelään päin, kun eteen tulee EU-maita, joiden työvoimakustannukset ovat ilman tukijärjestelmiäkin huomattavasti alhaisemmat kuin Suomessa. Ne ottavat riemumielin rekistereihinsä meidän matkustaja-autolauttamme.

MARA:n ajatus siitä, että tukien poistamisella säästettäisiin valtion menoja ja poistettaisiin epäterve kilpailu, on väärä. On syytä muistaa, että työvoimakustannuksiin kohdistuva tuki muodostuu merenkulkijoiden maksamista veroista ja työnantajan vastuulle tu-

levista työnantajamaksuista. Koska kyse on siitä, että varustamo saa veroja ja työnantajamaksuja vastaavat määrät takaisin, valtio ei saa ylimääräistä säästöä, jos alukset liputetaan ulos ja työ-

paikat häviävät Suomesta. Eihän tällöin kukaan maksa Suomeen verojakaan, saati työnantajamaksuja!

Kauppamerenkulun tukijärjestelmä pyörii kokonaan elinkeinon itsensä hankkimilla varoilla. Tämä on yksi syy siirtyä suoraan nettopalkkajärjestelmään, jossa valtion budjettiin ei enää tarvitse sisällyttää erillisiä momentteja kauppamerenkulun tukea varten. Tällöin etujärjestöt, kuten MARA, ehkä ymmärtäisivät lakata levittämästä valheellista, harhaanjohtavaa ja repivää propagandaansa.

On syytä siirtyä nettopalkkajärjestelmään.



Simo Zitting
Puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi



Koko Holmströmin perhe on töissä merillä. Isä Mikael ja poika Robin kuuluvat M/s Rosellan henkilökuntaan.



Perhekunnittain merillä –

Ahvenanmaalaiset seilaavat tulevaisuuteen luottaen

Jos haluaa tavata ahvenanmaalaisia merenkulkijoita, kannattaa mennä Rosellalle. Suuri osa laivan työntekijöistä on saarimaakunnasta.

Aluksella kohtaa tyytyväistä henkilökuntaa, joskin epävarmuus alan tulevaisuudesta kalvaa ajoittain.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER

Rosellan paluu Suomen lipun alle toi joitakin muutoksia, mutta luottamusmies **Ingela Grane** arvelee, että henkilökunta on enimmäkseen tyytyväistä työehtoihinsa ja -oloihinsa.

– Nyt meillä ei ole yhtä paljon vapaita kuin Ruotsin lipun alla, Ruotsissa vapaita voi käyttää joustavammin hiljaisina aikoina. Ikälisätkin heikkenivät hieman.

Laivan tunnelmaan muutos ei myyjänä työskentelevän Granen mukaan ole vaikuttanut. Ainakaan hänen omalla osastollaan tax-freeessä muutosta ei ole havaittavissa. Aihetta iloon antaa se, että Maarianhamina-Kapellskär-linja on selvästi tarpeellinen

ja vetää väkeä. Risteilypaketteja on kehitetty ja niille on kysyntää. Mutta myös tiettyyn määränpäähen matkustavia asiakkaita on paljon. Ahvenanmaan mökeilleen matkaavat ruotsalaiset ovat yksi kanta-asiakasjoukko.

Ihanteellinen vuorottelu

Baarimestari **Anders Brostedt** on ruotsalainen, mutta asuu nykyään Maarianhaminassa.

– Rakkaus toi minut Ahvenanmaalle. Muutto ei ollut vaikeaa, koska laivatyö onnistuu täältäkin käsin, Brostedt kertoo.

Brostedt viihtyy sekä työssään että asuinpaikassaan. 1:1-vuorottelu on hänestä

ihanteellinen. Kiireisen työrupeaman jälkeen on hyvä rantautua rauhalliseen Maarianhaminaan.

– Nykysysteemissä voin suunnitella elämäni. Plussaa on sekin, että Rosellalla nukkuu hyvin, sillä se on yöt satamassa.

Brostedt on opiskellut ravintola-alaa Suomessa ja osaa suomea. Kielitaito edistää hänen suunnitelmiaan vaihtaa jossain vaiheessa laivaa firman sisällä, jotta pääsee oppimaan uutta. Valoisan miehen elämää varjostaa huoli merenkulkuelinkeinon tilanteesta.

– Päättäjien vero- ja muita ratkaisuja täytyy murehtia liian usein. Ahvenanmaa on kuitenkin niin riippuvainen merenkul- ➤



Anders Brostedt on halukas oppimaan uutta ja uskoo, että töitä riittää.



Luottamustehtäviäkin hoitava Ingela Grane kertoo, että Maarianhamina-Kapellskär-reitti vetää hyvin väkeä.

lusta, että näen tulevaisuuden myönteisenä.

Brostedtille on itsestäänselvyys kuulua ammattiliittoon eikä hän pidä mahdollmana ottaa roolia ay-toiminnassa.

– Liittoon kuulumisessa on kyse myös solidaarisuudesta.

”Täällä ymmärretään rahan päälle”

Ahvenanmaan merenkulun vahvaan tulevaisuuteen uskoo myös myymäläpäällikkö **Mikael Holmström**. Uskoa vahvistavat uudet laivatilaukset.

– Luotan siihen, että merenkulku tarjoaa vastakin ahvenanmaalaisille työpaikkoja ja tuo maakuntaan verorahoja, konkarimerenkulkija sanoo.

Holmströmin mielestä on väärä, että varustamot kilpailevat eri ehdoilla sen mukaan minkämaalaisia ne ovat. Ahvenanmaa on kuitenkin pärjännyt kovassa kisassa paremmin kuin Manner-Suomi. Silja Linen myynti harmittaa vieläkin.

– Ahvenanmaalaiset ovat helkkarin viisaita, hoitavat oman bisneksensä niin, että se toimii. Täällä ymmärretään rahan päälle.

Holmströmille itselleen Viking Line ollut hyvä työnantaja, jo 30 vuoden ajan. Varusta-

mon pärjääminen on hänelle sydämen asia, sillä koko perhe on merenkulkijoita. Vaimo on meritöissä, **Robin Holmström** seilaa isänsä tavoin Rosellalla ja nuorempikin poika on aloittanut merenkulun opinnot.

Omasta työsarastaan, Rosellan kolmesta myymälästä, Holmström on ylpeä. Myymälöitä on kehitetty ajatuksella matkustajien toiveita ja kiinnostusta vastaaviksi.

Holmström antaa myönteistä palautetta myös liitolle.

Merenkulku tarjoaa varmaan vastakin työpaikkoja.



– Merimies-Unioni on muuttunut parempaan suuntaan. Se on onnistunut välttämään lakkoja, ennen niitä oli liikaa. Unioni toimii myös mukavuuslippulaivojen pitämiseksi kurissa.

Varustamoiden uskallettava satsata

Ahvenanmaan uutta, fiksua merisukupolvea edustaa puolimatuusi **Jimmy Boman**.

Pienestä pitäen merellä viihtynyt Boman päätyi rakennusallalle suuntautuneen syrjähypyn jälkeen meritöihin. Ja aikoo sekä pysyä että edetä uralla. Nuori mies muuttaa syksyllä Turkuun, sillä hän opiskelee merikapteeniksi. Ykköshaaveena on varma työpaikka.

– Merenkulun näkymät ovat olleet pitkään kiikun kaakun. Toivon, että varustamot uskaltavat satsata merenkulkuun, myös ympäristöystävällisiin ratkaisuihin, jotka ovat suosittelevia ja tärkeitä, kapteeninalku sanoo.

M/S ROSELLA

- nykyreitti Maarianhamina – Kapellskär (2¼ tuntia/suunta)
- noin 70 työntekijää/vuoro (kesällä yli 100)
- lähes kaikki työntekijät Ahvenmaalta tai manner-Suomesta
- palasi Suomen lipun alle 2014
- valmistumisvuosi 1980

Merenkulku pitää Ahvenanmaan pinnalla

Merenkulku on edelleen Ahvenanmaan talouden moottori. Vaikka merenkulun suhteellinen osuus tulonlähteenä on vähentynyt, se on yhä maakunnan tärkein elinkeino.

Ahvenanmaan merenkulusta hyötyvät myös Suomen talous ja työmarkkinat.



Ahvenanmaalla on paljon merenkulun omistusta. Rahtilaivat on paljolti ulosliputettu.



Tutkija Richard Palmer kertoo, että Ahvenanmaan merenkulussa keskitytään nykyään säiliöalustonnistoon ja matkustaja-aluksiin.

Ahvenanmaalla on paljon merenkulualan omistusta, ja se on viime vuosina lisääntynytkin. Maakunnan varustamoiden alukset ovat kuitenkin paljolti muiden kuin Suomen lipun alla. Rahtilaivoja seilaa mukavuuslippujen alla. Matkustajalaivastostakin melkein puolet on rekisteröity Ruotsiin.

Ahvenanmaan merenkulkusektorin mak-samasta koko bruttopalkkasummasta noin 60 miljoonaa jää Ahvenanmaalle. Varustamot maksavat myös yritysveroa Suomeen. Lisäksi omistajat maksavat osingoista veroa Suomeen.

Merenkulku työllistää runsaat 1 000 Ahvenanmaalla asuvaa ahvenanmaalaisista. Se on 7,3 prosenttia kaikista maakunnan työllisistä.

Merenkulun tärkeyttä kuvaavat luvut kasvavat, jos mukaan lasketaan koko meriklusteri eli myös muun muassa miehityslaitokset, vakuutusyhtiö Alandia ja pienet erikoisteknologian yritykset.

Tankkerit mukavuuslippujen alla

– Merenkulku on kansainvälistynyt ja Ahvenanmaallakin ala on muokkautunut uudenaikaiseksi, sanoo tutkija **Richard Palmer** Ahvenanmaan tilasto- ja tutkimustoimistosta.

Aiemmin maakunnassa harjoitettiin merenkulkua monimuotoisesti, nyttemmin keskitytään tiettyihin kuljetuksiin, erityisesti säiliöalustonnistoon ja matkustaja-aluksiin. Tämä on tehnyt alasta haavoittuvamman. Konkursseiltakaan ei olla välttytty.

Kuivarahtialussektori lähti alamäkeen, kun paperiteollisuus ajautui vaikeuksiin.

– Melkein kaikki kuivalastialukset on myyty. Ainut merkittävä varustamo, joka niitä vielä omistaa, on Godby Shipping, Palmer kertoo.

Ahvenanmaan merenkulun mahtitekijä, Lundqvist-varustamot, operoi säiliöaluksia. Lundqvist on ulosliputtanut tankkerinsa. Varustamon palveluksessa on vain ulkomaisia merenkulkijoita. Päälystökään ei kuulu suomalaisia.

Ahvenanmaalla on paljon merenkulun omistusta.



Investointeja tarvitaan

Matkustajalaivaliikenne on tärkeässä roolissa, joskin alalla on kova kilpailu ja Ahvenanmaan satamien kautta matkustavien määrä on laskenut huippuvuosista. Silti viime vuonna matkustajia oli niinkin paljon kuin 3 664 000. Työllistäjänä varsinkin Viking Line on iso.

– Ahvenanmaan merenkulku menestyy, jos otamme etupainotteisesti käyttöön uutta teknologiaa. Ainakin Lundqvistilla ja Viking Linella on mahdollisuus investoida tehokkuuteen ja ympäristöä säästävään tekniikkaan, koska ne ovat taloudellisesti vahvoja, Richard Palmer arvioi.

Ratkaisevaa tulevaisuuden kannalta on, jatkavatko Itämeren matkustajamäärät kasvamaan ja lisääntykö tavaroiden merikuljetusten kysyntä. Ahvenanmaalaiset jännittävät myös, miten käy EU:n hyväksymien miehistökustannustukien, säilykö tax-free-myynti laivoilla ja kohoavatko polttoainekustannukset. ⚓

Lakko peruuntui

Saaristoliikenteelle tessit sovittelun kautta

Saariston maantielautoille ja yhteysaluksille on tehty uudet kaksivuotiset työehtosopimukset. Sopimukset syntyivät vasta lakkovaroituksen ja sovittelun jälkeen.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ JA SATU SILTA KUVAT KATARIINA KIVISTÖ JA SAANA LAMMINSIVU



Pääläluottamusmies Jan Eriksson oli helpottunut sopimusten synnyttyä.

Saariston lauttaliikennettä uhkasi lakko 28. huhtikuuta alkaen. Lakko kuitenkin peruuntui, kun valtakunnansovittelijan johdolla käydyissä neuvotteluissa päästiin tulokseen.

Osapuolet eli Konepäällystöliitto, Lai-
vanpäällystöliitto ja Merimies-Unioni sekä
Suomen Lauttaliikenne Oy/Suomen Saa-

ristovarustamo Oy hyväksyivät valtakun-
nansovittelijan antamat sovintoehdotukset
viime hetkillä eli puolitoista vuorokautta
ennen uhanneen lakon alkamista.

Ei heikennyksiä työntekijöille

Osapuolet päättivät jatkaa niiden välillä
olleita työehtosopimuksia. Uusi sopimus-
kausi on 1.5.2017 – 28.2.2019.

Sopimusteksteihin tehtiin lisäyksiä, jotka
otettiin viime vuonna myös Merimies-Unio-
nin pääsopimusalojen työehtosopimuksiin
(ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimus
ja ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopi-
mus).

Lauttaliikenteen maantielautoja koskevat
sopimukset hyväksyttiin niin, että korotus-
mallit ja tekstit ovat samat kuin merenku-

lualan muissa, jo solmituissa työehtosopimuksissa. Saaristovarustamon yhteysaluksia koskevaan työehtosopimukseen sovittiin sen lisäksi tarkennukset vuorokautisesta takuupalkkaan sisältyvästä ylityöstä sekä arkipyhien korvauksista.

Liitot eivät suostuneet palkkaleikkauksiin

Suomen Lauttaliikenne Oy:n pyrkimyksenä oli saada maantielautojen uusien työntekijöiden työvoimakustannuksiin 20-30 prosentin säästöt. Ne olisi toteutettu käytännössä leikkaamalla uusien työntekijöiden palkkoja.

Laivanpäällystöliitto, Konepäällystöliitto ja Merimies-Unioni eivät ole olleet valmiita näin mittaviin leikkauksiin, vaan esittivät maltillisempia, pitkän siirtymäjakson aikana toteutuvia säästöjä. Erimielisyydet olivat niin suuria, että ne johtivat työkiistaan. Työntekijäliitot jättivät lakkovaroituksen ja kiistaa alettiin selvittää valtakunnansovittelija **Minna Helteen** johdolla.

Ammattiliitot ovat takavuosina hyväksyneet säästöjä yhteysalusten henkilöstömenoihin, koska silloin kilpailutilanne oli vaikea. Nyt työnantaja ajoi vastaavia sääs-

töjä maantielautoille, vaikka varustamon toiminta on ollut jo usean vuoden kannattavaa.

Näkemyseroja oli myös yhteysaluksilla tehtävän ylityön laskentaperusteista. Työntekijöiden edustajat lähtivät siitä, että ylityöt tulee laskea samalla tavoin kuin alalla yleensä. Työnantaja puolestaan halusi, että ylityön hinta yhteysaluksilla olisi huomattavasti alhaisempi kuin maantielautoilla ja kilpailijoilla.

Suomen Lauttaliikenne -konsernia (Finferries) edustavan työntajaliiton Paltan alkuperäisenä tavoitteena oli saada saaristoliikenteeseen yksi, yhdistetty työehtosopimus, jolla olisi korvannut helmikuun lopussa 2017 päättyneet saariston yhteysaluksia ja maantielautoja koskevat erilliset työehtosopimukset. Palta kuitenkin vetäytyi neuvotte- luista niiden alkuvaiheessa.

Merimies-Unionin asiantuntija **Satu Silta** kummeksuu neuvottelujen hankaloittamista. Tulos saatiin lopulta uudistamalla entiset sopimukset. Sopimusten yhdistä- mistä ryhdytään selvittämään työryhmäs- sä. Yhdistetty sopimus on Unioninkin ta- voite, kunhan se toteutetaan heikentämättä työntekijöiden etuja.

Yksi sopimus puuttuu

Käyty työehtosopimuskierron on Merimies-Unionin osalta pää- töksessä yhtä sopimusta lukuun ottamatta. Tekemättä on vielä kotimaanliikenteen matkustaja- alussopimus.

Vääntö oli kova

Finferriesin lauttojen ja yhteys- alusten pääluottamusmies **Jan Eriksson** on tyytyväinen, että sopu syntyi.

Erikssonin mukaan tilanne riitaan- tui, koska näkemykset olivat edelleen kaukana, vaikka sopimusten yhdistä- misestä oli neuvoteltu kahdeksan kuukautta.

– Lakko ei ollut kummankaan osapuolen intressissä. Mutta lak- kouhka oli työntekijöiden ainoa pai- nostuskeino. Finferries tekee hyvää tulosta. Kyllä sen pitää maksaa työn- tekijöille käypää palkkaa, pääluotta- musmies sanoo.

Eriksson oli ensimmäistä kertaa mukana sovittelussa valtakunnanso- vittelijan toimistolla.

– Hyvät hermot ja hyvät perslihak- set sovittelussa tarvitaan.

Eriksson tarvitsi myös pesulapal- veluita ja pesi nyrkkipytkkiäkin, sillä Paraisten mies ei ollut osannut pa- katessaan varautua monipäiväiseksi ja -öiseksi venyneisiin sovitteluistun- toihin. ⚓



Saaristoliikenteen työehtosopimusten yhdistämistä selvitetään työryhmässä.

Luottamusmiehet:

Riidat ja rikkomukset lisääntyneet

Merimies-Unionin luottamusmiehet ovat havainneet, että riita-asiat ovat työpaikoilla lisääntyneet. Heillä on paljon huomioita myös tapauksista, joissa työnantaja on rikkonut sopimuksia tai lakeja.

Unionin luottamusmiehet vastasivat kysymyksiin tehtävistään ja niiden muutoksista täydennyskurssilla huhtikuussa. Kyselylomakkeen on laatinut SAK kartoittaakseen luottamusmiesten näkemyksiä.

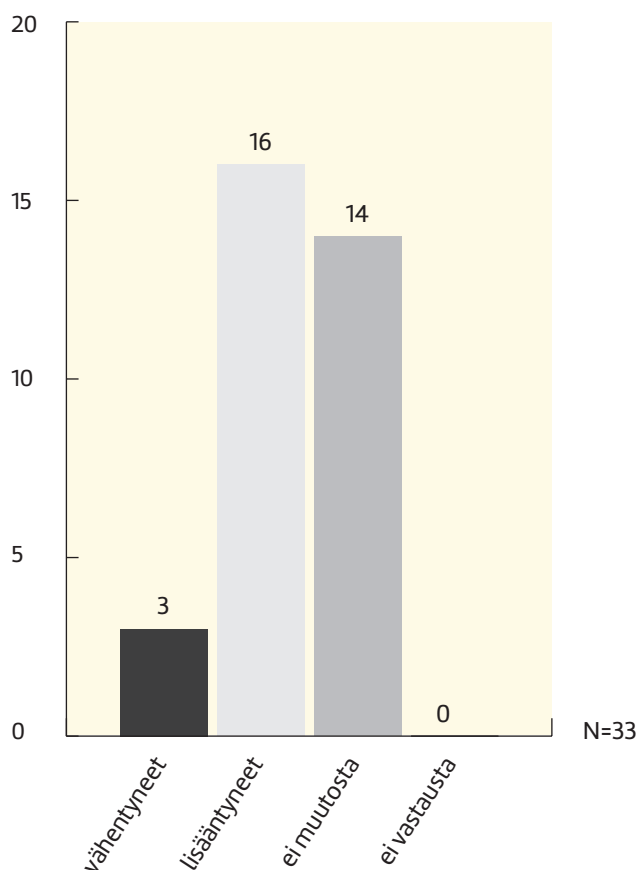
Merenkulun luottamushenkilöiden tilanne on monessa suhteessa hyvä muihin aloihin verrattuna. Painostusta heikennyksiin on vähemmän. Vapautusta luottamustehtävän hoitoon saa jopa aiempaa helpommin. Riitoja ja rikkomuksia he sen sijaan

ovat kohdanneet keskimääräistä enemmän.

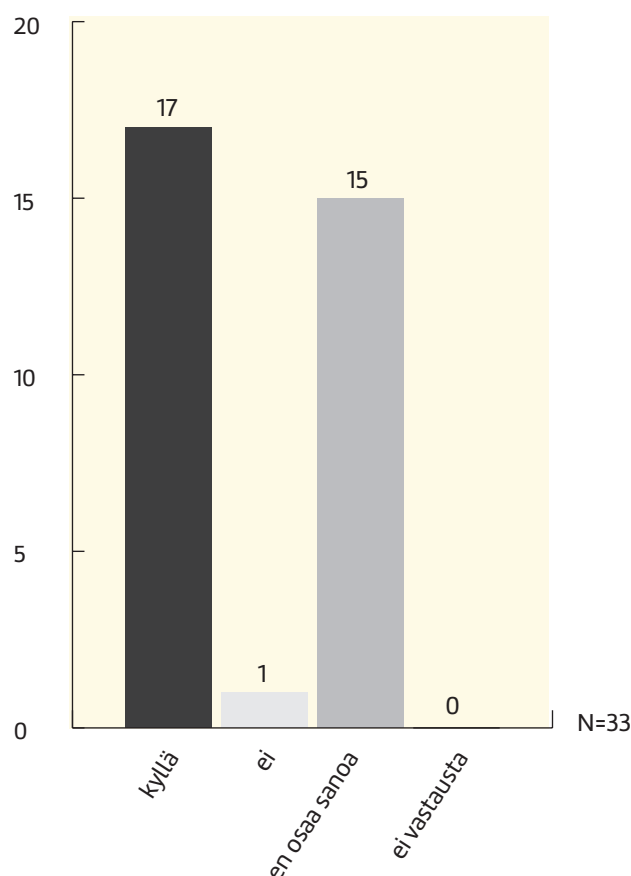
Unionin luottamusmiesten havaitsemat laki- ja sopimusrikkeet liittyvät yleisimmin työaikoihin ja työaikakirjanpitoon sekä määräaikaisiin työsopimuksiin.

Kyselyyn vastasi 33 luottamusmiestä. | KK

Ovatko riita-asiat työpaikallasi viime vuonna



Onko työnantajasi rikkonut viime vuonna sopimuksia tai lakeja?



Suomalaisen työnantajan palveluksessa työskentelevät EU-kansalaiset

SUOMALAISEN TYÖNANTAJAN palveluksessa työskentelevän EU-kansalaisen kannattaa kuulua suomalaiseen ammattiliittoon ja hänen on oltava suomalaisen työttömyyskassan jäsen saadakseen työttömyysturvaa.

Jos suomalaisen työttömyyskassan jäsen lomautetaan työsuhteen aikana tai hän tekee osa-aikaista työtä, etuuden maksaa aina suomalainen työttömyyskassa, vaikka jäsen asuisi toisessa EU-maassa, esimerkiksi Virossa.

Jos suomalaisen työnantajan palveluksessa työskentelevän EU-maan kansalaisen työsuhte päättyy, työskentely- ja vakuutuskaudet luetaan työntekijän hyväksi siinä maassa, joka maksaa hänelle työttömyysetuuden. Etuuden maksamiseksi arvioidaan, onko jäsen Suomessa tosiasiallisesti asuva työntekijä, joka saa työttömyysetuuden Suomesta vai onko hän rajatyöntekijä, jolle etuudet maksaa asuinvaltio.

Jos jäsenen asuinpaikka on esimerkiksi Viro, työsuhteen päättyessä on tärkeää, et-

tä **rekisteröityä välittömästi työnhakijaksi Virossa** ja hakee etuutta Virossa, jottei menetä oikeuttaan etuuksiin. Jos asuinpaikka ei ole selvä ja se joudutaan määrittämään, kun ratkaistaan, mistä valtiosta etuudet maksetaan, kannattaa rekisteröityä välittömästi työnhakijaksi molemmissa maissa ja hakea etuutta määräaikaisten sisällä.

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

Soome tööandja teenistuses töötavad ELi kodanikud

SOOME TÖÖNANDJA teenistuses töötaval ELi kodanikul tasub kuuluda Soome ametiühingusse ja töötuskaitse saamiseks peab ta olema Soome töötuskassa liige.

Kui Soome töötuskassa liige saadetakse töölepingu kehtivuse ajal sundpuhkusele või kui ta teeb tööd osalise tööajaga, maksab hüvitist alati Soome töötuskassa, kuigi liige elab teises ELi riigis näiteks Eestis.

Kui Soome tööandja teenistuses töötava ELi riigi kodaniku töösuhe lõpeb, võe-

takse 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.

Kui liikme elukoht on näiteks Eesti, on töösuhte lõppemisel tähtis registreeruda kohe töötajaks ja taotlema hüvitisi Eestis, et mitte oma hüvitiste saamise õigust kao-

tada. Kui elukoht ei ole selge, tuleb see esmalt määratleda selle küsimuse lahendamiseks, missugune riik hakkab hüvitist maksma. Sellepärast tasub registreeruda kohe töötajaks mõlemas riigis ja taotlema hüvitisi määratud aja jooksul.

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



Kohti liittokierrosta

KESKUSJÄRJESTÖT EIVÄT ENÄÄ ISTU PÖYDÄSSÄ, jossa päätehtään suomalaisen työn hinnasta. Keskitetyistä palkkaratkaisuista on luovuttu – ainakin toistaiseksi – ja kesän jälkeen edessä on normaali liittokierros.

Liitot sopivat työn hinnan omissa neuvotteluissaan. Keskusjärjestön rooli on tukea liittoja, löytää mahdollisia yhteisiä tavoitteita ja koordinoida liittojen neuvottelutoimintaa.

Tilanne ei ole uusi tai ihmeellinen. Liitot osaavat neuvotella ja tuntevat vastuunsa. Ne tietävät, että jatkossakin palkat, verot ja maksut ovat kivijalka, jolle rakentuvat talouskasvu, yritysten menestys ja kilpailukyky, palkansaajien ostovoima sekä hyvinvointipalvelujen rahoitus.

Kilpailukykysovimusta neuvoteltaessa syntyi uusi työmarkkinakäsitys: Suomen malli. Sitä on kutsuttu myös vientivetoiseksi työmarkkinamalliksi ja kokonaan uudeksi työmarkkinamalliksi. Joka tapauksessa kyseessä on suomalainen tapa hoitaa asioita neuvottelemalla.

Mallia valmistelivat lähinnä vientiteollisuusliitot. Mikä meni pieleen, kun mallia ei saatu työmarkkinaratkaisujen pohjaksi? Syy on yksinkertainen: Valmistelu tehtiin liian suppeassa piirissä ilman toimialarajat ylittävää vuoropuhelua. Malliin sitoutuminen ja sen tunnustaminen jäivät haaveeksi. Mutta syksyn ratkaisussa otettaneen joka tapauksessa huomioon talouskasvu, työllisyys, yritysten kilpailukyky, julkinen talous ja palkansaajien ostovoima. Palkankorotuksia tulee varmasti ja ne ovat merkittävästi suurempia kuin viime vuosien maltilliset korotukset – puhumattakaan kilpailukykysovimuksen pyöreästä nollasta.

Nimelliskorotuksia tärkeämpää on palkansaajan ostovoiman kasvu. Ruokakorin maksamiseen tarvitaan euroja, ei prosentteja. Onkin sovitettava yhteen työmarkkinapolitiikka ja maan hallituksen talouspolitiikka. Se tehtiin aiemmin keskusjärjestöjen ja maan hallituksen välisin ratkaisuin osana kokonaisratkaisuja. Nyt jää nähtäväksi, ketkä ja missä vuoropuhelua käyvät.

Hallitus haluaisi varmasti ennen budjettiriihtä tietää palkkaratkaisujen tason. Työmarkkinajärjestöjä puolestaan kiinnostavat hallituksen veroratkaisut.

On tärkeää, että työmarkkinakierros ei vaaranna myönteiseksi muuttunutta talousnäkymää ja parantunutta työllisyyttä.

On muistettava, että rajojemme ulkopuolella on riittävästi meistä riippumattomia uhkakuvia. Siksi meidän on hoidettava kuntoon ne asiat, jotka ovat omissa käsissämme. Asiat eivät ole koskaan niin huonosti, etteikö niitä riitelemällä vielä huonommiksi saa.

Menestyäkseen Suomi tarvitsee myös kansallisen, Suomen lipun alla purjehtivan **kauppalaivaston**. Se takaa, että pystymme hoitamaan välttämättömät merikuljetukset myös mahdollisina kriisiaikoina. Tarvitsemme edelleen merenkulkualan kaiken

tasoista koulutusta ja laadukasta tutkimusta. Ne ovat osa meriklusteria, johon kuuluvat myös laivanrakennus, ympäristötietämys ja arktinen osaaminen. Suomi on esimerkiksi talvimerenkulun huipputasaaja koko maailmassa.

Suomen merenkulku tarvitsee monista epäilyistä huolimatta suomalaisia merenkulkijoita. Olen itse aikanani tehnyt töitä niin suomalaisten kuin ulkomaisten merenkulkijoiden kanssa ja osaan arvostaa suomalaisten merimiesten korkeaa ammattitaitoa.

Suomalaisten merimiesten työpaikkojen turvaamiseksi tarvitsemme Euroopan unionin hyväksymiä tukitoimia. Merenkulun tuki on – siihen kohdistuneesta arvostelusta huolimatta – välttämätöntä jatkossakin, jotta pystymme edes jotenkin kilpailemaan Unionin ulkopuolelta tulevia kilpailijoita vastaan. *Navigare necesse est, vivere non est necesse* – Purjehtiminen on välttämätöntä, elämä ei.

Antti Palola

Kirjoittaja on STTK:n puheenjohtaja ja merikapteeni.

Ruokakorin maksamiseen tarvitaan euroja, ei prosentteja.



Merimiehiä jäi sota-aikana maailmalle

Onko teillä tietoa ilmiöstä, että merimiehet jättivät tulemat-
ta maihin viime sotien alla,
jotta välttyisivät Suomen val-
tion kutsunnoilta eivätkä joutuisi rintamalle?

Eräs tutkija kysyi tätä äskettäin Merimies-Unionilta. Unionin historiateoksen *Riistorauhaa rikkomassa* kirjoittanut filosofian tohtori, dosentti **Timo Soukola** vastasi tutkijalle näin:

Suomen talvisodan ja etenkin jatkosodan aikana liki koko maailma kävi sotaa. Suomalaiset merimiehet, jotka sautuivat purjehtimaan kaukovesillä toisen maailmansodan syttyessä, eivät palanneet mo-
neen vuoteen kotimaahan siitä yksinkertaisesta syystä, että paluu oli suurvaltojen sotatoimien vuoksi käytännössä mahdotonta.

Pohjanmeri muuttui heti sodan ensi päivänä sotatoimialueeksi, jolla edes puolueettoman maan lippua kantavien kauppalaihojen ei ollut turvallista liikkua. Jatkosodan alkaessa Suomesta tuli Saksan liittolainen ja siis suursodan osapuoli. Joulukuussa 1941 Britannia julisti Suomal-

le sodan ja internoi (eristi turvasäilöön) kaikki imperiuminsa alueella tavatut Suomen kansalaiset, myös kauppalaihoaston merenkulkijat. Internoidut pääsivät palaamaan kotimaahansa vasta sodan päättyttyä, viimeiset vuonna 1946.

Kerron Riistorauha-kirjassa suomalaisista merimiehistä, jotka karkasivat laivoistaan Yhdysvaltain satamissa. Tätä tapahtui niin sanotun välirauhan aikana (maaliskuusta 1940 kesäkuuhun 1941). Tuolloin Suomi ei itse käynyt sotaa ja saattoi harjoittaa ulkomaankauppaa Petsamon Liinahamarin sataman kautta, ohi sodan sulkeman Itämeren ja Pohjanmeren reitin. Nämä työsopimuksensa rikkojat eivät siis paenneet palvelua Suomen asevoimissa. Itse asiassa Pohjois-Atlantilla purjehtiva kauppalaiha oli tuolloin paljon vaarallisempi paikka kuin Suomi.

Kauppalaihoastossa työskenteleminen on sotaoloissa ylipäänsä niin riskistä, että moni valtio rinnastaa sen rintamapalvelukseen. Rintamakarkuruus puolestaan on raskas rikos, josta ei pidä syyttää ketään ilman vahvaa näyttöä. ⚓



Suomalaisia merimiehiä internoituina leirillä Gibraltarilla toisen maailmansodan aikana.

Merenkulun sopimukset kunnossa

ELINKEINOELÄMÄN KESKUSLIITTO EK

irtisanoi helmikuussa kaikki sen 22 **keskustajärjestösopimusta**. Syyksi EK ilmoittivat tekemänsä sääntömuutoksen, jonka seurauksena EK ei enää ole mukana tekemässä keskitettyjä tulopoliittisia ratkaisuja eikä siten voi olla enää osallisena sopimuksissa, jotka liittyvät työmarkkinakysymyksiin.

Voimassa olevista keskustajärjestösopimuksista vanhimmat olivat 1960-luvun lopulta ja tuoreinkin jo vuodelta 2005. Useimmat näistä sopimuksista oli solmittu ennen Elinkeinoelämän keskustajärjestön syntymä.

Näitä irtisanottuja sopimuksia ovat esimerkiksi luottamusmies- ja koulutusso-
pimus, irtisanomissuojasopimus, yhteis-
toimintasopimus sekä sopimus ay-jäsen-
maksujen perinnästä.

Mutta ei huolta: Merimies-Unioni on vuosien varrella sopinut nämä sopimukset osaksi voimassa olevia työehtosopimuksia. Näissä sopimuksissa on huomioitu merenkulkualan erikoispiirteet ja useaan sopimukseen on lisätty merenkulun omat soveltamisohjeet.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alus- ja matkustaja-alussopimuksen liitesopimukset löytyvät liiton nettisivulta www.smu.fi/edunvalvonta/tyoehtosopimukset



Carita Ojala
carita.ojala@smu.fi

Lieviä kommunikaatiovaikeuksia, yes?

Sekamiehitetyillä laivoilla on kaksi leiriä

Suomalaiset ja filippiiniläiset merimiehet viihtyvät sekamiehitetyillä aluksilla enimmäkseen omissa porukoissaan. Laivoilla on rinnakkaiset yhteisöt. Eri kansallisuutta olevat esimerkiksi ruokailevat pääosin erillään.

Anne Ala-Pölläsen tuore väitöskirja osoittaa, että yhteistyötä selvästi vasta harjoitellaan.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ



Merenkulun kovaa maailmaa kuvaa se, että filippiiniläiset ovat alkaneet pelätä seuraavien halpatuontimaiden merimiesten vievän heidän paikkansa.

Paineet tekevät varovaiseksi

Merityössä näkyy, että suomalaiset merimiehet ovat hakeutuneet alalle omasta halustaan, mutta filippiiniläisten uran on valinnut perhe. Useimmat on jo lapsena valittu koulutettavaksi merelle. Vastapalveluksena heidän pitää elättää perhe, joskus puoli sukuakin. Myös Filippiinien valtio tarvitsee ulkomaille lähetettävien merimiesten tuomaa valuuttaa ja osallistuu heidän markkinointiinsa.

Koska uran ovat valinneet muut, laivoilla on niitäkin, jotka eivät haluaisi työskennellä merellä ja jopa pelkäävät olla siellä. Tämä ei ainakaan edistä laivan työilmapiiriä ja turvallisuutta.

"Filppareilla" onkin kovat paineet säilyttää työpaikka. Tämän vuoksi he kammoavat virheitä ja maineen menetystä. Varovaisuutta lisää, että heidät palkataan vain yhden törnin ajaksi. Jos joutuu mustalle listalle, uutta laivapaikkaa on vaikea saada.

Kokkikoulutus puutteellista

Filippiiniläisiä merimiehiä mainostetaan ystävällisinä ja sopeutuvaisina, mitä he yleensä ovatkin. Ristiriita syntyy siitä, että länsimaiset työtoverit kokevat nämä ominaisuudet hankaliksi. Suomalaiset ylenkatsovat työnteossa jeesjees-kulttuuria ja aloitekyvyttömyyttä. Ongelma korostuu perämiesten työssä, sillä päällystöön kuuluvien

Sekamiehityksessä työntekijöillä on eriarvoinen lähtöasetelma ja se heijastuu yhteiseloon. Filippiiniläiset ovat varovaisia moittimaan esimiehiä ja suomalaisia yleensä. Mutta he saattavat valittaa siitä, että saavat alempaa palkkaa kuin suomalaiset ja he myös ihmettelevät työehtojen eroja. He kummastelevat, miten suomalaiset voivat olla väsyneitä kolmen viikon jälkeen, vaikka pääsevät sitten lomalle. Filippiiniläiset palkataan monen kuukauden yhtämittaisiin työjaksoihin.

Suomalaiset eivät niele purnaamista palkasta, koska se on Filippiinien ansiota-

soon nähden hyvä. Ulkomailla työskennelleet merimiehet ovat omassa maassaan varakkaita ja voivat muun muassa pitää palvelijoita.

Suomalaisissa elää katkeruus oman maan merimiesten työpaikkojen puolesta. Tutkija ei kuitenkaan havainnut, että filippiiniläisiin olisi kohdistunut rasistista tai muuta erityistä syrjintää.

Eräs suomalainen päällystön jäsen pukee tunnot näin:

"Ihan hyvin nää filippiiniläiset tekee töitä, ei se ole ongelma, mutta sit nää yhteisöt muuttuu. Aina on vähemmän juttukavereita. Kyllä mä oon siitä vähän surullinen."

on pystyttävä itsenäiseen päätöksentekoon.

Yhdistettynä kieliongelmaan työkuultuurin erot johtavat helposti siihen, että keskinäisessä kommunikoinnissa oletetaan ja arvaillaan, mitä toinen tarkoittaa. Väitöksen vastaväittäjä, professori **Helena Ruotsala** olisikin toivonut, että tutkija olisi käsitellyt laajemmin ja terävämmiin eri kulttuureita edustavien työntekijöiden keskinäistä viestintää, koska se vaikuttaa laivan turvallisuuteen.

Koulutukseltaan filippiiniläiset ovat kokemusten mukaan pääsääntöisesti samalla tasolla kuin suomalaiset – paitsi kokit. Puuteita on sekä laadussa että hygieniassa. Filippiiniläisetkään eivät olleet tyytyväisiä kokkiin, joka osasi valmistaa vain filippiiniläistä maalaisruokaa, esimerkiksi pelkistä kalapäistä tehtyä keittoa. Yksi kokki pilasi grilli-juhlat, koska ei osannut grillata!

Kiinnostavasti laivan arjesta

Ala-Pöllänen vietti yhteensä kolme kuukautta kolmella suomalaisella rahtilaivalla. Näin hän pystyy valottamaan

sekamiehitystä laivan arjen kautta. Tutkija kuvailee miehistön asumista, ruokailua, työjärjestelyitä ja vapaa-ajanviettoa sekä laivan tilojen käyttöä. Päivähuoneet ovat erilliset, messi yhteinen, mutta ruokapöytä valikoituu kansallisuuden mukaan.

Vapaa-aikana suomalaiset hakeutuvat tupakkamessiin, saunaan tai kortinpeluuseen taikka katselevat hytissä tv:tä. Filippiiniläisil-

*On hyvä suosia
tutustumista
edistävää
kanssakäymistä.*



le ykkösajanviete on karaoke. Iloisissa illanvietoissa maamiestensä kanssa he torjuvat koti-ikävää ja pitkien tönnien yksitoikkoisuutta. Juhlat ja pallopelit kannella olivat tilanteita, joissa aikaa vietettiin yhdessä.

Tutkija painottaa sitä, että yleistyksen tekevät hallaa. Ihmiset on tärkeää kohdata yksilöinä riippumatta siitä, mistä maasta

he tulevat. Sekamiehitetyillä laivoilla on hyvä suosia tutustumista edistävää kanssakäymistä ja vapaamuotoista yhdessäoloa.

Ala-Pölläsen teos *Happy Ship?* on helpolukuinen. Jos harppaa tieteelliset kohdat, pääsee suoraan tutustumaan rahtilaivan arkeen tarkan kuvailun kautta. Tekstiin mahtuu kiinnostavia ja hauskoja sattumuksia sekä suoria lainauksia haastateltujen merenkulkijoiden puheesta. 📌

Anne Ala-Pöllänen *Happy Ship?*

Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla.

Teos saatavilla Tiedekirjasta (Snellmaninkatu 13, Helsinki); tiedekirja@tsv.fi, puh. (09) 635 177. Sähköinen julkaisu <https://ethesis.helsinki.fi/>.



Katariina Kivistö

Työtuomioistuin:

Kolmella ylityötunnilla yksi työpäivä vapaaksi

TYÖTUOMIOISTUIN ANTOI toukokuun alussa tuomion, jolla vahvistettiin Merimies-Unionin tulkinta ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen kohdasta 6.4., joka koskee ylityötä ja sen korvaamista. Sopimuskohdan sanamuodon mukaan *ylityö korvataan rahana tai työntekijän esityksestä vapaana siten, että kolme ylityötuntia vastaa yhtä vapaapäivää*.

Tuomioistuimen ratkottava oli kysymys siitä, onko työntekijän tehtävä kolme vai kuusi tuntia ylityötä saadakseen ylityökorvauksena vapaata yhden vuorottelusuunnitelman mukaisen työpäivän. Työnantajat ovat tulkinneet käytännössä niin, että yhteen ylimääräiseen vapaapäivään tarvitaan kuusi ylituntia kattamaan vuorottelujärjestelmän mukainen työpäivä ja sitä vastaava vapaa-

päivä. Tulkinnan taustalla on ollut työnantajien mukaan niin kutsuttu ansaintaperiaate, jonka mukaan yksi tehty työpäivä oikeuttaa eli kerryttää yhden vapaapäivän, kun sovelletaan 1:1-vuorottelujärjestelmää.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen (tuli voimaan vuonna 2001) mukainen vuorottelu perustuu vuorottelusuunnitelmalle, jossa työ- ja vapaapäivät toistuvat etukäteen suunnitelluissa jaksoissa, joissa esimerkiksi seitsemää, kahdeksaa tai kymmentä työpäivää seuraa yhtä monta vapaapäivää. Jos työntekijä pyytää ylityökorvauksensa vapaana, on vapaa kohdistettava vain työpäiviin, ei vuorottelusuunnitelman mukaisiin vapaapäiviin, jotka jo ovat vapaapäiviä.

Työntekijällä on edelleen työehtosopi-

muksen sanamuodon mukainen oikeus, mahdollisesta muun sisältöisestä työnantajakohtaisesta ohjeistuksesta huolimatta, pyytää ylitöiden korvaamista vapaana. Tuomio ei siis muuta työehtosopimuksen sisältöä millään tavalla. Niitä työntekijöitä, joiden ylitöitä on korvattu työnantajan tulkinnan mukaisesti (kuusi ylityötuntia, yksi työpäivä vapaaksi) neljän viime vuoden aikana, kehoitetaan **pyytämään työnantajalta ylityösaldon tai palkan korjaamista**. Jos asia ei etene tai siinä ilmenee epäselvyyksiä, on syytä ottaa yhteyttä luottamusmieheen.

Voitokkaan tuomion johdosta Suomen Varustamot määrättiin korvaamaan Merimies-Unionin oikeudenkäyntikulut. | SK

Työtuomioistuimen ratkaisu TT 2017:65

EMSA välittää meritalannekuvaa

Eurooppa on meriturvan edelläkävijä

Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA parantaa meriturvallisuutta ja vähentää merenkulun ympäristöhaittoja. EU-viraston tehtäväkenttä on viime aikoina laajentunut.

Virastoa on viitisen vuotta johtanut Markku Mylly.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Markku Myllyn johtama EU:n meriturvallisuusvirasto sijaitsee Lissabonissa.

minen on myös työllistänyt virastoa. Kesäkuussa aihetta käsitellään Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n kokouksessa.

Vuoden 2015 tilaston mukaan Euroopassa tapahtuu päivittäin melkein 10 merionnettomuutta.

– Onnettomuuksia on liian paljon. Paljolti ne johtuvat inhimillisistä tekijöistä. Tarvitaan paljon jatkokoulutusta. Se vaatii lisäsatsauksia varustamoilta ja miehityslaitoksilta, Mylly arvioi.

Myös työntekijöiden väsyminen on ongelma.

– Jaksaminen ja sosiaalinen hyvinvointi laivalla ovat koetuksella, kun henkilökuntaa on vähennetty. Mitä vähemmän porukkaa, sitä vähemmän kanssakäymistä.

Apua öljyonnettomuuksissa

Euroopassa on käytössä turvallisuusjärjestelmiä ja yhtenäisiä menettelyjä, joista muiden maanosien viranomaiset vasta uneksivat. Esimerkiksi satamavaltiotarkastusten (Port State Control) ohjeita ja toimintatapoja kehitetään EU:ssa ja EMSAssa ja Suomikin osallistuu työhön aktiivisesti.

– Euroopan lipun alla kulkevilla laivoissa on muita parempi turvallisuustaso, Mylly sanoo ylpeyttä äänessään.

EMSAA tarvitaan myös silloin, kun vesillä sattuu öljyonnettomuus.

– Kyse ei ole siitä, että EMSA ottaisi päävastuun ympäristöonnettomuuksista. Mutta annamme apua, jos kansallisen valtion omat voimavarat eivät riitä tilanteen hoitoon.

Jäsenmaat saavat EMSAlta tiedon mahdollisesta öljyvahingosta alueellaan.

Erityisesti ympäristönsuojeluun liittyvät tehtävämme ovat lisääntyneet. Myös pakolaiskriisi on tuonut virastollemme uusia vastuuta, Mylly kertoo.

Alusturvallisuus kuuluu EMSAn työn painopisteisiin. Äskettäin valmistui selvitys ro-ro-alusten autokansipalojen torjunnasta ja rajaamisesta. Tämä selvitystyö jatkuu. Matkustaja-alusten vuotovakavuuden paranta-



EMSA selvittää parhaillaan autokansipalojen torjuntaa, Markku Mylly kertoo.

– Voidaan sanoa että 100 prosenttia laivoista, jotka päästävät öljyä mereen, jää kiinni.

EMSAlla 17 laivaa rahtauksessa ympäri Eurooppaa. Normaalisti alukset ovat kaupallisessa toiminnassa, mutta tarvittaessa niitä voidaan käyttää esimerkiksi öljyntorjuntaan.

*Öljyä mereen
päästävät jäävät
kiinni.*



Koulutusta ja valvontaa

Koulutus ja koulutuspaikkojen tarkastus ovat nekin EMSAn tehtäviä. Virasto kouluttaa muun muassa onnettomuustutkintaan ja rikkidirektiivin valvontaan Lissabonissa vuosittain 800–900 henkilöä. Osa koulutettavista on EU:n ulkopuolisten maiden viranomaisia ja tarkastuksiakin ulotetaan niin sanottuihin kehittyviin maihin, jotka ottavat suurta roolia merenkulussa.

– Filippiinien koulutuslaitokset eivät täyttäneet kolme vuotta sitten tehdyssä tarkastuksessa vähimmäisvaatimuksia. Sen jälkeen niissä tehtiin paljon uudistuksia, EMSAn suomalaisjohtaja kertoo.

Lisäksi EMSAn edustajat käyvät EU-valtioissa tutkailemassa, miten ne toteuttavat merenkulun direktiivejä. Tulokset he raportoivat Euroopan komissiolle.

Tuorein tehtävä on tukea pakolaistilanteen hoitamisessa rajaturvallisuusvirasto Frontexia ja kalastusvalvontavirasto EFCA:aa välittämällä niille tietoa meritilannekuvasta.

Digi ja ympäristö korostuvat

Merikapteenitaustainen Markku Mylly toimi Suomessa Merenkululaitoksen ja Satamaliiton johdossa. Nykytehtävässään hän on vahvistanut EMSAn suhteita teollisuuteen, varustamoihin ja ammattijärjestöihin. Mylly osallistuu myös aktiivisesti merenkulusta käytäviin tulevaisuuspohdintoihin. Itse hän aikoo vaikuttaa kehitykseen aitiopaikallaan EMSAssa ensi vuoden loppuun saakka.

– On selvää, että merenkulku jatkuu, mutta ilmassa on isoja kysymysmerkkejä.

Meritse kuljetetun tavarannon tonnimäärä kasvaa ja risteilyliikenne lisääntyy edelleen vauhdilla. Sekin tiedetään, että ympäristöasioiden merkitys korostuu.

Digitalisaatio on EMSAn johtajan työssä esillä jossain muodossa joka päivä. Esimerkiksi meriliikenteen valvontaa on avautumassa aivan uudenlaisia mahdollisuuksia.

– Miehittämättömät laivat etenevät nekin jossain aikataulussa, mutta vaativat vielä paljon töitä. Meidän elinaikanamme automaatio yleistyy tietyntyyppisissä aluksissa, mutta kaikki laivat eivät muutu itseohjautuviksi.



EMSA

Euroopan meriturvallisuusvirasto

- yksi EU:n erillisvirastoista
- tukee EU-maita meriturvallisuudessa ja ympäristönsuojelussa
- lähes 250 työntekijää
- budjetti noin 80 milj. e/v
- perustettu 2002 (Erika-onnettomuus vaikutti)

Lissabonin merimuseo taustoittaa globalisaatiota

Globalisaatio puhuttaa päivittäin, mutta kyse ei taida olla aivan uudesta ilmiöstä. Tämä tulee mieleen, kun tutustuu Portugalin merelliseen historiaan merimuseossa Lissabonissa.

Välimeri oli pitkään maailman napa eteläeurooppalaisille, kunnes uudet navigointitekniikat houkuttivat laajentamaan reviiriä. Portugalilainen tutkimusmatkailija **Vasco da Gama** löysi meritien Intiaan 1498. Kuusi vuotta aiemmin italialainen **Kristoffer Kolumbus** oli rantautunut Amerikkaan.

Seuraavalla vuosisadalla portugalilaiset loivat merenkulkuun perustuvan kansainvälisen kauppaverkoston, jota Lissabonin museo ylpeänä esittelee.

Museon erikoisnäyttely kertoo viikingeistä. Legendaariset skandinaavit eivät hekään pysytelleet kotinurkilla, vaan kaukopurjehtivat etsimään kultaa, hopeaa ja uutta maata. | KK [↗](#)



Lissabonissa voi tutustua löytöretkien historiaan.

Katariina Kivistö



Henkilötietojen käsittely työsuhteen aikana

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Työnantajan edustaja tiedusteli minulta jokin aika sitten, saako hän antaa luottamusmiehelle tietoja työsuhteeni sisällöstä. Minusta tämä oli varsin outo kysymys enkä oikein tiennyt, mitä siihen olisi pitänyt vastata. Toinen asia ovat lääkärintodistukset ja niihin sisältyvät hyvin henkilökohtaiset tiedot. Mitä laissa sanotaan työnantajan oikeudesta vaatia ja käsitellä työntekijää koskevia tietoja?

LAKIMIES: Merityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 6 §:n mukaan luottamusmiehellä on oikeus saada työnantajalta edustamiensa työntekijöitä koskevat tiedot merityösopimuslain 1 luvun 3 §:ssä säädettyistä asioista. Viitatussa 3 §:ssä on 15-kohtainen luettelo niistä tiedoista, jotka on käytävä ilmi kirjallisesta työsuhteen sopimuksesta. Tämä merityösopimuslain sääntö luottamusmiehen tietojensaantioikeudesta on saman sisältöinen kuin kumotun merimieslain 77 §, jonka muotoilun taustalla oli luopuminen merimieskatselmusjärjestelmästä 2000-luvun puolivälissä. Katselmusmiehen tehtävänään oli valvoa, että merimiesten työsuhteet olivat lainmukaisia ja ”paperit” muutoinkin kunnossa eli merimies pätevä ja kelpoinen toimeensa. Nyt tämä tehtävä on siis osin siirretty luottamusmiehelle.

Luottamusmiehen tietojensaantia koskevia sääntöjä on myös yhteistoimintalaissa (334/2007) ja työehtosopimuksissa. Yhteistoimintaneuvotteluissa luottamusmies voi edustaa työpaikan koko henkilöstöryhmää, ei vain samaan ammattiliittoon kuuluvia. Työehtosopimuksissa on sääntöjä sen varmistamiseksi, että luottamusmies saa käyttöönsä yksittäisen erimielisyysasian selvittämisessä tarvitsemansa tiedot ja asiakirjat.

Työnantajan kysymys oli siis todellakin outo varsinkin, jos sen taustasta ja tarkoituksesta ei kerrottu mitään. Ennen kaikkea se oli mielestäni tarpeeton ja hämmennystä aiheuttava otettaessa huomioon, että tietojensaantioikeudesta on laissa erityisiä sääntöjä ja että luottamusmiehellä on vaitiolovelvollisuus.

Lain yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004) toisessa luvussa säädetään työnantajan oikeudesta käsitellä työntekijää koskevia henkilötietoja. Henkilötieto on määritelty henkilötietolain (523/1999) ja sillä tarkoitetaan kaikenlaisia luonnollista henkilöä, hänen ominaisuuksiaan tai elinolosuhteitaan kuvaavia merkintöjä, jotka voidaan tunnistaa häntä tai hänen perhettään koskeviksi. Arkaluonteisina pidetään henkilötietoja, jotka kuvaavat esimerkiksi etnistä alkuperää, seksuaalista suuntautumista, uskonnollista vakaumusta, ammattiliittoon kuulumista, rikoksesta annettua ran-

gaistusta, henkilön terveydentilaa, sairautta tai vammaisuutta tai häneen kohdistettuja hoitotoimenpiteitä. Edellytykset käsitellä arkaluonteisia tietoja on määritelty laissa muita tiukemmiksi ja tarkemmin tietojen luonteen takia.

Lain lähtökohtana on, että työnantaja saa käsitellä vain välittömästi työntekijän työsuhteen kannalta tarpeellisia henkilötietoja, jotka liittyvät työsuhteen osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksien hoitamiseen, työnantajan työntekijöille tarjoamiin etuuksiin tai johtuvat työtehtävien erityisluonteesta (tarpeellisuusvaatimus 3 §).

Työnantajalla on oikeus käsitellä työntekijän terveydentilaa koskevia tietoja (5 §), jos tiedot on kerätty työntekijältä itseltään tai hänen kirjallisella suostumuksellaan muualta (esimerkiksi työterveyshuollosta). Työnantajalla on oikeus käsitellä työntekijän tietoja 1) sairausajan palkan tai terveydentilaan liittyvien etuuksien suorittamiseksi, 2) sen selvittämiseksi, onko työstä poissaolo perusteltu syy tai 3) jos työntekijä nimenomaisesti haluaa selvitetävän työkykyisyytensä työnantajan tukemana (esimerkiksi kolmikantaneuvotteluissa).

Tietojen arkaluontoisuuden takia terveydentilaa koskevia tietoja saavat käsitellä vain ne henkilöt, jotka valmistelevat, tekevät tai toteuttavat työnantajan päätöksiä näissä asioissa. Työnantajan on erikseen nimettävä nämä työnantajan palveluksessa olevat henkilöt (esimerkiksi laivasairaanhoitajat, palkanlaskijat, työhyvinvointiasiantuntijat) tai ainakin määriteltävä tehtävät, joihin sisältyy terveydentilaa koskevien tietojen käsittelyä. Kaikilla näitä tietoja käsittelevillä henkilöillä on salassapitovelvollisuus. Työnantajan on myös säilytettävä työntekijän terveydentilaa koskevat tiedot erillään muista työnantajan keräämistä henkilötiedoista.

Työnantajalla on perustuslakiin perustuva velvollisuus suojella työntekijän yksityisyyttä. Lainsäädännössä on asetettu selkeät rajat sille, mitä työntekijöitä koskevia tietoja, mihin tarkoitukseen ja millä tavalla työnantajalla on oikeus käsitellä ja luovuttaa eri tahoille. Sama koskee myös luottamusmiestä ja hänen tietojensaantioikeuttaan. Työntekijällä on myös aina oikeus pyytää selvitystä ja tarkastaa, mitä tietoja hänestä itsestään on merkitty työnantajan ylläpitämiin rekistereihin ja tietojen ollessa virheellisiä tai puutteellisia, vaatia niiden korjaamista.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

Työsuojelutarkastaja:
Miltei joka vuosi kuolee yksi merimies

Merityö on vaarallinen toimiala

Suomalaisessa merenkulussa kuolee yksi merimies reilussa vuodessa.

Työsuojelutarkastaja Ilkka Kervisen mukaan viime aikoina joka kolmas vuosi on sujunut ilman työtapaturmakuolemia.

TEKSTI UP/MIKA PELTONEN KUVA SHUTTERSTOCK

Trendi on pitkässä juoksussa laskeva, mutta merenkulku on edelleen hyvin vaarallinen toimiala. Tapaturmataajuusindeksi on merimiehillä 22, Kervinen kertoo.

Tapaturmataajuusindeksi kertoo, kuinka monta yli kolmen päivän poissaoloon johtanutta työkyvyn menetystä sattuu miljoonaa työtuntia kohti. Öljyteollisuudessa miljoonaa työtuntia kohti sattuu alle kolme työtapaturmaa.

Harvoin kaikki on kunnossa

Kervisen mukaan hyvin harvoin tarkastuksissa ei löydetä mitään puutteita.

– Meillä on tsekkauslista ja kerromme ennalta, mitä tulemme valvomaan. Silti työnantaja ei ole laittanut niitä kuntoon, hän ihmettelee.

– En ole törmännyt toiseen alaan, jossa kollegan kuoleman ja viranomaistutkinnan jälkeen palataan rutiiniin ilman sen kummempaa asian käsittelyä.

Viimeisimmistä kuolemaan johtaneista merimiesten työtapaturmista kaksi oli hukumisia ja kaksi johtui hapettomaan tilaan joutumisesta.

– Vähemmän vakavat työtapaturmat ovat liittyneet nostoihin tai kädet ovat jääneet väliin esimerkiksi vaijerityöskentelyssä.

Kervinen tähdentää, että työtapaturmista on syytä ilmoittaa työsuojeluviranomai-

selle silloinkin, kun työnantaja empii, onko tapaturma vakava.

– Työsuojelutarkastaja voi helposti luokitella tapaturman vakavuuden.

Valoa näkyvissä

Työsuojeluasiat on Kervisen mukaan hoidettu melko hyvin suomalaisessa merenkulussa.

Vähemmän vakavia tapaturmia on sattunut nostoissa ja vaijerityöskentelyssä.



– Meillä on ollut työsuojeluvalvontaa 1970-luvulta alkaen. Tämä on aika poikkeuksellista maailmassa, mutta vielä on parannettavaa.

Viime aikoina työsuojeluasioissa on Kervisen mukaan alkanut näkyä valoa tunnelin päässä.

– Tutkimuspuolella hiljattain tehdyissä SeaFit- ja SeaSafety -hankkeissa on yritetty selvittää merenkulkijoiden työn monipuolisia haasteita ja niiden vaikutusta terveyteen.

Poikkeustehtävät huomioon

Työterveyslaitoksen mukaan laivatyöhön tarvittaisiin nykyistä tarkempia arviointiprusteja siten, että myös poikkeustilanteet otettaisiin huomioon.

Tehtäväkohtaisen soveltuvuuden arvioinnissa voisivat olla apuna myös merimiehille kehitetyt kuntotestaukset.

– Esimerkiksi Norjassa ja Hollannissa painoindeksi on yksi merimiehen työkykyisyyden mittari, Kervinen kertoo.

Suomessa tuskin aletaan tarkkailla merimiesten painoindeksejä, mutta arviointia on Kervisen mielestä syytä tarkistaa.

– Kyse on fyysisestikin vaativista tehtävistä. Merimiehen pitää esimerkiksi saada itsensä ylös vedestä ja pystyä auttamaan muitakin. Osan miehistöstä pitää pystyä myös savusukeltamaan. Jos on astmaa tai muita hengityssairauksia, on hyvin kyseenalaista, kykeneekö savusukellukseen.

Vaihtoehtoisesti hätätoiminta tulisi Kervisen mukaan suunnitella siten, että tekijöiden yksilöllinen terveydentila otetaan huomioon.

Merimieskin voi uupua

Kervinen ihmetteli taannoin nettikirjoituksessaan, eikö merimies muka milloinkaan uuvu.

– Merimiehet eivät yleensä huomaa omaa uupumustaan. On aika hassua, että uupumusta ei ole ajateltu, vaikka tehdään yli 12-tuntisia työpäiviä kuusi viikkoa putkeen.

Sittemmin kuormituksesta on alettu puhua laivoillakin.

– Ihmiset ovat ruvenneet ehkä ensimmäistä kertaa miettimään, onko kuormituksen merkkejä havaittavissa, Kervinen kertoo. 🛡️

Paha keli on riesa

Merenkäynti rasittaa kroppaa ja haittaa työntekoa

Onko merimieskin myrskyllä merisairaana? Kokeneet merenkulkijat Petri Päivärinta ja Margus Kütt kertovat, että heitä aluksen keinunta vain väsyttää. Pahoinvointi jäi uran alkuvuosiin. Heiluminen kuitenkin harmittaa.

TEKSTI EIJA KALLIONIEMI KUVAT KARI HULKKO



Kun laiva keinuu, Petri Päivärinta kiinnittää surrausraudat liedien ympärille kattiloiden suojaksi.

M/s Lindan kokkistuertti **Petri Päivärinta** myöntää, että ilta-päivälehtien otsikot ”kauhun hetkistä” tullaavat naurat-

tamaan, kun tuuli on keinuttanut Suomenlahdella matkustaja-alusta.

– Eiväthän ne edes ”keinu”! Täällä keinunta on arkipäivää, ja kallistuskulmat

isompia, rautaa kuljettavissa aluksissa jopa 40 astetta, raumalainen Päivärinta kertoo Langh Shipin rahtialuksella.

Päivärinta ei tule enää merisairaaksi. Tietysti pahassa kelissä tulee vähän väsähtänyt olo.

Kokkistuertti on tottunut keinumiseen, jota määrittävät tuulen ohella muiden muassa laivatyyppi ja lasti. Uransa pahimmat kelit hän on kokenut Atlantilla. Hänen mielestään merityössä on aika heikoilla, jos tulee jo matkustajalaivalla kipeäksi.

– Merikoulussa 1981 tulin merisairaaksi sen aikaisella rai-aluksella, mutta sitä sanottiinkin oksennussimulaattoriksi. Jos siellä ei tullut kipeäksi, ei muuallakaan.

Nukkuminenkaan ei suju

M/s Lindalla Päivärinta on havainnut joidenkin oppilaiden voineen pahoin. Kokkioppilas on saattanut lähteä keittiöstä ja palata jonkin tunnin päästä. Joku on ehkä ottanut tabletin ja tottunut – tai ei ole tottunut.

Päivärinta (51) myöntää, että iän myötä aluksen heiluminen on alkanut harmittaa enemmän.

– Huono keli hankaloittaa kaikkea, nukkuminenkin on silloin mitä on. Kroppa väsyä alituisen kikkailemiseen. Koska varastotilat ovat alakerrassa, portaissa kulku aluksen keinuessa on hankalaa, Langhin pääluottamusmies luettelee.

Myrskyssä kattiloiden kanssa ei ole helppoa.

Päivärinta esittelee Lindan keittiössä surrausrautoja, jotka hän kiinnittää liedien



– Myrään alkaessa pitää muistaa laittaa vetolaatikot kiinni, Margus Kütt sanoo.

ympärille kattiloiden suojaksi, kun laivaa keinuu. Koska miehistö tarvitsee ruokaa, kokin on tehtävä töitä säässä kuin säässä.

– Jokainen liike, mitä laskee mihinkin, pitää miettiä. Surrausraudatkaan eivät välttämättä auta, koska myös kattiloissa on reunat. Paistinpannu on todellinen haaste huonolla kelillä.

Sitä alusta sanottiin oksennus-simulaattoriksi.

Tuntuu jokaisessa eri tavalla

Lindan tarttolainen konekorjausmies **Margus Kütt** ei myöskään kärsi pahoinvoinnista. Hän on tottunut keinuntaan.

– Keinunta alkaa väsyttää, kun joutuu koko ajan varomaan liikkeitään. Yöllä huonolla kelillä on käännettävä kylkeä ja yritettävä löytää mukava asento. Jos kovasti keinuu, ei pysty nukkumaan ja on välillä noustava istumaan sohvalle, Kütt kertoo.

Jos myräkkä alkaa yöllä, Kütt on huolissaan lähinnä siitä, muistiko hän laittaa kaikki korjaamopuolen vetolaatikot kiinni. Päivällä huonolla kelillä on turha hitsata, koska työn jälki kärsisi.

Myös Küttin meripahoinvointi jäi meriuuran alkuvuosiin. Kokemusta siitä hän sai aloittaessaan seilauksen kalalaivalla sekä 1990-luvulla neljän päivän myrskyssä Amundsenin-lahdella matkalla merentutkimusaluksella Grönlannista Beaufortinmerelle.

– Merenkäynti tuntuu jokaisessa eri tavalla. Joku ei tykkää vasta-aallosta, joka heittää laivaa ylös ja alas. Joku taas ei tykkää, kun tulee sivuaaltoja, jolloin laiva heilu. Toisille voi tulla nälkä ja toisilta lähteä ruokahalu.

Kütt kertoo, että pari hänen kaveriaan on lopettanut merityöt pahoinvoinnin takia.

– Toinen heistä sanoo, että hänen tekisi mieli tulla takaisin, mutta hän tietää, ettei kestä syksyn myrskyjä. Joskus kun keinuu paljon, tulen miettineeksi itsekkin, miksi olen täällä. Mutta sitten taas muistan, miksi olen, konemies hymyilee.

Käsille puuhaa, silmille horisontti

Margus Kütt kertoo, että he ovat miehistös-

Merimieslääkäri meripahoinvoinnista

Mehiläisen merimieslääkäri **Ilkka Saarelainen** arvioi ja neuvoo näin:

- Pahoinvointi johtuu tasapainoelimen toiminnan häiriintymisestä. Se voi äityä pahimmillaan hillitsemättömäksi oksenteluksi.
- Meripahoinvointi on yksilöllistä; joku voi pahoin, toinen ei. Horisontin katselu ja raitis ilma helpottavat.
- Ns. vanhojen antihistamiinien on todettu sivuvaikutuksensa ansiosta rauhoittavan pahoinvointia. Niitä käytetään ehkäisevästi ennen huonoja kelejä.
- Korvan taakse kiinnitettävä skopolamiini-laastari vaikuttaa kolme vuorokautta. Jotkut käyttävät sitä syksyllä, kun tiedossa on myrskykelejä. Skopolamiini saattaa aiheuttaa sivuvaikutuksina näkemisen häiriöitä ja suun kuivumista. Näköhäiriöiden vuoksi laastari on kielletty joissakin maissa.
- Meritaudin iskettyä helpotusta tuovat varsinaiset pahoinvointilääkkeet. Paras lääke on kuitenkin maihin pääsy.

sä yrittäneet keksiä pahoinvointeille oppilaille jotakin puuhaa, vaikka solmujen tekemistä.

– Se on auttanut. Jos tuntuu, ettei voi olla muuten kuin pitkällään, silloin pitää levätä.

Päivärinta tarjoaa horisonttiin tuijottamista.

– Byssankin pitäisi olla sitten sellaisessa paikassa, että näkee ulos. Kun menee makuulle ja ottaa meritautitabletin, niin eikö hän se siitä, hän arvelee. 🌱

Tutkija kaipaa tatuointikuvia

OLEN SAANUT KULTTUURIRAHASTOLTA

vuoden tutkimusapurahan kirjan/julkaisun kirjoittamiseen merimiestatuoinneista. Niistä on julkaistu Suomessa vähän kirjallista aineistoa, joten aion paikata tutkimustyölläni tämän aukon.



Tarvitsen Sinunkin apuasi, koska vanhaan merimieskulttuuriin liittyviä tatuointikuvia on löydettävissä vähän. Voisitko siis tutkia valokuva-albumejasi ja katsoa, löytyisikö sieltä aiheeseen liittyvää? Luvallanne skannaisin valokuvat ja lähettäisin ne teille takaisin. Kuvia voi myös lähettää itse skannattuina (mahdollisimman iso tiedosto) sähköposti-osoitteeseeni jari.ruotsalainen@uef.fi

Luovutan kaiken luottamuksellisesti keräämäni aineiston tutkimukseni jälkeen luvallanne Rauman merimuseolle. Kuvat voivat esittää tatuointitapahtumaa tai olla vapaa-ajalta taikka työtehtävistä, kun-

han niissä näkyy merimiestatuointi tai -tatuointeja.

Vanhan ammattikulttuurin tallentamisella alkaa olla kiire. Tehdään siis yhdessä hyvä, komea ja tärkeä julkaisu!

Jari Ruotsalainen

Itä-Suomen yliopiston tutkijatohtori

Kiertokoulu 34A, 82220 Niittylahti;

jari.ruotsalainen@uef.fi;

puh. 044 972 6980

OSASTOT TOIMIVAT

Satu johtaa Länsi-Suomea

Länsi-Suomen osaston varapuheenjohtaja **Satu Aspegren** on siirtynyt osaston johtoon. Pitkään puheenjohtajana toiminut **Kari Nurmirinta** jätti puheenjohtajuuden, kun aloitti eläkepäivät.

Vaihdos kirjattiin osaston kevätkokouksessa, joka pidettiin Wasa Linen laivalla toukokuun alussa. Osastolaiset risteilivät päivän aikana Vaasasta Uumajaan ja takaisin.



Kenneth Bondas

Lukeminen on rentouttava harrastus. Lukea voi missä ja milloin vain.

Koskaan ei ole myöhäistä aloittaa lukemista.

Kannattaisiko kurkistaa **Maakellarin salaisuuteen?**

Dekkaristi jumittui lehden tekoon



Marja Aarnipuro
Maakellarin salaisuus
CrimeTime
2017, 294 s.

Apu-lehden päätoimittaja, tunnettu journalisti **Marja Aarnipuro** punoo uusia juonia. Hän on aloittanut toimitusmiljööseen sijoittuvan dekkarisarjan. Sarjan ensimmäinen osa ja samalla Aarnipuron debyyttidekkari *Maakellarin salaisuus* esittelee päähenkilön, keski-ikäisen naistoimittajan Kaarina Riikosen.

Päähenkilö työskentelee toimittajana Viikko-lehdessä, jonne hän kirjoittaa pidettyjä ja palkittuja henkilöhaastatteluja. Työnsä kautta Kaarina tuntee julkikset ja puoli Suomea. Kaarinan uran saa yllättäen uuden suunnan, kun hän löytää kesäpaikkansa maakellarista surmatun miehen.

Sarja-alitus houkutti lukemaan. Mutta ”puoli” kirjaa kuvaileekin lehden toimitusta ja tapahtumia siellä. Tylsän puuduttavaa, jos minulta kysytään. Tekstin edessä Kaarinan isä katoaa ja pian teini-ikäinen tytärkin on ”hukkuksessa”. Katoamiset eivät niin mitenkään liity maakellarin salaisuuteen.

Kirjasta menee maku viimeistään siinä vaiheessa, kun perheen koira Turre on lähtenyt isännän kanssa kesämökille – jonne poliisit ovat taas antaneet luvan mennä – koira tuijottaakin sohvalta kotona yksin olevaa Kaarinaa. Miten ihmeessä kustannustoimittaja tai oikolukija eivät ole huomanneet moista lapsusta?

Joku on sanonut, että Aarnipuro heittää itsensä suoraan vuoden kiinnostavimmaksi dekkaristiksi. No, ei todellaan! Mutta nämhän ovat makuasioita. Tämä ei ollut kirja minua varten, mutta sopinee kesälukemiseksi hänelle, joka ei kaipaakaan kirjoihin verta ja suolenpätkiä.

Onneksi **Seppo Jokinen** ja hänen komisarionsa Sakari Koskinen eivät petä koskaan. Seuraavaksi lukuun siis Jokisen *Vaakaasti harkiten*.

Tiina Kytölä

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



Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työpäivän kuulumisia. Jututettavaksi osui catering specialist **Tarja Rantanen** Viking Linen M/s Mariellalta.

Rantanen oli aloittamassa yövuoroa laivan infopisteessä.

– Etupäässä olen vastannut kysymyksiin wifi-yhteyksistä. Tuntuvat olevan elinehto nykyään. Matkustajat haluavat jakaa tietoa menemisistään ja syömisistään. Jotkut suuttuvat, jos yhteydet eivät toimi.

Laiva on täynnä, sillä liikkeellä on muun muassa aasialaisia ja venäläisiä ryhmiä.

Yöllä voi vaikka imuroida.



– Eilen vain noin kymmenen prosenttia matkustajista puhui suomea.

Kaikki eivät osaa englantia, mutta aasialaisilla on yleensä kielitaitoinen opas mukana. Venäläisten neuvomissa auttavat tarvittaessa venäjää osaavat työntekijät laivan muilta osastoilta.

– Meillä riittää rakkautta yli osastorajojen, Rantanen kiittelee.

Yövuorossa yksin päivystäessä uhkaa väsymys. Kun asiakkaita ei ole, Rantanen puuhastelee kaikenlaista, esimerkiksi imuroi infopisteen tilat. Ihmisvilinä uuvuttaa sen verran, että vapaahetket on mukava viettää hytissä ylhäisessä yksinäisyydessä.

– Jos on lämmintä, käyn ulkona, Rantanen kertoo ja toivottaa merenkulkijoille aurinkoista kesää. | KK

Kari Nurmirinta jättää neuvon

Puhu silloin kun aika on!

Minua pidetään jääräpäisenä, Kari Nurmirinta myöntää. Miehen mainetta on kasvattanut suorapuheisuus.

– Sanon niin suoraan kuin olla voi. En kaunistele, työstään ja luottamustoimistaan vapaalle jäänyt Nurmirinta kuvailee tapaansa toimia.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT KARI HULKKO



Kari Nurmirinta teki yli 30 vuoden rupeaman Merimies-Unionin luottamustehtävissä.

Kari Nurmirinta kävi palkanlaskentakurssit vuoden 1984 paikkeilla Vääksyssä. Samoihin aikoihin hän aloitti Vaasan-laivalla keittiöosaston luottamusmiehenä. Siitä lähtien hän on hoitanut luottamustoimia leipätyön ohessa. Vastuita on riittänyt Merimies-Unionin hallituksesta Länsi-Suomen osaston johtamiseen.

Alusta lähtien Nurmirinta on tullut tunnetuksi henkilönä, joka saa suunsa auki.

– En ole koskaan ollut hiljainen enkä arka. Sanon, miten asia mielestäni on. Mutta ei se tarkoita, että olisin aina oikeassa.

Epävarmuutta itsestä vai asiasta?

Nurmirinnan on vaikea sulattaa sitä, että kokouksissa ollaan hiljaa, mutta perästä-

päin vaikkapa saunalla esitetään varmoja mielipiteitä siitä, miten asiat pitäisi hoitaa.

– Jos sanottavaa on, kerro asiasi. Palkan päällä pitää puhua, ei jälkikäteen, Nurmirinta neuvoo luottamustehtävissä toimivia.

Puhumisen ohella tärkeää on kuunteleminen.

– Ei pidä hätkähtää, jos joku sanoo jotain tiukkaan säävyyn. Kaikkien asiaa pitää kuunnella.

Kari Nurmimirinta pahoittelee sitä, että Merimies-Unionin hallituksen kokouksissa keskustellaan nykyään vähemmän kuin takavuosina. Hän pohtii, miksi ihmiset arkailevat. Ovatko he epävarmoja itsestään tai asiastaan? Epäilevätkö osallistujat, etteivät tule oikealla tavalla kuulluiksi?

Vaikka asiat eivät aina ole kivoja, niistä pitää puhua.

– Minä haluan keskustelevia kokouksia. Ei niin, että vain kokouksen puheenjohtaja on äänessä.

Konkari arvelee, että työryhmätyöskentelyä voisi hyödyntää enemmän. Sillä tavoin useampi tulisi ilmaisseeksi mielipiteensä. Ja nuoria hän nostaisi enemmän esiin.

Kokouksella oltava antia

Joskus Nurmimirinta on tullut miettineeksi, käyttääkö hän liikaakin puheenvuoroja.

– Ajattelevat varmaan, että taasko se Nurmimirinta on äänessä. Toisinaan itsellekin tulee marakattimainen olo.

Laivoillakin kannattaa istua juttelemaan yhdessä.



Jatkuva kysyminen ja kyseenalaistaminen voivat aiheuttaa inflaation. Mutta ..

– Kun lähdet aamulla kello kuusi matkustamaan kokoukseen, on lupa odottaa, että kokoontumisella on merkitystä.

Keskustelua ja sosiaalista elämää Nurmimirinta peräänkuuluttaa myös laivoille.

– Tehdään vaikka salaattia ja istutaan juttelemaan. Asiaa kyllä syntyy, kun aletaan jutustella. Luottamusmiesten kannattaa huolehtia kokoontumisista varsinkin silloin, kun väki on vaihtunut tiuhaan.

Liitto pitää jäsenen puolta

Merimies-Unionin viime vuosien toimintaa Nurmimirinta kuvailee vaikeuksien kanssa kamppailuksi. Unioni on hänen mukaansa ollut hankalassa välikädessä, kun on ollut ulosliputuksia ja mukavuuslippulaivoja.



Kari Nurmimirinta on kuulunut myös SAK:n edustajistoon. SAK:n puheenjohtaja Jarkko Eloranta ja kakkosmies Matti Huutola osuivat kuvaustilanteeseen.

– Sekamiehitys on yksi pakon sanelemista ratkaisuista. Ei sellaiseen olisi lähdetty, ellei olisi ollut pakko. Työpaikkoja pitää yrittää pelastaa.

Unionin hallituspaikan varajäsenelleen Tero Yli-Mäenpäälle luovuttanut veteraani katsoo, että Liitto tekee parhaansa.

– Niillä resursseilla mitä on, hoidetaan ne asiat, jotka kullakin hetkellä ovat tapetilla. Jäsen on aina ykkönen, hänen puoliaan pidetään.

Monesti Unionin piikkiin laitetaan syntejä, jotka eivät sinne kuulu.

– Oikealla tavalla annettu vastine saattaisi olla paikallaan nykyistä useammin, etteivät väärinkäsitykset jää elämään, Nurmimirinta tuumii.

Paappa viihtyy maalla

Entä tästä eteenpäin?

– Minulla pitää aina olla tekemistä. Maalla tekemistä onneksi riittää. Olen alkanut tykätä puutarhanhoidostakin, tuore eläkeläinen sanoo.

Vähässäkyrössä pihaan on viimeksi kohonnut kesäkeittiö, jossa on jo valmistunut kaalipataa ja lammaspaistia. Nurmimirinta on myös kaksinkertainen paappa ja odottaa yhdessäoloa jälkikasvun kanssa. 🍷

Kari Nurmimirinta

s. 1959

- kokki, Silja Serenade
- eläkkeelle 1.6.2017
- Länsi-Suomen osaston puheenjohtaja 1999–2017
- Merimies-Unionin hallituksen jäsen 2000–2017
- luottamustoimia Työttömyyskassassa, Merimieseläkekassassa ja SAK:ssa



Yleiskorotukset turvaavat ostovoiman

JOKAISEN PALKANSAAJAN ostovoiman turvaavat yleiskorotukset kuuluvat asiaan, kun inflaatio ja talouskasvu orastavat. Tätä mieltä on Teollisuuden palkansaajat TP.

– On oikeudenmukaista, että palkansaajat saavat osansa tuottavuuden kasvusta. Se on yksi keino hillitä tuloerojen hallitsematonta kasvua, TP toteaa tiedotteessaan.

TP:n mielestä työmarkkinoiden oleellinen tehtävä on edelleen huolehtia siitä, että palkansaajien ostovoima säilyy hintojen noususta huolimatta. Tässä yleiskorotukset ovat tärkeä työkalu.

– Ay-liike haluaa olla kehittämässä kannustavia ja oikeudenmukaisia palkkausjärjestelmiä. Työntekijän palkitseminen hyvin tehdystä työstä ei ole ristiriidassa yleiskorotusten kanssa.

TP myös pelkää valtio-omisteisten yhtiöiden työpaikkojen olevan vaarassa, jos niiden omistusrakennetta muutetaan harkitsemattomasti ja liian nopeasti.

Merimies-Unioni on Teollisuuden palkansaajat ry:n jäsenliitto.

Teollisuuden suurliitto syntyi

METALLILIITTO, Teollisuusalojen ammattiliitto TEAM sekä Puuliitto yhdistyvät. Niistä muodostuu Teollisuusliitto.

Metallityöväen liitto on jo muuttanut nimensä Teollisuusliitoksi. TEAMin ja Puuliiton osastot hakevat Teollisuusliiton jäsenyyttä lokakuun loppuun mennessä. Myös liittojen työttömyyskassat yhdistyvät.

Uudessa SAK:laisessa suurliitossa on yli 220 000 jäsentä. Liittoa johtaa **Riku Aalto**, joka toimi aiemmin Metalliliiton puheenjohtajana.

Teollisuusliiton täysimääräinen toiminta käynnistyy vuoden 2018 alusta. Alun perin myös mukana ollut Paperiliitto vetäytyi fuusiosta.

Valtuusto puhui koulutuksesta

MERIMIES-UNIONIN VALTUUSTO käsittelee Unionin alkuvuoden toimintaa kevätkokouksessaan toukokuussa. Aihetta tyytyväisyyteen antoi etenkin se, että liitto on kouluttanut paljon uusia, nuoria luottamusmiehiä.

Luottamusmiesten jatkokoulutuksen kehittäminen herätti keskustelua. Yhteista paamia ja verkostoitumista pidettiin tärkeinä. Unionin lomamökkien käyttö ja tarve puhuttivat niin ikään. Työehtosopimustilanne sekä työtuomioistuimen tuore ratkaisu ylitöiden korvaamisesta olivat nekin esillä.

Valtuusto käsittelee monia liiton hallintoasioita. Se hyväksyi viime vuoden toimintakertomuksen ja vahvisti tilinpäätöksen.

Seuraavan kerran valtuusto kokousta 25. lokakuuta.

Valtuusto käyttää liiton ylintä päätösvaltaa edustajakokousten välisenä aikana.



Kari Hulkko

Unionin osastot sekä yksittäiset jäsenet voivat tehdä valtuustolle esityksiä. Valtuus-

toa johtaa Arctian pääluottamusmies **Mikko Ervast**. | KK



Pelot ja ilot mukana matkassa

TUKHOLMASSA TAPAHTUI HUHTIKUUN ALUSSA kuorma-autolla tehty terrori-isku. Pelko ja huoli hirmuteosta tulivat matkustajien mukana laivaan. Monet puhuivat asiasta ja omaan mielialaanikin se vaikutti. Samalla tuli mietittyä, että laivalla koetaan monesti pelkoa, mutta aika usein myös iloa.

Aloitin työt laivoilla vuonna 1985. Ensimmäinen työpaikkani oli M/s Finlandia. Myrskyn sattuessa pelotti melko lailla, mutta ajan myötä luottamus käyttökäytökunnan ammattitaitoon kasvoi ja pelastusharjoituksetkin vähensivät pelkoa. Työskentelin silloin pääosin baareissa ja erityisesti laivan diskossa. Siellä sattui koko aikana vain muutama väkivaltainen tapahtuma. Matkustajat kunioittivat ja uskoivat meitä ”virkapukuisia” vielä silloin.

Vuonna 1990 uusi, hieno M/s Silja Serenade lähti liikenteeseen. Alkuun pohdiskelin, kuinkahan laivan erikoinen rakenne ”kävelyka-tuiheen” kestää Itämeren myrskyt ja tyrskyt. Mutta hyvinhän tämä on 27 vuotta kestänyt.

Työni baareissa jatkui ja ajan mittaan väkivaltaiset tapahtumat lisääntyivät – ja nimenomaan laivan diskossa. Useimmiten matkustajat kahinoivat keskenään ja me henkilökuntaan kuuluvat jouduimme erotuomareiksi näihin matseihin. Vielä 1990-luvulla väliin meno oli suhteellisen turvallista. Nyt 2000-luvulla en kuitenkaan enää kovin mielelläni toimi erotuomarina. Syitä on useita. Nykyään matkustajien päät sekoittaa alkoholin lisäksi huumausaineet; päih-tyneet käyttäytyvät erittäin arvaamattomasti. Meidän työntekijöi-den juridinen turva oikeustapauksissa on olematon, vaikka yhtiö vaatii meitä suojelemaan matkustajien turvallisuutta ja yhtiön omaisuutta.

*Suurin pelko on silti
työpaikkojen menetys.*



Enää eivät pelota niinkään myrskyt eivätkä asiakkaiden väliset tap-pelut, vaan se mahdollinen sekopää, joka pääsee kävelemään lai-vaan ilman kontrollia (vrt. lentokenttien turvatarkastukset) ase mukanaan ja alkaa harhoissaan riehua laivan promenadella.

Terroristiset iskut maailmalla tuovat mieleeni myös huolen sii-tä, miten helppoa on ostaa autopaikka ja ajaa laivaan vaikka räjäh-

delastissa. Tuhoa on turhan helppo saada aikaan laivassa, joka seilaa keskellä Itämeren mukanaan matkustajia ja henkilökuntaa. Lentokentillä tarkistetaan niin matkustajat kuin läpivalaisua käyt-täen matkatavaratkin, mutta matkustaja-autolautoilla ei ole vastaa-vaa kontrollia. Täytyykö oppia kantapään kautta erittäin kalliisti, pahimmassa tapauksessa ihmishenkien hinnalla?

Suurin pelko laivoilla nykyään on silti varustamotukien ja niiden myötä työpaikkojen menetys. Tänäkin keväänä jouduimme jännit-tämään, kuunteleeko maan hallitus järjen ääntä tehdessään pää-töksiä.

Työhyvinvointi herättää sekin huolta. Kovin on henkinen pa-hoinvointi lisääntynyt laivoilla, ihan globaalistakin. Pahoinvointi on yhteydessä lisääntyneeseen pelolla johtamiseen, jota joutuvat koh-taamaan varsinkin extrat.

Ilonaiheitakin on osunut kohdalle urani aikana todella paljon, varsinkin ensimmäisten kahdenkymmenen vuoden kuluessa. On vietetty matkustajien häitä ja syntymäpäiviä ja nautittu rutiineja mukavasti rikkovista erikoisristeilyistä. Ja ennen kaikkea työkave-reiden lähdöt eläkkeelle ehjinä ja terveinä ovat tuntuneet sydämes-säni hyvältä.

Nykyään valitettavasti ilon tuntemukset ovat vähenemään päin, varsinkin yhtiön johdon puolelta tulevat. Onneksi työkaverit ovat maailman parhaat. Ja joka ilta matkustajien joukosta baariimme osuu joku hauska ihminen:).



Pekka Ahmakari

*Kirjoittaja on baarimestari ja
luottamusmies Silja Serenadella*

Kylmän kevään kuvia



Liekö ennätyskylmän kevään ja alkukesän vaikutusta, että aurinkoisten työkuvienv ottaminen kiinnosti lähinnä jäänmurtajien miehiä.

Merimies-lehden pyytämiä valokuvia aiheesta aurinko, meri ja merenkulkija lähettivät **Jussi Helminen** ja **Pentti Holappa**. Molempien kuvissa meri on vielä jäässä, mutta aurinko sentään paistaa kirkkaasti ja työt sujuvat.

Jussi Helminen:

Poosu Seppo ja matruusi Jimmy tuumaustauolla Perämeren auringon alla Kemin edustalla. Kuva on otettu jäänmurtaja Polariksella maaliskuun puolivälissä.



Takuuvarma kevään merkki! Konerepari Jussi uskaltautuu täkkipaffel Rauman satamassa. Kahvitteluhetki on ikuistettu Polariksella toukokuussa.

Pentti Holappa:



Poosu Kari Tossavainen ja matruusi Hans Sjöberg (keskikuva) kylpivät auringossa tehdessään töitä Otsolla.

Merellistä kesämeininkiä

Kotkan meripäivät Helsinki Pride

MERELLISTÄ KOTKAA ja suuria purjelaivoja juhliitaan jälleen heinäkuussa. Kotkan Meripäivät pidetään **12. - 16.7.** Meripäivillä on tarjolla urheilua, lastenohjelmaa, musiikkia huippuartistien esittämänä sekä tanssia sekä viihdekonseritteja ja monenmoista muutakin viihdettä.

Avajaispäivänä järjestetään Meripäiväparaati ja ohjelmaa Kotka-lavalla. Torstaina 13.7. avataan The Tall Ships Races -tapahtuma ja suuret purjelaivat valloittavat Kanta-sataman.

Turussa suuret purjelaivat nähdään 20.–23. heinäkuuta.



PALKANSAAJAKESKUSJÄRJESTÖT osallistuvat tänäkin kesänä Helsinki Pride -viikolle. Se on **26.6.–2.7.**

Järjestöt haluavat edistää sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöjen yhdenvertaisia oikeuksia työelämässä. Seminaari *Tällainen on yhdenvertainen työpaikka* järjestetään 27.6. klo 16.30-18 (Café Köket, Aleksanterinkatu 28). Lauantaina 1.7. katuja värittää Pride-viikon pääkulkue.



Pienoismalleja ja tarinoita

MERIKESKUS VELLAMO KOTKASSA on laittanut esiin alusten pienoismalleja. Mukana ovat muun muassa Itämeren helmeiksi kutsuttu Ariadne, Junnu Vainion tunnetuksi tekemä Tornator ja jäänmurtajalaivastomme uusin ylpeys Polaris.

Näyttelyn ihmisläheiset tarinat nostavat esiin jänniä juttuja merenkulun historiasta. Selviää esimerkiksi, miksi Viking Linen laivat ovat punaisia ja miksi valkoinen pöytäliina korvasi Suomen leijonan jäänmurtaja Tarmon lipputangossa vuonna 1918.

Laivoilla on aikanaan kuljetettu niin morsiamia kuin kohua herättäneitä lastituotteitakin kauan kaivatusta kahvista kuu-

maan öljyyn. Suurmiesten rinnalle tarinoin on nostettu vahtivuorojaan viikosta toiseen tekevät merimiehet.

Näyttely on avoinna lokakuun loppuun asti.



SUOMEEN EI KUULU ORJATYÖ!

Me emme halua, että Suomi taantuu tai Suomi palautuu orjatyön aikaan. Meillä on paljon esimerkkejä maista, joissa ihmiset joutuvat työskentelemään epäinhimillisissä olosuhteissa ja riittämättömällä palkalla.

Ammattiyhdistysliike ei hyväksy tällaista työelämää eikä varsinkaan Suomen rajojen sisäpuolella.

Niina Koivuniemi,
Pamin järjestöjohtaja, puhe 1.5.2017

DIGIPALVELUIDEN KÄYTTÖ EI SAA OLLA IKÄKYSYMYS

lääkäiden ihmisten tietotekniikan osaaminen on pitkälti lähipiirin kannustuksen varassa. Kun myös julkiset palvelut siirtyvät enenevässä määrin digimuotoon, tarvitaan taustalle laajempi tuki.

Koulujen lisäksi tablettitietokoneita kannattaisi hankkia myös vanhainkoteihin, sillä ilo ja hyöty teknologian kehitymisestä kuuluu kaiken ikäisille.

Kauppalehti, pääkirjoitus 24.5.

MYÖS AMMATILLISEN KOULUTUKSEN PITÄÄ SIVISTÄÄ

Vaarana on, että ammatillinen koulutus kapeutuu työvoiman uusintamiseksi, jota ohjaa lyhytnäköinen taloudellinen ja tuotannollinen rationaalisuus. Hyvä ammatillinen koulutus on yleissivistävää.

Sivistys ei ole sitä, että juodaan pikusormi pystyssä kahvia posliinikupista. Sivistys on kykyä ajatella laajasti ja toimia järkevästi.

Hannu L. T. Heikkinen, professori
Helsingin Sanomat 31.5.2017



Silmät suojaan auringolta!

ULKONA TYÖSKENNELLESSÄ kannattaa suojata silmät auringon valolta, silmätautien ylilääkäri **Tiina Leivo** neuvoo. Aurinko saattaa polttaa verkkokalvon keskiosan, jos siihen katsoo suoraan.

– Aurinkolasit (CE-merkityt) nenälle ja lakki päähän. Aina kun mahdollista, hae työasento, jossa aurinko jää selän taakse, lääkäri ohjeistaa. Tuulisissa ja hiekkaisissa olosuhteissa työskennellessä on hyvä pitää mukana kostutustippoja ja käyttää niitä tarvittaessa.

Lähde: SAK:n uutiskirje 26.4.

Virastot vaihteeksi yhteen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ on käynnistänyt virastouudistuksen. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston viranomaistehtävät yhdistetään yhdeksi virastoksi.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminto yhtiöitetään. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaa väyläverkosta vastaavana virastona.

Aie yhdistää virastot on herättänyt huolta lausunnonantajissa.



Meriauran palkittu toimitusjohtaja Jussi Mälkiä on käynyt puhumassa näkemyksistään myös Merimies-Uniön hallitukselle ja luottamusmiehille.

Saana Lamminsivu

Jussi Mälkiä sai teemapalkinnon

MERIAURA GROUPIN toimitusjohtaja **Jussi Mälkiä** sai tämänvuotisen merenkulun teemapalkinnon. Mälkiä palkittiin siitä, että hän on toiminut merenkuluelinkeinon ja meriympäristön puolesta ja edistänyt ympäristöä säästäviä ratkaisuja.

– Mälkiän toiminta on tuonut merenkululle myönteistä näkyvyyttä, palkintoraati perusteli.

Merenkulkuneuvos, merikapteeni Mälkiä on toiminut alalla yli kolmekymmentä vuotta.

Mälkiän perustama varustamo sai alkunsa vuonna 1986 Aura-hinaajasta ja vähitellen konserni on kasvanut yhdeksi Suomen suurimmaksi varustamoksi ja merenkululle tärkeäksi yritysryppääksi.

Palkinnonsaajan valitsivat merenkulualan yritykset ja järjestöt yksimielisesti.

Tero Palomäki veturimiesten keulaan

VETURIMIESTEN LIITON uudeksi puheenjohtajaksi on valittu veturinkuljettaja **Tero Palomäki**. Liittoa 16 vuotta johtanut **Risto Elonen** jäi eläkkeelle. Palomäki on ollut aiemmin liiton varapuheenjohtajana ja veturimiesten pääluottamusmiehenä. Veturimiesten liitossa on noin 1 200 työssä olevaa jäsentä.

Mepa taas Linnankadulla

MERIMIESPALVELUTOIMISTO Mepa on palannut Linnankadulle. Mepa avasi konttorinsa kesäkuun puolivälissä entisessä osoitteessaan Linnankatu 3. Tontille on valmistunut uusi rakennus. Rakennustöiden ajan Mepan toimisto sijaitsi Olympiaterminaalissa.



Jessica Troberg tapasi messuvieraita Merimies-Unionin osastolla.

Raumalla messuiltiin

RAUMALLA PIDETTIIN merenkulkumessut toukokuussa. Merenkulkualan ammattilaisille suunnatussa tapahtumassa käsiteltiin ajankohtaisia teemoja painolastivesistä ja pätevyyskirjoista

siihen, miten miehittämättömät alukset vaikuttavat alan koulutukseen.

Messujen yhteydessä järjestettiin näyttely. Merimies-Unioni oli yksi näytteilleasettajista.

Väyliä syvennetään

MAAN HALLITUS ON NÄYTTÄNYT

vihreää valoa Oulun ja Vuosaaren väylien syventämiselle. Valtion osallistuu hankkeiden toteuttamiseen yhteensä 22,5 miljoonalla eurolla. Rahoitus tulee lisäbudjetin kautta.

Hallitus korostaa päätöksessään, että on tärkeää varmistaa Suomen saavutettavuus ja toimivat kansainväliset yhteydet. Suomen vienti ja tuonti ovat riippuvaisia siitä, että merikuljettusten kannalta tärkeiden väylien liikennöitävyys on hyvä ja kapasiteettia on riittävästi.

Kemi-Torniossa alueen toimijat ovat vaatineet, että myös Kemien Ajoksen väylää on syvennettävä, jotta vältyttäisiin kilpailun vääristymiseltä.

MERIKAPTEENI JA VARATUOMARI

Pipsa Mörn on nimetty Laivanpäälystöliiton varatoiminnanjohtajaksi. Mörn aloittaa tehtävässä elokuun alussa. Liiton toiminnanjohtaja on **Johan Ramsland**.

Matruusi pelasti jäihin pudonneen

POHJANMAAN PELASTUSLAITOS on palkinnut matruusi **Hans Sjöbergin** toiminnasta, jolla hän pelasti avantoon uponneen uhanneesta vaarasta.

Henkilö oli pilkillä Vöyrillä, kun jää petti alta. Hans Sjöberg kuuli avunhuutoja ja soitti hätäkeskukseen. Samalla hän lähti kartoittamaan, mistä huudot tulivat. Sjöberg meni köyden kanssa jäätä pitkin kohti avantoa. Hän heitti köyden pään avannossa olleelle ja sai pidettyä tämän pinnalla. Lisäksi Sjöberg kannusti avan-

toon pudonnutta jaksamaan, kunnes liisäapua tuli.

Ilman apua henkilö ei päässyt pois avannosta, koska hänen kelluntapukimensa oli imeytynyt vettä. Sjöberg osallistui myös pelastustoimintaan yhdessä pelastuslaitoksen pelastajien kanssa.

Jäänmurtaja Otsolla työskentelevä Sjöberg on saanut ja saa muitakin tunnustuksia esimerkiksi toiminnastaan onnettomuustilanteissa viime marraskuussa.



Hans Sjöberg (oikealla), pelastusjohtaja Tero Mäki (keskellä) sekä Maunu Ylimäki, jonka Pohjanmaan pelastuslaitos palkitsi toisessa tilanteesta annetusta hätäavusta.

Liikkuvuusavustus ja työsuhde Ruotsin lipun alla purjehtivalla aluksella

LIKKUVUUSAVUSTUKSEN tarkoituksena on tukea työpaikan vastaanottamista pitkän työmatkan päästä. Liikkuvuusavustusta on haettava **ennen työsuhteen alkamista**.

Liikkuvuusavustusta myönnetään **työttömyysetuuteen oikeutetulle** henkilölle, joka ottaa vastaan vähintään kaksi kuukautta kestävästä työsuhteesta tehtävän työn (työaika keskimäärin vähintään 18 tuntia viikossa). Työmatkan on kestävä keskimäärin yhteensä yli kolme tuntia päivässä (osa-aikatyössä yli kaksi tuntia). Liikkuvuusavustus

on peruspäivärahan suuruinen (noin 700 €/kk vuonna 2017) ja sitä maksetaan työsuhteen keston mukaan 30–60 päivän ajan.

Liikkuvuusavustusta voidaan myöntää myös jäsenen muuttaessa työn vuoksi ulkomaille tai aloittaessa työsuhteen esimerkiksi Ruotsin lipun alla purjehtivalla laivalla. Avustuksen myöntämiseksi hakijan on oltava Kuljetusalan Työttömyyskassan jäsenen koko etuuskauden ajan.

Pääsääntöisesti henkilön tulee siirtyä ruotsalaisen työttömyyskassan jäseneksi,

kun hän työskentelee Ruotsin lipun alla purjehtivalla laivalla. Kuitenkin – kun oikeus liikkuvuusavustukseen on Suomesta myönnetty – henkilön tulisi säilyttää jäsenyytensä suomalaiseen työttömyyskassaan kunnes liikkuvuusavustuskauti on maksettu. Vasta tämän jälkeen tulee hakea ruotsalaisen työttömyyskassan jäsenyyttä.

Lisätietoa liikkuvuusavustuksesta
http://www.kuljetusalan.fi/fi/tietoa_etuuksista/liikkuvuusavustus



Rörlighetsunderstöd och anställning på fartyg under svensk flagg

SYFTET MED RÖRLIGHETSUNDERSTÖDET är att stödja mottagandet av en arbetsplats med lång arbetsresa. Rörlighetsunderstödet ansöks **innan anställningen börjar**.

Rörlighetsunderstöd beviljas personer **som har rätt till arbetslöshetsförmån** och som tar emot ett minst två månader långt arbete i en anställning (i genomsnitt minst 18 timmars arbetstid per vecka). Arbetsresan ska vara i genomsnitt totalt mer än tre timmar per dag (över två timmar vid deltidarbete). Rörlighetsunderstödet motsva-

rar till storleken grunddagpenningen (ca 700 €/mån år 2017) och betalas ut i 30–60 dagar beroende på anställningens längd.

Rörlighetsunderstöd kan även beviljas när en medlem flyttar utomlands på grund av arbete eller börjar en anställning på t.ex. ett fartyg under svensk flagg. För att beviljas bidrag ska den sökande vara medlem i Transportbranschens Arbetslöshetskassa under hela förmånsperioden.

I regel ska personen bli medlem i den svenska arbetslöshetskassan när han eller

hon arbetar på ett fartyg under svensk flagg. När rätten till rörlighetsunderstöd har beviljats från Finland ska personen dock behålla sitt medlemskap i den finska arbetslöshetskassan tills rörlighetsunderstödsperioden har betalats ut. Först därefter ska medlemmen söka medlemskap i den svenska arbetslöshetskassan.

Mer information om rörlighetsunderstödet
http://www.kuljetusalan.fi/fi/tietoa_etuuksista/liikkuvuusavustus

Finlands handelssjöfart måste få fortsätta

Europeiska handelssjöfart kan inte klara sig utan statliga stöd som rekommenderas av EU-kommissionen. Den internationella konkurrensen är skoningslös och brutal. Rederiverksamhet är nästan omöjligt med europeiska arbetskraftskostnader. Länder som ligger utanför EU, erbjuder möjlighet av billig arbetskraft som lockar och snedvrider konkurrenssituationen. Europeiska kommissionen fattade redan för decennier sedan ett beslut att tillåta användning av statliga stöd inom den internationella handelssjöfarten. Lösningen var ett övervägt sätt att säkra den europeiska handelssjöfarten och europeiska sysselsättningen för sjöfarare.

Finland har inte vandrat ensam i denna utveckling ifrån de övriga länderna. Vi har också varit tvungna att genomföra ett stödsystem tillsammans med arbetsmarknadsparter genom besparingar av arbetskraftskostnader som möjliggör trafikering under den finska flaggan. Konkurrenssituationen med tredjeländer och även med vissa EU-flaggor är svår trots stöden. När man även räknar med de låga fraktavgifterna har finländska rederinäringen tillräckligt med utmaningar.

Mot denna bakgrund är det chockerande att MARA, som är hotell- och restaurangbranschens branschorganisation nummer ett, har inlett en kampanj för att eliminera statligt stöd för rederinäringen och speciellt för passagerarfärjorna. Enligt MARA orsakar bidragen illojal konkurrens med hotell- och restaurangbranschen. MARA har även haft en tanke om att det skulle vara bättre om finländska passagerarfartyg skulle flaggas ut från Finland – då skulle inte stöden behövas längre.

MARA:s logik är inkonsekvent. Det är obestridligt faktum, att passagerarna som kommer med passagerarfartygen är en omfattande kundkrets för finska hotell- och restaurangbranschen samt euron, som de lämnar på hotell och restauranger står för en betydande del av omsättningen på hotell- och restaurangföretagen i hamnstäderna. Det är också klart, att om stödet på arbetskrafts-

kostnaderna skulle tas bort, så skulle passagerarfartygen till eller från Finland inte försvinna – utan fartygen skulle trafikera under andra flaggor. Man behöver inte gå långt söderut, innan man kommer till EU-länder där arbetskraftskostnaderna är betydligt lägre än i Finland - även utan stödsystem. De tar mer än gärna våra fartyg med till sina register.

MARA:s tanke är fel, att man genom att avlägsna stöden skulle spara statliga utgifter och eliminera illojal konkurrens. Det är värt att komma ihåg, att stödet för arbetskraftskostnader består av skatter, som betalas av sjöfarare och arbetsgivaravgifter, som ar-

betsgivaren betalar. Rederiet får ju tillbaka skatter och arbetsgivarutgifter, men staten får inte ytterligare besparingar, om fartygen flaggas ut och arbetsmöjligheterna försvinner från Fin-

land. Då skulle det inte finnas någon som betalar varken skatt eller arbetsgivaravgifter till Finland!

Stödsystemet för handelssjöfart fungerar helt på sina egna tillgångar, som näringen själv har införskaffat. Detta är en anledning att övergå till ett nettolönesystem, där man inte behöver inkludera till den statliga budgeten ett separat moment av stöd för handelsjöfarten. Då skulle olika intresseorganisationer, så som MARA, börja förstå att sluta sprida sin falska, missledande och splittrande propaganda.

Det är nödvändigt att gå över till nettolönesystemet.



Simo Zitting
Ordförande

simo.zitting@smu.fi



Jukka-Pekka Flander



Jonathan Himmelroos är en av de många åländska sjömännen, som jobbar på M/s Rosella.

Familjevis på haven – **Ålänningarna seglar med tillförsikt mot framtiden**

Om man vill träffa åländska sjömän, lönar det sig att resa med Rosella. Största delen av fartygets personal är från ön.

På fartyget möter man en nöjd personal, fastän osäkerheten om branschens framtid ibland gnager på humöret.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILDER JUKKA-PEKKA FLANDER

Rosellas återgång till att segla under finsk flagg innebar en del förändringar, men förtroendemannen **Ingela Grane** tror, att personalen för det mesta är nöjd med sina arbets- och anställningsvillkor.

– Nu är vi inte lika mycket lediga som under svensk flagga, i Sverige kan man använda sina ledigheter mer flexibelt under lugnare perioder. Även tjänsteårstilläggen försämrades något.

Förändringen har i alla fall enligt Grane, som arbetar som säljare, inte påverkat stämningen på fartyget. I alla fall på hennes

egen avdelning i tax-free butiken har man inte märkt något av förändringarna. Det som ger anledning till glädje är, att Mariehamn-Kapellskär-linjen absolut är nödvändig och drar resande. Kryssningspaketen har utvecklats och det finns en efterfrågan för dem. Men det finns också många kunder som reser till ett visst resmål. En sådan lojal kundgrupp är svenskar som reser till sina sommarställen på Åland.

Idealiskt skiftarbete

Bartendern **Anders Brostedt** är svensk, men bor numera i Mariehamn

– Kärleken tog mig till Åland. Flytten var inte svår, för arbetet till sjöss kan man också göra härifrån, berättar Brostedt.

Anders Brostedt trivs både i sitt arbete som på sin bostadsort. 1:1-skiftarbetet är enligt honom idealiskt. Efter ett hektiskt arbetspass är det skönt att stranda i lugna Mariehamn.

– I det nuvarande systemet kan jag planera mitt liv. Det är också positivt, att man sover bra på Rosella, då fartyget är i hamn under nätterna.

Den så positiva mannens liv skuggas av oron för sjöfartsbranschens situation. >>



Anders Brostedt trivs på jobbet och tycker om att leva på Åland. Men han oroar sig ibland för branschens situation.



Ingela Grane (till vänster) och Sonja Andersson är nöjda med Rosellas butiker.

– Beslutsfattarnas skatte- och andra lösningar grubblar man för ofta på. Åland är ändå så beroende av sjöfarten, att jag ser positivt på framtiden.

För Brostedt är det en självklarhet att höra till ett fackförbund och han ser det inte som omöjligt att han kan ta en roll i fackföreningsverksamheten.

– Att höra till facket är också en fråga om solidaritet.

”Här förstår man sig på pengar”

Butikschefen **Mikael Holmström** har också han en stark tro på framtiden för Ålands sjöfart. Tron förstärks av nya fartygsbeställningar.

– Jag litar på, att sjöfarten även i fortsättningen erbjuder arbetsplatser till ålänningar och drar in skattepengar till landskapet, säger veteransjöfaren.

Enligt Holmström är det orättvist, att rederierna tävlar på olika villkor beroende på deras nationalitet. Åland har ändå klarat sig bättre än fastlands-Finland i den hårda tävlingen. Försäljningen av Silja Line grämer fortfarande.

– Ålänningar är förbannat visa, tar hand om sitt företag så att den fungerar. Här förstår man sig på pengar.

För Holmström själv har Viking Line varit en bra arbetsgivare under redan 30 år. Hans son **Robin Holmström** seglar också på Rosella och den yngre sonen har börjat sjöfartsstudierna.

Om sitt eget arbetsområde, Rosellas tre butiker, är Holmström stolt. Butikerna har utvecklats med tanke för att motsvara resenärernas önskemål och intressen.

Holmström ger också positiv feedback åt fackförbundet.

Ålänningar är förbannat visa, de förstår sig på pengar.



– Sjömans-Unionen har förändrats mot det bättre. Den har lyckats undvika strejker, tidigare hade man för många. Unionen arbetar också för att hålla bekvämlighetsflaggat fartyg i schack.

Rederierna måste våga satsa

Halvmatrosen **Jimmy Broman** representerar Ålands nya, smarta sjöfartsgeneration.

Broman som trivs på sjön sedan han var liten, hamnade efter ett snedsteg i byggbranschen i sjöbranschen. Och ämnar



Mikael Holmström litar på, att sjöfarten drar in skattepengar även i fortsättningen.

fortsätta och avancera i karriären där. Den unga mannen flyttar till Åbo till hösten, för han studerar till sjökapten. Hans största dröm är en säker arbetsplats.

– Sjöfartsbranschens utsikter har länge varit så där. Jag hoppas, att rederierna vågar satsa på sjöfarten, också på miljövänliga lösningar, vilka är populära och viktiga, säger kapstensplantan.

Sjöfarten håller Åland flytande

Sjöfarten är fortfarande motorn i den åländska ekonomin. Även om sjöfartens relativa andel som inkomstkälla har minskat är den fortfarande landskapets viktigaste näring.



Ålandsrederiernas fraktfartyg seglar till stor del under bekvämlighetsflagg. Sjöfarten erbjuder ändå arbetsplatser också för ålänningar.

Aland är en betydande ägare inom sjöfartsbranschen och ägandet har även ökat under de senaste åren. Ålandsrederiernas fartyg seglar ändå till stor del under någon annan än finländsk flagg. Fraktfartyg seglar under bekvämlighetsflagg. Även nästan hälften av passagerarfartygen är registrerade i Sverige.

Av hela bruttolönebeloppet som Ålands sjöfartssektor betalar stannar ungefär 60 miljoner kvar på Åland. Rederierna betalar också företagsskatt till Finland. Dessutom betalar ägarna skatt på dividenderna till Finland.

Sjöfarten sysselsätter drygt 1 000 ålänningar som är bosatta på Åland. Det är 7,3 procent av alla arbetande i landskapet.

Siffrorna som beskriver sjöfartens betydelse växer om man inkluderar hela havsklustret, dvs. även bland annat bemanade anläggningar, försäkringsbolaget Alandia och små specialteknologiföretag.

Tankfartygen under bekvämlighetsflagg

– Sjöfarten har internationaliserats och även på Åland har branschen förändrats, säger forskaren **Richard Palmer** vid Ålands statistik- och utredningsbyrå.

Tidigare idkades mångsidig sjöfart i landskapet, men numera koncentrerar ålänningarna sig på vissa transporter, särskilt tankfartygstonnage och passagerarfartyg. Detta har gjort branschen mer sårbar. Konkurer har inte heller kunnat undvikas.

Rederierna borde investera i effektivitet och miljövänlig teknik.



Det började gå utför för torrlastfartygssektorn när pappersindustrin hamnade i svårigheter.

– Nästan alla torrlastfartyg har sålts. Det enda betydande rederiet som ännu



– Ålands sjöfart borde ta i bruk ny teknologi i ett tidigt skede, tycker forskaren Richard Palmer.

äger sådana är Godby Shipping, berättar Palmer.

Maktfaktorn i den åländska sjöfarten, Lundqvist Rederierna, har tankfartyg. Lundqvist har flaggat ut sina tankers. Till rederiets anställda hör enbart utländska sjöfarande. Till befälet hör inte heller finländare.

Investeringar behövs

Passagerarfartygstrafiken spelar en viktig roll fastän konkurrensen i branschen är hård och antalet passagerare som reser via de åländska hamnarna har minskat jämfört med toppåren. Ändå var antalet passagerare i fjol hela 3 664 000. Särskilt Viking Line är en stor arbetsgivare.

– Ålands sjöfart är framgångsrik om vi tar i bruk ny teknologi i ett tidigt skede. Åtminstone Lundqvist och Viking Line kan investera i effektivitet och miljövänlig teknik, eftersom de har en stark ekonomi, anser Richard Palmer.

Med tanke på framtiden är det avgörande om passagerarmängderna på Östersjön fortsätter att öka och om efterfrågan på sjötransporter av varor kommer att öka. Ålänningarna är också spända på hur det går med sjöfartsstöden som EU har godkänt och om taxfreeförsäljningen blir kvar på fartygen och om bränslekostnaderna stiger.



Ålandsavdelningen behöver nya aktiva

Den tidigare så aktiva Ålandsavdelningen behöver ny vind i seglen.

Birka-fartygens utflaggning för ungefär tio år sedan var en katastrof för Ålandshavets sjöfarare. Det var de också för Sjömans-Unionens Ålandsavdelning.

TEXT OCH BILD KATARIINA KIVISTÖ

Vi förlorade aktiva medlemmar. Nu består styrelsen i första hand av oss äldre, berättar avdelningens ordförande **Eija Kiviö**.

Under den sista tiden har det också hänt positiva saker. Den goda nyheten är, att M/s Rosella återgick till att segla under finsk flagga.

Ålandsavdelningens styrelsemedlem **Ingela Grane**, som arbetar på Rosella vet, att det inte heller i grannlandet finns något överutbud på fackförbundsaktiva.

– Det har länge varit svårt att få med folk, både i Finland och i Sverige, säger Grane.

Grane berömmar Finlands Sjömans-Union för att man lättare och snabbare får tag på dess experter än på anställda vid Sveriges fackförbund.

Skärgårdstrafikens arbetsvillkor har försämrats

Förutom utflaggning av passagerarfartyg och fraktfartyg har Åland haft en annan svår motgång. Det är konkurrensutsättning och utkontraktering av landskapets skärgårdstrafik. Skärgårdstrafikens arbetstagare var tidigare i landskapsregeringens tjänst, men nu är deras arbetsgivare i första hand privata företag. Anställningsförhållandena har försämrats väsentligt.

– Till exempel man håller inte fast vid arbetstiderna. Folk jobbar övertid på order av befäl men får inte den ersättning som de är berättigade till. Och visstidsanställningarna fortsätter efter varandra under flera år, berättar Eija Kiviö.

Det händer också att cafépersonalen lagar mat till besättningen och passagerare, men får lön som cafébiträde, inte som kock.

Situationen beskrivs av att Sjömans-Unionens medlemmar, som är anställda i skärgårdstrafikens privata företag, inte bryr sig om att prata om sitt arbete till allmänheten.

– Speciellt anställda som är över 50 år har dragit sig in i sitt skal, därför att de som följd av kritik får problem och några alternativa arbetsplatser finns det inte.

Skärgårdstrafikens anställda har dragit sig in i sitt skal.



Rädslan och osäkerheten matas av, att i konkurrensutsättningens hetta kan arbetsgivaren bytas vart femte år.

Kiviö, som också hör till Sjömans-Unionens styrelse, är besviken på landskapets politiker, som har valt de billigaste erbjudandena.

– Billigt och bra går inte hand i hand. Och det billigaste erbjudandet garanterar inte ens mer fördelaktiga helhetskostnader.

”Vi behöver båtar och kryssningar”

Som tur är sysselsätter passagerarfartygen ålänningar.

– Vi tycker inte om, att man talar om passagerarfartyg endast som underhållningskryssningsfartyg. För oss som bor i skärgårdslandskapet är båtarna viktiga för att transportera människor och varor till



Eija Kiviö ja Stefan Dahl är glada över att Åland ska få en ny FFC:s ombudsman.

slutdestinationen. Men det är jättebra att vi också har kryssningar och tax-free. Annars skulle nog inte anlöpningar vara så många per dygn och våra resor till fastlandet vore mycket dyrare.

Ålandsavdelningens medlemmar är glada över, att FFC:s fackförbund anställer en ny ombudsman till Mariehamn.

– På det här viset löser sig också vårt eget kontor. Vår egen avdelning skulle inte själv ha klarat av att betala hyran för kontorsutrymmet. Nu kan vi dela på kostnaderna. 🚢

Ny adress till medlemsregistret!

De åländska medlemmarnas adressförändringar inkommer inte till Sjömans-Unionens medlemsregister lika smidigt som de fastländska medlemmarnas. Då medlemmar som är bosatta på Åland flyttar, så bör de själva alltid anmäla den nya adressen till medlemsregistret.

På detta sätt garanterar man att tidningen Sjömannen och övrig medlemspost kommer fram.

Kollektivavtal för skärgårdstrafik efter medling

Nya två-åriga kollektivavtal har gjorts upp för landsvägsfärjor och förbindelsefartyg. Avtalen föddes först efter strejkvarning och medling.

En strejk hotade skärgårdens färjetrafik med början den 28 april. Arbetsmarknadskonflikten föddes därför att fackförbunden inte kunde gå med på arbetsgivarnas krav på lönesänkningar. Det fanns också oenigheter om hur man beräknar övertid.

Strejken avbröts dock. Parterna, dvs. Maskinbefälsförbundet, Skeppsbefälsförbundet och Sjömans-Unionen samt Finfer-

ries godkände efter de flera dagar långa förhandlingarna medlingsförslagen från riksförlikningsmannen.

Parterna bestämde att fortsätta kollektivavtalen som fanns mellan dem. Den nya avtalsperioden är mellan 1.5.2017–28.2.2019.

Avtalen rörande färjetrafikens vägfärjor godkändes så, att höjningsmodellerna och texterna är samma som i sjöfartsbranschens

andra, redan medlade kollektivavtal. I kollektivavtalet rörande förbindelsefartyg gjorde man dessutom upp preciseringar för övertid som ingår i garantilönen per dygn samt helgdagsersättningar.

De gånga kollektivavtalen är slutförda för Sjömans-Uniones del förutom ett avtal. Man har fortfarande inte gjort upp något kollektivavtal för passagerarfartyg i inrikesstrafiken. [↓](#)

Nästan vart år dör en sjöman

Arbete till sjöss är en farlig bransch

I den finska sjöfarten dör en sjöman på ett drygt år. Enligt arbetsskyddsinspektören Illka Kervinen har vart tredje år förflutit utan dödsolyckor i arbetet under den senaste tiden.

Trenden är på lång sikt nedåtgående, men sjöfarten är fortfarande en mycket farlig bransch. Olycksfallindexet är 22 för sjömän, berättar Kervinen.

Olycksfallindexet visar, hur många arbetsförmågeförluster som leder till över tre dagars frånvaro från arbetet per en miljon arbetstimmar. I oljeindustrin inträffar under

tre olycksfall per en miljon arbetstimmar.

Enligt Kervinen finner man mycket sällan några brister vid inspektionerna.

– Vi har en granskningslista och vi berättar i förväg om vad vi kommer att kontrollera. Men ändå har arbetsgivaren inte ställt dem i ordning, undrar han.

– Jag har inte stött på en annan bransch, där man efter kollegans dödsfall och myn-

digheternas utredning återgår till rutinerna utan att ens behandla saken på något sätt.

De senaste olycksfallen i arbetet som har lett till sjömans dödsfall har varit två drunkningar och två olycksfall berodde på att man hamnade i ett syrefattigt utrymme.

Mindre allvarliga olycksfall i arbetet har varit relaterade till lyft eller att händerna har hamnat i kläm, till exempel i arbeten med vajrar. [↓](#)



Behandling av personuppgifter under arbetsförhållandet

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Arbetsgivarens representant frågade mig för en tid sedan om han fick ge information om mitt arbetsavtal och dess innehåll till förtroendemannen. Jag visste inte vad jag borde ha svarat för jag tyckte att frågan var mycket märklig. En annan sak jag undrar över är läkarintygen som innehåller mycket personlig information. Vad säger lagen om arbetsgivarens rätt att kräva och behandla information som gäller anställda?

JURISTEN: Enligt 13 kapitlet 6 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) har förtroendemannen rätt att av arbetsgivaren få uppgifter som avses i sjöarbetsavtalslagen 1 kapitlet 3 § om de arbetstagare som han företräder. I den nämnda 3 § finns en lista med 15 punkter över dessa uppgifter som skall finnas i ett skriftligt arbetsavtal. Denna regel i sjöarbetsavtalslagen om förtroendemannens rätt att få information har samma innehåll som den upphävda sjömanslagens 77 § vars formulering grundar sig på övergivandet av mönstrings-systemet i mitten av 2000-talet. Mönstringsförrättarens uppgift var ju att övervaka att sjöfararnas arbetsavtal var lagliga och att "pappren" var i ordning d.v.s. att sjömannen var kvalificerad och hade behörighet för sitt jobb. Nu har en del av denna uppgift överförts till förtroendemannen.

Regler gällande förtroendemannens rätt till tillgång till information finns också i lagen om samarbete inom företag (334/2007) och i kollektivavtalen. I samarbetsförhandlingar kan förtroendemannen företräda personalgruppen på arbetsplatsen i sin helhet, inte bara de som är hör till samma fackförbund. Det finns regler i kollektivavtalen för att försäkra att förtroendemannen får till hands alla de uppgifter och dokument som behövs för att utreda ett oenighetsärende.

Arbetsgivarens fråga var verkligen märklig speciellt då man inte berättade någonting om frågans bakgrund eller syfte. Framförallt tycker jag att den var onödig och orsakade förvirring då hänsyn tas till att det finns särskilda regler i lagen om rätten till information och att förtroendemannen har tystnadsplikt.

I andra kapitel i lagen av integritetsskydd i arbetslivet (759/2004) fastställs arbetsgivarens rätt att behandla personuppgifter om den anställda. Begreppet *personuppgift* har definierats i personuppgiftslagen (523/1999) och med det avses alla slags anteckningar som beskriver en fysisk person eller hans egenskaper eller levnadsförhållanden som kan hänföras till honom själv eller till hans familj.

Personuppgifter som betraktas som känsliga beskriver t.ex. personens etniska ursprung, sexuella inriktning, religiösa övertygelse,

medlemskap i fackförening, straffrättslig påföljd, hälsotillstånd, sjukdom eller funktionshinder eller vårdåtgärder. Lagenliga förutsättningar att behandla känslig information är strängare och mer specifikt på grund av uppgifternas natur.

Utgångspunkten i lagen är att arbetsgivaren får behandla endast de personuppgifter som är direkt nödvändiga och relevanta för arbetsavtalsförhållandet. Uppgifterna skall ha att göra med rättigheter och skyldigheter som gäller vardera parterna i arbetsförhållandet, med de förmåner som arbetsgivaren erbjuder eller med arbetsuppgifternas särskilda natur (relevanskravet 3 §).

Arbetsgivaren har rätt att behandla uppgifter om arbetstagarens hälsotillstånd om de är erhållna av arbetstagaren själv eller annanstans med arbetstagarens skriftliga samtycke (t.ex. företagshälsövården). Arbetsgivaren har rätt att behandla uppgifter om arbetstagarens hälsotillstånd 1) för utbetalning av sjuklön eller jämförbara förmåner, 2) för att avgöra om det finns grundad anledning till frånvaro från arbetet eller 3) om den anställda önskar att hans eller hennes arbetsförmåga utreds med stöd av arbetsgivaren (t.ex. trepartsdiskussion).

På grund av känsligheten av hälsotillståndsuppgifter får de behandlas endast av personer som förbereder, fattar eller utför arbetsgivarens beslut i dessa ärenden. Arbetsgivaren skall utnämna specifikt vilka personer i arbetsgivarens anställning som får ta del i (t.ex. sjukvårdare på fartyg, löneassistenter, experter på arbetsvälmående) eller åtminstone definiera de arbetsuppgifter som innehåller behandling av hälsotillståndsuppgifter. Alla personer som behandlar dessa uppgifter har tystnadsplikt. Arbetsgivaren skall även förvara hälsotillståndsuppgifter separat från andra personuppgifter som arbetsgivaren har samlat in.

Arbetsgivaren har konstitutionell skyldighet att skydda arbetstagarens privatliv. Lagstiftningen har satt tydliga gränser för vilka uppgifter om arbetstagarna, i vilket syfte och på vilket sätt arbetsgivaren har rätt att behandla och utlämna information till olika parter. Samma gäller också förtroendemannen och hans rätt att få information. Arbetstagaren har alltid rätt att begära utredning och granska vilka uppgifter som finns i arbetsgivarens register och om informationen är felaktig eller bristfällig kan arbetstagaren kräva korrigering.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Dåligt väder är en plåga

Sjögång påfrestar kroppen och försvårar arbetet

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD KARI HULKKO OCH SHUTTERSTOCK



Under sjögången kan man vila eller titta mot horisonten, tycker Margus Kütt och Pekka Päivärinta.

Gör stormen sjömannen sjuk? Erfarna sjömännen **Petri Päivärinta** och **Margus Kütt** säger att fartygets gungningar bara gör dem trötta. Illamåendet blev de av med i början av karriären. Men svängningarna besvärar ändå.

M/s Lindas kocksteward Petri Päivärinta berättar, att gungningarna på hans båt är vardagsmat och lutningsvinklarna är stora, till och med 40 grader på fartygen som fraktar järn. Gungningen bestäms förutom av vind också av fartygstyp och last.

Päivärinta blir inte längre sjösjuk. Naturligtvis blir han trött vid svår sjögång.

– I sjöfartsskolan blev jag illamående på den tidens skolfartyg, men det kallades ju också för kräkningssimulator.

Man kan heller inte sova

Päivärinta (51) medger, att med åren så besvärar båtens gungningar allt mer.

– Dåligt väder försvårar allt. Kroppen tröttnar på oavbrutna experiment och det är också svårt att gå i trappor, säger Langhs huvudförtroendeman.

I storm är det svårt med kastruller och stekpannor. Päivärinta sätter vid behov fast spisen med lastförankring för att skydda kastrullerna.

Det känns på olika vis hos varje person

Lindas maskinreparatör från Tartu, Margus Kütt, lider inte heller han längre av illamående.

– Gungningen gör att man börjar känna sig trött när man hela tiden måste röra sig försiktigt. Under natten vid svårt väder mås-

Vissa tycker inte om motvågor, andra inte om sidovågor.



te man byta från sida till sida och försöka hitta en bekväm ställning. Om det gungar mycket och man kan inte sova, så måste man ibland sätta sig i soffan, berättar Kütt.

Om stormen börjar på natten, är Kütt närmast orolig för om han har kommit ihåg att stänga alla lådorna i verkstaden. På dagen är det onödigt att svetsa, för då lider kvaliteten på arbetet.

– Sjögången känns på olika sätt hos alla. Vissa tycker inte om motvågor, som kastar båten upp och ned. Medan andra inte tycker om sidovågor, då båten gungar. Vissa kan bli hungriga medan andra mister sin aptit.

Någoting att göra, en horisont för ögonen

Margus Kütt berättar, att de i besättningen har försökt komma på någoting att göra för illamående elever, till exempel att göra knopar.

– Det har hjälpt. Om man känner att det ändå man kan göra är att ligga, så ska man vila.

Päivärinta erbjuder att man ska titta mot horisonten.

– Kabyssen borde vara på en plats som man ser ut ifrån. När man lägger sig ned och tar en tablett mot sjösjuka, så hjälper det.

Sjömansläkaren om sjösjuka

Mehiläinens sjömansläkare **Ilkka Saarelainen** ger dessa råd:

- Illamåendet beror på störning i balansorganet. Det kan i värsta fall utvecklas till ohämmade kräkningar.
- Sjösjuka är personligt: någon kan bli illamående, en annan inte. Att titta mot horisonten och frisk luft hjälper.
- Så kallade gamla histaminer har på grund av sina sidoeffekter visat sig lugna illamående. Dessa används i förebyggande syfte innan dåligt väder.
- Ett skopolaminplåster som sätts bakom örat påverkar i tre dygn. Vissa använder det under hösten när man väntar på storm. Skopolamin kan orsaka sidoeffekter i synen och torr mun. På grund av synrubbingar är plåstret förbjudet i vissa länder.
- När man har blivit sjösjuk hjälper verkliga läkemedel mot illamående. Det bästa läkemedlet är ändå att gå i land. 📍



Resa med rädslor och glädjeämnen

I STOCKHOLM GJORDES I BÖRJAN AV APRIL en terrorattack med en lastbil. Rädsla och oro från den grymma händelsen kom med passagerarna ombord på båten. Många pratade om händelsen och det påverkade också mitt eget humör. Samtidigt tänkte jag, att man på båten många gånger upplever rädsla, men många gånger också glädje.

Jag började arbeta på båtarna 1985. Min första arbetsplats var M/s Finlandia. När det stormade var man ganska rädd, men med tiden ökade förtroendet för personalens yrkeskunskap och räddningsövningarna minskade på rädslan. Jag arbetade då mest i barerna och speciellt i diskot på båten. Där hände under hela den här tiden bara några våldsamma händelser. Passagerarna respekterade och trodde vid den här tidpunkten fortfarande på oss "uniformerade".

År 1990 började den nya, fina M/s Silja Serenade att trafikera. I början tänkte jag att hur båtens speciella konstruktion med "gågata" kommer att tåla Östersjöns stormar. Men det har den tålt bra under dessa 27 år.

Mitt arbete i barerna fortsatte och med tiden ökade de våldsamma händelserna och då speciellt i diskot på båten. Oftast bråkade passagerarna sinsemellan och vi som hörde till personalen var tvungna att vara domare i dessa matcher. Fortfarande på 1990-talet var det ganska säkert att ingripa. Nu på 2000-talet så är jag inte hemskt gärna domare. Skälen är många. Idag är det förutom alkohol som gör passagerarna virriga, också narkotika; berusade beter sig mycket oförutsägbart. Personalens juridiska trygghet i rättsfall är obetydlig, även om företaget kräver av oss att vi ska skydda passagerarnas säkerhet och företagets egendom.

Den största rädslan är att förlora arbetsplatser. ”

Nu är det inte längre stormar eller slagsmålen mellan passagerarna som gör en rädd, utan den möjliga galningen, som kan gå ombord på båten utan kontroll (jmf. med flygplatsernas säkerhetskontroller) med ett vapen och börja härja på båtens promenad i ett förvirrat tillstånd.

Terrorattackerna i världen får mig också att tänka på, hur lätt det är att köpa en bilplats och köra in på båten med en sprängämneslast. Det är för lätt att åstadkomma förstörelse på båten, som åker mitt i Östersjön med passagerare och personal. På flygplatserna kontrolleras såväl passagerarna såväl som deras bagage med röntgen, men på passagerarbåtarna finns inte motsvarande kontroll. Måste vi lära oss genom ett mycket dyrt misstag, i värsta fall med priset av människoliv?

Den största rädslan på båtarna är ändå att rederierna förlorar sina stöd och genom det förloras arbetsplatser.

Även den här våren var vi tvungna att spänt vänta på, om landets regering lyssnar på förnuftet när det tar sina beslut.

Välmåendet på arbetet väcker även det oro. Psykisk ohälsa har ökat stort på båtarna, även globalt. Illamåendet tillsammans med ökningen av att man leder med rädsla, vilket speciellt extrapersonalen måste möta.

Men det har dock funnits många glädjeämnen under min karriär, speciellt under de första tjugo åren. Man har firat passagerares bröllop och födelsedagar och njutit av specialkryssningar som bryter rutinerna. Och framför allt har det känts bra att pensionera arbetskamrater hela och friska.

Idag minskar tyvärr glädjeämnena, speciellt de som kommer från företagsledningen. Lyckligtvis är arbetskamraterna världens bästa. Och var kväll möter man en trevlig person bland passagerarna ☺.

Pekka Ahmakari

Skriften är barmästare och förtroendeman på Silja Serenade



Med blandbesättning på fartygen lever man åtskilt

Finska och filippinska sjömän ombord på fartyg med blandbesättning trivs för det mesta i sina egna grupper. På fartygen finns parallella samhällen. De med olika nationalitet åter till exempel i huvudsak åtskilda från varandra.

Anne Ala-Pöllärens avhandling *Happy Ship?* visar, att samarbetet helt tydligt fortfarande bara övas.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ



I en blandbesättning har arbetstagarna ett ojämnt utgångsläge och detta speglar sig på samexistensen. Filippinarna är försiktiga med att kritisera sina förmän och finländare i allmänhet. Men de kan klaga på, att de får lägre löner än finländare och de undrar också över skillnader i arbetsvillkoren. De undrar, hur finländare kan vara så trötta efter tre veckor, fastän de sedan får semester. Filippinarna anställs för många månaders fortlöpande arbetsperioder.

Finländarna sväljer inte gnället över lönerna, därför att den i jämförelse med lönenivån på Filippinerna är god. Sjömännen som har arbetat utomlands är välbärgade i sina hemländer och kan bland annat ha tjänare.

Hos finländarna bor bitterheten för finska sjömännens arbetsplatser. Forskaren observerade dock inte, om filippinarna

skulle ha utsatts för någon rasism eller annan sorts diskriminering.

Trycket gör en försiktig

I arbetet till sjöss ser man, att finländska sjömän har sökt sig till branschen av sin egen vilja, medan filippinarnas karriär har valts av familjerna. De flesta har redan i

Man måste gissa vad den andre menar.



barndomen valts ut att utbildas till ett arbete till sjöss och i gengäld så försörjer de familjen. Den filippinska staten behöver valutan som sjömän - som skickats utomlands - tar in och deltar i deras marknadsföring.

Filippinarna har alltså stort tryck på sig att behålla sin arbetsplats. Därför är de liv-

rädda för att göra misstag och förlora sitt anseende genom det. Om man då hamnar på den svarta listan, är det svårt att få en anställning på ett nytt fartyg.

Filippinska sjömän marknadsförs som vänliga och anpassningsbara, vilket de oftast är. Konflikt uppstår närmast när de västerländska arbetskamraterna upplever dessa drag som besvärliga. Finländarna föraktar denna sorts yesyes-kultur och brist på initiativtagning i arbetet.

I kombination med språkproblem leder skillnader i arbetskultur lätt till att man i kommunikationen sinsemellan förutsätter och gissar, vad den andre menar. Detta försämrar fartygets säkerhet.

Utbildningsnivån är enligt erfarenhet den samma hos filippinarna som hos finländarna – förutom för kockar. Det finns brister i både måltidernas kvalitet som hygien.

Andra i bastun, andra i karaoken

Ala-Pöllärens spenderade sammanlagt tre månader på tre finska lastfartyg. På det viset kan hon belysa blandbesättningen genom fartygets vardag.

På fritiden söker sig finländarna till rök-messen, bastun, till kortspel eller tittar på TV i hytten. Filippinarna prefererar glada karaokekvällar med sina landsmän.

Forskaren understryker, att generaliseringarna inte är bra. Människor ska bemötas som individer oavsett vilket land de kommer ifrån. På fartyg med blandbesättning bör man gynna fri samvaro med varandra. 🍷

Facklig aktivist gick i pension –

Kari Nurmirinta efterlyser möten med diskussioner

Det sägs att jag är envis, erkänner Kari Nurmirinta. Frispråkighet har ökat mannens rykte.

– Jag säger rakt ut vad jag tycker och tänker. Jag utsmyckar ingenting i mitt sätt att agera, beskriver Nurmirinta som har gått i pension från sitt arbete och sina förtroendeposter.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD KARI HULKKO



Veteranen tror att man skulle kunna dra mer nytta av att arbeta i arbetsgrupper. På det sättet skulle flera kunna uttrycka sina åsikter.

– När du sticker hemifrån klockan sex på morgon för att åka på ett möte, då har man rätt att förvänta sig att mötet har betydelse.

Nurmirinta efterlyser diskussion och socialt liv även på fartygen.

Många sitter tyst på möten men framför sina åsikter i bastun.



– Vi kan t.ex. göra sallad och sätta oss ner för att prata. Förtroendemän bör ta hand om sammanträden särskilt då när folk bytts ofta.

Sommarköket och barnbarn

Sjömans-Unionen gör sitt bästa, tycker veteranen, som lämnade sin plats till sin reservmedlem **Tero Yli-Mäenpää** i Unionens styrelse.

– Med dessa resurser som finns tar Unionen hand om de ärenden som är aktuella. Man står bakom medlemmen som kommer alltid först.

Sina lediga dagar som pensionär tänker Nurmirinta tillbringa på landet i Lillkyro. Ett nytt sommarkök används flitigt och även trädgårdsskötsel har börjat intressera. Två små barnbarn glädjer också tillvaron. 🌱

Kari Nurmirinta deltog sista gången i Sjömans-Unionens styrelsemöte i maj. Bredvid honom satt Mikko Ervast och Kenneth Bondas.

Kari Nurmirinta har varit förtroendeman under nästan hela sin karriär vid sidan om sitt arbete. Han har också länge burit ansvar som medlem i Sjömans-Unionens styrelse och som ordförande för Västra-Finlands avdelning.

Nurmirinta är känd som en person som kan öppna sin mun.

– Jag har aldrig varit tystlåten eller blyg. Jag säger vad jag tycker.

Nurmirinta har svårt att smälta att man sitter tyst på möten men att man sedan

framför sina säkra åsikter t.ex. i bastun om hur man ska ta hand om allting.

– Man ska prata på plats, inte efteråt, råder Nurmirinta de som arbetar i förtroendeuppdragen.

På fartygen behövs socialt liv

Kari Nurmirinta tycker att det är synd att man diskuterar mycket mindre numera på Sjömans-Unionens styrelsemöten än tidigare.

– Jag vill ha möten där man pratar, inte sådana möten där bara ordföranden håller sitt tal.

Fullmäktige diskuterade om utbildning



SJÖMANS-UNIONENS fullmäktige sammanträdde i slutet av maj. Fullmäktige talade bland annat om förtroendemannautbildningen.

Det funderades särskilt på hur kompletteringskurserna kunde utvecklas. Möjligheten att bilda nätverk ses som en viktig del av kurserna.

-Vi har orsak till glädje: Unionen har utbildat många nya, unga förtroendemän, sade förbudssekreteraren **Kenneth Bondas**.

Åsikter uttrycktes också om användningen och behovet av Unionens stugor.

Kollektivavtalssituationen var också på agendan, samt arbetsdomstolens dom gällande övertid och ersättning av övertidsarbete. | KK 



Kari Hulkko

Arbetsdomstolen: tre övertidstimmar ger en arbetsdag ledigt

I BÖRJAN AV MAJ gav arbetsdomstolen en dom som bekräftade Sjömans-Unionens tolkning av utrikesfartens passagerarfartygsavtal punkt 6.4. gällande övertid och ersättning av övertidsarbete. Enligt formuleringen i avtalspunkten ersätts övertid *som pengar eller på arbetstagarens framställan som ledig tid, sålunda att tre övertidstimmar motsvarar en ledig dag*.

Domstolen hade i uppgift att avgöra frågan huruvida arbetstagaren måste arbeta tre eller sex timmar övertid för att som övertidsersättning få ledigt på en sådan dag som enligt avlösningsschemat är en arbetsdag. Arbetsgivarnas tolkning har i praktiken varit att det för en extra ledig dag behövs sex övertidstimmar som täcker en arbetsdag enligt avlösningssystemet och

en ledig dag som motsvarar den. Tolkningen grundar sig enligt arbetsgivarna på den så kallade intjänandeprincipen enligt vilken en utförd arbetsdag berättigar till en ledig dag när 1:1-avlösningssystemet tillämpas.

Avlösning enligt Utrikesfartens passagerarfartygsavtal (trädde i kraft 2001) grundar sig på ett avlösningsschema där arbetsdagar och lediga dagar upprepas i perioder som planerats på förhand till exempel så att sju, åtta eller tio arbetsdagar åtföljs av lika många lediga dagar. Om arbetstagaren begär sin övertidsersättning som ledig tid ska ledigheten endast infalla på arbetsdagar, inte på lediga dagar enligt avlösningsschemat eftersom dessa redan är lediga dagar.

Med anledning av det positiva domslutet åläggs Rederierna i Finland att ersätta

Sjömans-Unionens rättegångskostnader.

Arbetstagaren har fortfarande enligt formuleringen i kollektivavtalet, trots arbetsgivarens eventuella instruktioner med annat innehåll, rätt att begära att övertid ersätts som ledig tid. Domslutet ändrar alltså inte innehållet i kollektivavtalet på något sätt. De arbetstagare vars övertidsarbete har ersatts i enlighet med arbetsgivarens tolkning (sex övertidstimmar, en arbetsdag ledig) under de senaste fyra åren uppmanas begära att arbetsgivaren korregerar övertidssaldot eller lönen. Om saken inte framskrider eller om det uppstår oklarheter är det skäl att kontakta förtroendemannen. | SK

Arbetsdomstolens avgörande TT 2017:65

Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Retki Örön saareen

Osaston jäsenet tekevät retken Örön linnakesaareen **lauantaina 29.7.** Lähtö Turusta klo 9, paluu noin klo 21. Paikkoja rajoitetusti. Lisätietoja työpaikkojen ilmoitustauluilla.
Sitovat ilmoittautumiset 30.6. mennessä, mirjam.ahlroth@finnlink.fi



VIIHDEAMMATTILAISET

Barcelonaan

Syksyn virkistytymismatka Barcelonaan **6.-8.10.**
Varausmaksu 150 € (ei palauteta, jos peruu osallistumisen ilmoittautumisajan jälkeen)
Osasto korvaa osan matkan hinnasta
Sitovat ilmoittautumiset:
viihdeammattilaiset@gmail.com
viimeistään 31.7.
Ilmoittautuneille lähetetään lisätietoja

Ihalainen jatkokaudelle

Turo Ihalainen on valittu jatkamaan OSM Ship Management Finlandin pääluottamusmiehenä.

Hänen uusi kautensa luottamustehtävässä on **1.8.2017-31.7.2020.**

ILMOITUKSET

KIITOS/ TACK

Myöhästyneet mutta sitä suuremmat kiitokset työtovereilleni M/s Finn Ladyssa sekä Finnlinesille vaatimattomaan hahmoonni kohdistuneesta suunnattomasta muistamisesta, kun täytin tasavuotia.

Tapani Alatalo

Till maskinmanskapet på Wasa Express, Tack för uppvaktningen vid min pensionering.

Wasa Expressin koneporukalle, Kiitos huomionosoituksesta jäädessäni eläkkeelle.

Kent-Göran (K-G) Grönlund

Kiitos M/s Amorellan työkavereille ikimuistoisista läksiäisistä!!!... ja lahjoista jäädessäni viettämään eläkepäiviä. Kiitos myös Viking Line -varustamolle kuluneista vuosista.

Anita Hakonen

Kiitokset Merimies-Unionin Sisä-Suomen osastolle muistamisesta täyttäessäni tasavuotia.

Pertti Rantanen

KULTAMERKIT/ GULD MÄRKERNA

Bengt Alborg
Levi Palen
Satu Valapuro

IN MEMORIAM

Kokki
Hannu (Hati) Weckman
s. 21.5.1949
k. 3.3.2017 Haminassa
Seilaukavereille kiitos osanotosta.

Merimies
Hilkka Linnea Savinainen

s. 14.2.1925 Perniö
k. 9.3.2017 Kaarina

Surun kyynelten lävitse loistavat onnellisten muistojen kultaiset säteet.

Ikävöiden Lasse

Tarjoilija (Viking Line)
Pirkko Tarnanen

s. 7.10.1943 Viipuri
k. 25.3.2017 pitkän sairauden uuvuttamana
Kaipaamaan jäi Tauno Lindgren

Konekorjausmies
Pekka Nikula

s. 4.3.1956
k. 4.4.2017

Isää ikävöiden Laura

Alf Allan Blom

s. 26.6.1946
k. 12.4.2017

Kassatyöntekijä (Silja Line)
Sylvia (Sylle) Hamström

s. 10.6.1928
k. 12.4.2017 kotonaan Paraisilla
Kaipaamaan jäivät lapset ja lastenlapset sekä läheiset ystävät.

Matruusi/konekorjausmies
Matti Nurminen

s. 30.1.1948
k. 13.4.2017

Muistoa kunnioittaen
Kansiosaston työtoverit Silja Eurolalta



Saana Lamminsiivu

KERIMÄKI 2 MYYTY

MERIMIES-UNIONI ON MYYNYT yhden Kerimäellä sijaitsevista lomamökeistään. Myyntiin meni niin sanottu kakkosmökki.

Mökistä luovuttiin, koska mökkien käytöstä on toivottua alempi.

Unionilla on edelleen Kerimäellä neljä vuokrattavaa mökkiä. Jo kaupaksi käyneen lisäksi myyntiin on laitettu toinenkin alueen mökeistä.

Kaikkiaan jäsenille vuokrattavia mökkejä on 9 eri puolilla maata.

ENGSHIP SAILORIEN

tapaaminen (avec)

lauantaina 14.10. klo 17 Turussa, Ravintola Göranissa (Forum Mariniumin ravintola), Linnankatu 72.

Bengt Karlsson pitää esitelmän varustamon historiasta.

Ennen tapaamista voi tehdä museokierroksen Forum Mariniumissa (9€).

Illan buffetmenu 53€/hlö.
Erikoisruokavaliointimotokset:
Restaurant Göran Info@goran.fi,
puh. 020 741 7330/Anna Leminen.

Majoituksen voi varata samalta alueelta Hostel Boreasta,
puh. 040 8436611,
hostelborea@turku.fi.

Ilmoittautumiset ja maksusuoritus
4.10. mennessä tilille
FI80 81419710032594 Engship Sailorit



Arctialla on ilo kutsua kaikki Arctiasta ja sen edeltäjä-organisaatioista eläköityneet, maa- tai merihenkilöstössä palvelleet yhteiseen

Niin murtuivat jäät -tapahtumaan

9.11.2017 klo 12.00–17.00

Wanha Satama, A-sali, Pikku Satamakatu 3–5, Helsinki

Ohjelmassa jäänmurron historiaa, nykypäivää ja ajatuksia tulevasta sekä tilaisuus tavata entisiä työkavereita.

Aloitamme lounaalla klo 12. Päiväkahvien päätteeksi lähdemme katsomaan, miltä Arctian jäänmurtajilla näyttää tänään.

Kaikkia osoitetietoja ei ole enää saatavillamme, joten toivomme, että välität kutsun eteenpäin niille, joiden tiedät jäänmurtajilla palvelleen.

Ilmoittauduthan ystävällisesti 26.10. mennessä:

assaritiimi@arctia.fi

Pyydämme, että mainitset nimesi, aluksen/alukset, joilla olet palvelut sekä mahdolliset ruokarajoitteet.

Lämpimästi tervetuloa!

Tero Vauraste

Toimitusjohtaja

Arctia Oy



KOULUTUSTA LUOTTAMUSMIEHILLE Förtroendemannautbildning

KOULUTUS VUONNA 2017/UTBILDNING 2017

18.–22.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2 (Kiljava)

17.–18.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi 2 (Helsinki)
Kompletteringskurs för förtroendemann (Helsingfors)

Ammattiyhdistysliikkeen kurssihakemuslomakkeet verkossa [smu.fi>koulutus](http://smu.fi/koulutus). Lomakkeita saa myös luottamusmiehiltä ja Merimies-Unionin toimistoilta. Fackföreningsrörelsens kursansökningsblanketter [www.smu.fi> utbildning](http://www.smu.fi/utbildning).

Lisätietoja/ Ytterligare information

Liittosihteeri/Förbundssekreterare **Kenneth Bondas**

puh./tel. (09) 615 20254, 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi



Posti Green

Unionin toimisto sulkeutuu heinäkuuksi

Merimies-Unionin toimisto on suljettuna 3.–28. heinäkuuta.

Heinäkuussa Unionin toimitsijan tavoittaa puhelimitse. **Asiantuntijapäivystys on arkisin klo 9–15 numerossa (09) 6152 0222.**

Tapaamisajoista on sovittava etukäteen puhelimitse.

Jäsenrekisterissä on heinäkuussa päivystys arkisin muulloin paitsi 17.–21.7. Silloin jäsenrekisteri on kiinni.

Turun toimisto on suljettuna 26.6.–31.7.

Mökipuhelin on kiinni 17.7.–31.7.

Syyskuun mökkivarauksia voi tehdä 1.8. alkaen ma–to klo 10–14, puh. (09) 6152 0260.

Hyvä kesää kaikille Merimies-Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille!

Unionens kontor har stängt i juli

Sjömans-Unionens kontor har stängt den 3–28 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 26.6.–31.7.

Stugtelefon är stängd den 17.7.–31.7.

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

Medlemsregister betjänar också i juli men inte under veckan 17–21 juli.

Trevlig sommar till alla Sjömans-Unionens medlemmar och samarbetspartner!



Salmi Kumpula

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

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

Viestintäasiantuntija /
Kommunikationsexpert
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
Salmi Kumpula
(02) 233 7416

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

MÖKKIVARAUKSET / BOKNINGSNUMMER FÖR STUGOR

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

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