



MERIMIES

SJÖMANNEN



**Eläkkeelle
valmistautuneena**

Sesonki

vaati venymistä

Hektisk sommar på Wasa Express



Vaasa-Uumaja-
linja vetää

4

JUKKA-PEKKA FLANDER



Merityö kysyy
pitkää pinnaa

10

KARI HULKKO



Virtaa riittää
ekstraamaan

20

MARJA SEPPÄLÄ

sisältö | innehåll

- 9 Onko pakko puhalttaa?
- 15 Uusia ja entisiä pääluottamusmiehiä
- 17 Maresan alkaa tarjota työterveyshuoltoa
- 18 Miksi laivojen verkkoyhteydet päätivät?
- 22 Laivan saartoon on painavat syyt
-
- 33 Ledare: Avtal och följandet av dem
- 34 Rutten Vasa-Umeå slog rekord
- 38 Färre skuggområden eftersträvas
- 41 Säkerhetspris till M/s Norstream

KANNEN KUVA Jukka-Pekka Flander

Laivaemäntä Carina Hovi taukokävelyllä M/s Wasa Expressin kannella.

PIENI KUVA Katariina Kivistö

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2017 | 4

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

VAIHEDE • 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
5	30.11.	18.12.

Sopimuksista ja niiden noudattamisesta

Pitkää aikaa olemme tilanteessa, jossa työmarkkinajärjestöt neuvottelevat alakohtaisista työehtosopimuksista ilman keskusjärjestötason keskitettyä ratkaisua. Voisi jopa sanoa, että Suomessa on sovellettu liian kauan keskusjärjestöjohtoista sopimuskulttuuria. Tavallaan nyt on palattu normaaliin tilaan, jossa ammattiliitot sopivat työnantajaliittojen kanssa kunkin alan palkankorotuksista ja työehtosopimusten muutoksista. Uudella tavalla toimia on varmasti tervehdyttävä vaikutus, sillä alakohtaisiin ongelmiin päästään vihdoinkin ja viimein puuttumaan ilman keskusjärjestöjen asettamia tiukkoja raameja.

Merimies-Unionin pääsopimusalojen työehtosopimukset, jotka koskevat muun muassa ulkomaanliikenteen lasti- ja matkustaja-aluksia, ovat voimassa helmikuun loppuun 2019. Maaliskuun alussa 2018 toteutettavista palkankorotuksista sovitaan vuoden vaihteen jälkeen. Silloin tiedämme, millaisia palkkaratkaisuja maahan on syksyn ja talven aikana syntynyt.

Merimies-Unionin omat palkkaratkaisut eivät ole suoraan sidoksissa muiden alojen korotuksiin, mutta on selvää, että etenkin vientiteollisuuden sopimukset vaikuttavat myös merimiesten palkankorotuksiin.

Korjausmieheksi ja pursimieheksi koulutettu uusi merimies jää usein ilman työpaikkaa, kun varustamot ja työnantajat suosivat hakijoita, jotka tähtäävät päällystätehtäviin. Näin tapahtuu varsinkin koneosastolla, mutta suuntaus yleistyy myös kansipuolella.

Miehistöasemaan koulutettu saa käytännössä aina YT-pätevyyden ja monella on valmistuessaan ennestään konemiehen tai matruusin pätevyyskirja. Koulutuksen sisältö on erilainen kuin päällystööpinnoissa ja antaa miehistötehtäviin parhaat valmiudet ja ammattitaidon. Tästä huolimatta miehistöksi koulutettujen on käytännössä vaikea työllistyä, kun vahtimieheksi, konemieheksi ja matruuseiksi palkataan päällystööpiskelijoita.

Näyttää siltä, että työnantajat eivät enää arvosta miehistökoulutuksen saaneita eivätkä heidän ammattitaitoaan. Silti varustamot valittavat vaikeutta löytää päteviä korjausmiehiä ja pursimiehiä. Ongelma ei olekaan pelkästään koulutusjärjestelmässä, jossa suositetaan ja määrällisesti ylikoulutetaan päällystöstä, vaan myös työnantajien asenteissa. Työllistämällä miehistövakansseihin niihin ni-

menomaan koulutettuja varustamot saisivat vastinetta rahalleen. Samalla varmistettaisiin osaamisen jatkuvuus. Harva laiva toimii pelkästään päällystön voimin!

Varustamoiden henkilöstöhallinnon osaaminen on hakoteillä. Palkkahallinnoissa toimivat keksivät omia tapoja laskea palkkoja. Ei piitata siitä, mitä on sovittu työehtosopimuksin eikä siitä, mitä laissa on säädetty. Monesti outoja ratkaisuja perustellaan vetoamalla maapuolen käytäntöihin, palkanlaskentaohjelmiin tai muihin ”hatusta vedettyihin” selityksiin. Ongelmia selvitettäessä karu todellisuus yleensä paljastuu: taustalla on täydellinen tietämättömyys ja piittaamattomuus siitä, miten palkat olisi sopimusten ja lain mukaan pitänyt laskea ja maksaa. Palkkojen lisäksi merityösuhteen muitakin ehtoja toteutetaan avuttomasti.

Uskomatonta kyllä, mutta varustamotyönantajien etujärjestöjä ei enää kiinnosta valvoa työehtosopimusten noudattamista. Näyttää pikemmin siltä, että niiden rooli on löytää perusteluja sille, miksi työnantajien ei tarvitse noudattaa sopimuksia ja lakeja. Etsitään siis keinoja kiertää sopimusmääräyksiä ja säädöksiä, ei noudattaa niitä. Tällainen tie on lyhytnäköinen ja johtaa umpikujaan. Huonosta henkilöstöhallinnosta ja -politiikasta – johon on myös luettava valitettavan yleinen totaalisen autoritaarinen käskytykulttuuri – seuraa yhä suurempia ongelmia. Paras tapa välttää ongelmat on kuunnella henkilöstöä, katsoa asioita heidänkin näkökannaltaan ja noudattaa sopimuksia.

Simo Zitting
Puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi



Jukka-Pekka Flander

Wasalinen hektinen kesä vei jaksamisen rajoille

Vihdoin HETKI HENGÄHTÄÄ

Vaasan ja Uumajan väliä kulki kesällä ennätysmäärä matkustajia ja rahtia.

Wasa Expressin miehistö iloitsee laivareitin vetovoimasta.

Helpolla henkilökunta ei kuitenkaan kesästä selvinnyt.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER





*Carina Hovi (vas.), Christina Wingren ja
Sanna Björklund ehtivät vaihtaa
muutaman sanan ennen
laivaravintoloiden aukeamista.*



Christina Wingren treenaa mielellään miehistön kuntosalissa. Hän viihtyy vapaahetkinään myös messissä tai päivähuoneessa muiden työntekijöiden seurassa.

Vilske ja vilinä oli monen työntekijän mielestä mukavaa, mutta ajoittain työmäärä uhkasi läikkyä yli. Varsinkin neljän lähdön päivät ottivat lujille. Tavarahissin rikkoutuminen pahimpaan ruuhka-aikaa lisäsi kuormaa. Provianttia piti kantaa kerroksesta toiseen.

– Rankkaa oli. Jalkoja särki eikä tauoille meinannut päästä, yksi ja toinen tuumaa.

Kuin yhdestä suusta miehistö kehuu työntekijöiden yhteishenkeä. Hyvä työporukka auttoi selviämään raskaimmistakin työrupeamista.

Syksyn tultua Wasa Expressin väki osaa todella nauttia tauoista ja hieman väljemmistä vuoroista.

Päivä kerrallaan

Saaristolaispöytää hoitava laivaemäntä **Christina Wingren** sanoo kesän menneen nopeasti.

– Hommaa oli paljon. Mutta otin päivän kerrallaan. Kun asiakkaita oli tosi paljon, saimme yleensä apua muilta osastoilta. Keskätyöntekijätkin auttoivat minkä ehtivät, Wingren kertoo.

Hommat saatiin joka tapauksessa hoidettua kunnialla. Ja ”onneksi asiakkaat ovat olleet tyytyväisiä”.

Wingren on vaasalaisia, kuten noin puolet laivan henkilökunnasta.

– Kiva kun voin olla töissä kotikaupungista liikennöivässä laivassa. Joskus, kun on satamapäivä, ehdin piipahtaa kotona.

Koko kesä pyöriteltiin

Kokki- kylmäkkö **Olli Pekkola** on takana ensimmäinen kesä laivatyössä.

– Kiivasta pitääkin olla, kun on sesonki. Hyvin suunniteltu on puoliksi tehty, kokki kiteyttää.

Pekkola valmistaa tarjottavaa Wasa Expressin ravintoloihin ja varsinkin saaris-



Olli Pekkola ja Juha Porko istahtivat messiin maistelemaan omia sapuskoitaan. Ruokailun lomassa lensi huuli.

tolaispöytään, joka on laivan ylpeys. Ahvenanmaalainen huippukokki **Michael Björklund** on ollut suunnittelemassa buffettia ja kouluttamassa laivan taloushenkilökuntaa sen tekoon.

– Olemme kunnioittaneet Björklundin oppeja ja yritämme pitää kiinni hänen tekemistään suunnitelmista. Meille on tärkeää, että teemme kaiken itse lihapullista ja kaikuista lähtien.

M/s Wasa Express

- Matkustajamäärä 915 (nostettiin kesäkuussa, ennen 850)
- Laiva täyttyi heinäkuussa uuteen maksimimäärään
- Matkustajamäärä kasvoi yli 10 % ja rahti yli 20 % ensimmäisellä vuosipuoliskolla
- Alus rakennettu 1981 (Wärtsilä)

Pekkolaa kesä ei pelästyttänyt; hän viihtyy edelleen merityössä.

– Merillä saa tehdä kunnolla töitä ja siten pitää kunnolla vapaata. Plussaa on sekin, että siirryn satamasta kotiin kahdeksassa minuutissa.

Kollega **Juha Porko** säästää Pekkolaa siinä, että vauhtia piti kesällä pitää.

– Olen pyöritellyt 66 000 lihapullaa, Porko heittää lonkalta.

Porko filosofoi, että kiire ja työntekijäpuola ovat eri asioita. Kiire kuuluu hänestä asiaan.

– Tiimihenki on meillä hyvä. Apuakin saa. Jos rupeaa laahaamaan, joku tulee avuksi tekemään yhden lihapullan, huuli-veikko virnuilee.

Pieni laiva, hyvä tiimihenki.



Asennetta tarvittiin

Laivaemäntä **Carina Hovi** yhtyy arvioihin, että töitä tehtiin kovasti.

– Joinain päivinä tuntui, että hommaa on liikaakin. Oli helpompi jaksaa, kun tiesi, että sesonki on lyhyt. Asennetta kesäkausi vaati.

Ruuhkaisimmilla lähdöillä henkilökunta siirtyi työpisteeltä toiselle tarpeen mukaan.

– Hyvä puoli kiertämisessä on, että saa nähdä ja oppia monia töitä. Miinusta puolestaan se, että joutuu tulesta tuleen, aina siihen kaikkein kiireisimpään työpisteeseen.

Pääasiassa à la carte -ravintolassa työskentelevä Hovi muistaa välillä miettineensä, miten ihmeessä kaikki matkustajat mahtuvat laivan tiloihin. Kaikeksi onneksi useimmat asiakkaat eivät hermostuneet, vaan joustavuutta löytyi.

Pakittaminen kesti

– Kesästä ei voi oikein muuta sanoa kuin että se oli hektinen. Kiirettä riitti. Rahti on lisääntynyt tosi paljon, matruusi **Panu Pollari** summaa.

Toisinaan laivan lastaus venyi ja matkaan päästiin myöhässä. Vaikeusasteita

tuo se, että ajoneuvot joutuvat peruuttamaan Wasa Expressin kannelle.

– Jos lähdetään myöhässä niin lähdetään. Jos sattuu kuski, joka ei osaa pakittaa, niin minkäs teet.

Kansipuolen varaluottamusmiehenä toimiva Pollari kehuu hankin laivan työilmapiiriä. Hyvä henki kantaa kiireiden yli.



Carina Hovi tuulettuu kannella.



Raskas työ, viihdyttävät hovit. Panu Pollari rentoutuu työnteon tauoilla katselemalla päivähuoneessa leffoja.

Toiveita työnantajalle

Merimies-lehti kysyi Wasa Expressin työntekijöiltä, mitä he toivovat, jotta heidän työpaikastaan tulisi entistä parempi.

Lisää henkilökuntaa, sitä tarvitaan

Enemmän työntekijöitä
Toivon että minut vakinaistettaisiin

Kohennusta henkilökunnan tiloihin

Työpisteisiin parannuksia

Uusia laitteita, muun muassa käännettävä kassa

Koulutusta, esimerkiksi viinikurssi

Uusi laiva olisi kova juttu

Kunpa uusi laiva toteutuisi, haaveilemme siitä joka päiväl



Erityisen sesonkivoittoista

Henkilökuntamme selvisi loistavasti. Aivan uskomatonta jengiä, Wasalinen toimitusjohtaja **Peter Ståhlberg** kiittelee.

Toimitusjohtaja sanoo olevansa itsekin vielä sen verran merimies, että tietää, milaista kesällä on.

Vaasa–Uumaja-reitin liikenne on poikkeuksellisen sesonkipainotteinen. Kovimmat kiireet keskittyvät muutamaan kesäviikkoon. Muulloin vipinää on lähinnä viikonloppuisin.

Ståhlbergin mukaan henkilöt kokevat ja hallitsevat kiirettä eri tavoin.

– Apua voi pyytää. Ja palautumisaikaa jää suhtkoht hyvin.

Peter Ståhlberg kertoo koko laivaväen antaneen panosta yli osastorajojen. Kaikki olivat talkoissa. Esimerkiksi ravintolapäälliköt ja intendentit ovat osallistuneet ”lattiatyöhön”.

Wasa Expressin seinätauluista ovat luetavissa yhtiön arvot. Henkilöstöön liittyviä arvoja mukana ei ole, mutta toimitusjohtaja kertoo, mikä on yhtiön henkilöstöpolitiikan arvokkain arvo.

– Keskusteluyhteys on tärkeää. Tulee kuunnella ja keskustella. Sillä tavoin yleensä päästään yhteisymmärrykseen.

Konkreettisia parannuksia ainakin on luvassa. Syksyllä alkaa henkilökunnan hyttien remontti. Internetyhteyksiä on tarkoitus myös parantaa.



Wasaline

Uusi laiva häämöttää horisontissa

Vaasa–Uumaja-välille on suunnitella uusi laiva. Reitille räätälöity matkustajalautta soveltuisi talvimerenkulkuun ja käyttäisi vaihtoehtoisia polttoaineita.

Midway Alignment -hankkeeksi ristityn projektin kokonaiskustannus on 191,5 mil-

joonaa euroa. Suomen valtio on sitoutunut maksamaan enintään 25 miljoonaa euroa. EU:lta toivotaan myös rahoitusta. Lisäksi kassaa aiotaan kartuttaa monilta suomalaisilta ja ruotsalaisilta toimijoilta saatavilla maksuosuuksilla.

Vaasan kaupunginjohtaja **Tomas Häyry**

vakuuttaa, että Merenkurkun yhteyden kehittämiseen on vahva poliittinen sitoutuminen. Suomen valtion rahoitus sisältynee ensi vuoden ensimmäiseen tai toiseen lisäbudjettiin. EU:lle lähetetään uusittu tukihakemus. Päämääränä on, että laivati-laus voitaisiin tehdä ensi vuonna. Jos kaikki menisi nappiin, uusi alus aloittaisi liikennöinnin vuonna 2020 tai 2021.

– Nykyisen laivan lisääntynyt käyttö osoittaa, että Merenkurkun reitillä on enenevästi tarvetta sekä henkilö- että rahtikuljetuksille. Kysynnän kasvu vahvistaa uskoa siihen, että hanketta kannattaa ehdottomasti jatkaa, Häyry sanoo.

Kaupunginjohtaja korostaa, että hyvät logistiset yhteydet ovat tärkeitä Vaasalle, jossa on paljon vientiteollisuutta. Kohennettu laivayhteys kytkisi Merenkurkun liikenteen entistä sujuvammin myös Euroopan liikenneverkostoon. 



Midway Alignment

Uusi, tehokas ja ympäristöystävällinen alus on sekä Vaasan että Uumajan toive. Hankintaan haetaan tukea EU:lta.



Puhallutukset työpaikalla

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Työpaikallani järjestettiin puhallutus, jossa kaikki osaston työntekijät testattiin työajan alussa. Onko työntekijän pakko puhaltaa todistaakseen olevansa selvin päin ja mitä kieltäytymisestä voi seurata? Mitä ja minkälaisia puhallustestausta koskevia sääntöjä työnantajan on noudatettava?

LAKIMIES: Työehtosopimusten päihdetestausta koskevat määräykset löytyvät esimerkiksi ulkomaanliikenteen työehtosopimusten ja jäänmurtajia koskevan työehtosopimuksen liitteenä olevasta *Päihdepolitiikka-liitesopimuksesta*. Sen mukaan työnantaja voi teettää puhallustestin kahdessa eri tilanteessa: yksittäistapauksessa, jossa on syytä epäillä työntekijän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena työaikana sekä pistokoeluontoisena.

Pistokoepuhallutus voidaan kohdistaa esimerkiksi yhden osaston työntekijöihin tai koko aluksen henkilökuntaan. Liitesopimuksen mukaan alkoholitarkastuksien suorittamisessa on noudatettava tasapuolisuutta ja oikeudenmukaisuutta eli niin, etteivät ne kohdistu erityisesti yksittäiseen työntekijään. Tällainen kohdistettu tai valikoiva testaus voisi helposti saada epäasiallisen kohtelun piirteitä. Ketään ei herätetä kesken lepoajan puhallustestin takia, vaan se tehdään työajan puitteissa. Testit järjestetään niin, että itse puhallutuksen suorittaa joko päällikkö tai hänen ohjeistuksestaan sairaanhoitaja tai lääkintäperämies. Paikalla on yleensä aina myös luottamusmies, ellei työntekijä kiellä hänen läsnäoloaan. Koska kyseessä on työntekijän yksityisyyteen liittyvä asia, testaus on järjestettävä tilassa, johon ei ole pääsyä muilla työntekijöillä tai matkustajilla.

Liitesopimuksen kohdan 5 mukaan tilanteessa, jossa on syytä epäillä työntekijän olevan työssä alkoholin vaikutuksen alainen, hänet testataan puhallustestillä. Työnantajalla pitää siis olla aihe epäillä työntekijän käyttäneen alkoholia ja olevan päihtynyt esimerkiksi erilaisten aistein havaittavien seikkojen tai muiden alkoholin nauttimiseen liittyvien todisteiden perusteella. Ilmaisulla ”työssä” korostetaan sitä, että alkoholin vaikutuksen alaisena esiintyminen on moitittavaa työaikana ja työtehtäviä suoritettaessa.

Liitesopimuksen mukaan työntekijän kieltäytyessä testauksesta, kieltäytymisen merkitys selvitetään joka kerta tapauskohtaisesti ot-

taen huomioon työntekijän päihtymistä osoittavat muut seikat. Liitesopimuksen teksti ei tarkoita sitä, että kieltäytyminen voidaan automaattisesti tulkita niin, että kieltäytyessään työntekijä tietää tai pitää mahdollisena, että alkoholia on veressä. Se ei siis ole näyttö alkoholin vaikutuksen alla olemisesta. Puhallustesti on *keino muiden joukossa* selvittää työntekijän päihtymyksen tila. Kieltäytyminen ei ole työehtosopimusrikkomus eikä siihen näin ollen liity mitään sanktiota. Työntekijällä on perustuslakiin perustuva oikeus kieltäytyä hänen henkilöön kohdistuvasta tarkastustoimenpiteestä. Vain poliisiviranomaisella on lakiin perustuva oikeus velvoittaa henkilö pakon uhalla päihdetestiin. Toisin sanoen työehtosopimuksessa tai työsopimuksessa ei voida sopia täydellisestä velvollisuudesta tehdä puhallustesti aina vaadittaessa.

Liitesopimuksessa korostetaan erikseen, että *mittauslaitteet* on pidettävä kunnossa ja kalibroitava säännöllisesti ja tarvittaessa luotettavien mittaus tulosten saamiseksi. Tuloksen on pysyttävä laitteen virhemarginaalin sisällä. Virhemarginaalin ja sen tosiasian johdosta, että esimerkiksi tupakointi ja jotkin lääkkeet voivat aiheuttaa positiivisen tuloksen, käytäntönä on se, että testi uusitaan puoli tuntia ensimmäisen positiivisen testin jälkeen. Testien tuloksia arvioidaan tämän jälkeen yhdessä.

Työehtosopimuksen osapuolena *suosittelemme*, että jäsenemme noudattavat liitesopimusta ja osallistuvat puhallustesteihin silloin, kun työnantaja toimeenpanee niitä työehtosopimusta ja sen periaatteita noudattaen.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi



Katariina Kivistö



Tarja Rätty on
Työturvallisuuskeskuksen
asiantuntija, joka vetää merityön
henkistä kuormittavuutta
käsitteleviä kursseja. Hän kehottaa
vaalimaan aluksella hyvää filistä.

Merityö vaatii sopeutumista

Laivan hyvä henki auttaa jaksamaan

Laivalla tarvitaan erityistä kykyä sopeutua. Merenkulkijan pitää pysyä toimintakykyisenä monenlaisissa tilanteissa. Työkavereiden kanssa on pärjättävä vapaallakin.

Ei ihme, että merityö kuormittaa myös henkisesti.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT KARI HULKKO JA JUKKA-PEKKA FLANDER

Oleellista on tulla toimeen muiden kanssa, että laivalla jaksaa olla. Työntekijältä kysytään joustavuutta ja sopeutumista, Työturvallisuuskeskuksen asiantuntija **Tarja Rätty** sanoo.

Laivatyö on omanlaistaan. Ulkopuolisten on vaikea ymmärtää, millaista on, kun työpaikalta ei voi poistua työvuoron päätyttyä.

Maatyössä voi sinnitellä vuoronsa ajan ja tehdä ihan muuta muussa ympäristössä siitä hetkestä, kun pääsee vapaalle. Laivassa ollaan niin työssä kuin vapaalla samassa tilassa samojen ihmisten kanssa pitkiä aikoja.

Laivaympäristössä ihmisen hyvinvoinnin merkitys korostuu. Työtovereiden täytyy luottaa toistensa tarkkaavaisuuteen ja kykyyn toimia silloinkin, kun on pimeää, keli

vaihtelee ja työpaikka heiluu. Paineita lisää kiristynyt työtahti. Maissa käynnitkin ovat vähentyneet tai ainakin lyhentyneet.

– Jaksamisen kannalta on oleellista se, millainen henki laivalla on, Rätty painottaa.

Laivalla laitostuu

Tarja Rättyn mielestä on tarpeen, että laivatyön erityispiirteitä mietitään yhdessä. Siinä löytyy myös keinoja vähentää työn kuormittavuutta ja parantaa työhyvinvointia. Esimerkiksi se saattaa yllättää, miten tar-

*Onko normaalielämä
laivanpäällä vai
kotona?*



keä ruoka ja aterioiden laatu ovat laivalla työskenteleville. Messin tarjoiluilla on suora yhteys hyvinvointiin!

Merenkulkijat ovat paljon erossa omasta elämästään. Jossain vaiheessa he joutuvat miettimään, kumpi on normaalia elämää: olo kotona vai laivanpäällä. Laivalla laitostuu. Laivayhteisöstä tulee monelle toinen perhe. Toisaalta pitkät poissaolot kotoa

tuntuvat hankalilta, varsinkin jos jokin sielä vaatisi erityistä huomioita.

Perheelle tulee ihmeteltävää silloinkin, kun laivatyöt loppuvat. Perheenjäsenethän ovat tottuneet siihen, että yhdessäolo on ajoittaista, ei jokapäiväistä. Tässä Rätty puuhuu osin omasta kokemuksesta: hänen puolisonsa työskenteli pitkään laivoilla.

Mitä jos tulee kitkaa?

Suljetussa yhteisössä huonot välit paisuvat äkkiä isoksi ongelmaksi. Töiden sujuminen ei kuitenkaan saa häiriintyä.

– Kesken törnin ei välttämättä muodosteta uusia työpareja, Rätty havainnollistaa.

Työntekijöiden törmäyskurssit vaarantavat pahimmillaan turvallisuutta ja huonontavat asiakaspalvelua.

– Mukavalla mielellä oleva havainnoi paremmin asioita kuin ärsyyntynyt. Ja asiakaskin näkee, jos henkilökunta ei viihdy yhdessä. Saattaa jäädä ostoksia tekemättä.

Entä minkä neuvon asiantuntija antaa sille, jolla on suuria vaikeuksia työskennellä tietyn ihmisen kanssa?

– Ongelma pitää ottaa puheeksi työtoverin kanssa. Mutta kiukuspäissään ei pidä pu-

hua, vaan vasta sitten, kun on rauhoittunut.

Rätty kehottaa ensiksi pohtimaan, mikä toisessa suututtaa ja miksi. Sen jälkeen on annettava työkaverille mahdollisuus kertoa, miten hän näkee tilanteen. Hankalimpia tilanteita selvittämään tarvitaan esimiestä ja luottamusmiestä. Viime kädessä päädytään laivatoimikuntaan.

Yhteistyöongelmat haittaavat turvallisuutta ja asiakaspalvelua.



Vastuu kuuluu kaikille

Laivayhteisön hyvinvointia parantamaan tarvitaan kaikkia osapuolia. Yksittäisen työntekijän on huolehdittava omasta palautumisestaan. Toiset rentoutuvat viettämällä aikaa porukan kanssa, toiset hakeutuvat omaan rauhaan.

– Matkustajalaivoilla on paljon henkilökuntaa ja paljon asiakkaita, minkä vuoksi on yleensä tarve vetäytyä työvuoron jälkeen hyttiin lepäämään.

Esimiehiltä työntekijät odottavat Rädyn mukaan huomiota: palautetta ja varsinkin kiitosta. Henkilöstön hyvinvointia edistää, kun esimies on tasapuolinen ja helposti lähestyttävä. Esimiehen pitää osata myös tiedottaa sekä hyödyntää joka työntekijän vahvuuksia. Varustamo parantaa henkeä silloin, kun se viestii ajoissa ja avoimesti ja luo uskoa tulevaisuuteen.

Omalaausta – ja mahtavaa

Asiantuntijan mukaan laivatyössä ei riitä se, että työt sujuvat. Aluksella pitää lisäksi olla hyvä henki ja mukava fiilis.

– Paras fiilis syntyy haasteiden ylittämisestä; siitä että pääsee näyttämään ja koetelemaan osaamistaan. ”Hoidettiin porukalla homma kotiin” on erikoisluontoinen, syvälinen kokemus.

Laivalla ollaan kirjaimellisesti samassa veneessä ja ruoditaan usein yhdessä syntyjä syviä.

– Parhaimmillaan laivan omalaatuinen työympäristö ja omalaatuiset ihmiset – mieleenpainuvat persoonat – tekevät työstä mahtavaa.

Kuormittavuutta pohditaan kursseilla

Työturvallisuuskeskus on alkanut järjestää kursseja merityön psyykkisestä ja sosiaalisesta kuormittavuudesta. Kouluttajana on Tarja Rätty.

Merenkulun työalatoimikunta teki aloitteen koulutukseen, koska se piti tarpeellisenä lisätä tietoa tekijöistä, jotka kuormittavat laivaympäristössä työskenteleviä. Kursseilla etsitään keinoja käsitellä kuormittavuutta ja lisätä työhyvinvointia.

Ensimmäinen kurssi pidettiin keväällä Tampereella. Seuraava koulutus järjestetään **24.–25.10. Naantalissa**.

Kurssi on suunnattu ensisijaisesti merenkulkualan esimiehille, työsuojelutehta-

vissä toimiville sekä luottamusmiehille.

Finnlinesin M/s Finnmaidin luottamusmies **Tuomo Alastalo** on yksi kurssin käyneistä.



– Kurssi herätti ajatuksia laiva-arjesta. Maatöissä on osin samoja ongelmia paitsi että laivalta ei pääse niitä karkuun.

Kurssi vahvisti käsitystä puhumisen tärkeydestä.

– Hommat eivät ratkea, jos on hiljaa. Sulkeutuminen ja klikkiytyminen ovat pahasta.

Alastalo oli tyytyväinen koulutukseen. Tosin hänestä vielä enemmän kannattaisi hakea malleja siihen, miten arjen pulmia ratkaistaan. ⚓

Tuomo Alastalo vakuuttui kursilla siitä, että klikit ja sulkeutuneisuus ovat työpaikalla pahasta.



Merimiehen kaipuut

LAPSUUTENI KESIIN UUDESSAKAUPUNGISSA kuuluivat vanhat merimiehet, joilla oli jänteissä käsivarsissaan tatuoituna ankkurit. Heillä oli kotonaan kummallisia tavaroita kuten täytettyjä kilpikonnia, hain selkänikamista tehtyjä kävelykkepejä ja kamferipuisia arkkuja, joiden avain helähti heti, kun sitä kosketti. Hautausmaalla merikapteenien hautoja koristivat lapsen pään kokoiset, ruusunpunaiset Intian simpukat ja oudot kotilot.

Leikkitoiverini isä oli merikapteeni ja heillä oli kotona ”hienoa”. Oli silkkimattoja ja kippurajalkaisia tuoleja. Tyttö näytteli leuhkien isänsä Kiinasta tuomaa helmikoristeista käsipeiliä, jota ihailin ja kadehdin. ”Kapteeni on varmasti kuin Peppi Pitkätossun isä”, kuvittelin. Mutta petyin. Hän olikin laaha, totinen ja komenteli olemaan hiljaa. ”Hän ei varmaan osaa tanssia Etelämeren saarilla”, päättelin.

Mutta opin jo varhain, että merimies on eri mies. Hänellä on aina ikävä. Merellä hän tuijottaa Etelän ristiä kaivaten koivua ja tähteä. Ja maissa hän kaipaavalle merelle. Korvissa soi ikuinen kohina ”merelle, merelle”; levoton kaipuu asustaa soluissa.

Kaikkien ”meren nälkäisten” pitäisi lukea tanskalaisen **Jens Carsten Jensenin** *Me hukkuneet*. Jensen kertoo kotikaupungistaan, pienestä meren rannan Marstalista. Paikka voisi yhtä hyvin olla Uusikaupunki, Kokkola, Pietarsaari – kaikki menneen ajan suuria purjelaivasatamia. Kirja on viiden sukupolven tarina.

Marstalissa eli vain naisia ja lapsia, sillä kaikki miehet olivat merillä. Pojat eivät tienneet muista ammateista, vaan odottivat kärsimättömästi pääsyä seikkailuihin. Koulu ei maistunut ja opettaja hakkasi aakkosia kepillä päähän. Jensenin mukaan pojat lähtivät merille 14-vuotiaina. Siis lapsina! Sitä ennen he olivat tavanneet isänsä noin seitsemän kertaa ja silloinkin vain kuukauden, pari,

joka toinen vuosi. Ja isäkin hakkasi noin vain lämpimikseen. Jos pojat luulivat pääsevänsä hakkaamista pakoon, niin merillä heitä vasta hakattiinkin.

”Merimiehen muija ja kalamiehen koira – ne rannalla istuu ja ruikuttaa”, lauletaan, mutta muijat olivat kovia ja käytännöllisiä. Muija alkoi elää lesken elämää, jos miehestä ei vuosiin kuulunut mitään. Varustamot eivät leskistä välittäneet. Heille vain ilmoitettiin – jos viitsittiin – että laiva oli uponnut ”miehineen ja rottineen”. Näin miehen hautapaikaksi tuli paperilappunen piironginlaatikossa.

Kirjan sankariksi nousee vihainen leski, joka päättää, ettei hänen pojastaan saa ikinä tulla kalan ruokaa. Hän vihasi merta, sen suolaista tuoksua, aaltojen ärjyjä hampaita ja petollisuutta niin paljon, että päätti **KOSTAA MERELLE!** Ei mikään pieni

haaste, mutta hän sai muutettua koko kaupungin ja pojat hankkivat muihin ammatteihin. Oliko tämä onneksi – se on toinen tarina. Muistot kaipuineen jäivät ainakin elämään. Niistä mekin laulamme kuin vanha merimies koti-ikävänsä merellä: ”Sinne mä ikävöin, suviyön loistohon. Siellä on aatoksein päivin öin ja sydämein rauhaton”.

Pirkko Arstila

Kirjoittaja on toimittaja ja kirjailija.

Laivan ilmoitettiin uponneen miehineen ja rottineen.



nen pojastaan saa ikinä tulla kalan ruokaa. Hän vihasi merta, sen suolaista tuoksua, aaltojen ärjyjä hampaita ja petollisuutta niin paljon, että päätti **KOSTAA MERELLE!** Ei mikään pieni



Kuuluthan varmasti liittoon?

SE, ETTÄ MERIMIES-UNIONIN jäsenmaksu näkyy tilinauhassasi, ei välttämättä tarkoita, että olet liiton täysivaltainen jäsen. Kun aloitat työskentelyn merillä, sisävesillä tai Unionin muilla sopimusaloilla, täytyy heti työsuhteen alussa **jäseneksi liittymisloMAKE**. Työttömyyskassan jäsenyys alkaa vasta, kun hakemus on käsitelty. Vain täytämällä lomakkeen liittyt sekä Unioniin että Kuljetusalan työttömyyskassaan. Samalla voit alkaa hyödyntää jäsenetuja.

Kun työnantajasi vaihtuu, kannattaa tarkistaa ja varmistaa, että työnantaja tilittää jäsenmaksusi oikeaan paikkaan. Jos työskentelet maissa tai esimerkiksi kotimaan matkustaja-aluksilla, on syytä selvittää, tilittääkö työnantaja lainkaan jäsenmaksuja vai pitääkö ne maksaa itse.

Jos olet Merimies-Unionin jäsen ja siiryt esimerkiksi määräajaksi päällystötehtäviin, kerro työnantajalle halustasi jatkaa Unionin jäsenenä.

Jäsenmaksut kannattaa pitää kunnossa, koska maksamatta jättäminen estää etujen

saannin. Työttömyysturvaa ei makseta, jos kassan jäsenyys ei ole kunnossa. Liiton asiantuntijat auttavat työelämän ristiriitatilanteissa vain liiton jäseniä. Unionin jäsenkortilla saat alennusta muun muassa polttoaineesta. Unionin mökkejä voi vuokrata vain jäsen.

Jos et saa kotiin Merimies-lehteä, vaikka olet mielestäsi Unionin jäsen, jäsenyyssiasiasi eivät ole kunnossa tai ainakin yhteystietosi ovat päivittämättä. Ota silloin yhteys Merimies-Unionin jäsenrekisteriin.



Satu Silta
satu.silta@smu.fi

Saana Lamminsiivu

Tatsi vie Lappiin

TYÖTTÖMIEN AY-JÄSENTEN tukiyhdistys Tatsi järjestää työttömille Lapissa tuetun virkistys- ja kuntoutusjakson. Ajankohta on **11.–15. joulukuuta** ja paikka Muonio.

Edullista kuntoutusta ja virkistystä voivat hakea muutkin työelämän ulkopuolella olevat työkäiset, esimerkiksi lomautetut ja opiskelijat.

Hinta on pääjaksolta (4 vrk, täysihoido ja ohjelma) 50 €/ työtön tai opiskelija. Hinta ei sisällä matkoja.

Tuettua hyvinvointijaksoa tulee hakea osoitteesta www.tatsi.org/lappiin **viimeistään 12. lokakuuta** eli kannattaa toimia heti!



YHTEISTYÖSSÄ ON VOIMAA

Tiedämme asioiden sujuvan parhaiten yhteistyössä. Yhteistyö työpaikolla tarkoittaa sitä, että kaikki voivat olla mukana ideoimassa ja kehittämässä työtä.

Mittavan, usean sukupolven ajan jatkuneen yhteistyön tuloksena Suomi täyttää 100 vuotta. Siksi olen varma, että pystymme yhdessä kehittämään suomalaisista työpaikoista niin hyviä kuin vain haluamme.

Kenneth Johansson,
Työturvallisuuskeskus
Telma-lehti 3/2017

JOUSTAVUUTTA LOPUTTOMIIN

Varmaa on se, että pankkiekonomistit ja vastaavat tiedot omaavat haluavat useasti kertoa, että työmarkkinoilla – siis palkansaaajapuolella – tarvittaisiin nyt joustavuutta ja malttia. Näin ollen voikin kysyä, halutaanko palkansaaajien joustavuudesta ja maltista rakentaa yhteiskunnallinen ikiliikkuja, kaikkien ratkaisujen ainainen äiti...?

Harri Järvinen, SAK
Kouvolan Sanomat 7.8.

PORVARIHALLITUKSEN LINJA ALKAA NÄKYÄ

Juha Sipilä (kesk) hallitus tekee säästöjä eikä pidä silmämääräisenä tavoitteenä sitä, että tuloerojen kasvu ehkäistäisiin tai että tasapainotustarve jaettaisiin säästöihin ja verotuksen korotuksiin. Porvarihallitus tekee porvarillista politiikkaa, mikä on luonnollista ja vaaleista päätellen vastaa suomalaisten tahtoa. Sitä saa mitä tilaa.

Pääkirjoitus
Helsingin Sanomat 20.9.

Liittokierros alkoi – tilanne herkkä

Suomen talouden piristytminen siivittää SAK:n mukaan syksyn ja talven työmarkkinakierrosta.

– Puolin ja toisin on halua korjata tästä nousukaudesta hedelmiä. Se hillitsee osapuolten uhoa. Työnantajille on tärkeää, että pyörät saadaan pidettyä pyörimässä, SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** arvioi.

Keskitetty sopiminen on poissa laskuista eikä palkkapolitiikan niin sanottua Suomen malliakaan syntynyt. Työmarkkinaratkaisut tehdään näin ollen liittokierroksella. Metsäteollisuus ja muutkin vientialat ovat jo käynnistäneet neuvotteluita. Julkisudessa on spekuloitu palkankorotusprosesteilla.

– Tunnelma työmarkkinoilla on herkkä ja hermostunut.

Elorannan mukaan on selvää, että maan hallituksen toimet vaikuttavat työmarkkinapöytään. Ay-liike seuraa tarkoin, miten verot ja perhevapaat uudistuvat ja saadaanko sosiaali- ja terveydenhoitouudistus maaliin.

Työttömyysturva sekavaa ja eriarvoista

– Työttömyysturvan leikkaaminen ja työttömien palveluiden muuttaminen ovat herättäneet närää SAK:laisessa kentässä, Eloranta kertoo.

Keskusjärjestön mielestä valmisteilla on kokonaisuus, jossa työttömän on vaikea ymmärtää oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan. Muutokset myös asettavat työttömät eriarvoiseen asemaan sen mukaan, mikä on heidän ammattialansa ja missä he asuvat.

Vaikka liitot neuvottelevat itse työehtosopimuksensa, SAK on valmisteillut jäsenliittojensa kanssa yhteisiä laatutavoitteita neuvottelujen pohjaksi.

Yksi laatutavoitteista on oppimisen edellytysten turvaaminen työpaikoilla. Ammatillisen koulutuksen uudistaminen kasvattaa työssäoppijoiden määrää työpaikoilla. SAK:n mukaan on aiheellista kysyä, kuinka paljon työpaikat voivat ottaa vastuuta oppimisesta ja opitun arvioinnista.

Työn ja muun elämän – varsinkin lapsista ja vanhuksista huolehtimisen – yhteensovittamisessa on vielä paljon parannettavaa. Työssä jaksamiseen tarvitaan lisää tukea. Siten myös sairauspoissaolot vähenisivät. | KK

Suomen talous kasvaa

Suomen talouskasvu on nopeutunut tänä vuonna ja muuttunut vientivetoiseksi. Palkansaajien tutkimuslaitos arvioi, että Suomen bruttokansantuote kasvaa tänä vuonna 3,6 prosenttia. Kasvu on nopeampaa kuin muualla euroalueella.

Myönteinen käänne johtuu osin siitä, että vientimaidemme talouskasvu on kiihtynyt. Näissä maissa on nyt lisää kysyntää Suomessa valmistettaville investointihyödykkeille. Suomen taloutta nostavat myös eräät toimialakohtaiset menestykset. Niihin kuuluu telakkateollisuuden toipuminen ja selvä laajentuminen.

Erilaisuus on arkipäiväistettävä

Palkansaajakeskusjärjestöt järjestivät kesän Pride-viikolla seminaarin yhdenvertaisen työelämän puolesta.

Seminaarissa todettiin, että lainsäädäntö seksuaalivähemmistöjen yhdenvertaisesta kohtelusta on koko lailla kohdallaan. Asenteissa sen sijaan on enemmän parantamisen varaa. Vanhat asenteet vaikuttavat vielä osassa työpaikkoja siihen, miten vähemmistöön kuuluvia kohdellaan.

– Esimiesten pitää johtaa esimerkilään. Heidän ei sovi osallistua epäasialliseen huulenhiettoon, vaan estää ja lopettaa tämänkaltaisen keskustelukulttuuri,

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n johtaja **Ilkka Oksala** sanoi.

Yleisön puheenvuoroissa otettiin esiin tapauksia, joissa työntekijä ei ole uskaltanut ”tulla ulos kaapista”, koska vähemmistöille yleisesti irvailaan ja naureskellaan. Kuitenkin jokaisen pitäisi saada itse päättää, kertooko töissä seksuaalisesta suuntautumisestaan vai ei.

– Erilaisuus on arkipäiväistettävä. Jos työntekijä voi toteuttaa itseään, psykosoiaalinen puoli pysyy kunnossa ja kaikki hyötyvät. Työyhteisö, jossa on monenlaisia ihmisiä, on tuottava, JUKOn toiminnanjohtajana nykyään työskentelevä **Maria Löfgren** painotti. | KK

Hannula tahtoo lisää laivaluottamusmiehiä

Merimies-Unionin uusi pääluottamusmies ESL Shipping -varustamossa on **Kari Hannula**.

– Pakkaan ajautua luottamustehtäviin. Mennään täysillä ja katsotaan mitä saan aikaan, Hannula tuumaa.

Hannulan ensisijainen tavoite on saada varustamon jokaiseen alukseen laivaluottamusmies. Oma luottamusmies tuntee laivansa ihmiset ja tilanteet. Hän on etulinjassa.

– Riitatilanteista pitää pystyä ottamaan heti koppi laivassa.

Päáluottamusmies lupaa antaa tarvittaessa lisäapua. Itse hän haluaa olla ennen kaikkea kanava konttoriin ja huolehtia siitä, ettei henkilöstö joudu olemaan huhupuuden varassa.

Merimies-Unionilta tuore pääluottamusmies toivoo lainopillista tukea sekä sopimusten selkokielistä avaamista.

Maissa Rauman mies harrastaa jos jonkinlaista urheilua. Vapaapäiviin mahtuu myös sukulointia.

Kari Hannula toimii pääluottamusmiehenä kauden 1.8.2017–31.7.2020. **Pasi Pitkälä** on saman ajan varapääluottamusmies. 



Vapailla ollessaan pääluottamusmies Kari Hannula urheilee, sukuloi ja matkailee.

Kuronen aloittaa

Eckerö Linen uudeksi Merimies-Unionin pääluottamusmieheksi on valittu **Patrick Kuronen**. Kuronen aloittaa luottamustehtävässä lokakuun alussa ja kausi kestää 30.9.2020 saakka.

Pursimies Patrick Kuronen on nyt M/s Finlandialla kansiosaston luottamusmiehenä.

Varapääluottamusmieheksi Merimies-Unionin jäsenet äänestivät **Toimi Lammisen**.

Palokoski jatkaa

Tero Palokoski jatkaa Merimies-Unionin pääluottamusmiehenä Viking Line -varustamossa. Unionin jäsenet äänestivät niin ikään **Timo Purhon** edelleen varapääluottamusmieheksi.

Valinnat tehtiin toimikaudeksi 1.10.2017–30.9.2020.

Luottamusmiehet tarttuivat kirjaan ja rattiin

Merimies-Unionin luottamusmiehiä ahkeroi jatkokurssilla syyskuussa Kiljavan opistolla. Kurssilaiset lukivat merityölakeja ja paneutuivat laivatoimikunnan tehtäviin.

Pänttäämiseen tuli tauko, kun porukka lähti mikroautoilemaan Helsingin Koskelaan. Kovilla kierroksilla käydyn karting-kisan naisten sarjan voitti **Beda Männistö**. Miehistä vauhdikkain oli **Ville Möller**. 



Mepalla uusi kuntosali Katajanokalla

Monipuolista treeniä maksutta

Merimiespalvelutoimisto on avannut uuden kuntosalin Helsingin Katajanokalla.

Viking Linen Mariellalla järjestysmiehenä työskentelevä Jari Mäkinen on jo löytänyt paikan. Hän saa salilla käymisestä etua suoraan työhönsä.

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM KUVAT VICTORIA BERG JA MEPA



Jari Mäkinen on harrastanut voimannostoa pitkään. Hän on tyytyväinen, että lähellä Viking Linen terminaalia on maksuton kuntosali.

Laivalla Mäkinen vastaa yleisestä henkilöturvallisuudesta. Varsinkin pelastustehtävissä voimasta on hyötyä. Raamikkuus ei sekään haittaa, pikemminkin päinvastoin. Järjestysmiehen treenattu ulkomuoto voi vaikuttaa ennaltaehkäisevästi silloin, kun harkintakykynsä menettänyt asiakas käy yössä hankalaksi.

Jari Mäkinen pitää Mepan uutta salia ”asiallisena paikkana”. Tämä on paljon saannut pitkän linjan voimannostajalta. Seitse-

mäntöistä harrastusvuoden aikana hän on ehtinyt nähdä lukuisia kuntosaleja.

– Juuri kävin Mepan salilla selkätreenini tekemässä. Onhan sali pieni, mutta silti käyttökelpoinen. Jotkin painot saattavat

Laitteita voi käyttää sopuisasti vuorotellen.



loppua kesken, mutta useimmille paikkaa kyllä riittää hyvin, Mäkinen arvioi.

Kuntosalikonkarin mielestä uusi sali sopii monenlaiseen kuntoiluun niin naisille kuin miehillekin. Samanaikaisesti treenaamaan mahtuu hyvin neljä tai viisi kuntoilijaa.

– Ja ainahan laitteita voi sopuisasti käyttää vuorotellen.

Crosstrainerista painoharjoitteluun

Mepan salin varusteisiin kuuluvat muun muassa kuntopyörä, soutulaite, juoksumatto ja monipuoliset painoharjoitteluvälineet. Tanko ja levypainot soveltuvat vapaapainoharjoitteluun eli painonnostoon ja voimannostoon. Crosstrainerilla eli kestävyys- ja keuhko- ja sydänharjoittelun yhdistelmälaiteella voi harjoittaa koko lihaksistoa. Jalkaprässillä voi parantaa jalkojen lihaskuntoa.

Taljat ovat suosittu menetelmä lihaskuntoharjoituksiin. Mepan salilla on sellaisia kolme: ylätalja, alatalja ja ristikkäistalja. Taljoilla voi treenata lihaksia monista asen-

noista ja kulmista. Selälle tehtäviin taljaliikkeisiin tarvitaan joko alatalja tai ylätalja.

Vaihtelua laivalla harjoitteluun

Järjestysmies kertoo arvostavansa sitä, että pääsee pariin tunniksi ulos laivalta ja saa tuulettua muissa ympyröissä. Tähän tarkoitukseen äskettäin avattu kuntoilutila sopii hyvin.

M/s Mariellalla on omakin kuntosali. Sen sijainti tekee ilmanvaihdosta hieman huonon, joten Mäkinen pitää Mepan salia miellyttävämpänä vaihtoehtona erityisesti sinä aikana, kun laiva seisoo Katajanokalla. Eniten Katajanokan sali luonnollisesti hyödyttää Helsingin kantakaupungissa asuvia.

Maksuttomuus on tietenkin iso etu. Jari Mäkisen näppituntuman mukaan tyypillinen kuntosalimaksu Helsingissä on nelisenkymmentä euroa kuukaudessa.

Jotkin satamakaupunkien salit myöntävät merenkulkijoille alennuksia. Ne tietävät, ettei maksaja useinkaan voi olla koko kuukautta käyttämässä ostamaansa palvelua. 🚢

Lisätietoja alennuksista mepa.fi/ muut kuntosalisopimukset

Merimiespalvelutoimiston kuntosali

Linnankatu 3, Helsinki
avooina klo 6–22 joka päivä

- Kuntosalin yhteydessä puku- ja pesuhuoneet
- Saunavuoro varattava erikseen
- Salille pääsee henkilökohtaisella kulkukoodilla. Merenkulkija voi hakea sen ensimmäisellä salikäynnillään Mepan keskustoimistosta (sama rakennus).



Maresan aloittaa vuodenvaihteessa

Merenkululle oma työterveysyhtiö

Merenkulkijoita alkaa palvella oma työterveyshuollon yhtiö. Maresan Oy ryhtyy tuottamaan palveluja isolle osalle suomalaista merenkulkua.



Shutterstock

Ensi vuoden alussa aloittava yhtiö tarjoaa asiantuntemusta, joka perustuu merenkulun työolosuhteiden tuntemiseen. Se aikoo hyödyntää toiminnassaan uusimpia etälääketeknologian ratkaisuja.

Alan oma työterveyshuolto on nähty tarpeellisenä, sillä merenkulkijoilla on suuri riski joutua työkyvyttömäksi. Hyvä työterveyshuolto pystyy estämään työkyvyn heikkenemistä ja vähentämään työkyvyttömyyttä. Tämän vuoksi merenkulun toimijat pitävät tarpeellisenä työterveyshuoltoa, jossa tunnetaan merenkulun erityispiirteet.

Merimies-Unioni on yksi yhtiön perustajista. Merimies-Unionin puheenjohtaja **Simmo Zitting** kuuluu yhtiön hallitukseen.

– Merimies-Unioni pitää tärkeänä, että

Hyvä työterveyshuolto estää työkyvyttömyyttä.



voimme olla vaikuttamassa merimiesten työterveyshuollon linjauksiin ja sisältöön, Zitting perustelee.

Konepäälystöliitto on niin ikään joukossa. Varustamoista Viking Line on mukana

ja ensimmäinen, joka alkaa ostaa työterveyspalvelut Maresanilta. Lisäksi osapuolia ovat Merimieseläkekassa ja Aino Health Management Oy.

Alalle räätälöity malli

Maresan Oy:n toimitusjohtajaksi on valittu **Jarmo Lisakka**.

– Tavoitteena on lisätä työterveyshuollon vaikuttavuutta ja parantaa siten suomalaisen merenkulun kilpailuasemaa. Vahvuutemme tulee siitä, että pyrimme hallitsemaan merenkulkuun liittyvän terveydenhuollon säännöstön, Lisakka sanoo.

Toimitusjohtaja Lisakan mukaan Maresanin toimintamalli on räätälöity merenkulkuun, mutta sille on käyttöä laajemminkin.

Maresanin johtavaksi työterveyslääkäriksi on nimitetty **Hilkka Tepponen-Forsberg**. Hän on erikoistunut työ- sekä päihdelääketieteeseen ja on toiminut merimieslääkärinä yli 30 vuotta.

Lisäksi palkataan lääkäri Turkuun. Suurimman osan palveluista yhtiö ostaa ulkopuolisilta toimijoilta.

Osaava keskus yhteydenottopisteeksi

– Meillä on kaksi asiakasta, työnantaja ja merenkulkija. Työnantajan kanssa teemme muun muassa työpaikkaselvitykset. Merenkulkijoille tarjoamme ennen kaikkea terveysongelmien ennalta ehkäisyä, Lisakka selvittää.

Niiden työntekijöiden, joiden työnantajavarustamo on mukana Maresanissa, ensimmäiseksi yhteydenottopisteeksi on tullossa Osaava keskus. Tarkoitus on, että työntekijä ottaa yhteyttä Osaavan keskuksen työterveyshoitojaan. Hoitajalla on heti ensi vaiheessa mahdollisuus konsultoida muita asiantuntijoita, esimerkiksi lääkäriä tai fysioterapeuttia.

– Palvelu on aina kännykän päässä. Sitä kautta saa apua ja ohjauksen jatkotoimiin. Palvelu rakennetaan asiakkaiden tarpeisiin, Lisakka kehuu.

Akuuttitapauksissa palvelu on kuitenkin haettava muuta kautta, esimerkiksi julkisesta terveydenhuollosta tai yliopistollisesta keskussairaalarasta. | KK [↗](#)

Varustamot etsivät keinoja vähentää katvealueita

Tietoliikenneyhteydet takkuilevat merellä edelleen

Laivojen henkilökunta tietää, että asioita on mereltä hankala hoitaa. Yhteys katkeilee helposti. Varustamot tunnistavat tilanteen ja vakuuttavat, että yhteyksiä parannetaan jatkuvasti.

TEKSTI HEINO YLISIPOLA KUVA SHUTTERSTOCK

Laivayhteyksien parantamista vaikeuttaa se, että satelliittiyhteyksien hinta on moninkertainen verrattuna perinteisiin yhteyksiin. Avomerellä satelliitti on kuitenkin ainoa vaihtoehto.

– Puhelimessa satelliittiyhteyksien kustannukset ovat todella korkeat. Kun tekniikka kehittyy ja halpenee, laivojen yhteyksiä on voitu parantaa. Silti ne eivät ole missään tapauksessa verrattavissa maissa oleviin yhteyksiin. Sekin on hyvä muistaa, että yhteydet laivalta maihin ovat aina hitaammat

kuin maista laivaan, kertoo fleet manager **Mikko Varpio** OSM Finlandista.

OSM ostaa satelliittipalvelut Marlinkiltä, joka on maailman johtavia satelliittiyhteyksien tarjoajia.

Yhteys saatava aina

Hyvä yhteys laivaan on kriittistä sekä laivan operoinnin että kotiyhteyksien vuoksi.

– Laivaan on saatava kontakti 24/7/365. On myös tärkeää, että henkilöstö saa laivalta yhteyden läheisiinsä työjakson aikana. Huolehdimme toimivuudesta parhaamme

mukaan. Käytössä on meille tarjotuista vaihtoehdoista nopein ja samalla kallein, Varpio vakuuttaa.

Tekniikan kanssa tulee silloin tällöin ongelmia esimerkiksi laiterikkojen takia. Katkon aikana käytetään varmennus- eli backup-järjestelmiä, joiden avulla saadaan hoidettua akuutein asiointi.

Varpio kertoo, että parhaillaan OSM:n laivojen käytäntöjä yhdenmukaistetaan. Samalla saadaan käyttöön uudempaa, luotettavampaa ja osin nopeampaa tekniikkaa.

Henkilöstö voi käyttää korvauksetta

OSM:n laivojen yhteys kestää esimerkiksi viisi yhtäaikaista puhelua, sähköpostit ja nettiselaailua.

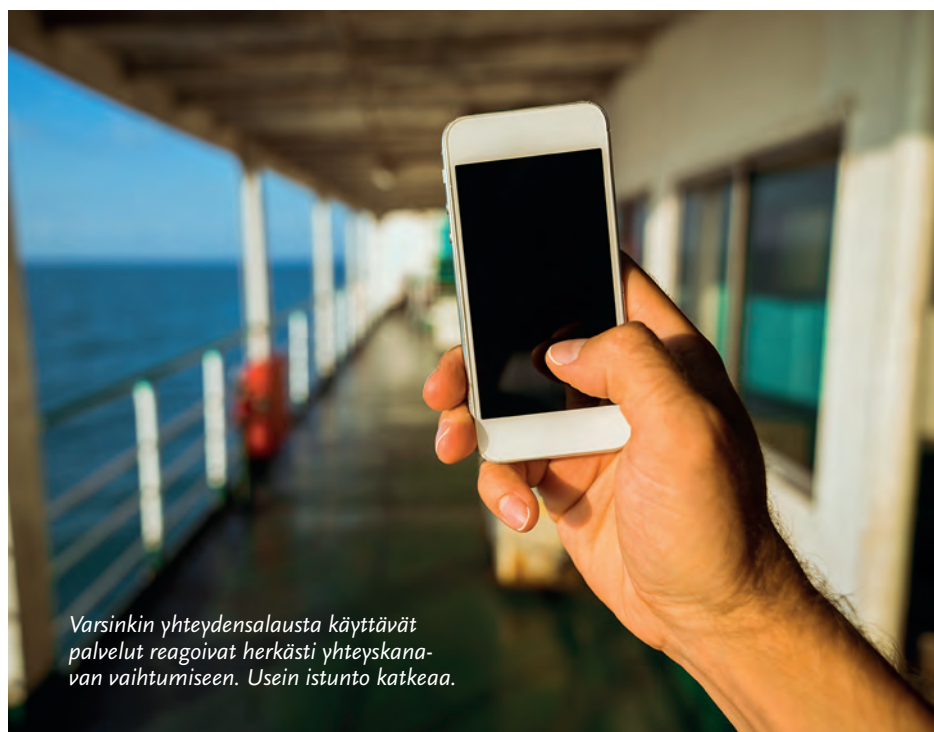
– Yhteydet hoidossamme olevilla laivoilla ovat laivaväen käytössä ilman erillistä korvausta. Laivassa on 5–7 työasemaa, joita voi käyttää vapaasti. Wlan-verkon kautta pääsee myös omilla laitteilla verkkoon.

Varpion kuvaamat yhteydet ja nopeudet ovat käytössä rahtilaivoilla, joissa on 10–25 hengen miehistö. Matkustajalaivoilla vaatimukset ovat moninkertaiset, kun yhteyksiä käyttää 1 000–2 000 henkeä.

Kaistan riittävyys rajallista

Tallink Siljan viestintäjohtaja **Marika Nöjd** kertoo, että varustamo saa palautetta niin henkilökunnalta kuin matkustajiltakin, kun puhelin- ja nettiyhteydet eivät riitä tai toimi.

Helsinki–Tukholma-reitillä pääsee esimerkiksi pankkiasioita hoitamaan sata-



Varsinkin yhteydensalausta käyttävät palvelut reagoivat herkästi yhteyksien vaihtumiseen. Usein istunto katkeaa.

Nettiyhteys on surkein mahdollinen. Ei pysty asioita kunnolla hoitamaan, kun yhteydet eivät toimi. Juuri kun olet maksamassa laskua niin eikös yhteys mene poikki ja sekös raivostuttaa. Asiasta on sanottu, mutta kun mitään ei vain tehdä. Ketään ei kiinnosta?

Toivoton M/s Finlandialta

Yhteydet aluksella ovat hitaita ja sisäinen wlan-verkko on hidas. Nettiyhteydet takkuilevat merellä. Ei pysty pankki- ja muita asioita hoitamaan kuin vasta satamassa. Kotimaan alueella pärjää, jos on oma puhelin ja oma kone mukana. Mutta ulkomaan vesillä niiden käyttö on liian hidasta.

Harmistunut OSM:n tankkerilta

massaoloaikana päivällä, myös netin ja puhelimen kautta. Turku–Tukholma-reitillä laiva on satamassa vain tunnin molemmissa päissä.

– Liikkeelläoloaikana nettiin pääsee esimerkiksi laivan tietokoneilla messin päivähuoneessa. Myös omia mobiililaitteita voi käyttää. Katvealueita kuitenkin on, Nöjd myöntää.

Kaistan riittävyys on toisinaan rajallista.

– Yritämme parantaa yhteyksiä. Myös satelliittikaistaa on lisätty. Varustamon it-osasto maissa sekä laivan it-, sähkö- ja catering-osastot kehittävät yhteistyössä tietoliikenneyhteyksiä.

Yhteys verkkopankkiin katkeaa helposti.



Yhteysmuodot vaihtuvat lennossa

Eckerö Linen M/s Finlandialla on tietoliikenteessään käytössä viisi toisistaan riippumatonta yhteysmuotoa.

– Yksikään käytössämme olevista yhteysmuodoista ei itsessään toimi koko matkaa Helsingistä Tallinaan (pois lukien Iridium). Yhteyksien toimivuus perustuu kulloinkin parhaiten toimivan yhteysmuodon käyttöön ja sujuvaan yhteysmuotojen vaihtoon. Laivassa on reititin, joka osaa jakaa liikennettä kaikkien tietyllä

hetkellä toimivien yhteysmuotojen välillä, selvittää kontrolleri **Paulus Vanhanen**.

Koska osa yhteysmuodoista on huomattavasti muita nopeampia, syntyy Vanhasen mukaan väistämättä tilanteita, joissa monella yhtäaikaisella käyttäjällä on käytössä suurella nopeudella paljon kaistanleveyttä. Finlandian WiFi-verkossa on keskimäärin 400–500 käyttäjää yhtäaikaa.

Pätkinen johtuu verkon vaihtumisesta

Verkon vaihtuminen hitaampaan näkyy käyttäjille väistämättä palveluiden katkaisena, kunnes liikennemäärä tasaantuu.

– Monet yhteydensalausta käyttävät palvelut – esimerkiksi verkkopankit – ovat herkkiä yhteyskanavan vaihtumiselle, sillä pankkien järjestelmät tulkitsevat tällaisen helposti väärinkäyttöyritykseksi ja istunto katkaistaan. Käyttäjälle tämä näkyy netin pätkimisenä, mutta kyse on vain tietoliikenteen käyttämän reitin muuttumisesta.

– Yhteyksien parantamista rajoittavat nykyisellään eniten kansalliset säädökset. Ne sanelevat, kuinka tehokkaita radiolähetimiä rannikolla saa olla ja kuinka pitkälle merelle niiden antennikeila saa ulottua, Vanhanen tietää.

Viking Linen it-johtaja **Réne Engman** pitää hankin tietoliikennettä laivojen ja internetin välillä jokaisen varustamon haasteena.

– Käytämme Viking Linella satelliitin ja 4G:n yhdistelmää, satamissa joukossa on myös WiFi. Sillä tavoin rakennamme toimivan ratkaisun, Engman avaa. 

Viking Linen laivojen verkot ja laitteet

- Viking_Public WiFi –verkko, johon henkilökunta voi kytkeä omia laitteita
- Viking_Public –verkko joka messissä
- Grace-, Amorella-, Mariella- ja Gabriella-laivoissa myös Viking_Public WiFi –verkko henkilökunnan hyteissä
- Viking Public osittain rajoitettu; kaikki striimauspalvelut eivät toimi, jotta säästetään tietoliikennekaistaa
- Messissä myös henkilökunnalle tietokone-/koneita, jotka on kytketty Viking Internal –verkkoon; näillä pääsee internetiin nopeammin kuin Public-verkossa
- Lisäksi noin 30–40 back office –tietokonetta eri käyttäjäryhmille

Työuran päättyminen on iso muutos

Eläkkeelle? Kyllä, kiitos!

Laivatarjoilija Tarja Honni ja pursimies Seppo Heiskari jäävät vanhuuseläkkeelle tyytyväisin mielin. Heidän mielestään terveenä on sopiva hetki lähteä vapaalle. Elämänmuutos mietityttää silti.

Niitäkin on, joita eläkkeelle siirtyminen pelottaa ja huolestuttaa.

TEKSTI EIJA KALLIONIEMI KUVAT MARJA SEPPÄLÄ JA KATARIINA KIVISTÖ

Voiiko 34 vuotta kulua näin äkkiä?
Sitä hämmästelee kuusankoskelainen **Tarja Honni**, joka teki uransa matkustajalusten tarjoilijana.

Honni jäi Viking Linelta eläkkeelle syyskuun alussa ja on oloonsa tyytyväinen.

– Tuntuu hassulta puhua vanhuuseläkkeestä, kun tuntee olevansa 57-vuotiaana nainen parhaassa iässä, hän sanoo. Pitkä merityöura mahdollisti alemman ansaitun eläkeiän.

Honni pohti ratkaisuaan pitkään. Hän viihtyi työssään äärettömän hyvin, ja työkaverit olivat ihania. Hyvä terveys painoi silti vaakakupissa eniten, sillä kuka tietää tulevast.

– Kun meillä on ollut aikoinaan kova eläkemaksu, tuli mieleen, että jospa kertymää rupeaisi käyttämään, Honni selvittää.

Aivan aluksi hän aikoo hieman huilia. Uusia harrastuksia ei ole, mutta hyvillä nykyisillä – matkustelulla, vanhoilla jenkkiautoilla, lenkkeilyllä ja puutarhanhoidolla – pääsee vauhtiin.

”Voisin palata ekstraamaan”

Honnin toive on, että hän voisi pari kuukautta huokaistuaan palata laivalle ekstraamaan joinain viikonloppuina. Kesällä työt maistuisivat ehkä pidempäänkin, sillä puoliso eläköityy vasta vuosien päästä.

– Minulla on vielä annettavaa pari–kolme vuotta. Tarkoitukseni ei ole viedä ke-



Tarja Honnia houkuttaa ekstraaminen silloin tällöin. Hän katsoo, että hänellä on vielä annettavaa laivatyössä. Lisääntynyt vapaa-aika kuluu mukavasti amerikanrautojen parissa.

nenkään työpaikkaa, mutta luulen, että taita riittää. Kaikki hyötyvät!

Kun Honni aloitti Rosellalla 23-vuotiaana talousapulaisena, hän ei ollut koskaan käynyt laivassa saati Ruotsin-risteilyllä.

Upea Amorella korvasi Rosellan Turun-reitillä 1988. Ennen laivan vaihtumista

Jotkut suivaantuvat eläkeuteluista.



Honni pätevoityi tarjoilijaksi ravintolakoulu Perhossa. Alunperin hän kävi Merimiesammattikoulun Kotkassa.



Seppo Heiskari on puhunut työpaikallaan avoimesti eläkkeelle jäännistään. Joillekin työntekijöille aihe on arka.

Honni on sosiaalinen ja positiivinen, ja niitä ominaisuuksia laivalla työskentelyssä tarvitaan. Monista asiakkaista tuli vuosien aikana tuttuja.

– Ruokapuoli laivalla on minun juttuni. Tarjoilijan perustyö ei ole juuri muuttunut, mutta lisää on panostettu esimerkiksi viinitietouteen.

Vuosikymmenten konkreettisin muutos taisi olla ilmastonmuutos: jäät eivät ole enää estäneet pääsyä Tukholmaan 1990-luvun jälkeen.

Taloudelliset huolet saattavat painaa.



”Lähtöpäätös ei ole kaikille yhtä helppo.”

Lappeenrantalainen pursimies **Seppo Heiskari** on jäämässä hyvillä mielin eläkkeelle ensi vuoden alussa.

Heiskari (56) on paitsi Finnstarin pursimies, myös Finnlinesin pääluottamusmies. Yhtiössä hän on työskennellyt yli 30 vuotta ja saa maksettua eläkkeensä joulukuussa. Lähtöpäätös oli helppo.

– Minkä takia tarvitsisi olla töissä piempään, jos on tehnyt uransa ja voi jäädä nauttimaan elämästä? hän kysyy.

– Olen ainakin nyt terve. Merihommissa on tullut oltua 36 vuotta, josta noin puolet

maissa. Senkin voi melkein puolittaa, paljonko olemme nähneet vaimon kanssa 30 vuoden aikana, Heiskari listaa.

Heiskari on puhunut eläkkeelle jäämisestä työpaikallaan avoimesti. Hän on huomannut, että avoimuus on yksilöllistä: joku saattaa suivaantuakin uteluista.

Pääluottamusmies on itse vähän ylpeäkin siitä, että voi jäädä eläkkeelle. Kaikille muutos ei ole helppo.

– Jotkut eivät uskalla lähteä tai joillakin voi olla taloudellisia huolia. Se on iso muutos elämässä, hän pohtii.

Tutut maissa ovat ihmetelleet vähän kahteellisina, miten alle kuusikymppinen voi jäädä eläkkeelle.

– Alan olla viimeisiä, jotka pääsevät tämän ikäisenä. Osalle merenkulkijoista eläkeuudistus toi seitsemän vuotta lisää töitä, Heiskari tietää.

”Pidän yhteyttä työkaveriini”

Heiskari on jo harjoitellut kotielämää Joutsenossa, koska on hoitanut pääluottamusmiehen tehtäviä osin etätöinä. Aktiviteettien jakin eläkeläisellä täytyy olla.

– Talvella on mukava golfata Espanjassa. Onneksi vaimokin pelaa.

Heiskari suunnittelee pitävänsä pätevyyskirjansa voimassa ainakin kolme vuotta. Työkavereiden kanssa hän aikoo olla tekemisissä jatkossakin. Osasta on tullut perhetuttuja.

– Jos palveluni kelpaavat ja ajankohta sopii, toki voin lähteä laivalle tekemään vielä jotakin pientä. Haluan kuitenkin, että töitä tarjotaan ensin työttömille.

Mikä jäi mieleen meriuralta? Heiskari on hetken hiljaa. Pahinta oli tietysti autolautta Estonian uppoaminen 1994. Heiskari oli silloin matruusina Finnansalla, joka ehti yhtenä ensimmäisistä uppoamispaikalle.

Myös hyvät muistot pysyvät. Heiskarin on helppo nimetä mielisimmat satama-

Näin onnistut eläkkeellä

Eläkkeellä oleva eläkevalmentaja **Ilari Rantala** laati eläköitymisen valmiuslistan.

• **RAHA.** Pyydä ennakkoarvio eläkkeestäsi vuosi tai puoli vuotta ennen eläkkeelle jäämistä. Kokeile elää kuukausi uudella budjetilla. Jos se ei onnistu, tee korjausliikkeitä.

• **SOSIAALISET SUHTEET.** Tee lista, keiden kanssa haluaisit jutella eri elämäntilanteissa. Jos listasit vain työpaikan ihmisiä, keitä tulee tilalle? Vain sinä vastaat ystävyys-suhteistasi.

• **AJANKÄYTTÖ.** Vapaus on eläkkeellä parasta, mutta työyhteisö oli myös turvaverkko. Jos jäät ypöyksiin ja ilman mielekästä tekemistä, alkoholi on iso riski.

• **IDENTITEETTI.** Kysy, kuka haluat olla? Eläkeläinen, ex-jokin loppuikäsi vai vielä jotakin ihan muuta?

PS. Tee lista, mitä asioita haluaisit vielä tehdä. Toteuta ne – tosin se ei edellytä eläkeikää!

kaupungit: San Francisco, Tokio, Keelung Taiwanissa ja Etelä-Korean Busan. Eikä veden koolla ole niin väliä.

– Veneily Saimaalla on aina kiehtonut! 🚤

Suomessa kymmenkunta saartoa vuodessa

Laivasaarto – mitä ja miksi

Mukavuuslippulaivojen miehistöjen asemaa parannetaan ITF-tarkastusten avulla.

Useimmiten palkat ja työaika saadaan kansainvälisten sopimusten mukaisiksi neuvotellen.

Tarkastajien järein keino on laivasaarto.

TEKSTI HEIKKI KARLA JA KATARIINA KIVISTÖ KUVA SHUTTERSTOCK

Mukavuuslippujen alla seilaviin laivoihin tehdyt tarkastukset johtavat usein työehtosopimusten tekoon. Sopimukset puolestaan nostavat miehistön palkkaa sekä määrittävät viikkotyöajan ja ylitöiden korvaamisen.

ITF-tarkastajat hyödyntävät maailmanlaajuista tietokantaa, johon merenkulun työehtosopimukset on rekisteröity. Laivojen kulkua tarkastajat seuraavat netissä olevista lähteistä, joista muodostuu ajantasainen tilannekuva.

*Miehistön asema
paranee
työehtosopimusten
avulla.*



Alusten saartaminen on maailmanlaajuinen menettely. Kaikissa Euroopan maissa voidaan saartaa aluksia. Pelkkä tieto mahdollisuudesta, että tarkastaja saattaa tulla laivaan, ehkäisee määräysten rikkomista.

Suomessa laivasaartojen seurauksena kirjoitetaan kymmenkunta työehtosopimusta vuodessa. Joskus saarto johtaa nopeasti toivottuun tulokseen, joskus joudutaan oikeudelliseen menettelyyn.

Usein Merimies-Unionin veljesliitot muissa maissa saavat työehtosopimukset aikaiseksi ennen kuin velvollisuuksia laistaneet alukset tulevat Suomeen.

Miehistölle on yleensä yllätys, että ITF-tarkastaja tulee huolehtimaan heidän oikeuksistaan ja saa tuloksia aikaan.

Erään saarron kulku

- Irtolastialus Baltic Harmony –alus tuli HaminaKotkan satamaan 7. joulukuuta 2016.
- Aluksessa oli 21-henkinen miehistö, josta suurin oli osa filippiiniläisiä; kapteeni oli ukrainalainen, laivanhoitoyhtiö (miehittämisestä vastaava firma) rekisteröity Alankomaissa ja alus seilasi Hong Kongin lipun alla.
- Suomen ITF-tarkastajat saivat meriliikenteen normaalien seurantaikäytäntöjen ja omien lähteidensä kautta tiedon, ettei aluksen työsuhteissa noudateta työehtosopimusta. Myöhemmin ilmeni lisäksi maksamattomia satamamaksuja.
- Tarkastajat ottivat selvää, ettei mikään ulkomainen liitto ollut vielä aloittanut neuvotteluja työehtosopimuksesta.
- ITF-tarkastaja meni käymään laivassa ja totesi kapteenin kanssa, ettei työehtosopimusta ole. ITF-koordinaattori lähetti asianosaisille kehotuksen aloittaa neuvottelut ITF-tarkastajan kanssa.
- Laivanhoitoyhtiö suostui neuvottelemaan ja ilmoitti, että aluksen päällikkö voi allekirjoittaa sopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin laivassa ITF-tarkastajan läsnä ollessa samana päivänä ja asian piti olla selvä.
- Vähän allekirjoituksen jälkeen laivanhoitoyhtiö ilmoitti, ettei sillä ollutkaan valtuutusta suostua allekirjoitukseen ja veti sopimuksen pois.
- ITF-koordinaattori katsoi, ettei ole muuta vaihtoehtoa kuin ”lyödä laiva kiinni”; paikallisten ahtaajien myötävaikutuksella laivan lastaus pysäytettiin välittömästi.
- Laivan omistajataho soitti 8. joulukuuta ITF-koordinaattorille ja ilmoitti, että sopimus tehdään. ITF-tarkastaja palasi laivalle ja kapteeni allekirjoitti sopimuksen uudelleen. Miehistölle tehtiin uuden työehtosopimuksen mukaiset työehtosopimukset.

ITF-tarkastajat puolestaan toivovat, että merenkulkijat ymmärtäisivät, miten tärkeää on kuulua ammattiliittoon.

Merimies-Unionin toimistossa työskentelee kolme Kansainvälisen kuljetustyönteki-

jöiden liiton ITF:n toimitsijaa: ITF-koordinaattori **Kenneth Bengts** sekä ITF-tarkastajat **Heikki Karla** ja **Ilpo Minkkinen**. Apulaiskoordinaattori **Jan Örn** työskentelee AKT:n Turun toimistossa. 



HIIHTOLOMALLE UNIONIN MÖKKIIN –haku Leville käynnissä

Merimies-Unionilla on mökki Levillä. Merilevi-mökki sijaitsee 17 kilometrin päässä Kittilästä, Levi-tunturin kupeessa, Koutamaalla (Puolirinteentie 22).

Hiihtosesongin mökkiviikot jaetaan erillisessä haussa. Unionin jäsenet voivat osallistua hakuun joko lähettämällä **sähköinen hakemus smu.fi-sivuston kautta** (/jäsenyys/jäsenedut/Unionin mökit) tai postittamalla **viereinen lomake täytettynä**. Hakijoille vastataan joulukuun alussa.

Merilevi on paritalo. Jäsen voi vuokrata vain talon toisen puoliskon. Kummassakin puoliskossa on 5–7 vuodepaikkaa, oleskelutilat, keittiö, wc sekä sauna pesuhuoneineen. Keittiö on hyvin varusteltu. Talon ”kakkospuolella” on takka.

Lisätietoja/Information: Unionin mökkivaraamo/
 Unionens stugor (klo/kl. 10–14)
 puh./tel. (09) 6152 0260

HAKEMUS Merileville hiihtosesonkina – Skidåkningssäsongen i Levi – sök stugan nu!

Hiihtosesonkina 10.2.–21.4.2018 (viikot 7–16) paritalon puolikas vuokrataan viikoksi hintaan 360 euroa.

Voit hakea mökkiä tietyksi viikoksi tai voit merkitä hakemukseen kaksi sinulle sopivaa vaihtoehtoista ajankohtaa.

Lapsiperheillä on etusija 17.2.–17.3. Vaihtopäivä on lauantai.

Skidåkningssäsongen gäller tiden 10.2.–21.4.2018 (veckorna 7–16).

Hyrestiden är en vecka, bytesdag lördag. Priset för en lägenhet (andra delen av parhuset) är 360 e/vecka.

Barnfamiljer har förtur 17.2.–17.3.

Haettu mökkiviikko/Ansökan till hyresvecka

Ajanjakso/Period

La / – La /

Haettu mökkiviikko/Ansökan till hyresvecka

Ajanjakso/Period

La / – La /

Hakijan nimi/Namn

Katuosoite/Gatuadress

Postinumero- ja postitoimipaikka/
 Postnummer och postanstalt.....

Puhelinnumero/
 Telefonnummer

Lasten määrä ja iät/
 Antal barnen och deras ålder

Henkilötunnus/Personbetecknin.....

Allekirjoitus/Underskrift

Postita lomake viimeistään 20.11. osoitteeseen/
 Skicka ansökningsblanketten senast den 20.11 till

Merimies-Unioni/Mökkivaraamo/
 Sjömans-Unionen/Stugor
 John Stenbergin ranta 6
 00530 Helsinki



Hemmo kyyditsi Putinia

Väylämestari **Hemmo Mutka** vastasi höyrylaivan kuljettamisesta, kun presidentit **Sauli Niinistö** ja **Vladimir Putin** risteilivät heinäkuussa Saimaalla.

– Olihan se hieno kokemus, Mutka myöntää.

Mutkan työnantaja Meritaito miehittää höyrylaiva S/s Saimaan. Edustamiseen käytetyn aluksen omistaa Liikennevirasto. Hemmo on ajanut Saimaata väylämestarin töidensä ohessa vuodesta 2011 alkaen.

Edustusaluksen kipparina Mutka on totunut siihen, että kyydissä on päättäjiä.

– Itsellä on laivassa oma rooli, joka ei vaihdu kyydissä olevien mukaan, Mutka kursailee.

Merimies-Unionin valtuuston varapuheenjohtajanakin toimiva Hemmo Mutka suostuu kuitenkin myöntämään, että tämän kesän matka oli ainutlaatuinen.

– Kokemus oli huikea, huikea päivä se oli. Eihän tuollaista osu kohdalle kuin kerran elämässä – eikä kaikille koskaan. Minulle tehtävä oli kunnia-asia.

Suomen ja Venäjän presidentit matkasivat Savonlinnan satamasta Olavinlinnaan. Matka kesti vain 15 minuuttia. Miehistönä oli viisi meritaitolaista. Laivalla valtionpäämiehille tarjottiin kuohuviinit.

S/s Saimaan kapteeni Hemmo Mutka kätteli höyrylaivaan astuneen presidentti Vladimir Putinin. Putinin vanavedessä alukseen saapui tasavallan presidentti Sauli Niinistö. Presidenttien välissä laivaisännän edustaja, ylitarkastaja Jukka Väisänen.

Miniristeilyn turvatoimet olivat äärimmäisen tiukat. Vartin reissua valmisteltiin koko edeltävä viikko.

– On se tarkkaa. Muulle vesiliikenteelle asetettiin kieltoalue. Liikuimme poliisisaatueessa, Mutka kertoo.

Kaikki sujui hyvin. Tasavallan presidentin kansliasta on tullut kiitosta matkan hoidosta. | KK 



Tasavallan presidentin kanslia

MUISTA ILMOITTAA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

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

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

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

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

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

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

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

Hallitus pui budjettia ja edunvalvontaa

Merimies-Unionin hallitus aloitti syyskauden kokoustamalla heti syyskuun alussa. Kokous kesti yli neljä tuntia. Hallituksen jäsenet keskustelivat vilkkaasti sekä päätösasioista että alan ajankohtaisesta tilanteesta.

Hallitus käsitteli Merimies-Unionin ensi vuoden budjettiesityksen. Budjetin lyö lukkoon Unionin valtuusto, joka kokoontuu 25. lokakuuta.

Hallitus kävi läpi sopimusten tulkintoja, joita Merimies-Unioni on täsmentänyt yhdessä työnantajan kanssa. Tarkennuksia on tehty muun muassa tulkintoihin, jotka koskevat luottamusmiesten tiedonsaantia, määräaikaisuuden perusteita,

ammattinimikkeiden käyttöä työsopimuksissa sekä lepoaikojen merkintää työvuorolistoihin. Lisäksi tes-työryhmissä pohditaan osa-aikatyötä ja häirinnän kitkemistä työpaikoilta.

Päluottamusmiehet esittivät katsauksen varustamojensa tilanteesta. Esille otettiin muun muassa alusten tulevat telakoinnit.

Hallitus päätti, että SAK:n edustajiston varsinaiseksi jäseneksi nousee **Timo Purho**.

Hallitus myönsi Merieläkeläisten keskusliitolle 2 500 euron tuen loma-, retkeily-, virkistys- ja kuntoutustoimintaan. | KK

YHTEYS ALUKSEEN



Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työpäivän kuulumisia. Jututettavaksi osui kokkistuertti **Jorma Jokinen** Finntugsin Kraft-hinaajalta.

Jokisella oli lohilaatikko tuloillaan, kun hän vastasi kännykkään Puolassa, Gdynian satamassa syyskuun puolella. Pöytä oli katettuna kuudelle.

– Joudumme odottelemaan matkaan pääsyä, koska on luvattu huonokeliä. Turvarajat pitää ottaa huomioon.

On käyty kaupungilla kärvistelemässä.



Tullessakin saimme aika lailla kyytiä, Jokinen kuvasi olosuhteita.

Kraftin porukan matka oli kestänyt jo lähes kaksi viikkoa ja edessä oli 3–4 päivän seilaus kotimaahan. Proomun päällä oli valmiina kuljetukseen uuden nosturin jalat Turun telakalle.

Odotellessa porukka hoitaa normaali rutiinit. Välillä katsotaan tv:tä ja leffoja sekä lueskellaan. Vanhoja, ennenkin nähtyjä filmejä on tullut katsotuksi.

– Vähän on myös käyty kaupungilla kärvistelemässä.

Messissä miehistö on viihtynyt varsinkin hernekeitto- ja pihvipäivinä eli torstaisin ja lauantaisin.

– Yleismaailmallisetkin uutiset ovat olleet puheissa, Trump ja Pohjois-Korea esimerkiksi.

Kraftin rantauduttua Jokista odotti vapaalle lähtö. Maissa mies sekä rentoutuu että puuhastelee omakotitalonsa Kaarinassa. | KK

Yli-Mäenpää nousi Unionin hallitukseen

Tero Yli-Mäenpää on aloittanut Merimies-Unionin hallituksen jäsenenä.

Yli-Mäenpään sydäntä lähellä ovat työhyvinvointi ja työturvallisuus. Hän on työpaikallaan M/s Baltic Princessillä varatyösuojeluvaltuutettu.

– Meillä oli juuri laivan koko väelle ergonomiakoulutusta. Saimme neuvoja nostamiseen ja kantamiseen, hallituksen tulokas kertoo.

Vaasassa asuva Länsi-Suomen osaston aktiivi tuli Unionin hallitukseen siellä pitkästä toimineen **Kari Nurmirinnan** tilalle. Hän sanoo astuneensa isoihin saappaisiin nöyrin mielin. Selvä näkemys hallituksen toiminnan lähtökohdista hänellä jo on.



– Lähdin siitä, että hallituksen pitää olla yhtä mieltä jäsenten hyvinvoinnista ja eduista. | KK

Merten voima jäi uupumaan

Laivamuusikkona hienoa uraa tekevä **Mikko Laakso** on ryhtynyt biisin tekoon ja julkaissut oman levyn. Maailman suurimmilla risteilyaluksilla ja Itämeren laivoillakin soittavan kitaristin cd on nimeltään Merten legenda. Levy sai Merimies-Unionin raadilta vain tyydyttävät pisteet.

Laakson laulelmat ja rallit eivät aivan uponneet raatiin, koska odotettua omaleimaisuutta ei kuultu sävelissä eikä sanoissa. Sävelkuluissa huomasi ilmeisiä esikuvia: **Mika ja Turkka Mali, Mikko Perkoila, Junnu Vainio**.

Parissa sanoituksessa Laakso tavoittelee räväkkyttä (Tuliaisia Tallinnasta, Viina-

ralli). Useimpia kappeleita tekstit latistavat. Tunnelmaa ei nostata kerronta *tavallisen miehen tavallisesta arjesta* eikä *laulusta, joka on jo laulettu*. Nuoren miehen *Oispa jo vanha* -haikailukaan ei innosta.

Parhaimmillaan Laakson kappaleet ovat silloin, kun niistä kuuluu lähdön ja matkanteon ääni. Merestä olisi voinut ammentaa musiikkiin enemmänkin voimaa. Raadin suosikki oli nimikkobiisi Merten legenda.

Laivalla Laakson soitantaa kuuntelisi kernaasti ja laivan baarissa varmasti viihtyisi, jos kitaristi esittäisi livenä omaa tuotantoaan. Notskilla kitaran säestyksellä yhteislaulaen kappaleet myös toimisivat. Levyllä

vietäessä biisien sanoitukseen ja sovitukseen olisi kannattanut hankkia lisäapuja.

Levyraadissa olivat mukana Katariina Kivistö, Tiina Kytölä, Simo Nurmi, Stiina Raitio, Satu Silta ja Tuula Ylhävuori.



Mikko Laakso
Merten legenda
cd, 2017
levykauppax.fi 14,95 e

Unioni raikasti ilmettä

Merimies-Unionin lomakkeet, kirjekuoret, käyntikortit ja lähetteet alkavat näyttää entistä modernimmilta ja raikakaammilta. Unioni on uusinnut visuaalisen ilmeensä ja uudet painotuotteet korvaavat vähitellen aiemmat.

Esitteet uusitaan myös. **Uusille jäsenille** lähetetään vastedes vihkonen *Merimies-Unioni – Sinun liittosi*. Esitteestä on valmistunut myös ruotsinkielinen versio.

Merimies-Unionia ja sen toimintaa esittelevä **yleisesite** valmistuu niin ikään lähiaikoina. Yleisesite tehdään suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

Ilmeen kirkastamisen yhteydessä on linjattu, että liitosta **käytetään nimeä Merimies-Unioni**, ruotsiksi **Sjömans-Unionen**.

Tässä muodossa nimi on ytimekäs. Nimi myös tunnetaan hyvin ja se tuo alan ulkopuolisillekin heti mieleen merenkulkijoiden ammattiliiton. Virallisessa asiointissa käytössä on edelleen sääntöjen mukainen nimi Suomen Merimies-Unioni SMU ry, ruotsiksi Finlands Sjömans-Union FSU rf. Lyhennettä SMU vältetään, koska suuri yleisö ei osaa yhdistää sitä Merimies-Unioniin.

Unionin **perinteistä tunnusmerkkiä** hyödynnetään juhlavissa yhteyksissä. Perinteistä merkkiä on uudistettu niin, että siihen on lisätty liiton perustamisvuosi, 1916. | KK ⚓





MeriMIES vai eriHENKILÖ

AAMULEHTI ON PÄÄTTÄNYT lakata käyttämästä ”piilomaskuliinisia ammattinimikkeitä”. Käytännössä tämä tarkoittaa mies-päätteiden nimikkeiden hylkimistä.

Lehden kannanotosta ryöpsähti vilkas keskustelu. Toiset ylistävät linjausta tasa-arvotekona, monet naureskelevat sille.

Se nyt ainakin on selvää, että maailman ja Suomen nykyongelmista mies-päätteisten sanojen käyttö on vähäisimpiä. Mutta sitäkään ei kannata sivuuttaa, että sanat eivät synny tyhjästä ja että ne muokkaavat ajatteluamme. Ja ajan kuluessa kielikin elää. Niin nais- kuin miesjournalistit ovat nykyään tyytyväisesti toimittajia, eivät lehtimiehiä. Ja puhumme sujuvasti henkilö-, emme miestyövuosista.

Merimieheen liittyy kokonainen kulttuuri.



Monet nimikkeet ovat niin vakiintuneita, että niitä olisi todella hankala korvata. Merimies on yksi näistä. Esimerkiksi päätoimittaja **Pasi Koivumaa** otti juuri merimiehen esimerkiksi asiasta kirjoittaessaan (*Karjalainen* 19.9.) eikä vaadi sanaa vaihtoon.

Merimies-nimikkeen säilyttämistä on puoltanut myös Kielitoimiston asiantuntija (*Kielikello* 4/2007). ”*Merimies-sanaa ei ole tarpeen muuttaa, koska se ei ole ammattinimike vaan erilaisten merenkulun ammattien yleisnimitys ja siihen pohjautuu moni muu käsite ja kokonainen kulttuuri: on esimerkiksi merimieskapakka, -laulut, -puku ja merimiessolmu.*”

Listaa voi täydentää *Merimies-Unionilla* ja *Merimies-lehdellä*. Tullevaisuus näyttää, ajaako laivatyöntekijöiden etuja joskus Merihenkilöliitto, jonka jäsenet lukevat *Merenkulkija*-lehteä. Ainakin toistaiseksi on hyvä näin: merimies saa edelleen olla erimies.



Katariina Kivistö

kivistokata@gmail.com

Heta Välimäki

Kuljetusliitot tukevat rautatieläisiä

Kuljetusliitot vastustavat yksissä tuumin mallia, jolla hallitus on avaamassa rautateiden henkilöliikennettä kilpailulle. Kuljetusliitot tukivat kannanotollaan Veturimiesten liiton poliittista mielenilmaistua elokuussa. Merimies-Unioni on yksi tukea antaneista liitoista.

Liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner**in johdolla valmisteltu suunnitelma tarkoittaisi sitä, että emoyhtiö VR:stä irrotettaisiin sen omistama kalusto, kiinteistöt ja huolto ja ne pilkottaisiin erillisiksi yhtiöiksi. Uudistus mahdollistaisi sen, että Suomen kansallisva-

rallisuutta, raidejärjestelmä ja kalustoa siirtyisi ylikansallisten toimijoiden käyttöön.

Suomen raideliikenteen alueellinen ja kansallinen kilpailukyky uhkaa romuttua. Vientiteollisuutemme olisi yksi kärsijöistä. Myös työssäkäyntialueiden liikenne on vaarantumassa.

Kuljetusliitot ovat ilmoittaneet olevansa valmiita päättämään lisätoimista, joilla maan hallitus saadaan luopumaan Suomea vahingoittavasta suunnitelmasta. Näkyvä vastarinta johti jo siihen, että valtioneuvosto joutui julkistamaan taustaselvityksiä, jotka

osoittavat rautatieuudistuksen kokonaisvaikutusten olevan kymmeniä miljoonia euroja miinuksen puolella.

Ministeri Berner reagoi ammattiliittojen kritiikkiin kytkemällä liittojen edustajat mukaan valmisteluun. Veturimiesten liiton puheenjohtaja **Tero Palomäki** sanoo (*Veturimies* 3/2017), että lähiaikoina nähdään, pääsevätkö liitot todella vaikuttamaan.

– Ei työryhmissä viitsi pelkästään pullaa käydä syömässä.

”Bernerin junaryöstöstä” tehtäneen eduskunnassa välikysymys. 📍

Osastot viestivät verkossa

KUVAT KATARIINA KIVISTÖ

Moni Merimies-Unionin ammat-tiosasto on saanut omat verkkosivut. Tavoitteena on parantaa tiedon kulkua.

Liitto on vastannut sivustopohjien tuottamisesta ja käyttäjien koulutuksesta. Sivustojen ylläpito ja päivittäminen ovat osastojen omaa hommaa.

Osastojen suunnitelmissa on tiedottaa verkossa ainakin kokouksistaan ja tapahtumistaan sekä jakaa kuvia tilaisuuksista. Sivustot on linkattu osastojen esittelyyn ja yhteystietoihin smu.fi-verkkosivuilla.

Sivustot on toteutettu Yhdistysavain-nettisivutyökalulla.



OSASTOJEN VERKKOSIVUJA

etelasuomi.smu.fi

itakusti.smu.fi

lounaissuomi.smu.fi

pohjoisosasto.smu.fi

sisasuomi.smu.fi

viihdeammattilaiset.smu.fi



Lounais-Suomen Salme Kumpula ja Mika Ojala saivat neuvoja kouluttaja Janne Käenniemieltä (vas.).

Viihdeammattilaisten Marita Viitala-Nykänen (vas.), Johanna Vaalikivi ja Nina Peltola uppoutuivat verkon saloihin.

Hieno retki Örön saarelle

KUVAT SATU RANTO JA HANNU SAVOLA

Matkailu- ja huolinta-alan osasto teki retken Örön linnakesaareen heinäkuun lopussa. Sää suosi Turusta saaristoristeilylle lähteneitä. Kauniissa ja historiallisissa maisemissa saatiin retkeillä auringonpaisteesta.

Örö kuului aikanaan Pietari Suuren merilinnoitukseen. Itsenäisyyden alusta saari on ollut osa Suomen meripuolustusta. Saarella on luonnontilaisena säilyneitä hiekkarantoja, dynejä ja niittyjä. Siellä kohtaa myös uhanalaisia perhoslajeja ja harvinaisia merenrantakasveja.



Turusta risteilee Örön saarelle reilussa neljässä tunnissa.



Örössä voi tutustua sekä meripuolustuksen historiaan että ainutlaatuihin luontoon.

Näin päivärahaa ja työtuloa sovotellaan

TYÖTTÖMÄLLE MAKSETAAN ansiopäiväraha **soviteltuna**, jos hän työllistyy osittain. Tämä tarkoittaa sitä, että työttömän tienaa palkka pienentää hänen saamaansa päivärahaa.

Ansiopäivärahasta vähennetään puolet siitä palkasta, joka ylittää 300 euron suojaosan kuukauden hakujaksolla. Jos hakujakso on neljä kalenteriviikkoa, suojaosa on 279 euroa. Se, kumpaa sovitteľujaksoa käytetään, määräytyy palkanmaksukauden tai hakujakson mukaan.

Soviteltua päivärahaa maksetaan osa-aikatyöstä, alle kaksi viikkoa kestävästä koko-aikatyöstä ja lomautuksen ajalta, jos työtä tehdään enintään 80 % alan enimmäistyöajasta. Jos henkilö on lomautettu, työaika tarkastellaan kalenteriviikoittain. Jos henkilö tekee osa-aikatyötä tai enintään kaksi viikkoa kestävää koko-aikatyötä, työaika tarkastellaan joko neljän kalenteriviikon tai kuukauden jaksossa.

Yritystoiminnan ajalta maksetaan soviteltua päivärahaa, jos yritystoiminta on todettu TE-toimistossa sivutoimiseksi tai yritystoiminta kestää enintään kaksi viikkoa.

Yli kaksi viikkoa kestävä kokoaikatyön ajalta ei makseta ansiopäivärahaa. Hakujakson työttömyyspäiviltä maksetaan tällöin täyttä ansiopäivärahaa, ellei maksamiselle ole muita esteitä. Este voi olla esimerkiksi

se, että työpäiviä on kuukaudessa yhtä paljon kuin vakituisella työntekijällä.

Lisätietoa sovitellusta päivärahasta www.kuljetusalan.fi

Miten haet

Merkitse huolellisesti hakemukseesi tekemäsi työtunnit. Tuntien pitäisi vastata palkkalaskelmaan merkittyjä tunteja, joista sinulle on maksettu palkka. Merkitse hakemukseen aina myös, jos sinulla on ollut palkallinen vapaapäivä taikka olet ollut palkallisella vuosilomalla tai sairauslomalla.

Lähetä hakemuksen liitteenä **palkkatiedot** (tilinauha) haettavaa jaksoa vastaavalta ajalta. Tulot huomioidaan ansaintajakson mukaan. Liitä ensimmäiseen hakemukseen myös kopio työsopimuksesta, josta ilmenevät työsuhteen kesto sekä keskeiset ehdot.

Kassan on tärkeää saada tietää **todelliset tehdyt työtunnit** ja niistä maksettu palkka sekä työnantajan maksamat muut palkat ja korvaukset. Näin voimme seurata työssäoloehdon kertymistä, määrittellä päivärahan määrän oikean suuruisena ja maksaa soviteltua päivärahaa oikean määrän. Jotta hakemus voitaisiin käsitellä, käsittelijän täytyy pystyä kohdistamaan maksetut tunnit tehtyihin työtunteihin.

Esimerkkitapaus

Hakijan täysi ansiopäiväraha on 70 €/päivä. Hän tekee viikon työtä ja saa palkkaa 730 €. Palkasta vähennetään suojaosa 300 €. Jäljelle jäävästä palkanosasta (430 €) puolet (215 €) vähentää ansiopäivärahan määrään. 215 € jaetaan sovitteľujakson työpäivillä (21,5). Tämä summa (10 €) vähennetään hakijan ansiopäivärahasta. Ansiopäivärahaa maksetaan siis 60 €/päivä.

300 euroa ilman pienennyksiä

Työtön voi tienata kuukaudessa 300 € bruttona ilman, että ansiot pienentävät työttömyysetuutta. **Kaikki tulot täytyy ilmoittaa** työttömyyskassalle; tulot pitää siis ilmoittaa, vaikka ne jäisivät alle 300 euron suojaosan.

Työtulon vaikutuksen päivärahaan voi arvioida päivärahakurin avulla www.kuljetusalan.fi



Suomen Joutsen juhlapostimerkissä

MERIKESKUS FORUM MARINUM on julkaissut postimerkin, jonka kuva-aiheena on koululaiva Suomen Joutsen ja sen kuudes valtameripurjehdus (1936–1937) Suomen lipun alla. Merkki perustuu alkuperäiseen valokuvaan.

Laivapostimerkki juhlistaa sata-vuotiasta Suomea. Samalla merkki kunnioittaa 115-vuotiasta Suomen Joutsenta.

Valtion koululaiva Suomen Joutsen teki 1930-luvulla kaikkiaan kahdeksan pitkää purjehdusta. Niillä koulutettiin satoja merivoimien ja rannikkotykistön sotilaita. Sotien jälkeen Suomen Joutsen toimi lähes kolmekymmentä vuotta merimiesammattikouluna Aurajoen varrella Turussa. Nykyisin museolaiva on kesäisin avoinna yleisölle.

Uutta postimerkkiä saa vain Forum Marinumin museomyymälästä Turusta.

Budjettirahaa meriväyliin ja Hailuodon siltaan

VUOSAAREN JA KOKKOLAN meriväylien parantamiseen on tulossa rahaa valtion ensi vuoden budjetista.

Vuosaaren väylän uudistaminen on tarpeen, sillä satamaan suuntautuvien konttikuljetusten aluskoko on kasvussa. Itämeren konttialusliikenteeseen on jo tilattu aluksia, joiden kulkusyvyyks on noin 12,5 metriä. Tämän vuoksi satamaan johtava 11 metrin väylä syvennetään 13 metriin. Hankkeessa otetaan huomioon myös Äänekosken uuden biotuotetehtaan tarvitsemat tehokkaat vesikuljetukset.

Vuosaaren väylää parannetaan yhteensä 25 miljoonalla eurolla. Valtion lisäksi kustannuksiin osallistuu Helsingin satama Oy. Myös EU-tukea haetaan.

Kokkolan väylä syvennetään ja parannetaan, koska transito- ja konttikuljetusten määrä on kasvanut paljon. Vientikuljetusten osuus sataman tavaravirroista on iso. Hankkeen kokonaiskustannus on 45 miljoonaa euroa.

Hallitus on myös sitä mieltä, että **Hailuotoon** tarvitaan kiinteä yhteys. Sil-

ta toteutettaisiin elinkaarimallilla niin, että vuosimaksu korvaa vuosittaiset lautan käyttökustannukset. Siltahankkeen käynnistämisestä päätettäneen vuoden 2018 budjetin täydennyksessä.

Merenkurkun liikennettä tuetaan budjetissa edelleen joukkoliikenteen palveluostojen määrärahoista.

Meriliikenteessä käytettävien **alusten kilpailukyyn** parantamiseen hallitus osoittaa 101,4 miljoonaa euroa. Väylämaksun puolitusta suunnitellaan jatkettavaksi ensi vuoden loppuun. Maksu puolitettiin osana rikkikompensaatiota ja työmarkkinaratkaisua. Väylämaksun alentamisessa painotettiin lastialuksia ja parhaita jääluokkia.



Helsingin Satama Oy / Veikko Somerpuro

Itämeren virtaa mikromuovia

ITÄMEREN TILA ei ole juurikaan parantunut viime vuosikymmenen aikana.

Mereen ajautuu roskaa suurelta osin kaupunkien läpi virtaavien jokien kautta. Roska koostuu pääasiassa muovista ja pakkausmateriaaleista. Luonnonilmiöiden ja viemärijärjestelmien mereen tuoma roska on vakava uhka Itämeren ekosysteemille. Erityisesti mikromuovit voivat aiheuttaa meren eläimistölle pysyvää vahinkoa.

Osana Euroopan unionin Itämeri-strategiaa meren ekologista tilaa yritetään parantaa. Blastic-projektissa havainnollistetaan, kuinka Itämereen

virtaavaa roskaa voitaisiin vähentää mittaamalla sen määrää ja tutkimalla sen laatua Södertäljen, Tallinnan ja Turun kaupungeissa.

Kahdessa muussa hankkeessa koitetaan vähentää maatalouden seurauksena vesistöihin ja sitä kautta Itämereen päätyvien ravinteiden määrää. Lisäksi käynnissä on projekti, jossa koitetaan varautua niihin vahinkoihin, joita ilmastonmuutoksen seurauksena lisääntyvät myrskyt aiheuttavat meren rannalla sijaitseville kaupungeille. Kehitteillä on älykäs myrskyvesien hallintajärjestelmä.

Wällärin kuolemasta 50 vuotta

MERIMIES-UNIONIN PITKÄAIKAISEN

puheenjohtajan **Niilo Wällärin** kuolemasta tuli kesällä kuluneeksi 50 vuotta. Unionia lähes 30 vuotta johtanut Wälläri menehtyi aivohalvaukseen 25. elokuuta 1967. Tuolloin 70-vuotias, legendaarisen maineen hankkinut Wälläri oli edelleen Unionin johdossa.

Merimies-Unionissa kirjanpitäjänä toiminut **Maila Imppu** muistaa hyvin Wällärin kuolinpäivän.

– Niilo lähti kesken työpäivän kaupungille viemään elämäkertakirjaansa tyttärelleen kahvilaan. Toimistolla oli lehtimies odottamassa puheenjohtajaa haastateltavaksi. Ihmettelimme, missä tämä viipyy.

Pian toimistolle tuli ilmoitus, että Wälläri on kuollut. Työntekijät järkytyivät.

Maila Impun puoliso **Antero Imppu** työskenteli Unionissa toimitsijana. Autoillessaan kotiin pariskunta osui poliisiratsiaan. Kun poliisimies huomasi Antero Impun papereissa tiedon tämän työpaikasta, hän hätkähti ja veti käden lippaan sanoen ”Teiltä on tänään kuollut johtaja.”

Unionin hallitus kokoontui seuraavana päivänä. Riistorauhaa rikkomassa -historiateoksen mukaan myös hallitus oli järkyttynyt tapahtuneesta. Se päätti lykätä uuden puheenjohtajan valinnan seuraavana vuonna pidettävään sääntömääräiseen edustajakokoukseen. Aikalaisten mukaan ”kaiken tuli jatkua ennallaan, ikään kuin Wälläri olisi vain pitkillä matkalla”. | KK, TY



Niilo Wälläri (oik.) kahvittelemassa iäkkään merimiehen kanssa.

Kahvita, liputa, valaise!

ITSENÄISYSPÄIVÄ ON TÄNÄ vuonna erityisen juhlava, koska menossa on maamme 100. vuosi itsenäisenä. Joulukuun 6. päivää edeltää kokonainen syntymäpäiväviikko.

Tapahtumia on paljon. Esimerkiksi sinivalkoista valoa ympäri Suomen luo valotaide-teos Luminous. Turussa teos on esillä 5.–6.12. Suomi 100 -liigaotteluita pelataan eri puolilla maata 29.11.–5.12. Historiallinen itsenäisyys-

päivän ilta huipentuu sinivalkoiseen ilotulitukseen.

Jokaisen yhteisön ja kaikkien kansalaisten toivotaan osallistuvan juhlintaan kahvittelemalla, liputtamalla ja valaisemalla.



Sairaus usein piilossa muilta

TUKI- JA LIIKUNTAELINSAIRAUDET

vaivaavat joka viidettä työikäistä. Nämä sairaudet tulevat yhteiskunnalle kalliiksi, sillä ne aiheuttavat sairaanhoitokuluja, poissaoloja työstä ja työkyvyttömyyttä.

Reumaliitto muistuttaa, että työyhteisössä saattaa olla monia sairastavia, joita työkavereiden suvaitsevaisuus ja tuki auttaisi suoriutumaan ja pysymään mukana työelämässä. Liitto kampanjoi teemalla Aina se ei näy päällepäin erityisesti reumaviikolla 8.–15. lokakuuta. www.reumaliitto.fi

Lundqvistilla on kolme suomalaista

MERIMIES-LEHDESSÄ (3/2017) oli mielenkiintoista asiaa Ahvenanmaan merenkulusta. Juttuun haastateltu tutkija kertoo tietävänsä, että Lundqvist-varustamoilla ei ole enää työssä suomalaisia merimiehiä.

Tieto on virheellinen. Meitä on kolme päällikköä – ylipäällikkö ja kaksi konepäällikköä – joilla on edelleen Suomen passi. Olemme siis Suomen merimiespassin omaavia merimiehiä.

Janne Kautto
Maarianhamina

Kuljetusalan Työttömyyskassan XV varsinainen edustajakokous

Kuljetusalan Työttömyyskassan hallitus ilmoittaa työttömyyskassan sääntöjen 12 §:n ja työttömyyskassan hallituksen tekemän päätöksen mukaisesti, että työttömyyskassan XV varsinainen edustajakokous pidetään kesäkuun 16. päivänä 2018 alkaen klo 9.00 Tampereella, Tampere-talossa, Yliopistonkatu 55.

Kuljetusalan Työttömyyskassan varsinaisessa edustajakokouksessa tulevat esille työttömyyskassan sääntöjen 12 §:ssä mainitut asiat, kassan sääntöjen muuttaminen sekä työttömyyskassan hallituksen ja jäsenten edustajakokoukselle tekemät esitykset.

Asiat, jotka halutaan saada käsiteltäväksi edustajakokouksessa, on jätettävä kirjallisesti hallitukselle. Sääntöjen 11 § mukaan kaikki viimeistään 16.2.2018 saapuneet esitykset otetaan edustajakokouksen käsiteltäviksi.

Esitykset tulee lähettää osoitteeseen: anne.liikanen@kuljetusalan.fi tai Kuljetusalan Työttömyyskassa, Anne Liikanen, PL 65, 00531 Helsinki.

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA
Hallitus

Transportbranschens Arbetslöshetskassas XV ordinarie kongress

Styrelsen för Transportbranschens Arbetslöshetskassa meddelar, i enlighet med § 12 i arbetslöshetskassans stadgar och styrelses beslut, att arbetslöshetskassans XV ordinarie kongress arrangeras den 16 juni 2018, med början klockan 9.00. Platsen är Tampere-talo i Tammerfors, Yliopistonkatu 55.

Transportbranschens arbetslöshetskassas ordinarie kongress behandlar de ärenden som upptas i § 12 i arbetslöshetskassans stadgar, ändring av kassans stadgar samt ärenden som föredras av a-kassans styrelse och medlemmar.

Medlemmarnas motioner till kongressen skall levereras skriftligt till kassans styrelse. Enligt 11 § i stadgarna tas alla motioner som har inkommit senast 16.2.2018 till behandling på kongressen.

Motionerna kan sändas per e-post till: anne.liikanen@kuljetusalan.fi eller per post till: Transportbranschens Arbetslöshetskassa, Anne Liikanen, PB 65, 00531 Helsingfors.

TRANSPORTBRANSCHENS
ARBETSLÖSHETSKASSA
Styrelsen

LYHENNEVISA Avautuvatko lyhenteet?

MERIMIES-UNIONIN teksteissä vilisee lyhenteitä. Ei ole helppoa muistaa, mitä mikin hallinnon ja ay-toiminnan kirjainyhdistelmä tarkoittaa. Testaa, montako lyhennettä tunnistat! Oikeat vastaukset alla.

1. SV

- a) Suomen Varustamot
- b) Ruotsin Varustamot
- c) Saimaan Varustamot

2. ITF

- a) Kansainvälinen kuljetustyöntekijöiden liitto
- b) Filippiinien kansainvälinen työnvälitys
- c) Maailman palkansaajien tukisäätiö

3. Trafi

- a) Meriliikennehallinto
- b) Liikenteen turvallisuusvirasto
- c) Suomen liikenneliitto

4. SAK

- a) Satama-alan kattojärjestö
- b) Sähkömiesten ammattikoulu
- c) Suomen ammattiliittojen keskusjärjestö

5. FinUnions

- a) Merimies-Unioni englanniksi
- b) Palkansaajajärjestöjen edustusto Brysselissä
- c) Suomen merimieslähetystö

6. Tes

- a) Terveystieteiden tutkimuskeskus
- b) Työehtosopimus
- c) Tasa-arvoselvitys

7. MEK

- a) Merimieseläkekassa
- b) Merimiespalvelukeskus
- c) Merenkulkijakoulu

8. SLPL

- a) Suomen luotsien ja perämiesten liitto
- b) Suomen lastialuspuosujen liitto
- c) Suomen laivanpäälystöliitto

9. MEPA

- a) Merenkulkijoiden puulaakipalloilujoukkue
- b) Merimiespalvelutoimisto
- c) Meriammattien veronpalautusjärjestelmä

Oikeat vastaukset: 1) a, 2) a, 3) b, 4) c, 5) b, 6) b, 7) a, 8) c, 9) b

Avtal och följandet av dem

Det var länge sedan vi befann oss i den här situationen där arbetsmarknadsorganisationerna förhandlar om branschspecifika kollektivavtal utan en central lösning från centralorganisationsnivå. Man skulle till och med kunna säga att man i Finland alltför länge har tillämpat en centralorganisationsstyrd avtalskultur. På ett sätt har man nu återgått till ett normalt läge, där fackförbunden tillsammans med arbetsgivarförbunden branschspecifikt beslutar om löneökning och förändringar i kollektivavtal. Att handla på ett nytt sätt har säkert en positiv inverkan, eftersom man äntligen kan ta itu med branschspecifika problem utan de snäva ramar som centralorganisationerna satt upp.

Sjömans-Unionens huvudavtalsbranschernas kollektivavtal som bland annat rör utrikestrafik med last- och passagerarfartyg, gäller till och med slutet av februari 2019. Efter årsskiftet tas beslut om de löneökningar som träder i kraft i början av mars 2018. Då vet vi hurdana lönelösningar som har uppstått i landet under hösten och vintern.

Sjömans-Unionens egna lönelösningar är inte direkt förbundna med ökningar inom andra branscher, men det är tydligt att framförallt exportindustrins avtal påverkar även sjömännens löneökningar.

En ny sjöman utbildad till reparatör eller båtsman blir ofta utan arbete, eftersom rederier och arbetsgivare prioriterar sökande som strävar efter befälsuppgifter. Det här sker framförallt på maskinavdelningen, men blir allt vanligare även uppe på däck.

Den som är utbildad till manskap får i praktiken alltid s.k. *allmän tjänst*-behörighet och många har när de tar sin examen redan behörighet för maskinman och matros. Utbildningens innehåll skiljer sig från befälsutbildningen och ger den bästa beredskapen och expertisen inför manskapsuppgifterna. Trots detta har de som utbildat sig till manskap svårare i praktiken att hitta arbete eftersom det är befälsutbildade som anställas som vaktmän, maskinmän och matrosar. Det verkar som arbetsgivarna inte längre värdesätter de som utbildat sig till manskap och inte heller deras yrkesskicklighet. Ändå beklagar sig rederierna över hur svårt det är att hitta kompetenta reparatörer och båtsmän. Problemet ligger inte endast i utbildningssystemet där man favoriserar och regelbundet överutbildar befäl utan också i arbetsgivarnas attityder.

Genom att tillsätta manskapsvakanserna med i synnerhet för dem utbildade personer, skulle rederierna verkligen få valuta för sina pengar. Samtidigt skulle man se till att kompetensen lever vidare. Få fartyg klarar sig endast med befäl!

Kompetensen hos rederiernas personaladministration är på villovägar. De som arbetar med löneadministration hittar på egna sätt att beräkna löner. Man bryr sig inte om vad man har beslutat med kollektivavtal eller vad som regleras i lagen. Ofta motiverar man konstiga lösningar genom att skylla på landbaserad praxis, lönealkyleringsprogram eller andra underliga bortförklaringar. När man reder ut problem avslöjas ofta den karga verkligheten: i bakgrunden finns en fullständig okunskap och likgiltighet om hur lönerna borde ha beräknats och betalats enligt avtal och lag. Utöver lönerna är det även andra villkor inom sjöarbetsförhållanden som hanteras inkompetent.

Det är verkligen otroligt, men intresseorganisationerna för arbetsgivare på rederier är inte längre intresserade av att övervaka hur kollektivavtal följs. Det ser snarare ut som att deras roll är att hitta motiv till varför arbetsgivarna inte behöver följa avtal och lagar. Man söker alltså efter sätt att komma runt avtalsbestämmelser och förordningar istället för att följa dem. En sådan här väg är kort och leder till en återvändsgränd. Av dålig personaladministration och -politik – som inkluderar en allmän totalt auktoritär befallningskultur – följer allt större problem. Det bästa sättet att undvika problem är att lyssna på personalen, se på saker och ting också ur deras synvinkel och följa avtalen.

Simo Zitting
Ordförande

simo.zitting@smu.fi



Jukka-Pekka Flander

Nu får besättningen pusta ut

Rekordhektisk sommar PÅ WASA EXPRESS



*Carina Hovi, Christina Wingren och
Sanna Björklund njuter av en kort paus.*



På rutten Vasa–Umeå slog man förra sommaren såväl passagerar som fraktrekord. Besättningen på Wasa Express gläder sig över att rutten blivit så attraktiv, men någon enkel match för personalen var sommaren inte.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILDER JUKKA-PEKKA FLANDER

Många anställda tyckte det var trevlig med fart och fläng, men ibland riskerade det bli för mycket av det goda. I synnerhet dagarna med fyra avgångar tog på krafterna.

– Det var tufft. Fötterna värkte och svårt var det att ta paus, funderar en och annan.

Men besättningen berömmar andan och sammanhållningen ombord. I fina arbetskamraters lag klarade man även de tyngsta arbetspassen.

När det nu blivit höst kan personalen på Wasa Express njuta av pauser och lite mindre tajta skift.

En dag i taget

Fartygsvärdinnan **Christina Wingren** som svarar för skärgårdsbordet säger att sommaren gick snabbt.

– Det var mycket jobb, men jag tog en dag i taget. När det var som mest kunder fick vi vanligtvis hjälp av andra avdelningar och sommarjobbare. Lyckligtvis har kunderna varit nöjda, säger Wingren.

Wingren är Vasabo, liksom cirka hälften av fartygets personal.

En god laganda är guld värd.



– Kul att kunna jobba på ett fartyg som avgår från hemstaden.

Köttbullar i tiotusental

Kocken-kallskänkan **Olli Pekkola** har sin första sommar med fartygsjobb bakom sig.

– Visst ska det vara tempo när det är säsong. Väl planerat är hälften gjort, sammanfattar han.

Pekkola tillreder maten för Wasa Express restauranger och i synnerhet skärgårdsbordet, som är fartygets stolthet. Buffén är komponerad av åländske stjärnkocken **Michael Björklund**, som också har lärt kökspersonalen ombord hur den lagas.

– Vi har respekterat Björklunds läror och håller fast vid dem. Det är viktigt för oss att göra allting själva, såväl köttbullar som kakor.

Pekkola låter sig inte skrämmas av den hektiska sommaren; han trivs fortfarande med att arbeta till sjöss.

– Ombord får man jobba ordentligt och därefter ha ordentligt ledigt.

Kollegan **Juha Porko** instämmer med Pekkola i att det gällde att ha fart på i somras.

– Jag har rullat så där 66 000 köttbullar, uppskattar Porko.

Som Porko ser det är brådska och personalbrist inte samma sak. Att det är bråttom



Christina Wingren tycker att det är fint att Wasa Express avgår från hennes hemstad.



hör enligt honom till. Och mitt i allt jäktet är en god laganda guld värd.

Det behövs attityd

Fartygsvärdinnan **Carina Hovi** på å la carte-restaurangen instämmer i att det jobbades hårt.

– Vissa dagar kunde det kännas som att det till och med var lite för mycket. Det är lättare att orka när man vet att säsongen är kort. Men attityd krävs det att man har!

På de mest fullbokade turerna skiftade personalen mellan olika arbetsställen allt efter behov.

Personalen skiftade mellan olika arbetsställen.



En bra sida med den här rotationen är att man får se och lära sig många arbetsuppgifter. Däremot är det ett minus att man hamnar ur elden i elden, alltid till det mest hektiska arbetsstället.

Att backa tog tid

– Man kan nog inte säga annat om sommaren än att den var hektisk. Det var bråttom hela tiden. Frakterna har ökat väldigt mycket, summerar matros **Panu Pollari**.

Ibland drog lastningen ut på tiden med försenad avgång som följd. En svårighet är att fordonen är tvungna att backa ombord på Wasa Express däck.

– Om man avgår sent, så avgår man sent ... Vad göra om chauffören inte kan backa?

Också Pollari, som är vice förtroendeman på däckssidan, berömmar arbetsklimatet ombord. Med bra anda klarar man också brådska.

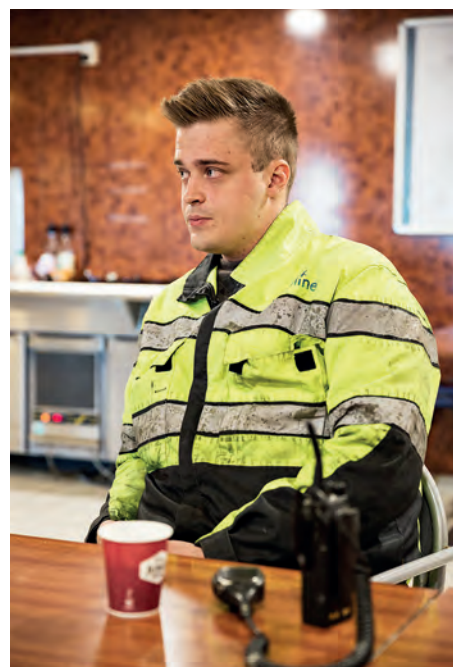


– Visst ska det vara tempo när det är sesong, säger Olli Pekkola (till vänster) och Juha Porko.

– Det var bråttom hela tiden, berättar Panu Pollari om sommaren.

Rutten Vasa–Umeå

- Sträckan mellan städerna är cirka 80 km.
- Resan över Kvarken med Wasa Express tar 4¼ timme.
- Världens nordligaste passagerarfärjeförbindelse som fungerar året runt.



”Alla med i talkot”

Vår personal klarade sig lysande. Ett helt otroligt gäng, säger **Peter Ståhlberg** som är verkställande direktör för Wasaline.

Han säger sig fortfarande vara så mycket sjöman att han vet hur det är på somrarna.

Trafiken på rutten Vasa–Umeå är exceptionellt säsongsbetonad. Mest hektiskt är det under några sommarveckor. Annars är det full fart närmast på veckosluten.

Enligt Ståhlberg upplever och hanterar olika personer brådska på olika sätt.

– Man får be om hjälp. Och ganska bra med tid för återhämtning finns det.

Peter Ståhlberg säger att hela fartygspersonalen har bidragit med insatser över avdelningsgränserna. Alla var med i talkot. Till exempel restaurangcheferna och intendenterna har deltagit i ”golvarbetet”.

Bolagets värden finns uppsatta på tavlor på Wasa Express. Värden som rör personalen finns inte med, men verkställande direktören berättar vilket som är det viktigaste värdet i bolagets personalpolitik.

– Kommunikationen är viktig. Man ska lyssna och diskutera. Den vägen når man vanligtvis samförstånd.

I höst utlovas vissa konkreta förbättringar då renoveringen av personalhytterna påbörjas. Avsikten är också att förbättra internettjänsterna. 



Wasaline



Alkoholtest på arbetsplatsen

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: På min arbetsplats genomfördes ett blåstest där all personal på avdelningen testades i början av arbetstiden. Är alla i personalen tvungna att genomgå ett alkoholtest för att bevisa att de är nyktra och vad blir följden om man avböjer att göra testet? Hurdana och vilka regler kring blåstest måste arbetsgivaren följa?

JURISTEN: Kollektivavtalsmässiga bestämmelser gällande nykterhetstester återfinns exempelvis i tilläggsavtalet "Drogpolicy" som är bilaga till utrikesfartens kollektivavtal och isbrytarnas kollektivavtal. Enligt det kan arbetsgivaren låta utföra blåstest vid två olika tillfällen: i enskilda fall där det finns orsak att misstänka att arbetstagaren är alkoholpåverkad under arbetstid samt i form av stickprovskontroller.

Stickprovskontroll kan exempelvis ske för arbetstagarna på en viss avdelning eller för hela fartygets personal. Enligt tilläggsavtalet skall man vid genomförandet av alkoholtest eftersträva jämlikhet och rättvisa, dvs. proven ska genomföras så att de inte endast riktar sig mot en enskild arbetstagar. Ett sådant prov som är selektivt eller inriktat på någon särskild person skulle lätt kunna få drag av osaklig behandling. Ingen ska bli väckt mitt i vilotiden för att göra ett blåstest, utan testet skall göras inom ramarna för arbetstiden. Testerna arrangeras så att det är befälhavaren som sköter blåstestet, eller enligt hans instruktioner sjukvårdare eller sjukvårdsansvarig styrman. På plats är också vanligen en förtroende man om inte arbetstagaren undanber sig dennes närvaro. Eftersom det rör sig om ett ärende som handlar om arbetstagarens integritet, måste testet genomföras på en plats som inte övriga arbetstagare eller resenärer har tillgång till.

Enligt punkt 5 i tilläggsavtalet skall en anställd testas när det finns skäl att misstänka att en arbetstagar jobbar alkoholpåverkad. Då får personen genomgå ett blåstest. Arbetsgivaren måste alltså ha skäl att misstänka att den anställda har nyttjat alkohol och är berusad exempelvis på ett sätt som går att upptäcka med våra sinnen eller genom andra tecken som visar att personen druckit alkohol. Med uttrycket "jobbar" betonas att det är oacceptabelt att uppträda berusad under arbetstiden och när man utför arbetsuppgifter.

Enligt tilläggsavtalet fastställs att om en anställd vägrar att göra ett alkoholtest, så utreds följden av vägran från fall till fall med beaktande av övriga omständigheter som visar alkoholpåverkan hos den anställda. Texten i tilläggsavtalet betyder inte att man automatiskt kan tolka den anställdes vägran som att vederbörande vet eller antar att det kan finnas alkohol i blodet. Det är alltså inte bevis på att man är alkoholpåverkad. Ett blåstest är ett sätt bland många att utreda om en enskild anställd är berusad. Att vägra genomgå testet är inte något arbetsavtalsbrott i sig och kan således inte ha någon påföljd. Den anställda har en grundlagsenlig rätt att neka till kontrollåtgärder som riktar sig mot dennes person. Endast polismyndigheten har enligt lag rätt att under hot om tvångsåtgärder ålägga person att genomgå ett alkoholtest. Det är alltså inte möjligt att överenskomma i kollektivavtalet eller i arbetsavtalet om en fullständig skyldighet att alltid genomgå ett blåstest då det krävs.

I tilläggsavtalet betonas separat att mätutrustningen måste underhållas och kalibreras regelbundet och vid behov för att kunna uppnå pålitliga mätresultat. Resultatet måste hålla sig inom felmarginalen. På grund av felmarginalen och det faktum att exempelvis rökning och en del mediciner kan orsaka positiva resultat så är praxis att testet görs om en halvtimme efter det första positiva testet. Testernas resultat utvärderas därefter tillsammans.

Som avtalspart i kollektivavtalen rekommenderar vi att våra medlemmar följer tilläggsavtalet och deltar i blåstester när arbetsgivaren utför dem i enlighet med kollektivavtalet och dess principer.



Katriina Kivistö

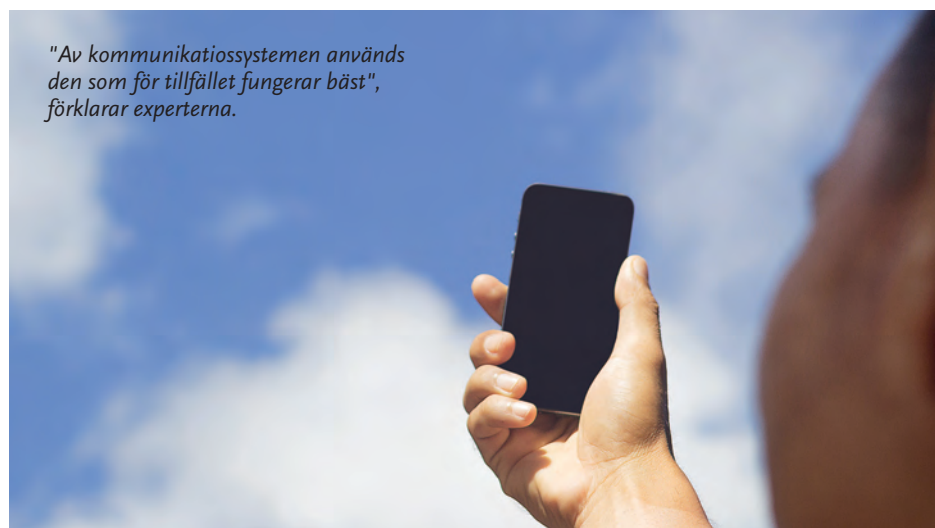
Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Färre skuggområden eftersträvas

Datatrafikförbindelser fortsätter att vara ett problem till sjöss

Fartygspersonalen vet att det är svårt att lösa uppkomna problem ute till sjöss. Förbindelser bryts lätt. Rederierna är medvetna om situationen och intygar att förbindelserna hela tiden förbättras.

TEXT **HEINO YLI-SIPOLA** BILDER **SHUTTERSTOCK OCH MARLINK**



"Av kommunikationssystemen används den som för tillfället fungerar bäst", förklarar experterna.



Förbättrade fartygsförbindelser försvåras av att kostnaderna för satellitförbindelserna är mångfaldiga jämfört med de traditionella förbindelserna. Ute på öppet hav är satellit ändå det enda alternativet.

– När det gäller telefon är satellitförbindelsernas kostnader väldigt höga. Som tur är utvecklas tekniken och priserna sjunker. Förbindelserna kan emellertid inte jämföras med de motsvarande på land säger **Mikko Varpio**, Fleet Manager på OSM Finland.

Förbindelse till varje pris

En bra förbindelse till fartyget är viktigt för såväl fartygets drift som förbindelserna med land.

– Det måste gå att ha kontinuerlig förbindelse med fartyget och fartygsfolket måste kunna ha kontakt med sina anhöriga under sina arbetsperioder. Vi bevakar funk-

Det är viktigt att fartygsfolket kan ha kontakt med sina anhöriga under arbetsperioderna.

Förbindelserna på fartyget är långsamma och det interna wlan-nätet är långsamt. Nätförbindelserna krånglar till havs. Man kan sköta bankärenden och andra dylika först i hamnen. På hemlandets område klarar man sig med egen telefon och maskin, men utomlands är det för långsamt att använda dem.

Irriterad från M/t Mastera

Nätförbindelsen är den sämsta möjliga. Man kan inte sköta ärenden ordentligt, när förbindelserna inte fungerar. Just när man håller på och betalar en räkning så bryts förbindelsen och man blir rasande. Det har sagts till om saken, men ingenting görs. Ingen är intresserad?

Nedslagen från M/s Finlandia

tionaliteten så gott vi bara kan, försäkrar Varpio.

Exempelvis orsakar utrustningsskador tekniska problem. Under ett avbrott använder vi säkerhets- dvs. backsystemet med vilket vi kan uträtta de mest kritiska ärendena.

Varpio berättar att praxis ombord på OSM-fartygen för närvarande håller på att standardiseras. Samtidigt tas nyare, mer pålitlig och snabbare teknik i bruk.

Arbetsstationer till personalen

– De fartyg vi har hand om har 5–7 arbetsstationer, som personalen kan använda fritt. Via Wlan-nätverket kommer man åt att använda nätverket med sin egen utrustning, förklarar Mikko Varpio.

– Den förbindelse vi använder är den snabbaste och dyraste som offererats oss. Förbindelsen kan exempelvis hantera fem samtidiga telefonsamtal plus e-post och surf på internet.

De förbindelser som Varpio beskriver används på handelsfartyg med personal om 10–25 personer. Det ser helt annorlunda ut på passagerarfartyg då förbindelserna används av mellan 1 000–2 000 personer.

Begränsad bandbredd

Tallink Siljas kommunikationschef **Marika Nöjd** berättar att rederiet får feedback av såväl personal som passagerare, när telefon- och nätförbindelserna inte räcker till eller fungerar.

På rutten Helsingfors–Stockholm kan man exempelvis komma åt att sköta bank-

ärenden även när vi ligger i hamn under dagen, eller via nätet och telefonen. På rutten Åbo–Stockholm ligger båten endast en timme i respektive hamn.

– När vi är till sjöss kommer man åt nätet till exempel med fartygets datorer i mässens dagrum. Även egen mobilutrustning kan användas. Det förekommer dock en del skuggområden.

Enligt Nöjd försöker rederiet förbättra datatrafikförbindelserna. Satellittäckningen har utökats.

Internetbanker är känsliga.



Kanalbyte avbryter sammanträdet

Eckerö Lines M/s Finlandia använder fem av varandra oberoende kommunikationssystem i sin datatrafik.

– Ingen av kommunikationssystemen fungerar hela vägen från Helsingfors till Tallinn (utom den dyra Iridium). Av kommunikationssystemen används den som för tillfället fungerar bäst och kommunikationssystemen överlappar varandra smidigt. För detta ändamål finns en router på fartyget vilken delar upp trafiken mellan de vid det aktuella tillfället bäst fungerande kommunikationsformerna, förklarar Finlandias controller **Paulus Vanhanen**.

När nätet skiftar till ett långsammare, avbryts användarnas tjänster tills trafikmängden jämnas ut.

– Många tjänster som använder krypterad kommunikation – exempelvis internetbanker – är känsliga för när förbindelsekanalen byts ut eftersom bankernas system lätt tolkar sådant här som felanvändning och därför avbryts förbindelsen. För användaren syns det här som att nätet delas upp, men det är fråga om att rutten som datatrafiken använder byts ut. 



Så här jämkas inkomstrelaterad dagpenning

OM EN ARBETSLÖS person är sysselsatt delvis betalas jämkad inkomstrelaterad dagpenning. Detta innebär att lönen minskar dagpenningens storlek.

Det betyder att hälften av den arbetsinkomst som överstiger skyddsdelen på 300 euro dras av från den fulla inkomstrelaterade dagpenningen om ansökningsperioden är en kalendermånad. Ifall ansökningsperioden är fyra kalenderveckor, är skyddsdelen 279 euro. Ansökningsperioden är samma period som löneperioden.

Betalningen av jämkad inkomstrelaterad dagpenning under perioder på deltidsarbete, heltidsarbete under högst två veckor och under permittering förutsätter att arbete utförs under högst 80 procent av maximiarbetstiden i branschen. Om personen är permitterad granskas arbetstiden per kalendervecka. Om personen arbetar deltid eller har heltidsarbete under högst två veckor granskas arbetstiden antingen med fyra kalenderveckors eller en månads intervall.

Betalning av jämkad dagpenning när företagsverksamhet bedrivs kräver att arbets- och näringsbyrån har fastställt att företagsverksamheten är en bisyssla eller om företagsverksamhet pågår i högst två veckor.

Ingen inkomstrelaterad dagpenning betalas vid heltidsarbete som pågår i över två veckor. Då betalas full inkomstrelaterad dagpenning för arbetslöshetsdagar under ansökningsperioden om det inte

finns andra hinder för utbetalningen. Hindret kan vara till exempel att personen har lika många arbetsdagar inom en månad som han/hon skulle ha om han/hon jobbade heltid.

Mer information om jämkad dagpenning på www.kuljetusalantk.fi

Hur jämkad dagpenning ansöks?

Fyll i dina arbetstimmar noggrant i din ansökan. Arbetstimmar i ansökan borde motsvara arbetstimmar i lönespecifikationen. Skriv ner också om du har avlönade lediga dagar eller avlönad semester eller sjukledighet.

Skicka ansökan med bifogade löneuppgifter för den period som ansökan gäller. Inkomsterna beaktas enligt intjäningsperioden. Till den första ansökan är det bäst att bifoga en kopia av anställningsavtalet som visar de viktigaste anställningsvillkoren.

Det är viktigt att kassan får veta de riktiga arbetstimmar och den riktiga lönen samt alla andra ersättningar som arbetsgivaren betalar. På det sättet kan kassan följa hur arbetsvillkoret uppfylls, räkna dagpenningens storlek rätt och betala jämkad dagpenning ett rätt belopp. Handläggaren jämför arbetstimmar i ansökan med arbetstimmar i lönespecifikationen. Dagpenning kan betalas endast om timmarna är lika i båda dokument.

Exempel på arbetsinkomstens inverkan

Sökandens fulla inkomstrelaterade dagpenning är 70 euro/dag. Personen arbetar i en vecka och får 730 euro i lön. Från lönen avdras skyddsdelen på 300 euro. Av den återstående lönedelen (430 euro) påverkar hälften (215 euro) den inkomstrelaterade dagpenningen negativt. 215 euro fördelas över arbetsdagarna under jämkningsperioden (21,5). Detta belopp (10 euro) dras av från sökandens inkomstrelaterade dagpenning. Alltså det betalas 60 euro/dag i inkomstrelaterad dagpenning.

300 euro utan avdrag

En arbetslös kan förtjäna 300 € brutto i en månad utan att inkomsten minskar dagpenningens storlek. Medlemmen bör informera kassan om alla inkomster, även om han/hon tjänar mindre än skyddsdelen, alltså under 300 euro.

På kassans webbsida www.kuljetusalantk.fi kan du använda dagpenningskalkylator för att räkna hur inkomsten påverkar din dagpenning.



Årets säkerhetspris till Norstreams besättning

SJÖFARTSBRANSCHENS säkerhetspris gick i år till rederiet Bore och besättningen på M/s Norstream.

Bores fartyg Norstream utmärkte sig i en räddningsoperation i engelska kanalen i januari. Norstreams personal räddade hela besättningen från ett sjunkande lastfartyg.

Folket på Norstream undsatte de personer som försatts sjönöd och hjälpte dem i säkerhet via lotsporten i storm och mörker. I räddningsarbetet deltog två medlemmar av Sjömans-Unionen.

Besättningen på Norstream samt fartygets befälhavare **Patrik Norrgård** har även fått ett annat erkännande. Den internationella sjöfartsorganisationen IMO beviljade dem hedersomnämnet *Bravery at Sea*.

Kommunikationsminister **Anne Berner** överlät priserna vid ett tillfälle arrangerat i Bores utrymmen i slutet av september.



Prenumerera på FFC:s nyhetsbrev!

VILL DU HA SVENSKSPRÅKIGA nyheter om facket och arbetslivet direkt i din e-post? Då ska du prenumerera på FFC:s och Löntagarens svenskspråkiga nyhetsbrev.

Nyhetsbrevet förnyas och börjar komma ut oftare efter årsskiftet. I dagsläget utkommer nyhetsbrevet ungefär en gång i månaden.

Du kan prenumerera på nyhetsbrevet på adressen lontagaren.fi/nyhetsbrev. Nyhetsbrevet är gratis.

De senaste nyheterna om facket och arbetslivet hittar du alltid på adressen lontagaren.fi och på [facebook.com/lontagaren](https://www.facebook.com/lontagaren).

Papperstidningen Löntagaren ska inte mera utkomma nästa år.

Östersjön – en viktig länk

– **SVERIGE DELTAR** med värme och hjärta i firandet av Finlands 100 år som självständig stat, skriver Sveriges ambassadör i Finland, **Anders Ahnlid** i sin kolumn (*Pullopösti* 21.9.).

– Östersjön är, som förenande länk, av stor vikt och vattenvägen spelar en huvudroll i de täta kontakterna mellan våra länder. Färjeförbindelserna från Stockholm till Åland, Åbo och Helsingfors betyder mycket, med över åtta miljoner passagerare årligen. Förhoppningsvis har trafiken mellan Umeå och Vasa också framtiden för sig.



VÅGTOPPAR

ITF:S KAMPANJ GÖR SKILLNAD

I en värld som stundtals känns allt mer och mer galen på grund av alla auktoritära och högextrema politiker är det globala transportfacket ITF en positiv motkraft. ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten har spelat en viktig roll. Efter att i flera år ha varit en kampanj på sparläga var det främst tack vare de svenska och finska sjöfacken som fiffelflaggskampanjen fick ny fart på 1970-talet.

Lennart Johnsson

Sjömannen (Seko sjöfolk) 4/2017

DIREKTÖRERNAS LÖNER STÖRRE ÄN NÅGONSIN

Median har velat inrikta den offentliga debatten åt det hållet, att det inte fanns några möjligheter till löneökningar. Enligt en rapport har lönerna, naturaförmånerna och bonusar av VD:er i stora börsbolag i Helsingfors ökat oavbrutet i fem års tid. Kraven på återhållsamhet med lönerna kommer i en underlig dager med deras eget exempel som efterfrågat det.

Hannu Luukkonen

Vasama (Elbranschernas fackförbund)

6/2017

OLIKA SLAGS STÖDÅTGÄRDER

I Finland läggs ansvaret för att få nytt jobb på den arbetslöse själv. Tjänstemän vid de danska Arbetskraftsbyråerna i medeltal har hand om tolv arbetslösa. I Sverige är motsvarande antal 25, men i Finland ansvarar varje tjänsteman för hela 166 arbetslösa.

John-Erik Jansén

Hufvudstadsbladet 22.9.

Karriärens avslut är en stor förändring

Gå i pension? Ja, tack!

Servitrisen Tarja Honni och båtsmannen Seppo Heiskari känner sig tillfredsställda med att gå i ålderspension. De känner sig friska och tycker att det är rätt tillfälle att avsluta sin karriär. Men livsförändringen gör en fundersam ändå.

Det finns även människor som känner sig rädda och oroliga över att gå i pension.

TEXT EIJA KALLIONIEMI BILDER MARJA SEPPÄLÄ OCH KATARIINA KIVISTÖ

Kan 34 år gå så fort? Det förvånar **Tarja Honni** (57) från Kuusankoski gjorde sin karriär på passagerarfartygen som servitris. Hon gick i pension från Viking Line i början av september. En lång karriär till sjöss möjliggjorde en lägre pensionsålder.

Honni tänkte länge över sitt beslut. Hon trivdes jätte bra på sitt arbete och arbetskamraterna var underbara. Bra hälsa övervägde dock mest, för ingen vet vad som komma skall.

Till att börja med tänker hon ta det lite lugnt. Det finns inga nya hobbies - men med de nuvarande som är bra – resande, gamla amerikanska bilar, jogging och trädgårdsskötsel – kommer man igång.

”Kanske jobbar jag extra”

Honni hoppas, att hon kunde efter några månaders vila återvända till fartyget för att jobba extra under några helger. På sommaren skulle det kännas bra att även jobba längre perioder.

– Jag har fortfarande 2-3 år kvar att ge. Det är inte meningen att ta någon annans plats, men jag tror att det finns gott om jobb. Alla kan gynnas!

Honni började som 23-åring att arbeta som ekonomibiträde. Senare utbildade Honni sig till servitris i restaurangskolan Perho. Ursprungligen gick hon i sjömansskolan i Kotka.

– Den mest konkreta förändringen under min arbetstid var nog klimatförändringen; isen har inte förhindrat passage till Stockholm sedan 1990-talet.



”Beslutet är inte lika lätt för alla”

Båtsmannen **Seppo Heiskari** (56) från Villmanstrand ska med gott mod gå i pension i början av nästa år. Det var lätt för Heiskari, som är också huvudförtroendeman i Finnlines, att fatta beslut om pensionering. – Varför ska man arbeta längre när man har

Några har ekonomiska bekymmer.

gjort sin karriär och kan koncentrera sig på att njuta av livet? frågar han.

– Jag är i alla fall frisk nu. Jobbat till sjöss har jag gjort i 36 år av vilka ungefär hälften i land. Det kan man nästan halvera för att uppskatta hur mycket har vi träffats med frugan under 30 år, säger Heiskari.

På sin arbetsplats har Heiskari pratat

öppet om att gå i pension. Han har märkt att öppenhet är individuellt och någon kan bli besvårad över andras nyfikenhet.

Huvudförtroendemannen är själv lite stolt över att han kan gå i pension, men förändringen är inte lätt för alla.

– Somliga vågar inte gå i pension och några kan ha ekonomiska bekymmer, fun-
derar han.

– Jag börjar vara en av de sista som får gå i pension vid denna ålder. För en del av sjöfararna blev det sju år till att jobba p.g.a. pensionsreformen, vet Heiskari.

”Jag håller kontakt med arbetskamraterna”

Heiskari tycker, att det är viktigt att en pensionär har aktiviteter. Han tänker åtminstone spela golf i Spanien på vintern.

Båtsmannen Heiskari har planer på att hålla sin yrkesbehörighet giltig åtminstone

i tre år. Med arbetskamraterna tänker han hålla kontakt med även i fortsättningen.

– Om mina tjänster duger och tillfället passar mig, kan jag dock tänka mig att fara ut på fartyg och göra något smått. Jag vill ändå att man erbjuder arbete till de arbetslösa först.

Det blir många bra minnen kvar av karriären till sjöss. Det värsta minnet var när Estonia sjönk 1994. Heiskari jobbade då på Finnansa, som blev en av de första att komma till haveriplatsen. 📍



Råd för pensioneringen

Pensionscoachen **Ilari Rantala** sammanställde en lista över hur man kan förbereda sig för pensioneringen.

- **PENGAR.** Be att få en förhandsskattning av din pension ett eller ett halvt år innan pensioneringen. Försök att leva i en månad enligt den nya budgeten. Om det inte går, gör korrigeringar i ditt sätt att leva.
- **SOCIALA KONTAKTER.** Gör en lista över vem du skulle vilja prata med i olika livssituationer. Om du endast listade personer

från din arbetsplats, vem kan då ersätta dem? Det är bara du själv som svarar över dina vänskapskontakter.

- **TIDSANVÄNDNING.** Friheten är det bästa med pensioneringen, men arbetsgemenskapen är också ett skyddsnät. Om du blir helt ensam utan att ha någonting meningsfullt att göra, är alkoholen en stor riskfaktor.
- **IDENTITET.** Fråga vem vill du vara? En pensionär, ex-någonting resten av ditt liv eller någonting helt annat?

PS. Gör en lista över vilka saker du fortfarande skulle vilja göra. Uppfyll de – även om det inte kräver en uppnådd pensionsålder!

Seppo Heiskari tänker, att det är viktigt att ha aktiviteter. Själv spelar han golf.

Eget arbetshälsobolag för sjöfart

Eget arbetshälsobolag börjar att betjäna sjöfararna. Maresan Oy kommer att producera tjänster för en stor del av finska sjöfarten.

Bolaget som startar i början av nästa år erbjuder expertis som grundar sig på kunskap av sjöfartens arbetsförhållanden. I sin verksamhet kommer bolaget att utnyttja lösningar av den nyaste teknologin i distansmedicin.

Man har ansett att det är nödvändigt med egen arbetshälsövård inom branschen, eftersom sjöfararna löper en stor risk att bli arbetsoförmögna. En bra arbetshälsövård kan både förhindra försämring av arbetsförmågan och minska funktionshinder.

Sjömans-Unionen är en av företagets grundare. Sjömans-Unionens ordförande

Simo Zitting tillhör bolagets styrelse.

– Sjömans-Unionen anser att det är viktigt att vara med för att påverka linjeringar och innehållet av arbetshälsövård för sjömän, motiverar Zitting.

Maskinfälsförbundet är också med. Av rederierna är Viking Line med och den första som börjar köpa arbetshälsotjänster av Maresan. Dessutom parterna är Sjömanspensionskassan och Aino Health Management Oy.

Jarmo Iisakka har valts till VD för Maresan Oy. **Hilkka Tepponen-Forsberg** har nämnts till den ledande läkaren. Dessutom anställer man en läkare till Åbo. Störs-

ta delen av tjänsterna köper bolaget från externa aktörer.

Osaava keskus som kontaktpunkt

– Vi har två kunder, arbetsgivare och sjöfarare. Vi gör bland annat undersökningar på arbetsplatser med arbetsgivaren. För sjöfararen erbjuder vi framförallt förebyggande av hälsoproblem, förklarar Iisakka.

De anställda på ett rederi som har sin arbetsgivare med på Maresan kommer att få Osaava keskus som den första kontaktpunkten. Meningen är att den anställda kontaktar företagssköterskan på centralen. Sköterskan har omedelbart en möjlighet att konsultera andra specialister till exempel en läkare eller sjukgymnast.

– Tjänsten nås alltid på mobilen. Där får man hjälp och information för uppföljning. Tjänsten kommer att byggas enligt kundernas behov, berömlar Iisakka.

För hjälp vid akuta fall måste man vända sig till exempel till allmän hälsövård eller Universitets sjukhus. | KK 📍

Bra stämning ombord gör att alla orkar mer

Arbete till sjöss belastar även psykiskt

Ombord behövs särskild förmåga att anpassa sig. Man måste klara umgänget med arbetskamraterna även på fritiden. Inget under alltså att arbetet förutom att det är fysiskt belastande även är psykiskt tungt.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD KARI HULKKO



Tarja Rätty är utbildare på kurser om psykosocial belastning.

Det viktigaste för att orka vara ombord är att man kommer överens med de övriga. Det krävs flexibilitet och anpassningsförmåga av de anställda, säger **Tarja Rätty**, sakkunnig på Arbetarskyddscentralen.

Vid arbete i land kan man lägga manken till och klara arbetspasset, och sedan göra något helt annat i en annan miljö genast när man blir ledig. Men ombord tillbringar man under långa perioder såväl arbets- som fritiden på samma ställe och med samma människor.

Betydelsen av att må bra framträder särskilt i fartygsmiljön. Arbetskamraterna måste kunna lita på varandras observans och handlingsförmåga i alla situationer.

– Det är viktigt för arbetshälsan och orken hurdan stämningen ombord är, framhäver Rätty.

Man institutionaliseras lätt ombord

Tarja Rätty anser att man tillsammans behöver fundera över särdragen i arbetet till sjöss. Den vägen hittar man också metoder för att minska arbetets belastning och

förbättra arbetshälsan. Det kan överraska många, hur viktig maten och måltidernas kvalitet är för personalen ombord. Serveringen i mässen är direkt kopplad till välmåendet!

Anställda ombord är periodvis skilda från sina anhöriga. I något skede blir de tvungna att fundera på vilketdera som är det normala livet: att vara hemma eller att vara ombord. Man institutionaliseras och fartygskollektivet blir för många en andra familj.

Problem i samarbetet med en arbetskamrat ska tas till tals.



Vad händer om det skär sig?

I ett slutet kollektiv växer sig dåliga relationer snabbt till stora problem. Det får dock inte störa arbetet.

– Under ett pågående pass går det nödvändigtvis inte att bilda nya arbetspar, förtydligar Rätty.

Anställda på kollisionskurs med varandra äventyrar i värsta fall säkerheten och försämrar kundservicen.

– Om man är på gott humör ger man bättre akt på saker och ting än om man är irriterad. Också kunderna märker om personalen inte trivs tillsammans. Och hoppar då kanske över shoppingen.

– Om man får problem i samarbetet med en arbetskamrat, ska man ta det till tals med personen i fråga. Men inte medan man är arg, utan först när man har lugnat ner sig.

För att reda ut svårare situationer behövs förmannen eller förtroendemannen och i sista hand är det fartygskommis- sionen som gäller.

Alla bär ansvar

För att det ska råda en bra stämning ombord behövs alla parter insats. Enskilda anställda måste själva se till att återhämta sig. Vissa kopplar av tillsammans med de andra, andra söker lugn och ro.

Enligt Rätty förväntar sig de anställda uppmärksamhet av sina förmän: respons och i synnerhet ett tack. En opartisk och lättillgänglig förmän bidrar till personalens välbefinnande. Förmän behöver även kunna kommunicera och dra nytta av vars ens styrkor. Rederiet bidrar till ett gott klimat ombord när det informerar om saker och ting öppet och i tid och ingjuter tro på framtiden.

Särartat – och fantastiskt

Enligt Rätty är det inte tillräckligt för arbete ombord på ett fartyg att det bara löper. Också andan och stämningen ska vara bra.

– Bästa känslan får man när man klarar utmaningar man ställs inför; då man får visa och pröva sina kunskaper. ”Vi klarade det tillsammans” är en speciell, djup upplevelse.

Rätty anser att i bästa fall gör den särartade arbetsmiljön med dess unika, intressanta människor arbetet till något alldeles fantastiskt. ⚓

Arbetskyddscentralen ordnar numera **kurser** om psykosocial belastning vid arbete till sjöss. Utbildare är Tarja Rätty. Nästa kurs ordnas **24.–25.10 i Nådendal**.

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 palvellut sekä mahdolliset ruokarajoitteet.

Lämpimästi tervetuloa!

Tero Vauraste

Toimitusjohtaja

Arctia Oy



10 EUROLLA
JOPA 10 000 LITRAA
PUHDASTA
VETTÄ



Lähetä viesti **LAHJOITA10**
numeroon **16499**

nenäpäivä.fi

Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

SISÄSUOMI

Syyskokous

Aika: **lauantai 2.12.** klo 14

Paikka: Spahotel Casino (Aurinkokabinetti),
Kylpylaitoksentie 7, Savonlinna

Teatteri-ilta ja pikkujoulu

Aika: **lauantai 2.12.** klo 17

Paikka: Savonlinnan teatteri/Opetusravintola
Paviljonki. Esityksenä *K-100-revyy*.

Omadastuu 30 € (teatteri ja ruokailu);
yöpymistä tarvitsevia pitkämatkalaisia
tuetaan; paikkoja max 30.

Ilmoittautumiset 9.11. mennessä
markku.j.rautiainen@gmail.com,
p. 0400 768 414 tai
seppo.immonen57@gmail.com,
p. 050 368 2298

Virkistysmatka

Osasto tekee matkan Itä-Viroon **5.–8.2.**
Bussikuljetus reittiä Kerimäki–Savonlinna–
Juva–Mikkeli. Laivamatkat Hki–Tallinna–Hki
M/s Finlandialla. Majoitus Narvassa Noorus
Spa -hotellissa (+3 illallista ja kylpyläosaston
käyttö). Matkapaketin omadastuu (2 h.
huone) 150€/hlö, avocilta 365 €. Ilmoittautu-
miset **viimeistään 26.11.** Markulle tai Sepolle.
Paikkoja 30:lle.

POHJOISEN OSASTO

Syyskokous

Aika: **lauantai 28.10.** klo 17

Paikka: Kemin puistopaviljonki, Urheilukatu 1
Toimikunta kokoontuu samassa paikassa
klo 15. Lisätiedot: osaston sihteeri Markku
Kylmämaa, p. 040 547 1715

SATAMA-ALA

Syyskokous

Aika: **torstai 26.10.** klo 10

Paikka: Merimies-Unionin kokoustilat,
Helsinki. *Tervetuloa!*

ÅLAND

Höstmöte

Tid: **torsdagen 26.10** kl. 18.30

Plats: Ålandsavdelningens kontor,
Ålandsvägen 40. *Välkomna!*

LOUNAIS-SUOMI

Syyskokous

Aika: **torstai 16.11.** klo 16

Paikka: Maariankatu 6 b 5. krs., Turku

Sitovat ilmoittautumiset **ruokailuun 1.11.**
mennessä, p. (02) 233 7416. Osallistujien
kesken arvotaan mukava palkinto. *Tervetuloa!*

Pikkujoulu teatterissa

Aika: **perjantai 24.11.** klo 17.30 ja **lauantai**

2.12. klo 17

Paikka: Turun kaupunginteatteri

Esityksenä Stingin säveltämä, Mikko
Koukin ohjaama *Viimeinen laiva*. Tilaisuudet
aloitetaan buffetrucailulla; musikaali klo
19. Hinta: jäsen 45 €, avec 55 € (alkumalja,
buffetruoka juomineen, teatteriesitys).

Sitovat varaukset 26.10. mennessä Turun
toimistoon, p. (02) 233 7416; lippuja
rajoitetusti.

Jouluglöggit

Aika: **maanantai 11.12.** klo 11–13

Paikka: Turun toimisto, Maariankatu 6 b,
5. krs. *Tervetuloa!*

ITÄKUSTI

Syyskokous ja talkoot

Aika: **sunnuntai 8.10. ja maanantai 9.10.**

Paikka: Villa Varpunen -mökki Pyhtäällä

Syyskokous pidetään 9.10. klo 14. Mökkital-
koot alkavat 8.10. Talkoissa puuhastellaan
mökissä ja pihalla sekä kunnostetaan
venettä. Tarjolla ruokaa ja seuraa. *Tervetuloa!*

LÄNSI-SUOMI

Pikkujoulujuhla

Aika: **lauantai 2.12.** klo 19

Paikka: ravintola Strampen

Hinta: 35 € jäsenet, 55 € avec; paikkoja
rajoitetusti. Ilmoittautumiset Arja Ahonen,
p. 050 542 6329; afirefoxa@hotmail.com
viimeistään 15.11. Maksut tilille: FI81 1528
3000 1236 90 (viite: pikkujoulu + oma nimi)
*Tervetuloa Länsi-Suomen merimiehet mukaan
pikkujouluun!*

ETELÄ-SUOMI

Syyskokous

Aika: **tiistai 21.11.** klo 13

Paikka: osaston toimisto Linnankatu 13,
Helsinki. Tarjolla kahvetta ja pullaa.

Jäsenet, tervetuloa!

Pikkujouluristeily

Aika: **keskiviikko 22.11.**

Paikka: M/s Finlandia

Kokoontuminen Länsiterminaalissa klo 14;
paluu Hkiin klo 21.15. Hinta: jäsen 30 €, avec
50 €; maksu tilille FI33 5541 2810 0003 65.

Sitovat ilmoittautumiset ja lisätiedot
mikko.ervast@smu.fi tai
satu.valapuro@smu.fi **viimeistään 20.10.**

LAIVAN VIIHDEAMMATTILAISET

Syyskokous

Aika: **torstai 19.10.** klo 13

Paikka: Turku (kts. kokouspaikka
viihdeammattilaiset.smu.fi)

VÄYLÄNHOITO-OSASTO

Syyskokous laivalla

Aika: **lauantai 18.11.**

Paikka: M/s Viking XPRS, matkalla Tallinnaan
Lähtö Helsingistä (Katajanokka) klo 11.30;
paluumatka alkaa 18, saapuminen Hkiin klo
20.30. Ilmoittautumiset **16.10. mennessä**
(nimi ja syntymäaika) Bengt Alborg,
p. 041 506 9442, bengt.alborg@gmail.com
tai Hemmo Mutka,
hemmo.mutka@gmail.com taikka
hemmo.mutka@meritaito.fi,
p. 040 721 2799. *Tervetuloa!*

Ilmoitukset/ Annonser

KIITOS/TACK

M/s Silja Serenade, kiitos erittäin hienoilta
entisille työkavereille muistamisesta sekä
tapahtumarikkaista vuosista! Kiitos myös
varustamolle. Pitäkää toistenne puolia,
silloin pärjätään!

Samalla haluan kiittää Merimies-Unionin
johtoa ja muuta henkilökuntaa.

Erityiskiitoksen esitän Länsi-Suomen osaston
hallituksen jäsenille hyvästä ja arvokkaasta
työstä. Olkaa vahvoja jatkossakin! Samoin
kiitokset kuuluvat Merimieseläkekassalle,
keskusjärjestö SAK:lle ja
Merimiespalvelutoimistolle.
Ja kaikille merenkulkijoille
– niin entisille kuin
nykyisille.



Kari Nurmira

Kiitokset M/t Masteran henkilökunnalle
sekä pääluottamusmies Turo Ihalaiselle
lahjoista ja huomaavaisuudesta jäädessäni
eläkkeelle. Kiitän myös työkavereita siitä,
että jaksotte kanssani kaikki nämä vuodet.
Helppoa se ei varmasti aina ollut, mutta
muistoihin ehkä jäi enempi hyviä päiviä.
Niin toivon.

Kari Nivala

Kiitos M/s Alppilan henkilökunnalle
muistamisesta jäädessäni eläkkeelle!

Yrjö Nummenpää

Kiitos muistamisista ja yhteisistä vuosista
Mariellalla!

Marja-Leena Lindell

Suuret kiitokset entisille työtovereilleni
Viking Linella muistamisesta, kun täytin 70
vuotta.

Hilppa Jokinen

Kiitokset M/s Amorellan henkilökunnalle
rehdistä työtoveruudesta.
Eläkepäivät alkoivat 1. elokuuta.
Terveisin sopпамies Heikki

Heikki Kovanen

Kiitokset M/s Finnhowkin miehistölle
nostalgisesta matkasta jäädessäni eläkkeelle
1.8. Ja kaikille mertsuille terveiset.

Jorma Mikkola (Filpparijorkka)

Täytin heinäkuussa 50 vuotta ja oli
positiivinen yllätys kun sain Sisä-Suomen
osastolta onnittelukortin lahjan kera. Aivan
mahtavaa ja yllättävää ! Kiitos siitä.

Jaana Martinen

Kiitän Tallink-Siljaa ja ennen kaikkea
Serenaden koneosastoa saamistani
huomionosoituksista ja lahjoista jäädessäni
eläkkeelle.

Risto Miettinen

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Harri Heinonen
Toivo Ketonen
Mikael Levander
Marja-Leena Lindell
Yrjö Nummenpää
Arne Schreck
Ari Viertonen

IN MEMORIAM

Pekka Heikki Heikkilä

s. 7.8.1932
k. 23.6.2017

*

Kyllikki Näsi

s. 24.12.1946
k. 5.8.2017

*Ystäväni,
ne jotka etsivät yhtä aikaa
myrskyä ja rauhaa
eivät löydä perille
kulkematta käsi kädessä
miten kaukana toisistaan
kulkevatkaan.
(Tommy Tabermann)*

Seilauskaverit M/s Wellamolla,
M/s Festivalilla ja M/s Silja Europalla

*



Hannu Hulkkonen

s. 14.11.1950
k. 21.5.2017

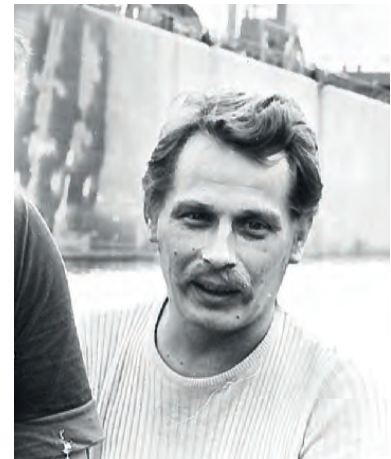
Toukokuun lopulla tuli tieto Hannu Hulkko-
sen poisnukkumisesta. Vaikka tiedettiin hän-
nen sairastavan, viesti yllätti.

Hannu toimi laivaluottamusmiehenä,
ammattiosastossa ja Merimies-Unionin
hallituksessa. Hänet tunnettiin hyvin sekä
ammattiyhdistysliikkeessä että merenkulki-
joiden keskuudessa.

Hannun viimeinen laiva oli Silja Serenade.
Sieltä hän jäi eläkkeelle kansikorjausmiehen
tehtävästä.

Kun Hannu tuli huoneeseen, kaikki osasi-
vat odottaa päivän aforismia, joka aina ilostut-
ti läsnäolijat. Odotettu oli hänen joulupiirus-
tuksensakin; se oli joka vuosi ajankohtainen ja
osuva. Jäämme muistamaan myös tervehdys-
tä "Pitäkää huolta itsestänne."

Tapio Nurminen



Seppo Soikkeli

s. 19.10.1941
k. 6.8.2017

Merimies-Unionin entinen Turun asiamies
Seppo Soikkeli kuoli elokuussa Turussa.

Soikkeli oli Unionin palveluksesta vuo-
desta 1976 vuoden 1985 loppuun, jolloin
hän jäi työkyvyttömyyseläkkeelle.

Työuransa Soikkeli aloitti merillä. Hän
ehti työskennellä sekä rahti- että matkusta-
jalaivoilla konemiehenä ennen toimitsijaksi
siirtymistään.

Asiamiehen työnsä ohessa Soikkeli hoiti
vuodesta 1979 lähtien myös ITF-tarkastuk-
sen tehtäviä. Hän liittyi **Lauri Heinosen** ja
Jatta Moilasan tiimiin ja oli näin mukana
vaiheissa, joissa Suomeen luotiin muka-
vuuslippulaivojen tarkastusjärjestelmä. Toi-
mintarajat haettiin oikeudenkäyntien kaut-
ta. Tarkastukset sujuivat, sillä Soikkeli oli
opiskellut jonkin verran kieliä ja sai työn-
antajalta auton. Soikkelista tuli valtakunnal-
lisestikin tunnettu mukavuuslippulaivojen
pysäyttäjä ja tarkastaja.

Moni filippiiniläinen ja muualtakin lähte-
nyt ulkomainen merimies sai rohkean tar-
kastajan ansiosta inhimillisemmät olosuh-
teet ja asianmukaisen palkan.

Seppo Soikkeli oli vakaumuksellinen
työväenliikkeen mies, joka antoi panostaan
sekä ammattiyhdistysliikkeelle että sociali-
demokraattiselle puolueelle. Merimies-
Unionissa hänet muistetaan päteväenä ja
tunnollisena asiamiehenä, taitavana tausta-
vaikuttajana sekä puheenjohtaja **Reijo Antti-
lan** vankkana tukimiehenä.

Eläkkeellä olleessaan Soikkeli toimi aktii-
visesti Turun seudun merieläkeläisissä. Hän
oli tuttu näky tapahtumissa viimeiseen ke-
sänsä saakka. Joka vuosi Kotkan poika lähti
Turusta meripäiville lapsuutensa kaupun-
kiin. | KK

KOULUTUSTA LUOTTAMUSMIEHILLE Förtroendemannutbildning

VUOSI /ÅR 2017

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

VUOSI/ÅR 2018

12.3.–16.3. Luottamusmiesten peruskurssi (Kiljava)
14.5.–18.5. Luottamusmiesten jatkokurssi, 1. jakso (Kiljava)
17.9.–21.9. Luottamusmiesten jatkokurssi, 2. jakso (Kiljava)
17.4.–18.4. Tuottavuus ja hyvinvointi:
luottamusmiesten täydennyskurssi (Helsinki)
Kompletteringskurs för förtroendemän
(Helsingfors)



KARI HULKKO

Ammattiyhdistysliikkeen hakemuslomakkeet verkossa 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

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSIOITE
John Stenbergin rant 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

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

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

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

KULJETUSALAN TYÖTÖMYYSSKASSA

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

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

TYÖTÖMYYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors
vardagar kl. 9.00–15.00

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitiäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä /
Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

MÖKKIVARAUKSET / BOKNINGSNUMMER FÖR STUGOR

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

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

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADRESS
fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 8.30–16.00