MERIMIES
SJÖMANNEN

4/2015

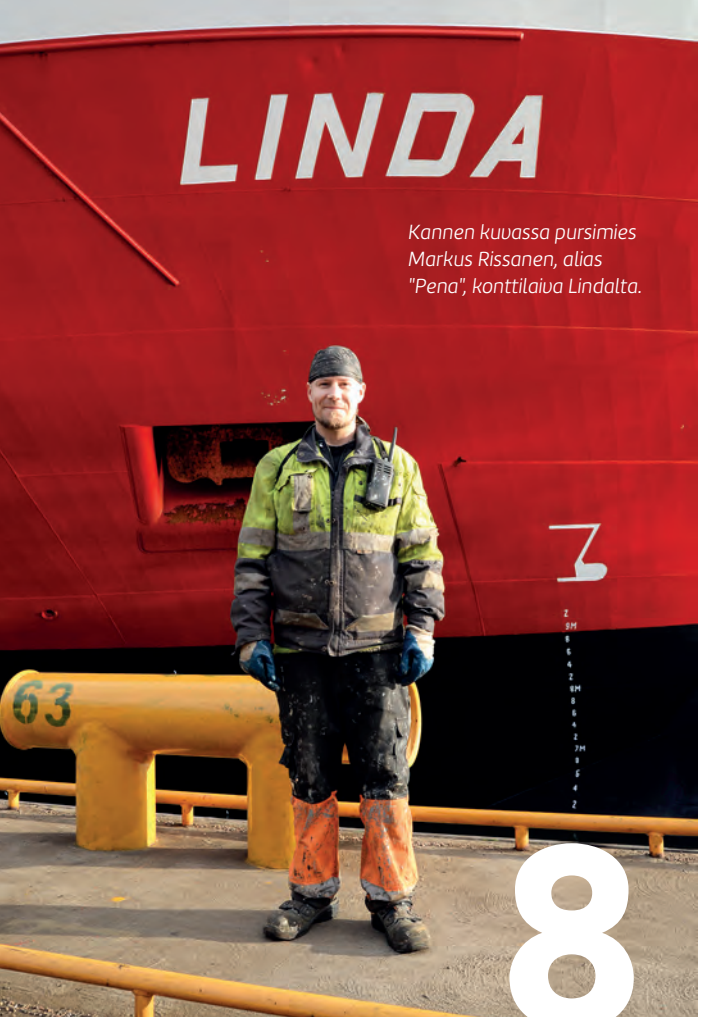
M/s Lindan miehistön terveiset Sipilän hallitukselle

Suomen lippu ja kansainvälinen kilpailu
Finlands flagga och internationell konkurrens

Huoltovarmuus tarvitsee
kotimaisia varustajia ja miehistöjä

Försörjningsberedskapen behöver **inhemska redare och besättningar**

Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja Juha Nyberg:
Yleissitova työehtosopimus
tuo kaikki yrittäjät samalle viivalle ja takaa rehdin kilpailun



Kannen kuvassa pursimies Markus Rissanen, alias "Pena", konttilaiva Lindalta.

SISÄLTÖ:

4 Suomen lippu ja kansainvälinen kilpailu

6 Merenkulussa tarvitaan kotimaista varustamotoimintaa ja miehistöjä

8 Työssä konttilaiva Lindalla

11 Arjen juridiikkaa: reilusti eroon

12 Yleissitova työehtosopimus tuo kaikki yrittäjät samalle viivalle

15 Lakimies: laivatoimikunnan kuultavana

16 M/s Skiftetin kahvilan siisteys sai huomautuksen terveystarkastajalta

18 Järvi-Suomen satamissa käytössä vaarallisia työtapoja

20 Valtuuston julkilausuma

21 Matkustaja-alusten miehistötuen leikkausuhasta kirjallinen kysymys maan hallitukselle

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES SJÖMANNEN 4 | 2015

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2015 • TIDTABELLEN 2015

nro	aineisto toimituksessa *material i redaktion*	ilmestyminen *utges*
5	30.11.	18.12.

Pakottava, pakko, pulla

Työlainsäädännössä on paljon pakottavia säännöksiä, joiden tehtävänä on määritellä työsuhteessa noudatettavien ehtojen vähimmäistaso. Pakottavuudella on perinteisesti tarkoitettu sitä, ettei työsopimuksen osapuolten kesken, eikä aina työmarkkinaosapuoltenkaan, saa sopia tai soveltaa lain säännöstä huonompaa työsuhteen ehtoa. Pakottavuuden taustalla ja tavoitteena on työsuhteen heikomman osapuolen, työntekijän, suoja, joka on ja on ollut jo kauan vahva suomalaisen työoikeuden periaate ja toiminut perustuksena niin kollektiivisopimuksille kuin työoikeudelliselle tulkinnalle. Toinen tärkeä periaate on edullisemmuussääntö. Sen mukaan sopimusosapuolilla on aina oikeus sopia työsuhteen ehdosta, joka on työntekijän kannalta parempi ja edullisempi kuin esimerkiksi lain pakottava sääntö tai yleissitovan työehtosopimuksen ehto. Viimeisenä, mutta ei vähäisimpänä mainittakoon työmarkkinaosapuolten ammatilliseen yhdistymis- ja järjestäytymisvapauteen pohjaava neuvottelu- ja sopimisoikeus ja siihen perustuva kolmikantajärjestelmä, joka on luonut vakautta tässä maassa jo 1940-luvulta lähtien.

Viime aikoina on pistetty niin pakottavuudet kuin periaatteetkin päälaelleen tai vähintään pyykkinarulle kuivumaan. On puhuttu pakottavasta laista sellaisessa merkityksessä, että työoikeusgurut epäilevät kuulonsa (ja ymmärryksensä) heikentyneen kertaheitolla. Pakottavalla tarkoitetaan nyt pakkolakia, joka vähimmäissäännön sijasta onkin enimmäissäännös; pykälä, jonka mukaan mennään täsmälleen, ei ali eikä yli. Vuosilomaa saisi ansaita korkeintaan kuusi viikkoa vuodessa. Sairausajalta maksettaisiin karenssipäivän jälkeen korkeintaan 80 % palkasta. Lomarahaa saisi maksaa laissa määritellyn mukaisesti, oli siihen aikaisemmin ollut työehtosopimuksen perusteella oikeutta tai ei. Eikä mitään sopimuksiin perustuvia lisäherkkuja, piste ja loppu. Eli pohja pois suomalaisen työoikeuden peruspilareilta, henkselit yli ja romukoppaan vuosikymmenten oikeuskäytäntö. Mutta huomaattehan: siis tietenkin vain määräaikaisesti.

> Hallitus jyrää työmarkkinaosapuolten sopimisoikeuden yli ja tallaa perustuslakiin kirjattujen oikeuksien päälle sekä viittaa kintaalla Suomea sitoville kansainvälisille sopimuksille.

Jos viime kuukaudet ovat jotakin opettaneet, niin sen, että valtion johdonkin on tehtävä kotiläksyt. Ja mielellään kunnolla eikä hätäisesti aamukahvia hörpätessä. Huolestuttavaa ei ole vain se, että hallitus jyrää työmarkkinaosapuolten sopimisoikeuden yli ja tallaa perustuslakiin kirjattujen oikeuksien päälle, vaan myös kintaalla viittaaminen Suomea sitoville kansainvälisille sopimuksille ja Euroopan unionin meitä jäsenmaana velvoittaville oikeussäännöille vedoten yhteiskunnan ”äärimmäiseen” ”hätään”. On tuijoteltu vaan niin omiin nurkkiin, pöytiin ja exceleihin, että unohtui velvollisuus verrata joululahjalistaa Geneven ja Brysselin papereihin. Toivottavasti eduskunnan perustuslakivaliokunnalle keitetään kunnon kokouskahvit superfood-voileipineen, että he pysyvät hereillä näitä kysymyksiä pohtiessaan ja ”kouluaineita” korjatessaan.

”Syökööt pullaa!” Historiallis-urbaanin legendan mukaan näin on lausunut **Marie Antoinette**, Ranskan kuningatar, vähän ennen Ranskan vallankumouksen melskeitä, kun hänelle kerrottiin pariisilaisten leivän loppuneen ja nälkäisen kansan nousseen barrikadeille.

Saa nähdä, miten **Sipilän** hallituksen herrasväelle käy. Putoaako päitä nytkin?

Sannaleena Kallio
lakimies
sannaleena.kallio@smu.fi

SUOMEN LIPPU ja kansainvälinen kilpailu

Vuodesta 2010 Suomen kauppa-alustonnisto on kasvanut 18,7 % ja kaikki uudisrakennukset on tuotu Suomen lipun alle sekä tonnisto on nuorentunut. Suomalaisten lastialusten osuus ulkomaankauppamme merikuljetuksista on noussut yli 33 %:iin ja matkustaja-alusliikenteessä 31 %:iin. Merenkulkijoiden työllisyys on kasvanut 6,6 %:lla vuodesta 2010.

KEINOJA SUOMALAISEN TONNISTON KASVATTAMISEEN

Myönteinen merenkulkupolitiikka
Suomalaisten varustamoiden luottamus maan merenkulkupolitiikkaan on kaikista tärkein tekijä tulevaisuutta silmällä pitäen. Jos uskoa tulevaisuuteen on, varustamot uskaltavat myös kehittää toimintaansa ja hankkia uusinvestointeja kotimaahan

Investointipankit
Monilla varustamoilla olisi halua investoida uusiin aluksiin Suomen lipun alla, mutta rahoituksen saaminen on usein kiven alla. Sen sijaan Ruotsissa on laivahypoteekkipankki, jossa varustaja saa alusta vastaan 70 % lainaa. Myös Tanskassa on vastaava järjestelmä käytössä.

Myönteinen kehitys johtuu kahdesta seikasta: Suomen harjoittamasta vakaasta merenkulkupolitiikasta, jossa on siirrytty lastialusvarustamoissa tonnistoverotukseen ja alennettu työvoiman sivukuluja sekä merenkulun työmarkkinajärjestöjen kilpailukykyä vahvistavista sopimuksista", Suomen Varustamoiden varatoimitusjohtaja **Hans Ahlström** painottaa. Tonnistovero uudistettiin vuonna 2012 kilpailukykyisemmäksi. Sitä ennen työmarkkinajärjestöt tekivät omia ratkaisuitaan ja kantoivat kortensa kekoon tonniston säilymiseksi kotimaassa.

Kilpailu mukavuuslippuja vastaan on raadollista peliä

Merenkulku on kansainvälinen bisnes, jossa kilpailu on kovaa. Suurin uhka rehellisille varustamoille ovat mukavuusliput. Mukavuuslippu tarkoittaa sitä, että alus ulosliputetaan sellaiseen maahan, missä työlainsäädäntö, ympäristölainsäädäntö, verotus ja turvallisuuslainsäädäntö ovat heikompia. Myös Euroopasta löytyy mukavuuslippuja, kuten Kypros ja Färsaaret. Eurooppalaiset (myös suomalaiset) laivan omistajat ovat liputtaneet omia aluksiaan mukavuuslippujen alle, kuten esimerkiksi Bahaman ja Panaman. Mukavuuslippurekistereiden määrä on tällä hetkellä 34 kappaletta.

Millä tavoin suomalainen merenkulku voi pärjätä kansainvälisessä kilpailussa?

Merenkululle elinkeinona on tunnusomaista, että toiminta on helposti siirrettävissä toiseen valtioon alusrekisteriä vaihtamalla. Rekisteröintiä koskevat ratkaisut tehdään usein sen perusteella, minkä valtion lippu on toiminnan kannalta edullisin.

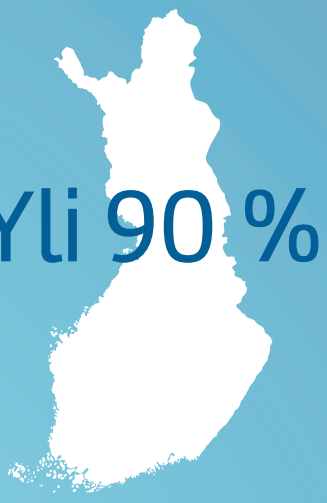
Suomalaisen kauppa-alusrekisterin kilpailutilanne on kansainvälisesti haastava, sillä maailmalla on mukavuus-lippurekistereitä, joissa verotus on lähes mitätöntä ja joissa työntekijöiden työehdot ovat minimitasoa ja hyvinvointi toissijaista. Näitä lippuvaltioita voi syystä kutsua veroparatiiseiksi.

Eurooppalaisten varustamoiden selviytyminen kansainvälisessä hintakilpailussa on erityisen haastavaa. Esimerkiksi Kiinalla on erittäin suuri kauppalaivasto. Jotta EU-valtiot pärjäisivät kansainvälisessä kilpailussa paremmin, EU-komissio otti vuonna 1995 käyttöön merenkulun valtiontuen suuntaviivat, joissa on määritelty miten paljon EU:n jäsenmaat voivat tukea omaa kansallista merenkulkuaan EU-komission hyväksynnällä.

Tärkeimmät varustamoiden Suomessa saamat valtion tuet ovat EU-säännösten mukainen tonnistovero ja kauppa-alustuki. Kauppa-alustuki on muodoltaan työvoimakustannustuki, jossa valtiot tukevat kotimaan lipun alla purjehtivia ulkomaan liikenteen laivoja palauttamalla työnantajan maksamat työnantajamaksut ja merenkulkijoiden maksamat verot työnantajalle.

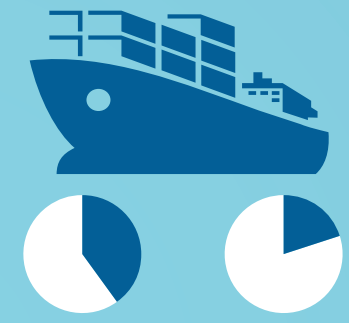
EU:n jokainen jäsenvaltio voi siis itse päättää, missä määrin se tukee merenkulkuaan EU:n suuntaviivojen puitteissa. Niissä valtioissa, joissa merenkulkua ei ole tuettu, on nähty usein ulosliputusaaltoja ja sen myötä merenkulkuelinkeinon näivettymistä. Hyvä esimerkki on Ruotsi, jossa ei ole ollut tonnistoveroa kuten Suomessa. Viime vuosina Ruotsista on ulosliputettu lähes kaikki rahtilaivat. Ruotsin hallitus on kuitenkin herännyt tilanteeseen ja aikoo saattaa maassa voimaan tonnistoveron näillä näkymin vuoden 2016 alusta. Se tulee kiristämään Suomen ja Ruotsin välistä kilpailua entuudestaan, koska Suomessa ollaan kaavailemassa samaan aikaan matkustaja-alustuen leikkaamista 20 miljoonalla eurolla. Kauppa-alusten työvoimakustannustuki on varustamojen kannalta merkittävin tuki.

Yli 90 % Suomen vienti-kuljetuksista tapahtuu meriteitse. Vuonna 2014 Suomen satamiin saapui ja lähti 163 alusta vuorokaudessa.



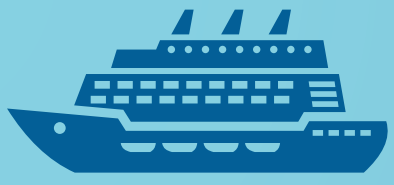
Vertailun vuoksi: Merirahdin osuus Ruotsin viennistä on **70 %**. Ruotsi ei ole yhtä riippuvainen merikuljetuksista, koska heillä on suora maantie ja rautatieyhteys Tanskan salmen yli Eurooppaan. Vastaava tilanne on myös muilla Itämeren valtiolla, kuten Tanskalla, Saksalla ja Baltian mailla.

Merikuljetusmatka Suomeen on lähes kaksinkertainen Ruotsiin nähden, mikä lisää tuotteidemme kuljetuskustannuksia.



40 % tuonti 20 % vienti

Suomen Varustamoihin kuuluu tällä hetkellä 24 varustamoa, jotka harjoittavat ulkomaan-liikennettä. Suomalaisilla aluksilla tuodaan noin 40 % ja viedään noin 20 % prosenttia ulkomaan kaupan tuotteista. Keskiarvo vuonna 2014 oli 33 %.



Kolmasosa Suomesta Ruotsiin ja Tallinnaan liikennöivistä matkustaja-aluksista kulki Suomen lipun alla vuonna 2014. Sisäänliputukset nostivat keskiarvoa. Matkustaja-alukset ovat myös tärkeä osa Suomen ulkomaankaupan meri-kuljetuksia: matkustajien lisäksi niillä kulkee paljon rahtia.

6,6%

Merenkulkijoiden työllisyys on kasvanut 6,6 %:lla vuodesta 2010.

\+ Suomen lipun alla seilaa paljon erikoistuneita aluksia, kuten ESL Shippingin laivat, jotka kuljettavat hiiltä ja malmia. Suomalaisessa merenkulussa hyvä tilanne on myös bulkkikuljetuksissa ja paperin-viennissä. Suomalainen jäänmurtajalaivasto on kansainvälisesti merkittävä.

\- Huoltovarmuutta ajatellen Suomessa ei ole riittävästi omaa kauppalaivastoa. Puutteita on esimerkiksi kemikaalilaivoista.

SUOMEN LIPUN HINTA – MITÄ SE TARKOITTAA?

Polttoainekustannukset ovat suurin kustannuserä merenkulussa. ”Kovin paukku” suomalaiselle merenkululle kautta aikain on rikkidirektiivi. Sen kustannusten laskettiin aluksi olevan 800 miljoonaa euroa per vuosi suomalaiselle merenkululle. Toteutuneet kustannukset ovat tällä hetkellä kuitenkin vähemmän, mikä johtuu dieselin hinnan laskemisesta. Polttoaineen hinta voi kuitenkin muuttua rajustikin lyhyessä ajassa.

Rikkidirektiivin myötä suomalaisista varustamoista noin 15 % käyttää tällä hetkellä jotain puhdistuskeinoa, kuten pakokaasupesureita tai vaihtoehtoisia polttoaineita (kuten Meriaura-varustamon bioöljyllä kulkeva alus). Loput suomalaisista varustamot ajavat tällä hetkellä dieselillä.

Maailman varustamoista vasta 5 % on samalla tasolla.

Uudet ympäristömääräykset

Suomalaiseen merenkulkuun kohdistuu ensimmäistä kertaa maailmanhistoriassa samaan aikaan useita ympäristömääräyksiä, jotka lisäävät merkittävästi varustamoiden kustannuksia. Suomalaisessa merenkulussa ovat kaikista tiukimmat ympäristönormit maailmassa, sillä ympäristömääräyksistä kaikki eivät ole tulleet vielä kansainvälisesti voimaan. Tällaisia määräyksiä ovat muun muassa:

- rikkipäästöt
- typpipäästöt
- hiilidioksipäästöt
- pienhiukkaset ympäristöön
- painolastivesi
- käymäläjätevedet
- kiinteät jätteet
- jäteöljyt

Työvoimakustannukset

Suomen kauppalaivastossa miehistökustannukset ovat käytännössä lähes samat kuin nettopalkka varustamoiden saaman kauppa-alustuen ansiosta. Tuki on helpottanut suomalaisten varustamoiden kilpailua esimerkiksi Viroon nähden, jossa työvoima on huomattavasti halvempaa.

Suomen lipun kilpailukykyä lisätäkseen työmarkkinajärjestöt ovat solmineet kilpailukykyä vahvistavia sopimuksia.

Alusten uusiminen

Suomalaisen aluskannan keski-ikää (aiemmin noin 20 vuotta) on saatu alennettua uudisrakennusten avulla. Uusien laivojen tilaamisessa on tärkeää huomioida ympäristömääräykset ja uusi tekniikka, jotka tekevät alussa varustamolle lisälaskua, mutta ovat pidemmän päälle kannattavia ja ympäristöä huomioivia hankintoja.

Huoltovarmuus tarvitsee *kotimaisia varustajia ja miehistöjä*

Merenkulussa tarvitaan kotimaista varustamotoimintaa. Mitä vakavampi on häiriö, sen kipeämmin. Merikuljetusten huoltovarmuuden viimekäden tae kriisitilanteessa on suomalaisessa omistuksessa ja Suomen lipun alla olevat alukset, jotka on miehitetty olosuhteet tuntevilla miehistön ja päällystön jäsenillä.

TEKSTI **HANNU HERNESNIEMI** KUVA **AKER ARCTIC**

Logistiikan toimivuus on Suomen huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeää. Laivaliikenteellä ja varustamotoiminnalla on tässä keskeinen rooli, koska meri eristää ja yhdistää meidät tärkeimpiin kauppakumppaneihimme. Valtioneuvoston huoltovarmuuspäätös (5.12.2013), jossa määritellään huoltovarmuuden tavoitteet seuraaviksi 5–6 vuodeksi, toteaa mm:

- ”Varautumisessa painopisteitä ovat merikuljetukset ...”,
- ”Liikennepolitiikassa otetaan huomioon ulkomaankaupan turvaaminen vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.”
- ”Toimivien markkinoiden ja huoltovarmuuden turvaamiseksi tarvitaan kuljetuskapasiteettia ja väylien kunnossapitoa mukaan lukien jäänmurto.”
- Huoltovarmuuden turvaamisen kannalta tärkeää on yritysten ja kaluston riittävän kotimaisuuden lisäksi suomalaisesta osaamisesta huolehtiminen.”

Talviolosuhteet vaativat erityisosaamista

Paljon on tehty ja historian saatossa kehitetty järjestelmiä, joilla merikuljetukset pyritään turvaamaan. Merenkulun oppilaitokset pystyvät kouluttamaan ammattitaitoista henkilöstöä vaativiin olosuhteisiin. Suomessa on maailman mitassa merkittävä jäänmurtolaivasto. Väyliä ylläpidetään niin, että ne ovat turvallisia vaikeissakin olosuhteissa ja laivakokojen kasvaessa. Merivalvonta pystyy varoittamaan aluksia ajamasta karille.

Nämä ovat esimerkkejä julkisen vallan demokraattisen päätöksenteon kautta syntyneistä toimenpiteistä. Mutta nämä eivät riitä. Merenkulussa tarvitaan kotimaista varustamotoimintaa. Mitä vakavampi on häiriö, sen kipeämmin. Optimitilanteenne olisi se, että aivan välttämättömien kuljetusten hoitamiseen meillä olisi kotimaisia aluksia, jotka ovat suomalaisessa omistuksessa ja Suomen lipun alla ja olosuhteet tuntevan miehistön ja päällystön pääosin miehittämät.

Kemikaalikuljetuksista vain 7 % kuljetetaan kotimaisilla aluksilla

Huoltovarmuuden kannalta tärkeiksi kuljetuksiksi katsotaan erityisesti elintarvike-, energia- ja kemikaalikuljetukset. Kemikaalikuljetuksissa olemme kaukana tavoitteesta – vain noin 7 % kuljetetaan kotimaisilla aluksilla. **Huoltovarmuuskeskus** ja eläkevakuutusyhtiö **Ilmarinen** ostivat osan **Neste Oilin** öljylaivastosta, jotta sillä voidaan varmistaa kriisitilanteissa kotimaan kriittinen öljyhuolto. Merkittävä osa elintarviketuonnista ja -viennistä kulkee matkustajalautoilla.

Energiakuljetuksissa uutta askelta otetaan juuri nyt, kun Pohjanlahden metallinjalostus ja kemianteollisuus ottavat nesteytetyn maakaasun (LNG) käyttöön. Kaasukäyttöisissä aluksissa Suomi on edelläkävijä. *M/s Viking Grace*, ulkovartiolaiva *Turva*, rakenteilla oleva jäänmurtaja sekä **Containershipin** ja **Langh Shipin** tilaamat konttialukset eivät jää ainoiksi kaasua käyttäviksi aluksiksi, koska kaasu alittaa tiukentuvat päästönormit. LNG olisi myös hyvä kilpailija kaasuputkistossamme venäläiselle kaasulle. Jäävahvistettuja laivoja tarvitaan siis tuomaan LNG:tä, mutta riittävätkö kotimaisten varustamoiden rahkeet investointeihin.

Laivarahoitukseen oppia Ruotsin ja Tanskan laivarahoituksesta

Laivainvestointien kari on rahoitus. Monet investoinnit ovat tyrmänneet siihen, että varustajat eivät saa markkinaehtoista rahoitusta, vaikka ne olisivat kaupallisesti kannattavia. Osittain tämä on seurausta pankkien kansainvälisillä – ei Suomen – laivamarkkinoilla kokemista tappioista. Laivarahoituksessa voitaisiin ottaa oppia Ruotsin ja Tanskan laivarahoituksesta, vaikkakin meidän tapauksessa katseet kääntyvät **Finnveraan**. Sveitsissä varustajat saavat valtiontakauksia laivainvestointeihin, jos pitävät meri- ja jokilaivansa maan lipun alla, mutta tähän Suomen rahkeet eivät riitä.

Kaksi tulevaisuuden mahdollista trendiä on otettava huomioon arvioitaessa laivaliikenteen huoltovarmuutta:

- Autolautat siirretään naapurimaiden lippujen alle, jos tukijärjestelmään puututaan.
- Pidemmällä tähtäimellä kasvavat tavaravirrat Venäjälle, Suomenlahden pohjukan satamiin, voivat saada lastinantajat ja varustajat kuljettamaan ulkomaankauppamme sitä kautta.

Hannu Hernesniemi, *johtava analyytikko, Huoltovarmuuskeskus.*

Artikkeli on asiantuntijakirjoitus ja siinä esitetyt näkemykset kirjoittajan omia.

Matkustajalautoilla kuljetaan paljon rahtia

Tukiratkaisuissa matkustajalauttoja usein pidetään huvialuksina, vaikka tosiasiassa ne, mukaan lukien ropax-alukset, hoitavat merkittävin osin Suomen ja Ruotsin välisen tavaraliikenteen. Myös Suomen kaupasta Baltian maiden kanssa niiden rooli on ratkaiseva ja sitä täydentää jatkoliikenne *Via Balticaa* pitkin pidemmälle ja pidemmältä tännepäin. Pikemminkin on ajateltava, että risteilymatkailu on turvannut mahdollisuuden luoda ulkomaankaupan kuljetuskapasiteettia ja pitää laivoja Suomen lipun alla. Lisäksi matkustajalaivat ovat henkireikä - varatie ulkomaankaupallemme, jos laivaliikenne Itämeren kautta jostain syystä vaikeutuu tai estyy.

Laki poikkeusolojen vakuutustakuusta

Tavaravirta Venäjälle puolestaan saattaa pakottaa mukaansa myös Suomen vienti- ja tuontikuljetuksia. Tässäkin tilanteessa olisi hyvä, että varustamotoiminta olisi suomalaisissa käsissä ja alukset Suomen lipun alla. Tällöin voidaan tavarahuolto Suomeen helpommin turvata valmiuslailla ja se on myös varustajien intresseissä. Varustajien turvana on laki poikkeusolojen vakuutustakuusta tilanteessa, jolloin olosuhteisiin nähden asianmukaista jälleenvakuutusta ei ole saatavilla. Vakuutustakuulla valtio turvaa aluksen, kuljetettavan tavaran, henkilöstön, vahingonkorvausvastuun ja muu väestön toimeentulon ja maan talouselämän turvaamiseksi välttämättömän etuuden.

PURSIMIES MARKUS RISSANEN, ELI ALIAS ”PENA” VUOSAAREN SATAMASSA.

M/s Linda oli telakalla vuoden 2014 kesällä. Tuolloin sen kone revittiin auki ja huollettiin kunnolla. Samalla alukseen asennettiin Langhin oma rikkipesuri, joka on toiminut miehistön mukaan kuin junan vessa.

M/s Linda

Työ on konttilaivalla raskasta, mutta antoisaa

Puhtaita konttilaivoja on Suomen lipun alla tällä hetkellä vain kolme kappaletta: Containerships-varustamon *M/s Containership VII* (eli “Konttiseiska”) ja Langh Ship-varustamon alukset *M/s Aila* ja *M/s Linda.*

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

Merirahtikonttien historia ulottuu 1930-luvulle, jolloin yhdysvaltalainen **Malcolm McLean** sai ajatuksen standardoidusta kuljetusyksiköstä. McLean mietti voitaisiinko kappaletavara kuljettaa jotenkin määränpäähän saakka ilman, että sitä tarvitsee kuljetusmuodon vaihtuessa kuormata uudestaan. Yksinkertaisen, mutta nerokkaan oivalluksen ansiosta tavaran kuljetusnopeus nousi ja kustannukset laskivat merkittävästi. Myös tavaran vahingoittuminen matkan aikana väheni.

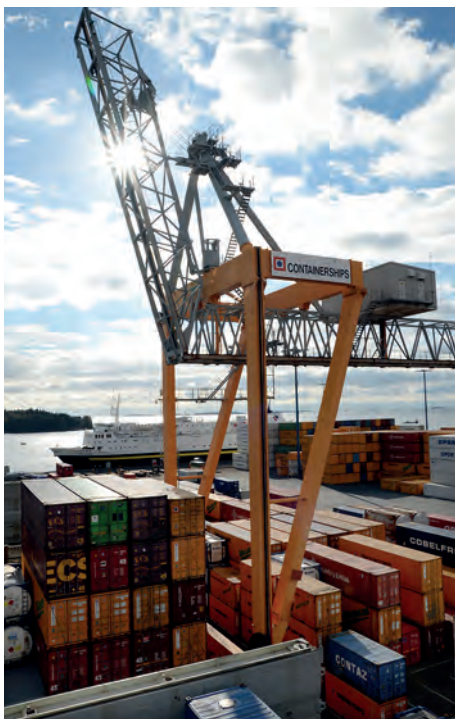
Aluksen konttikapasiteetti on 907 TEU:ta, mikä tarkoittaa, että se on selkeästi Langh Shipin aiempia laivoja suurempi. Aluksella on pituutta yli 141 metriä ja leveyttä 21,5 m.

Harjoittelija Lauri Mielonen ja puolimatruusi Jukka Teponoja Vuosaaren satamassa.

Työ konttilaivan täkillä on raskasta – kiinnitettävää on paljon

M/s Linda toimii tällä hetkellä konttilaivana, mutta sen rakentamisessa on huomioitu aluksen monikäyttöisyys: laivassa on mm. vahvistettu tankkitoppi, mikä mahdollistaa myös bulkin ja muun irtolastin kuljettamisen. Jäihinkään alus ei juutu helposti, sillä se on rakennettu koneteholtaan ja rungoltaan korkeimpaan 1 A-Super -jääluokkaan.

Linda ajaa tällä hetkellä säännöllistä linjaliikennettä. Kahden viikon kierroksen aikana käydään Riikassa, Teesportissa, Rotterdamissa, Århusissa, Pietarissa ja Helsingissä.



”Satamassaoloajat ovat sen verran lyhyet ja töitä paljon, että maissa ei ehdi kyllä käydä”, miehistö kertoo.

Rotterdamin ja Teesportin satamat ovat kaikista hektisimpiä.

”Niissä teemme kaikki työt itse. Ainoastaan nosturikuskit tulevat sataman puolesta.”

Nyt Linda on Vuosaaren satamassa, jonne se saapui yön tunteina Pietarista. Merimatka Pietarista kestää keskimäärin yhdeksän tuntia säästä riippuen. Vuosaaren satamassa kontteja aluksen kyytiin lastataan suurella Containershipsin nosturilla. Yhtiöllä on satamassa omat laitteet, joita käyttävät sataman ahtaajat. Ensin puretaan kyydissä olevat kontit ja sitten kyytiin lastataan uudet kontit. Sitten on vuorossa konttien kiinnitys, jonka hoitaa aluksen miehistö.

”Kontteihin laitetaan ensin konttikengät, eli konttien kulmiin laitetaan metallituet, jotka pitävät ne paikoillaan. Sen jälkeen kontit surrataan kiinni 30 kiloa painavilla rautatangoilla, joiden paikalleen asettelu on raskasta ja tarkkuutta vaativaa työtä. Kiinnitettävien tankojen määrä riippuu konttipinon korkeudesta, konttien painosta ja odotettavissa olevista keliolosuhteista.

Työ konttilaivalla on fyysisesti raskasta. Se voi verottaa pois naistyöntekijöitä kansipuolen tehtävistä, mutta miehet eivät väheksy heitä.

”Yksi vahva nainen voi olla paljon voimakkaampi ja sujuvampi työssään kuin heikko mies”, miehet pohtivat messissä.

Langhilla tehdään pitkää uraa

Lindalla työskentelee tällä hetkellä vain miehiä. Aluksen miehistö koostuu 10 vakituisesta jobista, joista viisi vakanssia on Merimies-Unioniin ja loput päällystöön kuuluvia. Monet miehistöstä ovat tehneet töitä aluksella jo pitkään, mikä kertonee varmasti siitä, että varustamossa viihdytään hyvin töissä. Aluksen miehistö on suomalaista ja muutama virolainen, jotka puhuvat hyvin suomea.

Iisalmesta kotoisin oleva pursimies **Markus Rissanen**, eli alias ”**Pena**” on ollut töissä Lindalla sen liikennöinnin alusta lähtien vuodesta 2007. Sitä ennen hän työskenteli kolme vuotta varustamon muilla aluksilla kolmisen vuotta.

Lindalla törni kestää neljä viikkoa. Rissanen pitää sitä juuri sopivan mittaisena työrupeamana:

”Ehtii olla kotopuolessa tai matkustella. Kerran vuodessa tulee lähdettyä pidemmälle reissulle. Viime kesänä ajoimme autolla pitkälle Eurooppaan ja kävimme muun muassa Ranskassa, Italiassa ja Itävallassa saakka.”

HarjoitteluMyllyn kautta työharjoitteluun

Rissanen päätyi Langh Ship -varustamoon aikanaan töihin koulun työharjoitte- >>

"Merenkulku tuntuu omalta alalta", työharjoittelijat Tuomo Suomalainen ja Lauri Mielonen kertovat viihtyvänsä hyvin konttilaivatyössä.

lun kautta, kuten moni muukin miehistön jäsenistä. Linda-laivalla harjoittelijoita on aluksella kerrallaan yleensä 2-3 kappaletta. Tällä kertaa täkillä vastaan kävelevät Kotkan merikoulussa matruusiksi opiskeleva **Tuomo Suomalainen**, joka on ehtinyt olla laivan päällä nyt 16 viikkoa. Kaverinaan hänellä on Raumalla perämieheksi opiskeleva **Lauri Mielonen**.

”Olemme kyllä ihan tyytyväisiä, että pääsimme Suomen lipun alla olevalle laivalle työharjoitteluun. Kaikilla koulukavereilla ei käynyt yhtä hyvä tuuri, ja yksikin ryhmä tekee työharjoittelua tanskalaisella jokilaivalla”, pojat kertovat.

Merenkulkualan harjoittelun tueksi perustettiin Suomen Varustamoiden ja merenkulkualan oppilaitosten yhteistyönä **HarjoitteluMylly**, joka aloitti toimintansa syyskuussa 2012. ”Myllyn” tärkein tehtävä on koordinoida ja jakaa Suomen kauppalaivaston harjoittelupaikat tasapuolisesti merenkulkualan oppilaitoksille ja niiden opiskelijoille.

”Mylly on ideana hyvä ja se on helpottanut opiskelijoiden työharjoittelupaikkojen saantia. Se järjestelmässä on kuitenkin huonoa, että opiskelijan omat mahdollisuudet vaikuttaa omaan harjoittelupaikkaansa ovat vähäiset ja ne määrätään pitkälti Myllystä.”

M/s Lindan miehistön terveiset maan hallitukselle:

Katse maan sisäisten asioiden pyörittelystä ulkomaille – keskittykää viennin kasvattamiseen ja tuotekehitykseen

Yhteiskuntasopimus kaatui ja työntekijäjärjestöt järjestivät mielenilmauksen 18. syyskuuta Helsingin Rautatientorilla ja omilla työpaikoillaan ympäri maan. Maan hallituspolitiikka puhuttaa myös laivoilla.

Lindan miehistölläkin on omat mielipiteensä asioista:

”Hallitukselta menee suuri energia maan sisäisten asioiden pyörittelyyn, kun katse pitäisi siirtää omasta navasta ulkomaille ja miettiä todenteolla, miten vienti saataisiin vetämään”, messissä pohditaan.

”Pelkkä sisämarkkinoiden tekohengitys ei laita Suomen taloutta nousuun, vaan jytyä pitäisi saada kärkihankepuheista tekoihin, eli nyt olisi keskittävä tuotekehitykseen ja viennin kasvattamiseen. Tarvitsemme uusia innovaatioita paperirullien kuljettamisen rinnalle. Tuotteita on kehitettävä pidemmälle ja tehtävä uusia aluevaltauksia.”

Yksi miehistön jäsenistä kehittäisi Suomen yritysverotusta houkuttelevampaan suuntaan ja kannattaa hallituksen esittämään Viron mallia joiltakin osin: Mikäli yritys tekee hyvää liikevaihtoa, plus-puolelle jääviä varoja tulisi käyttää tuotekehitykseen. Virossa yritykset maksavat veroa vasta sitten, kun yritys alkaa jakaa voittojaan.

Sen sijaan hallituksen leikkauspuheet ja pakkolait eivät saa miehistöltä siunausta:

”Järkevämpää olisi ollut ottaa vastaan SAK:n tarjoama nollaratkaisu, kuin ryhtyä leikkauksiin. Nolla olisi koskettanut tasaisesti kaikkia, eikä keneltäkään olisi leikattu.”

Sailaskin ihmetteli, miksi SAK:n paketti ei kelpaa hallitukselle?

Samaa mieltä asiasta oli yllättäen ”Kaikkien leikkausten isä” Raimo Sailas Helsingin Sanomiin laatimassa näkökulmassaan ’Hallituksen alku taantui hapuiluksi’ 6.10.2015. Siinä Sailas toteaa hallituksen alkutaipaleen olleen virhearvioita ja hapuilua täynnä, mutta näkymien kirkastuneen, kun SAK:n hallitus toi pöytään oman esityksensä.

”Sen mukaan järjestö on valmis sopimaan palkkojen nollakorotuksista ensi syksynä avautuvalla uudella sopimuskierroksella ja hyväksymään periaatteen, jonka mukaan vientiteollisuus määrittelee vastedes palkankorotusten ylärajan. Lisäksi SAK on valmis hyväksymään yhteen laskien tuntuvat alennukset työnantajan sairausvakuutusmaksuun, työttömyysvakuutusmaksuun ja työeläkemaksuun ja kehittämään paikallista sopimista työehdoista”, Sailas kirjoitti.

Sitten seurasi tekstin ydin:

”Ellei hallitukselle kelpaa tällainen linjaus, pitää kai uskoa, että hallituksen tavoitteena tosiaan on sopimusyhteiskunnan murtaminen. Elinkeinoelämän keskusliitto haikailee liittokohtaisia sopimuksia. Miten ne voisivat olla parempi vaihtoehto kuin keskitetty nollasopimus, työrauha ja tuntuva välillisten työvoimakustannusten alennus?”, entinen ”Leikkausten isä” ja entinen valtiosihteeri **Raimo Sailaskin** ihmetteli.

Työrauhaa toivoi myös Lindan miehistö tuleville vuosille, joten näihin sanoihin on hyvä päättää.

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

JÄSEN ETU

REILUSTI EROON – Saisitko sinä hyvitystä avoerossa?

Avopuolison suoja erotilanteessa parani, kun laki avopuolisoiden yhteistalouden purkamisesta astui voimaan vuonna 2011. Tuohon saakka avopuolisot olivat lain silmissä toisilleen vieraita ihmisiä, joilla ei ollut lakisääteistä oikeutta toistensa omaisuuteen erotilanteessa tai toisen kuollessa. Laki avopuolisoiden yhteistalouden purkamisesta soveltuu kuitenkin vain avopuolisoihin, jotka ovat asuneet yhteistaloudessa vähintään viisi vuotta tai joilla on yhteisiä lapsia.

Tavallisesti suurimmat riidat eron yhteydessä syntyvät omistuksen ohella siitä, että toinen puoliso katsoo panostaneensa yhteistalouteen enemmän rahaa tai työpanosta kuin toinen osapuoli. Avopuolisolla voi olla oikeus erossa *hyvitykseen*, jos hän on auttanut toista avopuolisoa kartuttamaan tai säilyttämään omaisuutta, ja omaisuuden jakaminen ainoastaan omistuksen perusteella merkitsisi hyötymistä toisen kustannuksella. Uusi laki tuo muutoksen esimerkiksi tilanteeseen, jossa omaisuus, esimerkiksi koko asunto, on toisen avopuolison nimissä, mutta se on hankittu tai rakennettu kummankin osapuolen varallisuutta ja työpanosta hyödyntäen.

Lain määrittelemää *panostusta* voi olla esimerkiksi työ yhteisen talouden tai avopuolison omistaman omaisuuden hyväksi, varojen käyttö yhteiseen talouteen, varojen sijoitus toisen omistamaan omaisuuteen tai muu näihin rinnastettava panostus. Myös merkittävä rakennus- ja korjaustyö tai pitkäaikainen hoivatyö kotona toisen avopuolison hyväksi voi oikeuttaa hyvitykseen. Joka tapauksessa kyse täytyy olla merkittävästä varallisuuden sijoittamisesta. Tavanmukainen yhteisestä omaisuudesta huolehtimien ei oikeuta hyvitykseen, ellei se ole luonteeltaan merkittävän yksipuolista ja pitkäkestoista.

Hyvityksen saamisen toisena edellytyksenä on *perusteeton etu toisen kustannuksella.* Jotta hyvitysvaatimus voisi menestyä, toiselle puolisolle koituneen perusteettoman edun täytyy olla merkitykseltään vähäistä suurempi. Alaikäisten lasten vuoksi toinen puoliso saattaa keskittyä pitkäaikaisesti kotitöihin. Näissä olosuhteissa avopuolisoiden ansiotulot ja varallisuussuhteet kasvavat hyvinkin epäsuhtaisesti. Pelkkä tavanomaisten kotitöiden tekeminen ei oikeuta hyvitykseen, mutta jos toinen puoliso käy töissä, ja toinen samalla jää kotiin ja panostaa tällä tavoin yhteiseen talouteen, hyvityksen edellytykset voivat olla käsillä.

Hyvityksestä sovitaan omaisuuden jaon yhteydessä. Mikäli sopimukseen ei päästä, avopuoliso voi hakea käräjäoikeudelta pesänjakajan määräämistä tai nostaa erillisen kanteen käräjäoikeudessa. Hyvitysvaatimuksen ei tarvitse perustua tarkkoihin tositteisiin tai euromääriin, kunhan vaatimuksen perusteiden tueksi on muuten riittävä näyttö. Oikeus vaatia hyvitystä raukeaa kuitenkin kokonaan kolmen vuoden kuluessa avopuolison kuolemasta tai pysyvästä erilleen muutosta.

Hyvityksestä ja omaisuuden jakamisesta sopiminen on kuitenkin lähes poikkeuksetta vaikeaa akuutissa erotilanteessa. Valmista ja yhtä kaavaa asian ratkaisuun ei ole. Tämän vuoksi pitkään avoliitossa asuvien olisikin syytä keskustella omaisuuden oikeudenmukaisesta jakautumisesta mahdollisessa erotilanteessa ja myös kirjallisesti sopia tästä.

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

Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja Juha Nyberg:

Yleissitova työehtosopimus tuo kaikki yrittäjät samalle viivalle ja takaa rehdin kilpailun

TEKSTI **SAANA LAMMINSIVU** KUVAT **SAANA LAMMINSIVU** JA **SHUTTERSTOCK**

Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja Juha Nyberg on vahvasti yleissitovan työehtosopimuksen takana. Epärehdit yrittäjät ja liian alhaalle poljetut hinnat tarjouskilpailuissa kostautuvat niille yrittäjille, jotka toimivat lakien mukaan, eivät kierrä veroja sekä noudattavat alan työehtosopimuksia.

”Aina löytyy yrittäjiä, jotka venkoilevat. Yleissitova työehtosopimus toisi kaikki yrittäjät samalla viivalle, jolloin työehdot olisivat kaikille samat. Yleissitovan työehtosopimuksen rooli korostuu entisestään, kun alalla on ulkomaalaista työvoimaa ja yrittäjiä”, Suomen Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja **Juha Nyberg** muistuttaa.

Suomen Matkustajalaivayhdistys solmi vuonna 2012 ensimmäisen yleissitovuuden vahvistamislautakunnan vahvistaman yleissitovan työehtosopimuksen meripuolelle. Askel oli historiallinen. Yleissitova työehtosopimus neuvoteltiin hyvässä yhteistyössä työnantajaliiton, työnantajayhdistyksen ja merenkulun ammattiliittojen kanssa. Nyberg onkin nyt ihmeissään Ahvenanmaan yhteysalusliikenteestä lukemista uutisista, jossa jotkut uudet yrittäjät eivät toimi alan työehtosopimusten mukaan.

"Aina pitää muistaa, että kun henkilökunnalla on hyvä olla, myös yrityksellä on hyvä olla”, Nyberg toteaa lähes 20-vuotisella yrittäjän kokemuksella.

Yhteysalusliikenteeseen pitää saada yleissitova työehtosopimus

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on tänä syksynä kyseenalaistanut voimakkaasti yleissitovan työehtosopimuksen olemassaolon ja haluaa lisätä paikallista sopimista. Työntekijäjärjestöt vastustavat yleissitovuuden romuttamista jyrkästi, sillä se tarjoaisi villeille yrittäjille mahdollisuuden poimia vain rusinat pullasta.

Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja Juha Nyberg pitää yleissitovaa työehtosopimusta rehdin ja tasa-arvoisen yrittämisen takaajana. Työehtojen puolesta Matkustajalaivayhdistys on Paltan jäsen. Matkustajalaivayhdistykseen kuuluu 67 varustamoa, jotka operoivat noin 150 aluksella.

”Neuvottelemme parhaillaan yhteysalusliikenteen työehtosopimuksen uudistamisesta. Yleissitova työehtosopimus olisi yhteysalusliikenteeseen paras ratkaisu, koska se toisi kaikki yrittäjät samalle viivalle ja takaisi rehdin kilpailun.”

Kuntien kilpailutuskiima on ryöstäytynyt käsistä

Nybergillä, jos jollakin on omakohtaista kokemusta kuntien harjoittaman kilpailutuksen seurauksista. Hän harjoitti vesibussiliikennettä Espoon saaristossa 17 vuotta, kunnes hävisi viime vuonna tehdyn kilpailutuksen 177 eurolla.

”Pitää paikkansa, vain 177 eurolla”, Nyberg vahvistaa.

Olipa kyse sitten mistä tahansa kunnan tekemästä tarjouskilpailusta, niissä on ilmennyt Nybergin mielestä paljon puutteita.

”Kunnissa on se ongelma, että ne eivät osaa kilpailuttaa. Jos tarjouskilpailussa mennään ainoastaan halvin tarjous edellä, ajetaan karille ja pahasti. Puhutaan sitten mistä tahansa kilpailutuksesta, niin ei se halvin ei aina välttämättä ole se paras”, hän muistuttaa.

Kaikki kunnia työntekijöille, silloin kun he ovat lojaaleja ja tekevät hommansa hyvin, niin kaikilla on hyvä olla!

*Suomen Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja **Juha Nyberg** ja kesätyöntekijä **Marina von Schantz** Espoon Suvisaaristossa kesällä 2009.*

*Juha Nyberg ei ole koskaan ollut niitä johtajia, jotka tyytyvät vain hoitamaan yrityksensä hallintoasioita etäältä konttorista käsin, vaan hän on aina tehnyt itse aktiivisesti töitä **Vekaline**-varustamonsa aluksilla ja maapuolelle laajennettuaan hän ajelee aktiivisesti muun muassa erikoiskuljetuksia. Nyberg on toisen polven perheyrittäjänä isänsä 1963 aloittamassa varustamossa **Vekaline Oy**. Nyt toiminnassa on vahvasti mukana myös Nybergin **Laura**-tytär, joka toimii yrityksen kuljetuspäällikkönä ja ajaa sen lisäksi keikkoja. Myös Juhan pojat **Christopher** ja **Tom** ajavat myös pakettiautoja.*

”Kilpailutuksissa pitäisikin katsoa kokonaisuuksia, etenkin kun puhutaan merenkulusta, jossa kaluston uusiminen ei ole helppoa tai halpaa. Uusien investointien tekeminen on mahdotonta, jos sopimuksen pituus on vain 3-4 vuotta. Tarvitaan vähintään 10-vuotinen sopimus, jotta olisi jatkuvuutta ja investointimahdollisuuksia.”

Alusten investointituki auttaisi kaluston uudistamisessa

Suomalaiset matkustajalaivat ovat verraten vanhoja, koska niiden uusiminen on kallista.

”Esimerkiksi 24-metrinen alus maksaa karkeasti noin 2-3 miljoonaa euroa ja sillä tehdään vuodessa kolme-neljä kuukautta töitä. Uusien alusten rakentaminen on kallista: jos tuotteessa lukee ”vene” on siinä heti kymmenkertainen hintalappu päällä.”

Pienvarustamoiden on haalittava rahat kasaan uusia aluksia varten omin voimin, sillä ala ei saa minkäänlaisia tukia. Uusia aluksia on halvempi tilata ulkomailta, esimerkiksi Turkista laivan saa puoleen hintaan. Tampereelle tuotiin sieltä uusi alus viime kesänä ja ilmeisesti nyt myös Helsingin edustan liikenteeseen on tilattu samalta suunnalta alus.

”Olisi hyvä, jos alamme yrittäjät saisivat investointitukea uusia aluksia varten. Silloin niitä olisi mahdollista tilata kotimaasta, sillä onhan täällä alan pk-yrittäjiä ja laivanrakentajia”, Nyberg toivoisi lisää töitä kotimaasta telakkateollisuudelle.

”Muistettava on, että uusia aluksia ei voi ostaa K-kaupan hyllyltä. Esimerkiksi oma alukseni Aurora on rakennettu aikoinaan Espoon saaristoliikennettä varten.”

Hävitty kilpailutus: mitä sen jälkeen?

Vaikka yrittäjällä olisi hyväkuntoinen kalusto, se saattaa hävitä kunnan järjestämän kilpailutuksen yrittäjälle, jonka kalusto on huonomassa kunnossa. Näitä tapauksia on nähty saaristossa ja rannikon liikenteessä. Pääkaupunkiseudun kaluston kunnossakin on vaihtelevuutta.

Mitä sitten tapahtuu yrittäjille, jotka eivät menesty kuntien järjestämissä kilpailutuksissa.

”Tämä on erikoisala, jos häviät kilpailutuksen, ei yrittäjälle välttämättä löydy enää töitä. Työttömäksi jäävät myös laivoillamme työskennelleet merimiehet, elleivät he onnistu saamaan muista varustamoista uusia töitä. Ongelmaksi voivat muodostua työehdot ja palkat, jos uusi yrittäjä maksaa työntekijöilleen vähemmän.”

Kuten tiedämme, alalla esiintyy monenkirjavaa toimintaa. Ahvenanmaalla käydyt kilpailutukset ovat niistä tuorein esimerkki, mutta selvittämistä riittää myös pääkaupunkiseudun toiminnassa sekä muualla Suomessa.

Toimitusjohtaja ruorissa ja auton ratissa

Kilpailutuksen häviön seuraukset ovat usein kouriintuntuvat: hävittyään kilpailutuksen Espoon saaristoliikenteestä Vekaline joutuu myymään lähes koko kalustonsa.

”Varustamollamme on neljä alusta: yksi niistä on jo myyty ja kaksi on vielä myynnissä. Myyn kaikki puulaivat ja jätän jäljelle alumiinipaatin, jolla teen jatkossa tilausristeilyitä.”

”Enää en siis työllistä meripuolella ihmisiä, mutta maapuolella työllistän. Jatkan siellä kuljetusliike Vekalinella”, Nyberg kertoo olleensa onnekas ja jossain määrin kaukaa viisas, että osasi varautua tulevaisuutta varten.

”Vuosina 2009–2010 aloin miettiä, että vesibussityö on kausiluonteista ja mitä tapahtuu, jos työt loppuvat. Olen aikoinaan ajanut rekkaa ja kuorma-autoa, joten menin tavaraliikenteen yrittäjäkurssille ja sain ensimmäisen liikenneluvan vuonna 2010 ja nyt niitä on jo viisi kappaletta", Nyberg kertoo.

Myöhemmin laajensin toimenkuvaani vielä siten, että käyn ajamassa etuautokuljetuksia, eli erikoiskuljetuksia. Tänään illalla vilkutan Vuosaaresta Sotunkiin 8 metriä leveän kuljetuksen: se vie koko kehä III:n leveyden.” >>

Vekalinella on käytössään tällä hetkellä neljä tavallista pakettiautoa ja yksi sprintteri, jossa on perälautanosturi.

”Ja nyt näyttää siltä, että lisääkin kalustoa olisi tulossa jossakin vaiheessa. Minulla on sen verran loistavat työntekijät, että olemme melko arvostettuja Postin suunnalla”, Nyberg kehaisee tiimiään.

Menestyksen avain ovat hyvinvoivat työntekijät

Henkilökunnan hyvinvointi on toinen tekijä, joka korostuu Nybergin puheissa useaan otteeseen:

”Annan kunniaa ja nostan hattua hyvin työnsä tekeville työntekijöille: yhtiön tulos on pitkälti heistä kiinni. Minulla on aina ollut erittäin hyvää henkilöstöä, joista joidenkin kanssa olemme jopa kuin samaa perhettä ja lojaalisuus toimii. Silloin voidaan joustaa kumminkin puolin tarvittaessa esimerkiksi vapaiden kanssa.”

Nyberg muistuttaa, että ohje pätee alalle kuin alalle ja myös saaristoliikenteeseen:

”Risteilyt eivät ole sellaisia, että niitä vain tehdään, vaan niillä pitää olla sisältöä ja asiakaspalvelutyytyväisyyden kunnossa. Vesibussiliikenne ei ole vain sitä, että ajetaan ympyrää, vaan yrittäjän pitäisi olla mukana kehittämässä liikennettä.”

”Merkittävin asiakastyytyväisyyden onnistumisen mitta ovat tyytyväiset asiakkaat. Nostan hattua omalle henkilökunnalleni ja entisille vesibussien työntekijöille, jotka olivat todella asiakaspalvelutaitoisia. Monien risteilyvieraiden kanssa syntyi vuosien varrella lämpimät välit ja toivon, että Espoon liikenteessä tänä kesänä aloittanut uusi yrittäjä panostaa vastaavan lailla asiakaspalveluun.”

Maanteiden ”mukavuusliput”

Jos on haasteita meripuolella, niitä löytyy myös maista. Maapuolen kuljetuksissa Nyberg on törmännyt jälleen ongelmiin työehtosopimusten noudattamisen kanssa.

”Maapuolen kuljetukset eivät ole mikään kultakaivos ja katteet ovat aika kapeat. Itse noudatan työehtosopimuksia todella orjallisesti, mutta tiedän että kaikki eivät niin tee.”

Yritykset ja alihankkijat kärsivät talousongelmista.

”Tiedän, että esimerkiksi Vuosaaresta ajetaan kontteja, joista pitäisi saada esim. 1,50 tai 1,70 per kilometri, mutta tilaajat maksavat vain 70 senttiä kilometri, jolloin isännät eivät saa edes kulujaan pois. Tilanne kertoo siitä, että alihankkijatkaan eivät aina hyvässä taloustilanteessa.”

Monenkirjavaa palkkahaitaria esiintyy myös alan työntekijöiden tilinauhoissa.

”Alalla on useita kuljetusyrittäjiä, joilla on urakkahinnat joissa kuski saa kahdeksan euroa tunnissa. Halvemmat urakkahinnat ovat kilpailua vääristävää toimintaa meitä rehellisiä yrittäjiä kohtaan.”

AVAIMET SUOMEN NOUSUUN ovat Matkustajalaivayhdistyksen puheenjohtaja **Juha Nybergin** mukaan siinä, että annetaan yrityksille mahdollisuus nousuun ja työllistää ihmisiä.

”On muistettava, että kaikki yritykset eivät ole vientiyrityksiä. Sanotaan, että pitää saada vienti vetämään, mutta kyllä meidän pitää saada kotimaakin vetämään. Mediassa puhutaan usein suuryrityksistä ja unohtuu, että 70 prosenttia suomalaisista on pk-yrityksissä töissä. Pk-yritysten työllistämisedellytysten parantaminen tuo ostovoimaa ja Suomi pääsee nousuun.”

Matkustajalaivayhdistys ry

Yli neljänkymmenen vuoden aikana kaikkiaan neljään eri yhdistykseen kuuluneet rannikko- ja sisävesialueilla toimivat henkilöliikennevarustamot ovat keskittivät voimansa 19.11.2004 perustettuun yhteen valtakunnalliseen edunvalvontayhdistykseen. Yhdistys on kaksikielinen.

Yhdistykseen kuuluu 67 varustamoa, jotka operoivat noin 150 aluksella. Muutaman matkustajapaikan vuokraveneistä aina 300 matkustajan yhteysaluksiin ja rannikkoristeilijöihin ulottuvan kaluston kokonaiskapasiteetti on noin 20.000 matkustajapaikkaa. Alukset kuljettavat erityyppisillä matkoilla vuosittain yli kolme miljoonaa matkustajaa.

Yhdistykseen kuuluvat varustamot työllistävät vuodessa noin 1 600 työntekijää.

Merimies kysyy, lakimies vastaa

Laivatoimikunnan kuultavana

TEKSTI **SANNALEENA KALLIO**

Merimies: Minut kutsuttiin laivatoimikunnan kokoukseen vastaamaan päällikön kysymyksiin työkaverini myöhästelyistä. Mikä laivatoimikunta oikein on ja mitä sen tehtäviin kuuluu? Käsitelläänkö siellä myös työturvallisuusasioita?

Lakimies: Laivatoimikunta kokoontuu aina aluksen kapteenin eli toimikunnan puheenjohtajan kutsusta. Muutoin toimikunnan kokoonpano riippuu siitä, mitä tai ketä käsiteltävä asia koskee. Kun kyseessä on miehistön jäsentä koskeva asia, toimikunnan muodostavat kapteenin lisäksi toinen päällystöä edustava jäsen, yleensä yliperämies, konepäällikkö tai sen talousosaston esimies, jolla käsittelyn kohteena oleva työntekijä työskentelee. Kaksi muuta toimikunnan jäsentä edustavat miehistöä ja ovat ensisijaisesti miehistön keskuudestaan valitsemia edustajia eli luottamusmiehiä tai työsuojeluvaltuutettuja. Mikäli tällaisia henkilöitä ei ole kutsuttavissa kokoukseen, voi kapteeni nimetä kenet tahansa miehistöstä toimikunnan varsinaiseksi jäseneksi eikä jäsenyydestä voi kieltäytyä ilman pätevää syytä. Päätösvaltainen toimikunta on ainoastaan täysilukuisena.

Laivatoimikunnan tehtävänä on käsitellä asiat, jotka koskevat työsopimuksen irtisanomista tai purkamista työntekijästä johtuvasta syystä sekä tapaukset, joissa työntekijää epäillään rikoksesta. Näissä tapauksissa työsopimusta ei saa päättää ennen kuin asia on käsitelty laivatoimikunnassa. On tärkeätä huomata, että toimikunnan asialliseen toimivaltaan kuuluvat vain sellaiset työsopimuksen päättämisen syyt ja tapahtumat, jotka on todettu tai tapahtuneet aluksella. Jos työntekijän työsuhde aiotaan päättää syistä, jotka ovat tapahtuneet esimerkiksi vapaavuoron aikana maissa tai liittyvät hänen merityökelpoisuutensa puuttumiseen, nämä eivät kuulu laivatoimikunnan toimivaltaan.

Laivatoimikunnan on käsiteltävä asiat huolellisesti ja puolueettomasti. Tämä sisältää myös vaatimuksen asian käsittelemisestä viivyttelemättä. Kokouksessa kuullaan itse asianosaista sekä kaikkia niitä, jotka asiasta jotakin tietävät. Kokouksessa on käsiteltävä myös kaikki mahdollinen muu selvitys eli asiakirjat, valokuvat, valvontanauhoitteet tms, jotka liittyvät käsiteltävään asiaan. Mikäli asian perusteellinen selvittäminen vaatii, voi laivatoimikunta kokoontua käsittelemään samaa asiaa useammassakin kokouksessa. Asianosaisella, jota selvitettävä asia koskee, on oikeus käyttää avustajaa kokouksissa ja koko käsittelyn ajan.

Laivatoimikunnan päätökseksi tulee enemmistön kanta tai äänten mennessä tasan se mielipide, joka on työntekijän kannalta edullisempi. Päätös ei sido työnantajaa, vaan työnantajan edustaja tekee lopullisen päätöksen itsenäisesti. Tämä korostaa laivatoimikunnan roolia tutkivana ja selvitystä hankkivana toimielimenä.

Laivatoimikunnan kokouksista on pidettävä pöytäkirjaa. Siihen on merkittävä käsittelyssä esiin tulleet seikat ja selvitykset, kuultavien nimet, toimikunnan päätös sekä jäsenten mahdolliset eriävät mielipiteet. Pöytäkirjan allekirjoittavat kaikki toimikunnan varsinaiset jäsenet. Asianosaiselle on annettava pöytäkirjasta kopio. Laivatoimikunnan kokouksesta tehdään merkintä laivapäiväkirjaan ja sen alkuperäinen pöytäkirja säilytetään laivapäiväkirjan erillisenä liitteenä.

Kaikilla, niin toimikunnan jäsenillä, tutkinnan kohteella, kuultavana olleilla ja avustajalla, on vaitiolovelvollisuus kaikista laivatoimikunnan kokouksessa saamistaan tiedoista.

Työturvallisuusasioita käsitellään työsuojeluyhteistoimintaa koskevan lain mukaisesti työsuojelutoimikunnassa, jonka on kokoonnuttava säännöllisesti vähintään 20 työntekijän työpaikalla. Jossakin tapauksissa asia voi kuulua molempien toimikuntien asialistoille, jos kyseessä on esimerkiksi työturvallisuuteen liittyvä rikkomus tai laiminlyönti, jonka perusteella työnantaja aikoo päättää työntekijän työsuhteen.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

M/s Skiftetin kahvilan siisteys sai toistamiseen huomautuksen terveystarkastajalta

– vastaavia ongelmia esiintynyt aiemmin myös M/s Gudingenilla

– Kummankin aluksen kahvilatoiminnoista vastaa sama yrittäjä, Alexandras Café –

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

Työtä tauotta 14 tuntia päivässä, ei merimiehen työsopimusta, eikä tietoa vakuutuksista. Sellaista on työ Ahvenanmaan maakuntahallituksen yhteysalusten yksityistetyissä kahviloissa.

Ongelmat Ahvenanmaan yhteysalusliikenteessä tuntuvat jatkuvan. 1. lokakuuta *Ålandstidningen* pääuutiseksi nousi yhteysalus *M/s Skiftetin* kahvila, jonka siisteydessä esiintyi puutteita. Terveystarkastaja **Patrik Lundin** teki M/s Skiftet -aluksen kahvilaan yllätystarkastuksen maanantaina 28. syyskuuta, koska oli saanut vihjeen käydä tarkastamassa aluksen taloustilat. Tarkastuksessa ilmeni, että aluksen keittiö oli likainen: lattiat ja seinät sotkuiset sekä kylmälaitteistossa puutteita. Huomautuksen antamisen jälkeen terveystarkastaja vieraili toistamiseen aluksella saman viikon torstaina, jolloin paikat olivat siistitty kuntoon.

Alexandras Café on saanut viranomaisilta moitteita samoista syistä myös aiemmin: M/s Gudingenilla 12.6.2014 ja 25.8.2014 tehdyissä tarkastuksissa kävi ilmi, että aluksen kahvila oli niin likainen, että se jouduttiin hetkeksi sulkemaan. Siivous kesti joitakin päiviä, jonka jälkeen kahvila oli mahdollista jälleen avata. Ongelmat juonsivat selkeästi siitä, että aluksella oli liian vähän henkilökuntaa työn määrään nähden. Etenkin kesäsesonkina laiva on aivan täynnä matkustajia.

Kahvilatoiminta yksityistettiin 2011

Ahvenanmaan maakuntahallitus kilpailutti yhteysalus M/s Gudingenin kahvilatoiminnot vuonna 2011. Kilpailutuksen voitti Alexandras Café. Kahta vuotta myöhemmin, vuonna 2013, yritys sai kilpailutuksessa hoitaakseen M/s Skiftetin kahvilatoiminnot.

Alexandras Cafén omistavat nykyisin Tukholmassa asuvat **Alexandra Mollgren** ja **Alexandra Östlind**. Ahvenmaan maakuntahallitus maksaa Alexandras Cafélle 11.900 euroa kuussa kahvilatoiminnan harjoittamisesta Skiftetillä ja 12 900 euroa kuussa M/s Gudingenilla.

Yrittäjät hoitavat firman hallintoa Tukholmasta käsin

M/s Skiftetillä yrittäjinä toimivat Alexandra Mollgren ja Alexandra Östlind eivät asu itse Ahvenanmaalla, vaan hoitavat yrityksensä hallintoa ja talousasioita Tukholmasta käsin.

Aluksella työskentelevän taloushenkilöstön määrä on vähentynyt maakuntahallituksen ajoista: tuolloin yhteysaluksilla työskenteli oma kokki, joka vastasi miehistön ruoanlaitosta. Kahvilassa työskenteli puolestaan oma henkilökuntansa ja aluksella oli oma siivooja. Yksityisen yrittäjän myötä hallinto-/johtohenkilökunnan määrä on kasvanut kahdella ja samaan aikaan aluksella työskentelevän henkilökunnan määrä vähentynyt. Yhteysalusten oma kokki ja siivooja menettivät työpaikkansa kilpailutuksessa ensimmäisten joukossa, eikä uusi yrittäjä tarjonnut heille töitä alukselta.

Väärä työehtosopimus, eikä merimiehen työsopimusta

Merimies-lehti vieraili M/s Skiftet-aluksella heinäkuussa ja haastatteli heinäkuussa siellä tuolloin työskennelleitä henkilöitä. Työntekijät kertoivat olevansa tukityöllistet-

tyjä ja että he eivät olleet laatineet merimiehen työsopimusta. Työntekijöiden mukaan heihin noudatetaan aluksella hotelli- ja ravintola-alan työehtosopimusta, minkä palkkatason he tiesivät olevan alempi kuin mitä heille kuuluisi maksaa merenkulun työehtosopimuksen mukaan.

Palkkansa eteen he tekevät aluksella 14 (ja jopa 15) tuntia töitä vuorokaudessa: työ pitää sisällään kahvilanhoidon, miehistön ruoanlaiton ja messin, keittiön sekä yleisten tilojen kunnossapidon. Yhteysaluksen kahvila voi olla kesäisin aivan täynnä turisteja ja muita matkustajia, jolloin ruokittavana on yli 200 suuta.

Kahvilassa työskennelleet työntekijät tekijät töitä haastattelun ajan reippaasti, mutta kiirettä piti. Yhteysalusten miehistöjen onkin kuulleen valittavan ruoan laadun heikontumista yksityisen kahvilayrittäjän myötä: työntekijät tekevät kyllä parhaansa, mutta liika työmäärä ja pitkät työpäivät vaativat veronsa. Harvat heistä ovat saaneet laivakokin koulutuksen, vaan ovat saattaneet opiskella aivan muita aloja kuin talouspuolta.

Onko maakuntahallitus laskenut kilpailutuksessaan, että sillä on varaa maksaa yritystä Tukholmasta käsin operoiville johtajille, jotka eivät työskentele itse aluksen päällä aktiivisesti?

Yrittäjä otti yhteyttä toimitukseen

Laivavierailun jälkeen *Merimies*-lehti sai kirjeen kahvilayrittäjä Alexandra Mollgrenilta. Siinä hän totesi muun muassa yrityksen johdon jättäneen nostamatta omia palkkojaan kahteen vuoteen. Se tuntuu erikoiselta, koska tuskin löytyy yrittäjää, joka pyörittäisi toimintaansa ilmaiseksi.

Tiedossa ei ole myöskään, että omistajat Mollgren ja Östlind itse tekisivät töitä säännöllisesti aluksilla, koska asuvat Tukholmassa ja kertovat hoitavansa yhteydenpitoa työntekijöihinsä muun muassa Facebookin avulla. Yrityksen verotietoja ei ole

toimitettu kaupparekisteriin, joten yrityksen liikevaihtoa ja tilinpäätöstä on vaikea tarkistaa. Tiedossa kuitenkin on, että maakuntahallitus maksaa yrittäjille kuukaudessa lähes 24 800 kuukaudessa rahaa kahviloiden hoidosta.

Kahvilayrittäjä Mollgren kertoi *Merimies*-lehdelle lähettämässä kirjeessä, että hän on saanut Ahvenanmaalla toimivalta AVI:n työsuojelutarkastajalta **Henning Karlssonilta** luvan käyttää aluksella hotelli- ja ravintola-alan työehtosopimusta. Mikäli tarkastaja on antanut hänelle tällaisen luvan, niin *Merimies*-lehti kuulisi mielellään tarkastajalta itseltään perusteet kyseisen sopimuksen käyttöön ja herää myös kysymys, onko henkilö tehtäviensä tasalla.

Yhteysalusten työntekijät pelkäävät kertoa asioista

Haastattelun antaneet työntekijät antoivat *Merimies*-lehdelle luvan kirjoittaa aluksen työolosuhteista, mutta lähettivät jutun laatimisen jälkeen toimitukseen lyhyen kirjeen, jossa he kertoivat olevansa tyytyväisiä töihinsä, eikä heillä ole valittamista. Se kertoo siitä, että työntekijät eivät uskalla puhua ja varmasti pelkäävät työpaikkojensa puolesta. Yhteysalusten kilpailuttamisen tuomista ongelmista uutisoi elokuussa myös Yle, josta kävi ilmi myös työntekijöiden pelko puhua. ⚓

YHTEYSALUSTEN KAHVILOISSA on suuri työntekijöiden vaihtuvuus: suurin osa ei palaa enää aluksille seuraavana vuonna. Se vaikeuttaa asioiden hoitoa. Merimies-Unioni on tarjonnut kahvilatyöntekijöille useaan otteeseen apua, että asiaa alettaisiin hoitaa eteenpäin. Työntekijöistä kukaan ei ole toistaiseksi halunnut lähteä peräämään väärän sopimuksen mukaan maksettuja palkkoja.

Järvi-Suomen satamissa käytössä vaarallisia työtapoja

Työsuojeluviranomaiset listaavat vaaratilanteita aiheuttavista työtavoista kärkeen alusten kansimiesten tavan hypätä kannelta laiturille vastaanottamaan kiinnitysköyttä. Puskuhinaaja Parkolla työsuojelu ja -turvallisuus ovat mukana arjen aherruksessa ja rutiineissa.

TEKSTI **JOUKO KAHILA** KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

Työsuojelutarkastaja **Ilkka Kervinen** Etelä-Suomen aluehallintovirastosta täsmentää, että Järvi-Suomen laivaliikenteessä hyppääminen kannelta laiturille alusta kiinnitettäessä on yleistä kautta linjan, vesibusseista höyrylaivoihin ja rahtialuksiin. Harvemmin kansimiehillä on myöskään pelastusliivejä yllään.

Alus kiinnitetään työturvallisesti käyttämällä apuna esimerkiksi kaijapalvelijaa, henkilöä joka ottaa laiturilla kiinnitysköyden vastaan ja kiinnittää sen laiturilla olevaan lenkkiin tai pollariin.

”Tehdassatamissa kiinnityksen hoitaa tehtaan henkilökunta. Yksityisissä ja kuntien satamissa kiinnitysapua voidaan pyytää esimerkiksi aluevartioinnilta. Aluksen kiinnitys vaatii asianmukaisen perehdyttämisen sekä varustuksen, kuten huomiovaatetuksen ja pelastusliivit”, Kervinen painottaa.

Työsuojeluviranomaiset ovat huomanneet vaaratilanteita aiheuttavan myös alukseen kulku. Kervinen muistuttaa, että turvallisin kulkutie alukseen ovat laskuportaat eikä luotsin käyttöön tarkoitetut luotsitikkaat.

Nostotyöt saattavat aiheuttaa myös vaaratilanteita. Esimerkiksi jos korkealla tehtävissä nostotöissä ei käytetä putoamissuojaimia, kuten henkilökohtaisia kokovaljaita, tai suojata päätä putoavilta esineiltä kypärällä.

Ongelmana asenteet

Vaaratilanteita aiheuttavat osaltaan joidenkin alusten liian vähäinen miehitys sekä siitä kumpuava kiire. Ilkka Kervinen listaa Järvi-Suomen rahti- ja matkustaja-alusliikenteen keskeisimmäksi vaaratilanteita aiheuttavaksi tekijäksi asenteet. Etenkin alusten päälliköiden on syytä katsoa peiliin.

”Jos työturvallisuus ei kiinnosta päällikköä, miehistö ei myöskään suhtaudu turvallisuustekijöihin vakavasti. Valitettavasti hällävälii asenne ja välinpitämätön suhtautuminen turvallisuuteen ovat aluksilla yleisiä”, Kervinen summaa.

”Matkustaja-alusliikenteessä tämä näkyy muun muassa kausiluonteisten työntekijöiden vähäisenä perehdyttämisenä. Pahoin pelkään, etteivät he tunne lainkaan työnantajansa turvallisuusmääräyksiä.”

Alusten päälliköiden asenteet heijastavat useimmiten varustamon turvallisuusasenteita ja -näkemyksiä. Niitä määrittävät puolestaan kaupalliset lähtökohdat, kuten liikevoitto ja kustannukset.

Kervinen huomauttaa, ettei työturvallisuudesta ja suojavarusteista huolehtimista voi käsitellä pelkkänä kustannuskysymyksenä.

”Esimerkiksi työkypärät eivät paljoa maksa, mutta niiden puute voi maksaa jonkun hengen. Kyseisten hällävälii asenteiden myötä, kypärät saattavat olla vaaratilanteissa myös kaapissa, kun niiden pitäisi olla päässä.”

Kervisen mukaan rahtialuksissa ei suhtauduta sen vastuullisemmin työturvallisuuteen kuin matkustaja-alusliikenteenkään puolella, vaan erot ovat enemmän yhtiökohtaisia.

”Johdon esimerkki ja arvovalinnat ratkaisevat. Useimmiten on niin: mitä isompi yhtiö, sitä paremmin suhtaudutaan turvallisuustekijöihin ja vaaratilanteiden torjuntaan.”

Parkko-hinaajan kanssa Joutsenon satamassa oli Hollannin lipun alla oleva laiva. Saimaan rahtiliikenteestä merkittävä osa kulkee ulkomaalaisten ja mukavuuslippujen alla.

Toissa syksynä Imatran satamassa ulkomaalaisella laivalla ulkomaalainen merimies, joka putosi laiturin ja laivan väliin kylmään veteen ja hukkui. Tapaus johti tiukempiin turvallisuustoimiin.

Ilkka Kervinen on julkisuudessa muistuttanut, että. "... työturvallisuuslain mukaan työnantajan on arvioitava töiden vaarat ja suunniteltava työt turvallisiksi. Valvonnan kohteena ovat alusten ja varustamoiden lisäksi myös satamat, joiden velvollisuus on ohjeistaa aluksia turvalliseen laituriin saapumiseen ja kulkutien käyttöön."

Pielisellä joskus hypätään

M/s Serenalla tilausristeilyjä järjestävän **Pielisen VIP-Risteilyt Oy**:n toimitusjohtaja **Jari Loikkanen** ymmärtää Kervisen näkemykset ja huolen. Hän kuitenkin huomauttaa, että Pielisellä kansimies joutuu aluksen keulaköyttä kiinnittäessään hyppäämään pienemmille laitureille, koska niissä ei ole kaijapalvelijaa.

"Peräköysi kansimiehelle heitetään kannelta. Kulku laivaan tapahtuu heti kiinnittämisen jälkeen hydraulista lankonkia, kävelysiltaa, pitkin", Serenan kipparinakin toimiva Loikkanen täsmentää.

"Vaadimme työntekijöiltämme kansimiehen pätevyyden. Lisäksi heille annetaan riittävä perehdytys työhön."

> *Vaaratilanteita aiheuttavat osaltaan joidenkin alusten liian vähäinen miehitys sekä siitä kumpuava kiire.*

Vuonna 2003 valmistunut Serena on 22,5 metriä pitkä ja kuusi metriä leveä. Alus on tilausristeillyt Pielisellä kohteinaan lähinnä Koli, Lieksa, Nurmes ja Juuka. Tänä kesänä Serena pysyi visusti laiturissa. Loikkasen mukaan tähän oli syynä viileän kesän aiheuttama heikko kysyntä. Mutta joensuulaisyrittäjä ei vähästä lannistu.

"Ensi kesänä teemme tilausristeilyjä Joensuusta Saimaalle, kuten oopperajuhlien aikaan Savonlinnaan. Jos kysyntää ei silloinkaan riittävästi ole, alus on laitettava ehkä myyntiin", Jari Loikkanen pohtii.

Työturvallisuus osana aherrusta

Puskuhinaaja *Parkon* päällikön **Markku Rautiaisen** mukaan Parkon ja puskemansa työntöproomun kiinnittäminen laituriin ei vaadi kansimiehen hyppäämistä laiturille. Eikä myöskään kaijapalvelijan apuja, koska hinaaja proomuineen voidaan kiinnittää laituriin kannelta käsin.

"Jos tarvitsemme kiinnitysapua, kohdesatamissamme ovat kaijapalvelijat laiturilla vastassa", Rautiainen lisää.

Parkon miehistön vaativin työturvallisuusriski on se, että aluksella joudutaan tekemään töitä usein pimeässä sekä liukkaissa olosuhteissa. Onneksi pahemmilta onnettomuuksilta on vältytty. Rautiainen kiittää tästä kokenutta sekä turvallisuusriskit ja -ohjeet arkisessa aherruksessa huomioivaa miehistöä.

"Miehistöllä on pelastusliivit päällä ja walkie talkie radiopuhelimet mukana. Uusien työntekijöiden perehdyttäminen hoidetaan tarkoin perehdyttämiskaavakkeen mukaisesti."

Hinaajan nelihenkinen miehistö, päällikkö, perämies ja kaksi kansimiestä, tekevät niin sanottuja yhteishommia. Eli kansi- ja konehommat kiertävät. Rautiaisella

MARKKU RAUTIAINEN

on meneillään parin viikon huki kansimiehenä.

"Välillä pitää kiirettä, mutta miehistöä on ollut riittävästi. Teemme kuuden tunnin vahteja: kuusi tuntia töitä, kuusi lepovuorossa. Työjaksot kestävät kaksi viikkoa."

Fin-Terpuu Oy:n omistamalla Parkolla on pituutta 22,43 ja leveyttä 6,58 metriä. Vuonna 1966 valmistunut hinaaja puski tänä kesänä 72 metristä työntöproomu Sampoa reitillä Iisalmi Joutseno. Proomuun mahtuu puutavaraa noin 2 000 kuutiota, eli 40 rekkalastillista.

VALTUUSTON JULKILAUSUMA 20.10.2015

Merenkulun tukien leikkaus toisi matkustaja-alussektorille yli 4 000 työtöntä merenkulkijaa ja vaarantaisi päivittäistavarakuljetukset kriisitilanteissa

Merimies-Unionin hallitus hyväksyi 20.10. työllisyys- ja kasvusopimuksen toisen vaiheen mukaiset palkankorotukset, jotka perustuvat keskusjärjestöjen 15.6.2015 aikaansaamaan neuvottelutulokseen.

Merimies-Unioni sitoutui 2013 työllisyys- ja kasvusopimuksen mukaiseen ratkaisuun sen jälkeen, kun silloin vallassa ollut **Jyrki Kataisen** hallitus oli peruuttanut kauppamerenkulun tukiin kohdistuneen 20 miljoonan euron leikkausuhan. Tukien leikkaamisen todettiin johtavan ulosliputuksiin ja työttömyyden kasvuun.

Juha Sipilän hallitusohjelmaan on kuitenkin jälleen sisällytetty uhka leikata kauppamerenkulun tukia erityisesti matkustaja-alusten osalta 20 miljoonalla eurolla. Mikäli leikkaus toteutetaan, se johtaisi Suomen lipun alla toimivien matkustaja-alusten ulosliputukseen ja toisi maahan yli 4 000 työtöntä merenkulkijaa. Samalla se tarkoittaisi myös suomalaisen vuosikymmeniä jatkuneen matkustajavarustamotoiminnan loppumista, eikä kerran menetettyjä aluksia saataisi enää koskaan takaisin. Kokonaisen elinkeinon katoamisen kerrannaisvaikutukset ulottuisivat myös muihin yrityksiin, kuten alihankkijoihin ja toisivat tullessaan konkursseja sekä sen myötä lisää työttömyyttä.

Suomalaiset merenkulkijat ovat toteuttaneet viime vuosina useita toimia, joilla on parannettu kotimaisen tonniston kansainvälistä kilpailukykyä. Merenkulkijoiden eläkeikää on vastikään nostettu, varustamoiden työvoimakustannuksia on laskettu useita kertoja suoranaisin palkanalennuksin tai työajan pidennyksin sekä alusten miehityksiä on pienennetty minimiin. Tehostamistoimien ja uuden tonnistoverojärjestelmän johdosta kotimainen tonnisto on kasvanut 18,7 prosentilla vuodesta 2010 ja kaikki uudisrakennukset on liputettu Suomen lipun alle. Samalla merenkulkijoiden työllisyys on kasvanut 6,6 prosentilla.

Merimies-Unionin valtuusto edellyttää, että Sipilän hallitus luopuu ohjelmaansa sisällytetystä kauppamerenkulun tuen leikkaamisesta ja pitää kiinni Kataisen hallituksen antamasta lupauksesta olla kajoamatta merenkulkuelinkeinon harjoittamisen kannalta elintärkeisiin tukijärjestelmiin.

Matkustaja-alusten miehistötuen leikkausuhasta kirjallinen kysymys maan hallitukselle:

Merimiesten massatyöttömyys estettävä – Suomella ei ole varaa 4 000 kortistossa istuvaan merimieheen

Kansanedustaja Leena Meri (ps.) on laatinut kirjallisen kysymyksen matkustaja-alustukiin liittyvistä mahdollisista leikkauksista: matkustaja-alusten miehistötuen leikkaus merkitsee pahimmillaan jopa 4000 työpaikan menetystä. Menetettyjä merityöpaikkoja ei enää tulla saamaan takaisin Suomeen – niin kuin ei myöskään ulosliputettuja matkustaja-aluksia, mikäli leikkaukset toteutettaisiin.

Suomen lipun alla liikennöivillä matkustaja-aluksilla kulkee vuosittain lähes 7 miljoonaa matkustajaa Suomen ja Ruotsin, Suomen ja Saksan sekä Suomen ja Viron välillä. Vuositasolla matkustajat jättävät Suomeen yli 500 miljoonaa euroa.

Matkustaja-autolautoilla kuljetetaan vuosittain noin 25 % Suomen ja ulkomaiden välisistä kappaletavarakuljetuksista. Käytännössä melkein kaikki päivittäistavarakaupan tuotteet kuljetetaan matkustaja-autolautoilla. Matkustaja-autolauttojen osuus Suomen tuonnin ja viennin sekä huoltovarmuuden takaajana on siis merkittävä.

Lähes kaikki rahti kulkee matkustaja-autolautoilla Suomen ja Ruotsin välillä

Suomen ja Ruotsin välisessä kappaletavaraliikenteessä matkustaja-autolauttojen rooli on vielä korostuneempi: 95 % maidemme välisestä tavaraliikenteestä kulkee meriteitse Viking Line ja Tallink Siljan matkustaja-autolautoilla sekä muun muassa Naantalista liikennöivillä Finnlinesin ropax-aluksilla. Tallinnaan risteilee Helsingistä myös Suomen lipun alla seilaava Eckerö Linen alus ja Vaasassa liikennöivä *Wasa Express*.

Uhkana alusten ulosliputus Suomesta

Ala on kovassa kansainvälisessä kilpailussa. Pahimmat kilpailijamaamme ovat Ruotsi ja Viro. Ruotsissa on toteutettu EU-komission suositusten mukaiset kauppamerenkulun miehistökustannustuet ottamalla käyttöön niin sanottu nettopalkkajärjestelmä, jossa varustamon ei tarvitse tilittää eteenpäin erinäisiä työnantajan sivukuluja ja merenkulkijoiden maksamia veroja, täten miehistön palkkakustannukset ovat pienemmät. Virossa taas työvoimakustannusten taso on alhaisen palkkatason johdosta huomattavasti matalampi kuin Suomessa. Lisäksi Viron yritysverotusjärjestelmä on varustamoille erittäin edullinen.

Hallituksen hallitusohjelmaan sisältyvien ehdollisten leikkausten joukossa on esitys kauppamerenkulun tukien leikkaamisesta 20 miljoonalla eurolla. Leikkaus on suunniteltu kohdistuvan pelkästään matkustaja-alusten miehistötukeen. Suomalaiset matkustaja-alusvarustamot ovat jo ilmoittaneet, että mikäli tukien leikkaus toteutetaan, ne tulevat siirtämään aluksensa muiden maiden alusrekistereihin ja mitä ilmeisimmin Ruotsiin tai Viroon. Pelkästään Viking Linen osalta tukien leikkaaminen tarkoittaisi yli 10 miljoonan euron suoranaista menetystä, mikä saisi yhtiön toiminnan Suomen lipun alla raskaasti tappiolliseksi.

LEENA MERI

MARKKU OJALA / COMPIC / EDUSKUNTA

Matkustaja-alustuen leikkaus toisi Suomeen 4 000 työtöntä merimiestä

Matkustaja-alusten ulosliputtaminen merkitsee pahimmillaan jopa yli 4 000 suomalaisen merityöpaikan menetystä. On varsin todennäköistä, että näitä työpaikkoja ei enää tultaisi saamaan takaisin Suomeen niin kuin ei myöskään ulosliputettuja matkustaja-aluksia.

Jyrki Kataisen hallitusohjelmaan sisältyi vastaava esitys kauppamerenkulun tukien leikkaamisesta 20 miljoonalla eurolla. Kataisen hallitus luopui kuitenkin esityksestä, koska sen katsottiin johtavan välittömiin ulosliputuksiin ja suomalaisten merenkulkijoiden joukkotyöttömyyteen.

”Mitä maan hallitus aikoo tehdä, jotta matkustaja-alustuen leikkausuhka ei toteutuisi ja onko leikkausten toteutuessa mahdollisesti toteutuva merimiesten massatyöttömyys mahdollisten ulosliputusten toteutuessa huomioitu?”, kansanedustaja **Leena Meri** (ps.) kysyy hallitukselta kirjallisessa kysymyksessään.

Hyvinvointilomat 2016

Hyvinvointilomat ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry järjestävät yhteistyössä ohjattuja lomaviikkoja RAY:n tuella. Lomat järjestetään **lomakeskus Huhmarissa**, Polvijärvellä noin 30 km:n etäisyydellä Joensuusta **www.lomakeskushuhmari.com)**.

JÄSEN ETU

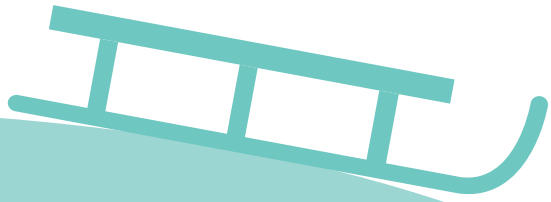
Lomaviikot sisältävät ohjattua liikunnallista ja virkistyspainotteista ohjelmaa sekä luentoja kuhunkin lomaan liittyvistä aiheista.

Loman hintaan sisältyy viikon ohjelma ja täysihoito, jonka majoitus on viihtyisissä loma-asunnoissa: loma-asunto / perhe tai pariskunta. Yksin tulevat majoitetaan kahden hengen loma-asuntoihin. Matkat lomalaiset maksavat itse.

Urheiluopisto Pajulahti asiakaspalvelu@pajulahti.com

Lisätietoja ja hakemuslomakkeita voi tiedustella: Arja Merikallio/ SMU ry, puh. 09 615 20259 **arja.merikallio@smu.fi** tai www.hyvinvointilomat.fi

Hakemukset osoitteeseen:
Suomen Merimmies-Unioni SMU ry /
Arja Merikallio, John Stenbergin ranta 6,
00530 HELSINKI



Eläkeläiset

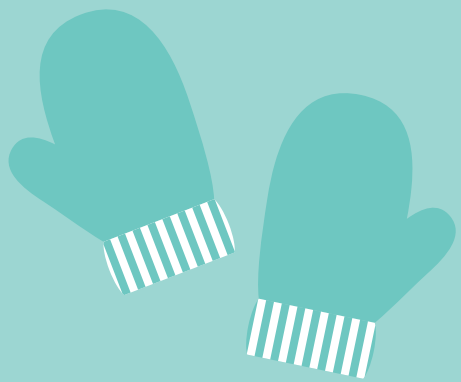
(eläkkeelle jääneille liiton jäsenille ja heidän puolisoilleen)

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Virkisty, voimistu, vetreydy *Lomakeskus Huhmari*	14.–19.3.2016	100 euroa	31.1.2016
Virkeyttä vedestä *Lomakeskus Huhmari*	5.–10.9.2016	100 euroa	31.5.2016

Lapsiperheet

(liiton jäsenille ja heidän puolisoille sekä lapsille)
Aikuisten kustannus lomapaketista 100€ / alle 16-vuotiaat ilmaiseksi

Loman nimi	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Hiihtolomaviikko *Urheiluopisto Pajulahti*	21.–26.2.2016	100 euroa	30.11.2015 **< HUOM!**
Vekaraviikko *Lomakeskus Huhmari*	11.–16.7.2016	100 euroa	31.3.2016



Tvingande, tvång, tårta

Arbetslagstiftningen innehåller många tvingande stadganden, vars uppgift är att fastställa miniminivån för de villkor som ska följas i en anställning. Dessa tvingande stadganden har traditionellt inneburit att arbetsavtalsparterna, och ibland även arbetsmarknadsparterna, inte får avtala om eller tillämpa arbetsvillkor som är sämre än de lagstadgade villkoren. Grunden till och syftet med de tvingande stadgandena är att skydda den svagare parten i anställningen: arbetstagaren. Detta skydd är och har redan länge varit en grundprincip inom finländsk arbetsrätt och utgör grunden för både kollektivavtal och arbetsrättslig tolkning. En annan viktig princip är förmånlighetsregeln. Enligt den har avtalsparterna alltid rätt att avtala om för arbetstagaren bättre och förmånligare villkor än exempelvis lagens tvingande stadgande eller villkoren i ett allmänt bindande kollektivavtal. Sist men inte minst kan nämnas den förhandlingsrätt och rätt att sluta avtal som härstammar från arbetsmarknadsparternas förenings- och organisationsfrihet. Den utgör grunden för trepartssystemet som skapat stabilitet i vårt land alltsedan 1940-talet.

På sistone har vi sett hur man kullkastat både de tvingande stadgandena och principerna, eller åtminstone lagt dem på hyllan. Man har diskuterat tvingande lagar i en betydelse som fått experterna på arbetsrätt att tvivla på både sin hörsel och sitt förstånd. Tvingande avser nu en tvångslag, som istället för en minimibestämmelse utgör ett slags maximibestämmelse: en paragraf som varken ska under- eller överskridas utan följas exakt. Semester får intjänas maximalt sex veckor per år. För sjukfrånvaro utbetalas efter en karensdag högst 80 % av lönen. Semesterpeng får betalas enligt vad som stipuleras i lagen, oberoende av om kollektivavtalet tidigare gett rätt till detta eller inte. Och inga tilläggsförmåner som baserar sig på avtal, punkt slut. Grunden för hörnstenarna i finländsk arbetsrätt raseras alltså och årtionden av rättspraxis slängs på sophögen. Men märk väl: naturligtvis bara tillfälligt.

De senaste månaderna har mycket tydligt påvisat att också statsledningen behöver göra sina hemläxor. De ska dessutom göras ordentligt och inte i all hast vid frukostbordet. Att regeringen kör över arbetsmarknadsparternas rätt att avtala och trampar på grundlagsrättigheterna är inte de enda orosmomenten. Man viftar dessutom nonchalant bort Finlands bindande internationella avtal och Europeiska unionens rättsnormer som förpliktigar oss som medlemsland genom att tala om samhällets ”extrema” ”kris”. Man har stirrat sig blind på det som finns i de egna hörnen och exceltabellerna och alldeles glömt bort att jämföra julklappslistan med papperen från Genève och Bryssel. Förhoppningsvis kan riksdagens grundlagsutskott förses med starkt kaffe och superfood-smörgåsar inför sitt möte, så att de kan hålla sig vakna medan de behandlar dessa frågor och korrigerar ”skoluppsatser”.

”Låt dem äta tårta!” Enligt en historisk urban legend sa drottningen av Frankrike **Marie Antoinette** så här strax före franska revolutionen, när hon fick höra att parisarnas bröd tagit slut och det hungriga folket ställt sig på barrikaderna.

Vi får se hur det går för herrskapet i **Sipiläs** regering. Kommer huvuden att rulla även nu?

SANNALEENA KALLIO
jurist
sannaleena.kallio@smu.fi

innehåll:

24 **Finlands flagga och internationell konkurrens**

28 **Snyggheten i kaféet på M/s Skiftet fick ännu en gång en anmärkning av miljöskyddsinspektören**

35 **Skriftlig fråga till landets regering om hotet att skära ner på bemanningsstödet till passagerarfartyg**

33 **Sjömannen frågar, juristen svarar**

37 **FFC:s kulturfonds stipendier för 2016**

FINLANDS FLAGGA och internationell konkurrens

Sedan 2010 har Finlands handelsfartygstonnage vuxit med 18,7 %, alla nybyggda fartyg har registrerats under finsk flagg och tonnaget har föryngrats. De finska lastfartygens andel av utrikesfartens sjötransporter har ökat till mer än 33 % och inom passagerarfartygstrafiken till 31 %. Sysselsättningen bland sjömän har ökat med 6,6 % från 2010.

SÄTT ATT ÖKA DET FINSKA TONNAGET

Positiv sjöfartspolitik
Finska rederiers förtroende för landets sjöfartspolitik är den absolut viktigaste faktorn när det gäller framtiden. Om man tror på framtiden vågar rederierna också utveckla sin verksamhet och skaffa nyinvesteringar till Finland.

Investeringsbanker
Många rederier skulle vilja investera i nya fartyg under finsk flagg, men har ofta svårt att skaffa finansiering. Sverige har däremot en fartygshypoteksbank, där en redare kan få ett lån på 70 % med ett fartyg som säkerhet. Danmark har ett liknande system.

Den positiva utvecklingen fortsätter av två skäl: Finlands stabila sjöfartspolitik, där lastfartygsrederierna har övergått till tonnagebeskattning och sänkt lönebikostnaderna samt avtalen som sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer tecknat för att stärka konkurrensförmågan, betonar Rederierna i Finlands vice VD **Hans Ahlström.**

Tonnageskatten förnyades 2012 och gjordes mer konkurrenskraftig. Dessförinnan hittade arbetsmarknadsorganisationerna egna lösningar och bar sitt strå till stacken för att bevara tonnaget i Finland.

Konkurrensen mot bekvämlighetsflagg är ont spel

Sjöfart är internationell business med hård konkurrens. Det största hotet mot hederliga rederier är bekvämlighetsflaggen. Bekvämlighetsflagg innebär att ett fartyg flaggas ut till ett land med sämre arbetslagstiftning, miljölagstiftning, beskattning och säkerhetslagstiftning. Det finns även bekvämlighetsflaggsstater i Europa, t.ex. Cypern och Färöarna. Europeiska rederier (också finska) har flaggat ut sina fartyg under bevkämlighetsflaggstater, t.ex. Bahama och Panama. För närvarande finns det 34 bekvämlighetsflaggregister.

Hur kan den finska sjöfarten klara sig i den internationella konkurrensen?

Karaktäristiskt för sjöfarten som näring är att verksamheten lätt kan flyttas till ett annat land genom att byta fartygsregister. Registreringsbesluten baseras på vilket lands flagga som är förmånligast för verksamheten.

För europeiska rederier är det tufft att konkurrera med länder med lägre kostnadsnivå. Kina till exempel har en mycket stor handelsflotta. För att EU-länderna ska klara sig bättre i den internationella konkurrensen införde EU-kommissionen år 1995 riktlinjer för statliga stöd för sjöfart, där man fastställt hur mycket EU-länderna kan stödja sin nationella sjöfart med godkännande från EU-kommissionen.

Konkurrenssituationen för det finska handelsfartygsregistret är internationellt sett utmanande, eftersom det finns bekvämlighetsflaggregister i världen där beskattningen är nästintill obefintlig och där arbetstagarnas arbetsvillkor ligger på miniminivå och välmåendet är sekundärt. Dessa flaggstater kan av goda skäl kallas skatteparadis.

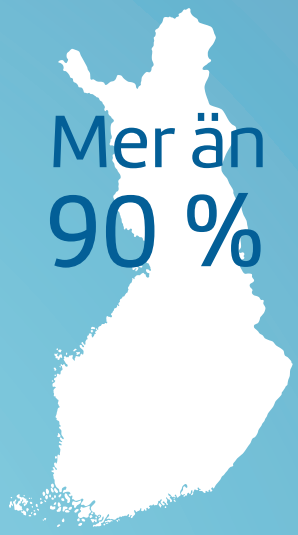
De viktigaste statliga stöden för rederierna i Finland är tonnageskatten och handelsfartygsstödet i enlighet med EU-bestämmelserna. Handelsfartygsstödet är utformat som ett arbetskraftskostnadsstöd, där länderna stödjer fartyg som seglar i utrikesfart under inhemsk flagg genom att återbetala arbetsgivaravgifterna som arbetsgivaren betalat och skatterna som sjömännen betalat till arbetsgivaren.

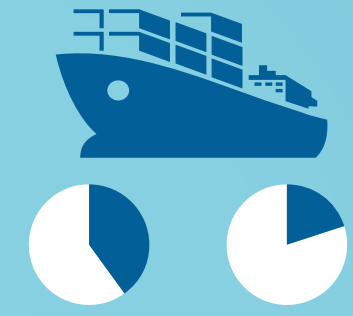
Varje EU-land kan alltså själv bestämma i vilken omfattning det stödjer sin sjöfart inom ramen för EU:s riktlinjer. I de länder som inte stödjer sjöfarten har man ofta sett vågor av utflaggningar och i takt med det ett förtvinande av sjöfartsnäringen. Ett bra exempel är Sverige, som inte har haft någon tonnageskatt som Finland. De senaste åren har nästan alla fraktfartyg i Sverige flaggats ut. Sveriges regering har dock vaknat upp och tänker införa en tonnageskatt i landet, som det ser ut nu i början av 2016. Det kommer att strama åt konkurrensen mellan Finland och Sverige ytterligare, då Finland samtidigt planerar nedskärningar i passagerarfartygsstödet på 20 miljoner euro. Arbetskraftskostnadsstödet för handelsfartyg är det viktigaste stödet för rederierna.

Mer än 90 % av Finlands exporttransporter sker till havs. År 2014 ankom och avgick 163 fartyg per dygn till och från finska hamnar.

Som jämförelse: Sjöfraktens andel av den svenska exporten är **70 %.** Sverige är inte lika beroende av sjötransporter eftersom de har en direkt landsvägs- och järnvägsförbindelse till Europa över det danska sundet. Situationen är liknande i andra Östersjöländer, som Danmark, Tyskland och Baltikum.

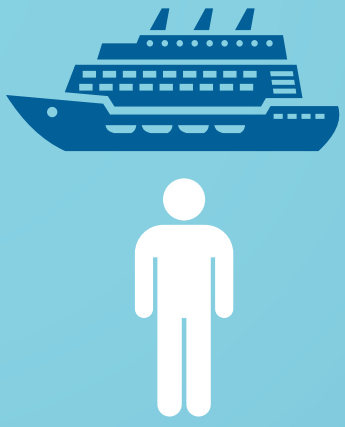
Transportresan till Finland via havet är nästan dubbelt så lång som till Sverige, vilket ökar kostnaderna för transporten av våra produkter.





40 % import 20 % export

För närvarande tillhör 24 rederier som utövar utrikesfart Rederierna i Finland. Omkring 40 % av godset importeras och omkring 20 % exporteras med finska fartyg. Medelvärdet år 2014 var 33 %.



En tredjedel av passagerarfartygen som trafikerade från Finland till Sverige och Tallinn åkte under finsk flagg år 2014. Passagerarfartygen är också en viktig del av den Finländska utrikeshandelns sjötransporter för de transporter mycket frakt.

6,6 %

Sysselsättningen bland sjömän har ökat med 6,6 % från 2010.

\+ Många specialiserade fartyg seglar under finsk flagg, som t.ex. ESL Shippings fartyg, som transporterar kol och malm. Bulktransporterna och pappersexporten ligger också bra till inom den finska sjöfarten. Den finska isbrytarflottan är internationellt viktig.

\− När det gäller försörjningsberedskapen har Finland inte någon tillräcklig egen handelsflotta för att klara en nödsituation. Det råder brist på t.ex. kemikaliefartyg.

PRISET FÖR FINSK FLAGG – VAD INNEBÄR DET?

Bränslekostnaderna är den sjöfartens största kostnadspost. Den ”största smällen” mot den finska sjöfarten genom tiderna är svaveldirektivet. Kostnaderna för det beräknades till en början bli 800 miljoner euro per år för den finska sjöfarten. De verkliga kostnaderna är dock mindre för närvarande, vilket beror på det sänkta priset på diesel. Bränslepriset kan dock ändras kraftigt på kort tid.

I och med svaveldirektivet använder omkring 15 % av de finska rederierna för närvarande någon slags rengöringsmetod, som avgastvättar eller alternativa bränslen (som rederiet Meriauras fartyg som går på bioolja). Resten av de finska rederierna använder för närvarande diesel.

Bara 5 % av världens rederier ligger på samma nivå.

Nya miljöbestämmelser

För första gången i världshistorian riktas flera miljöbestämmelser mot den finska sjöfarten på en och samma gång, vilket kommer att öka rederiernas kostnader märkbart. Den finska sjöfarten har de strängaste miljönormerna i världen, då alla miljöbestämmelser ännu inte har trätt i kraft internationellt. Dessa bestämmelser rör bland annat:

- svavelutsläpp
- kväveutsläpp
- koldioxidutsläpp
- småpartiklar i miljön
- barlastvatten
- klosettvatten
- fast avfall
- spillolja

Arbetskraftskostnader

Inom den finska handelsflottan har besättningskostnaderna i praktiken varit nästan desamma som nettolönen tack vare rederiernas handelsfartygsstöd. Stödet har underlättat konkurrensen för finska rederier i förhållande till t.ex. Estland, där arbetskraften är betydligt mycket billigare.

För att öka den finska flaggens konkurrenskraft har arbetsmarknadsorganisationerna tecknat avtal som stärker konkurrensförmågan.

Förnyande av fartyg

Det finska fartygsbeståndets medelålder (tidigare cirka 20 år) har sänkts med hjälp av nybyggnationer. När man beställer nya fartyg är det viktigt att uppmärksamma miljöbestämmelserna och ny teknik, som till en början innebär ökade kostnader för rederiet, men som på lång sikt gör det till lönsamma och miljövänliga inköp.

Försörjningsberedskapen behöver *inhemska redare och besättningar*

Sjöfarten behöver inhemsk rederiverksamhet. Ju allvarligare störningen är, desto akutare är behovet. Den absolut sista garantin för sjötransporternas försörjningsberedskap i en krissituation är fartyg som är i finsk ägo, som seglar under finsk flagg och som har en besättning och ett befäl som känner till förhållandena.

TEXT **HANNU HERNESNIEMI** BILD **AKER ARCTIC**

En fungerande logistik är extremt viktig för Finlands försörjningsberedskap. Fartygstrafiken och rederiverksamheten har här en central roll, då havet isolerar och förenar oss med våra viktigaste handelspartners. Statsrådets försörjningsberedskapsbeslut (5.12.2013), där man fastställer målen för försörjningsberedskapen de kommande 5–6 åren, konstaterar bl.a. följande:

- ”Vid beredskapen ligger tyngdpunkten på sjötransporter …”,
- ”I trafikpolitiken beaktas tryggandet av utrikeshandeln i situationer med allvarliga störningar och i undantagsförhållanden.”
- ”För säkerställande av att marknaden fungerar och för tryggande av försörjningsberedskapen behövs transportkapacitet och kapacitet för underhåll av farleder inklusive isbrytning.”
- ”Det som är viktigt med tanke på tryggandet av försörjningsberedskapen, utöver det att graden av inhemskt ursprung hos företagen och materielen är tillräckligt hög, är att man dessutom sörjer för den finländska kompetensen på området.”

Vinterförhållanden kräver specialkunskaper

Mycket har redan gjorts och genom historien har man utvecklat system för att trygga sjötransporterna. Sjöfartens läroanstalter kan utbilda yrkeskunnig personal för krävande förhållanden. Finland har en i globala mått mätt betydande isbrytningsflotta. Farlederna underhålls så att de är säkra även i svåra förhållanden och för allt större fartyg. Sjöbevakningen kan varna fartyg så att de inte stöter på grund.

Detta är exempel på åtgärder som uppstått genom demokratiska beslut som fattats av den offentliga makten. Men det räcker inte. Sjöfarten behöver inhemsk rederiverksamhet.

Hannu Hernesniemi,
ledande analytiker, Försörjningsberedskapscentralen

Artikeln är en expertartikel och åsikterna i den är författarens egna.

Ju allvarligare störningen är, desto akutare är behovet. Det optimala vore om vi skötte absolut nödvändiga transporter med inhemska fartyg som är i finsk ägo, seglar under finsk flagg och har en besättning och ett befäl som känner till förhållandena.

Endast 7 % av kemikalietransporterna görs med inhemska fartyg

De viktigaste transporterna för försörjningsberedskapen anses vara främst livsmedels-, energi- och kemikalietransporter. När det gäller kemikalietransporter ligger vi långt ifrån målet – endast omkring 7 % transporteras med inhemska fartyg. **Försörjningsberedskapscentralen** och pensionsförsäkringsbolaget **Ilmarinen** köpte en del av **Neste Oils** oljeflotta för att kunna trygga den kritiska oljeförsörjningen i Finland i en krissituation. En avsevärd del av livsmedelsimporten och -exporten sker med passagerarfärjor.

När det gäller energitransporter tas det just nu ett stort steg, då metallförädlingen och den kemiska industrin i Bottniska viken tar flytande naturgas, LNG, i bruk. Finland är föregångare när det gäller gasdrivna fartyg. *M/s Viking Grace*, utsjöbevakningsfartyget *Turva*, en isbrytare som håller på att byggas samt containerfartyg som **Containership** och **Langh Ship** beställt blir inte längre de enda gasdrivna fartygen, då gas underskrider de allt strängare utsläppsnormerna. LNG vore också en bra konkurrent till rysk gas i våra gasrör. Vi behöver alltså isförstärkta fartyg för att importera LNG, men klarar inhemska rederierna sådana investeringar?

Ta lärdom av Sveriges och Danmarks fartygsfinansiering

Det stora hindret vid fartygsinvesteringar är finansieringen. Många investeringar har tagit stopp då redarna inte fått finansiering till marknadsvillkor, trots att investeringarna vore kommersiellt lönsamma. Det är delvis en följd av bankernas internationella – inte Finlands – förluster på fartygsmarknaden. När det gäller fartygsfinansiering skulle man kunna ta lärdom av Sveriges och Danmarks modell, även om blickarna i vårt fall riktas mot **Finnvera**. I Schweiz får redarna statliga garantier för sina fartygsinvesteringar om de behåller sina havs- och flodfartyg under landets flagg. Det klarar man inte i Finland.

Två potentiella framtidstrender måste beaktas vid utvärderingen av fartygstrafikens försörjningsberedskap:

- Passagerarfärjorna flyttas till grannländernas flagg om man lägger sig i stödsystemet.
- Ökade varumängder till Ryssland på längre sikt, till hamnarna i den innersta delen av Finska viken, kan få lastgivarna och redarna att transportera vår utrikeshandel den vägen.

Mycket frakt transporteras med passagerarfärjor

Inom stödlösningarna betraktas passagerarfärjorna ofta som nöjesfartyg, trots att de och även ropax-fartyg i verkligheten sköter den största delen av varutrafiken mellan Finland och Sverige. De har även en avgörande roll i Finlands handel med de baltiska länderna och kompletteras av fortsättningstrafiken längs *Via Baltica* till och från längre destinationer. Vi bör snarare tänka på att kryssningsresandet har tryggat möjligheten att skapa transportkapacitet för utrikeshandeln och håller fartyg under finsk flagg. Passagerarfartygen är dessutom andningshål – en nödväg för vår utrikeshandel om fartygstrafiken via Östersjön av någon anledning skulle försvåras eller förhindras.

Lagen om försäkringsgaranti för undantagsförhållanden

Varuflödet till Ryssland kan i sin tur tvinga med sig Finlands export- och importtransporter. Även i en sådan situation vore det bra om rederiverksamheten låg i finska händer och fartygen under finsk flagg. Då kunde man lättare trygga varuförsörjningen till Finland med hjälp av beredskapslagar, vilket också ligger i redarnas intresse. Redarnas trygghet är lagen om försäkringsgaranti för undantagsförhållanden i situationer om det inte finns någon återförsäkring som är lämplig med hänsyn till rådande förhållanden. Med en försäkringsgaranti tryggar staten utkomsten för fartyget, varan som ska transporteras, personalen, skadeersättningsansvaret och den övriga befolkningen och den förmån som krävs för att trygga landets ekonomiska liv. ⚓

Snyggheten i kaféet på M/s Skiftet fick ännu en gång en anmärkning av miljöskyddsinspektören

– liknande problem har även funnits på M/s Gudingen

– Samma företag, Alexandras Café, ansvarar för kaféverksamheten på båda fartygen –

TEXT OCH BILDER **SAANA LAMMINSIVU**

14-timmars arbetsdagar utan rast, inget sjömansarbetsavtal, ingen information om försäkringar. Sådant är arbetet på de privatiserade kaféerna på Ålands landskapsregerings förbindelsefartyg.

Problemen i Ålands förbindelsefartygstrafik tycks fortsätta. Den 1 oktober rörde huvudnyheten i *Ålandstidningen* kaféet på förbindelsefartyg *M/s Skiftet*, som visade på brister i kaféets snygghet. Miljöskyddsinspektör **Patrik Lundin** gjorde en oanmäld inspektion av M/s Skiftets kafé måndagen den 28 september eftersom han fått tips om att han borde inspektera fartygets ekonomiutrymmen. Under inspektionen framgick det att fartygets kök var smutsigt: bland annat golven och väggarna samt bristen på isbelamrade fryselement. Efter att ha gjort en anmärkning besökte miljöskyddsinspektören fartyget igen på torsdagen samma vecka, och då hade man snyggat till utrymmena.

Alexandras Café har fått anmärkningar av myndigheterna av samma skäl som tidigare: vid inspektioner på M/s Gudingen den 12 juni 2014 och 25 augusti 2014 visade det sig att fartygets kafé var så smutsigt att det fick stängas ett tag. Städningen tog några dagar, varefter kaféet kunde öppnas igen. Problemen visade tydligt att det är för lite personal på fartyget i förhållande till mängden arbete. Framför allt under sommarsäsongen är fartyget fullt av passagerare.

Kaféverksamheten privatiserades 2011

Ålands landskapsregering konkurrensutsatte förbindelsefartygen M/s Gudingens kaféverksamhet år 2011. Alexandras Café vann konkurrensutsättningen. Två år senare, år 2013, fick företaget genom en konkurrensutsättning i uppdrag att sköta kaféverksamheten på M/s Skiftet.

Företaget ägs av **Alexandra Mollgren** och **Alexandra Östlind**, som numera bor i Stockholm. Ålands landskapsregering betalar ut 11 900 euro euro i månaden till Alexandras Café för att bedriva kaféverksamhet på Skiftet och 12 900 euro i månaden på M/s Gudingen.

Företagarna sköter administrationen av sitt företag från Stockholm

Alexandra Mollgren och Alexandra Östlind, företagare med verksamhet på M/s Skiftet, bor inte på Åland, utan sköter företagets administration och ekonomi från Stockholm.

Ekonomipersonalen på fartyget har minskat i antal sedan landskapsregeringens tid: då hade förbindelsefartygen en egen kock som ansvarade för matlagningen åt besättningen. Kaféet hade i sin tur egen personal samt fartyget hade egen städpersonal. I samband med att det privata företaget övertog verksamheten har administration-/ekonomipersonalen utökats med två personer, samtidigt som personalen som arbetar på fartyget har minskat.

Har landskapsregeringen i sin konkurrensutsättning räknat på om de har råd att betala cheferna för ett företag som driver sin verksamhet från Stockholm och som inte själva arbetar aktivt på fartyget?

Förbindelsefartygens egen kock och städare var bland de första som blev av med sina jobb i konkurrensutsättningen, och det nya företaget erbjöd dem inget arbete på fartyget.

Fel kollektivavtal och inget sjömans-arbetsavtal

Tidningen *Sjömannen* besökte M/s Skiftet i juli och intervjuade personer som då arbetade på fartyget. De sade att de var stödsysselsatta och att de inte hade tecknat något sjömansarbetsavtal. Enligt personalen tillämpas hotell- och restaurangbranschens kollektivavtal på dem på fartyget. De vet att det avtalets lönenivå är lägre än vad den skulle ha varit enligt sjöfartens kollektivavtal.

För sin lön arbetar de 14 (och även 15) timmar om dygnet på fartyget: de sköter kaféet, lagar mat åt besättningen och städar köket, mäss och restaurangen samt fartygets allmänna utrymmen. Förbindelsefartygets kafé kan vara fullt med turister och andra passagerare på sommaren, vilket innebär att de har mer än 200 munnar att mätta.

Personalen i kaféet arbetade flitigt under intervjun, men det var stressigt. Besättningen på förbindelsefartygen har tydligen klagat på att kvaliteten på maten har försämrats efter att det privata kaféföretaget tog över: personalen gör visserligen sitt bästa, men alltför stor arbetsbelastning och alltför långa arbetsdagar kräver sin tribut. Få av dem är utbildade fartygskockar, de kan istället vara utbildade inom helt andra områden.

Företaget kontaktade redaktionen

Efter besöket på fartyget fick tidningen *Sjömannen* ett brev från kaféföretagaren Alexandra Mollgren. Där konstaterade hon bland annat att företagets ledning inte tagit ut sina löner på två år. Det känns underligt, eftersom det knappt finns någon företagare som driver sin verksamhet gratis.

Vi vet inte heller om ägarna Mollgren och Östlind själva skulle arbeta regelbundet på fartyg, eftersom de bor i Stockholm och säger sig sköta kontakten med sina anställda bland annat via Facebook. Företagets skatteuppgifter har inte lämnats in till handelsregistret, så företagets omsättning och bokslut är svåra att kontrollera. Vi vet däremot att landskapsregeringen betalar nästan 24 800 euro i månaden till företaget för att sköta kaféerna.

Kaféföretagare Mollgren berättar i sitt brev till *Sjömannen* att hon har fått tillstånd av arbetarskyddsinspektör **Henning Karlsson** på Åland att använda hotell- och restaurangbranschens kollektivavtal på fartyget. Om inspektören gett henne ett sådant tillstånd skulle *Sjömannen* gärna höra inspektörens grunder till att använda ett sådant avtal av denne själv. Det väcker också frågan om huruvida denne är sin uppgift vuxen.

Personalen på förbindelsefartygen är rädda att tala om saken

De intervjuade anställda gav *Sjömannen* tillåtelse att skriva om arbetsförhållandena på fartyget, men skickade efter att artikeln skrivits ett kort brev till redaktionen där de sade sig vara nöjda med sitt jobb och att de inte hade något att klaga över. Det visar att personalen inte vågar prata och säkert är rädda att mista sina jobb. I augusti tog även Yle upp problemen som konkurrensutsättningen av förbindelsefartygen medfört. Där framgick också personalens rädsla att prata. ⚓

PERSONALOMSÄTTNINGEN i förbindelsefartygens kaféer är stor: de flesta återvänder inte till fartygen nästa år. Det gör det svårare att sköta saker och ting. Ingen av de anställda har hittills velat begära korrigering på sina för låga löner som utbetalats enligt fel kollektivavtal.

Passagerarfartygsföreningens ordförande Juha Nyberg:

Ett allmänt bindande kollektivavtal får alla företagare på samma linje och tryggar schysst konkurrens

TEXT **SAANA LAMMINSIVU** BILDER **SAANA LAMMINSIVU** JA **SHUTTERSTOCK**

Passagerarfartygsföreningens ordförande Juha Nyberg står bakom ett allmänt bindande kollektivavtal. Oschyssta företagare och alldeles för låga priser i anbudstävlingar slår emot de företagare som följer lagen, inte kringgår skatter och följer branschens kollektivavtal.

”Det finns alltid företagare som slingrar sig. Ett allmänt bindande kollektivavtal skulle få alla företagare på samma linje och se till att alla hade samma arbetsvillkor. Ett allmänt bindande kollektivavtal skulle vara ännu viktigare när det finns utländsk arbetskraft och utländska företagare i branschen”, säger **Juha Nyberg**, ordförande för Passagerarfartygsföreningen i Finland.

Passagerarfartygsföreningen i Finland tecknade år 2012 det första allmänbindande kollektivavtalet på havssidan. Kollektivavtalet fastställdes av nämnden för fastställande av kollektivavtals allmänt bindande verkan. Det var ett historiskt steg. Det allmänt bindande kollektivavtalet förhandlades fram i ett gott samarbete med arbetsgivarförbundet, arbetsgivarföreningen och sjöfartens fackförbund. Nyberg förvånas över nyheterna om Ålands förbindelsefartygstrafik, där några nya företagare inte följer branschens kollektivavtal.

”Det gäller att komma ihåg att företaget mår bra när personalen mår bra”, konstaterar Nyberg med nästan 20 års erfarenhet som företagare.

Förbindelsefartygstrafiken måste få ett allmänt bindande kollektivavtal

Finlands Näringsliv EK har i höst kraftigt ifrågasatt det allmänt bindande kollektivavtalets existens och vill utöka mängden lokala avtal. Arbetstagarorganisationerna motsätter sig bestämt skrotandet av den allmänt bindande verkan, då det skulle erbjuda vilda företagare en möjlighet att plocka russinen ur kakan.

Passagerarfartygsföreningens ordförande Juha Nyberg betraktar ett allmänt bindande kollektivavtal som en garanti för ett schysst och jämlikt företagande. Passagerarfartygsföreningen förhandlar om kollektivavtal med Palta. Passagerarfartygsföreningen består av 67 rederier, som har omkring 150 fartyg.

”Vi förhandlar som bäst en förnyelse av förbindelsefartygstrafikens kollektivavtal. Ett allmänt bindande kollektivavtal skulle vara den bästa lösningen för förbindelsefartygstrafiken, då det skulle få alla företagare på samma linje och trygga schysst konkurrens.”

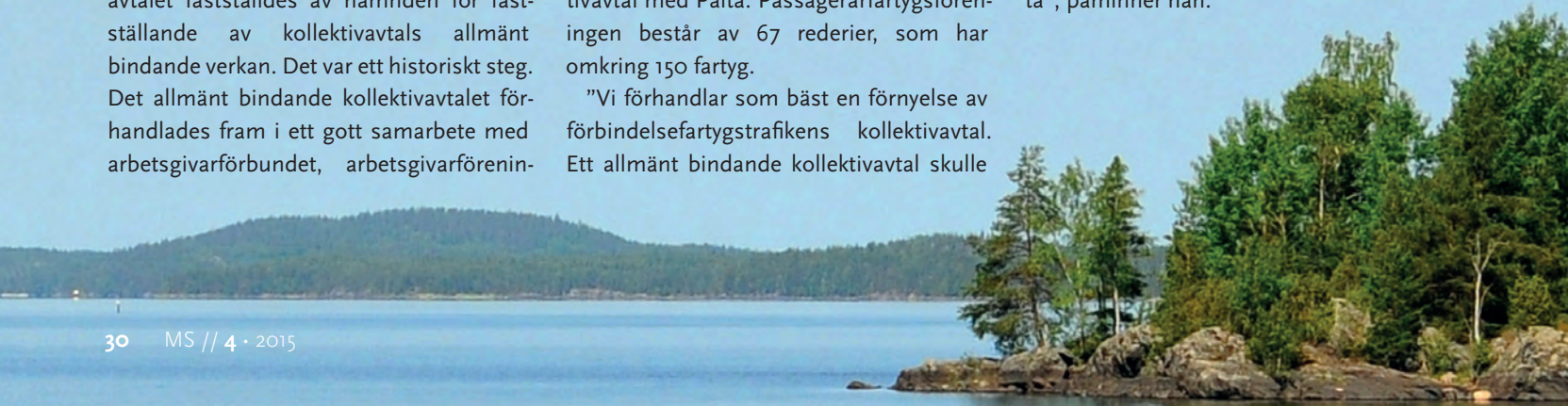
Kommunerna har tappat kontrollen över konkurrensutsättningarna

Nyberg, om någon, har erfarenhet av följderna av kommunernas konkurrensutsättning. Han drev vattenbusstrafik i Esbo skärgård i 17 år, tills han förlorade en konkurrensutsättning med 177 euro förra året.

”Det stämmer, bara 177 euro”, bekräftar Nyberg.

Oavsett vilken kommunal konkurrensutsättning det handlar om så finns det många brister, enligt Nyberg.

”Hos kommunerna är problemet att de inte kan konkurrensutsätta. Om man bara går efter det billigaste anbudet i en konkurrensutsättning kommer man att gå på grund, och det rejält. Oavsett vilken konkurrensutsättning vi talar om behöver det billigaste inte nödvändigtvis vara det bästa”, påminner han.



All heder åt personalen – när de är lojala och gör ett bra arbete mår alla bra!”

”Vid konkurrensutsättningar borde man titta på helheten, framför allt när vi talar om sjöfarten, där det varken är enkelt eller billigt att förnya utrustningen. Det är omöjligt att göra nya investeringar om avtalet bara sträcker sig över 3–4 år. Det behövs minst ett tioårigt avtal för kontinuitet och investeringsmöjligheter.”

Ett fartygsinvesteringsstöd skulle bidra till att förnya utrustningen

De finska passagerarfartygen är förhållandevis gamla, då det kostar mycket att förnya dem.

”Ett 24 meter långt fartyg till exempel kostar grovt sett 2–3 miljoner euro och används i 3–4 månader om året. Det är dyrt att bygga nya fartyg: om det står ”båt” på produkten så är priset med en gång tio gånger så stort.”

Små rederier måste själva skrapa ihop pengar till nya fartyg eftersom branschen inte får några som helst stöd. Det är billigare att beställa begagnande fartyg från utlandet – i t.ex. Turkiet får man ett fartyg till halva priset. I våras hämtades det ett fartyg till Tammerfors därifrån, och nu har man uppenbarligen även beställt ett fartyg till trafiken utanför Helsingfors från samma ställe.

”Det vore bra om företagarna i vår bransch fick investeringsstöd till nya fartyg. Då skulle man kunna beställa dem från Finland, för vi har ju faktiskt sm-företagare i branschen och fartygsbyggare”, säger Nyberg och önskar mer arbete åt den inhemska varvsindustrin.

”Det gäller att komma ihåg att man inte kan köpa nya fartyg i K-affären. Mitt eget fartyg Aurora till exempel byggdes en gång i tiden för skärgårdstrafik i Esbo.”

Förlorad konkurrensutsättning: vad händer sen?

Även om en företagare har utrustning som är i gott skick kan han eller hon förlora kommunens konkurrensutsättning till en företagare vars utrustning är i sämre skick. Vi har sett sådana fall i skärgården och i kusttrafiken. Skicket på huvudstadsregionens utrustning varierar också.

Vad händer då med en företagare som förlorar kommunens konkurrensutsättningar?

”Detta är en specialbransch, så om man förlorar en konkurrensutsättning är det inte säkert att man hittar mer arbete. Sjömännen som arbetat på våra fartyg blir också arbetslösa om de inte lyckas få nytt jobb på andra rederier. Arbetsvillkoren och lönerna kan bli ett problem om den nya företagaren betalar mindre lön till sina anställda.”

Som vi vet är agerandet i branschen väldigt skiftande. Konkurrensutsättningarna på Åland är det senaste exemplet på det, men det finns också mycket att utreda i huvudstadsregionen och i övriga Finland.

Verkställande direktören vid rodret och bakom ratten

Följderna av en förlorad konkurrensutsättning är ofta påtagliga: efter att ha förlorat konkurrensutsättningen om skärgårdstrafiken i Esbo blev Veka-Line tvungen att sälja nästan hela sin utrustning.

”Vårt rederi har fyra fartyg: ett av dem är sålt och två är ute till försäljning. Jag säljer alla träfartyg och behåller en aluminiumbåt som jag i fortsättningen använder för bokningskryssningar.”

”Jag anställer alltså inte längre folk på sjösidan, däremot på landsidan. Där fortsätter jag att driva transportföretaget Veka-Line” säger Nyberg och menar att han haft tur och till viss del varit förutseende så att han kunnat förbereda sig inför framtiden.

”År 2009–2010 började jag fundera på att vattenbussarbetet är säsongsbeto- >>

*Passagerarfartygsföreningens ordförande **Juha Nyberg** och sommararbetare **Marina von Schantz** i Esbo (Sommaröarna) på sommaren 2009.*

*Juha Nyberg har aldrig varit en av de chefer som bara nöjer sig med att sköta administrationen av sitt företag från kontoret, utan han har alltid själv aktivt deltagit i arbetet på fartygen i sitt rederi **Veka-Line**. Efter att ha expanderat på landsidan kör han även aktivt med mera specialtransporter. Nyberg är andra generationens familjeföretagare i rederiet **Veka-Line Oy**, som grundades av hans pappa 1963. Nu deltar även Nybergs dotter **Laura** i verksamheten som transportchef och tar dessutom uppdrag själv. Ochså Nybergs pojkar **Christopher** och **Tom** kör paketbilar.*

nat och vad som händer om jag inte får mer arbete. Jag körde lastbil en gång i tiden, så jag tog en kurs i godstrafikföretagande och fick mitt första trafiktillstånd 2010. Nu har jag fem sådana tillstånd", berättar Nyberg.

Senare utökade jag min befattningsbeskrivning så att jag även kan köra frontbilstransporter, dvs. specialtransporter. Ikväll eskorterar jag en åtta meter bred transport från Nordsjö till Sottungsby: den tar upp hela Ring III på bredden."

Veka-Line har för närvarande fyra vanliga paketbilar och en med bakgavellyft.

"Och nu verkar det som om jag kommer att skaffa mer utrustning i något skede. Jag har så fantastiska anställda att vi är ganska uppskattade hos Posten", säger Nyberg stolt om sitt team.

Nyckeln till framgång är personal som mår bra

Välmående personal är en annan faktor som återkommer flera gånger i Nybergs tal:

"Jag ger ära åt och lyfter på hatten för personal som gör ett bra arbete: ett företags resultat beror till stor del på dem. Jag har alltid haft extremt bra personal – vi är alla som en enda familj och alla är väldigt lojala. Då kan man vara flexibel åt båda håll vid behov, som t.ex. med ledighet."

Nyberg påminner att det gäller alla branscher och även skärgårdstrafiken:

"Kryssningar är inte något som bara ska göras; de måste ha ett innehåll och en service som kunderna är nöjda med. Vattenbusstrafiken handlar inte bara om att köra runt i en cirkel, utan företagaren måste vara med och utveckla trafiken."

"Det bästa måttet på hur man lyckats med kundnöjdheten är just nöjda kunder. Jag lyfter på hatten för min personal och mina tidigare anställda på vattenbussarna – de har mycket god serviceanda. Jag skapade goda relationer med många kryssningsgäster genom åren och jag hoppas att företagaren som börjat i trafiken i Esbo i sommar satsar på kundservicen på liknande sätt."

"Bekvämlighetsflagg" på landsvägarna

Om det finns utmaningar på havssidan så finns de även i land. När det gäller transporter på landsidan har Nyberg återigen stött på problem med att följa kollektivavtalen.

"Transporterna på landsidan är ingen guldgruva, och marginalerna är ganska små. Själv följer jag kollektivavtalen slaviskt, men jag vet att inte alla gör det."

Företagen och underleverantörerna har ekonomiska problem.

"Jag vet att man till exempel från Nordsjö kör containrar som man borde få t.ex. 1,50 eller 1,70 per kilometer för, men beställarna betalar bara 70 cent per kilometer, vilket gör att man inte ens lyckas täcka sina kostnader. Situationen visar att underleverantörerna inte heller alltid har det bra ekonomiskt."

Lönerna är väldigt varierade även bland anställda i branschen.

"Det finns många transportföretagare i branschen som har ackordpriser på åtta euro timmen för chaufförer. Lägre ackordpriser är förvriden konkurrens gentemot oss ärliga företagare."

NYCKELN TILL ETT VÄXANDE FINLAND ligger enligt Passagerarfartygsrederiets ordförande **Juha Nyberg** i att ge företag möjlighet att växa och anställa folk.

"Det gäller att komma ihåg att alla företag inte är exportföretag. Det sägs att vi måste få igång exporten, men nog måste vi få igång vårt hemland också. I media talas det ofta om storföretag, men man glömmer att 70 procent av finländarna arbetar i sm-företag. Genom att förbättra sm-företagens sysselsättningsförutsättningar skapar vi köpkraft och tillväxt i Finland."

Passagerarfartygsrederiet rf

Persontrafikrederier som verkat på kust- och insjöområden i mer än 40 år och som tillhört fyra olika föreningar förenade sina krafter i en riksomfattande intressebevakningsförening som grundades den 19.11.2014. Föreningen är tvåspråkig.

Föreningen består av 67 rederier, som har omkring 150 fartyg. Utrustningen som består av allt från uthyrningsbåtar med plats för några få passagerare till förbindelsefartyg för 300 passagerare och kustkryssare och har en total kapacitet på cirka 20 000 passagerarplatser. Fartygen transporterar årligen över tre miljoner passagerare på olika resor. Föreningens medlemsrederier sysselsätter cirka 1 600 arbetstagare.

SJÖMANNEN FRÅGAR, JURISTEN SVARAR

Kallad till fartygskommittén

TEXT **SANNALEENA KALLIO**

SJÖMANNEN: Jag kallades till fartygskommittén för att svara på befälhavarens frågor om en arbetskamrats förseningar. Vad är fartygskommittén egentligen och vad gör den? Tar den även upp arbetssäkerhetsfrågor?

JURISTEN: Fartygskommittén är en speciell kommitté som sammanträder endast på fartygsarbetsplatser och som har till uppgift att undersöka och utreda saker som skett på fartyget. Bestämmelserna som rör fartygskommittén finns i kapitel 11 i sjöarbetsavtalslagen. De ska tillämpas på fartyg i utrikesfart med minst åtta anställda.

Fartygskommittén sammanträder alltid på kallelse av fartygets kapten, dvs. kommitténs ordförande. I övrigt beror kommitténs sammansättning på vad eller vem ärendet rör. Om det handlar om ett ärende som rör en medlem i besättningen består kommittén av kaptenen samt av en annan medlem ur befälet, ofta överstyrmannen, maskinchefen eller chefen för den ekonomiavdelning på vilken arbetstagaren som ärendet gäller arbetar. Två andra medlemmar i kommittén representerar besättningen och består i första hand av representanter som utsetts av besättningen, dvs. förtroendemän eller arbetarskyddsfullmäktige. Om några sådana personer inte finns att kalla till mötet kan kaptenen utse vem som helst ur besättningen till ordinarie medlem i kommittén, och man kan inte vägra att bli medlem utan giltig orsak. Kommittén är endast beslutför när den är fulltalig.

Fartygskommittén har till uppgift att behandla ärenden som rör uppsägning eller upphävande av arbetsavtal av skäl som beror på arbetstagaren samt fall där en arbetstagare misstänks för ett brott. I sådana fall får arbetsavtalet inte avslutas innan ärendet har behandlats i fartygskommittén. Det är viktigt att notera att kommitténs materiella behörighet endast omfattar orsaker till avslutande av arbetsavtal och händelser som har konstaterats eller inträffat på fartyget. Om en arbetstagares arbetsavtal ska avslutas av orsaker som har inträffat t.ex. under ett ledigt skift i land eller som anknyter till brist på lämplighet för sjöarbete ingår det inte i fartygskommitténs behörigheter.

Fartygskommittén ska behandla ärenden noggrant och opartiskt. Det inkluderar även krav på behandling av ärende utan dröjsmål. På mötet hör man sakägaren och alla som vet något om saken. På mötet ska man även behandla all annan eventuell utredning, dvs. dokument, fotografier, övervakningsband el. likn. som har med ärendet att göra. Om en grundlig utredning av ärendet så kräver kan fartygskommittén behandla samma ärende på flera möten. Sakägaren, som ärendet gäller, har rätt till ett biträde på mötena och under hela behandlingen.

Majoritetens ståndpunkt eller, om röstningen är oavgjord, den ståndpunkt som är gynnsammare för arbetstagaren blir fartygskommitténs beslut. Beslutet binder inte arbetsgivaren, utan arbetsgivarens representant fattar det slutliga beslutet på egen hand. Det framhäver fartygskommitténs roll som undersökande och utredande organ.

Ett protokoll ska föras över fartygskommitténs möten. Omständigheter som framkommit under behandlingen, utredningar, namn på personer som hörts, kommitténs beslut och eventuella avvikande åsikter hos medlemmarna ska tas med i protokollet. Protokollet undertecknas av alla ordinarie medlemmar i kommittén. Sakägaren ska få en kopia av protokollet. En notering om fartygskommitténs möte görs i fartygsdagboken och originalprotokollet förvaras som en separat bilaga till fartygsdagboken.

Alla, såväl medlemmar i kommittén som föremålet för utredningen, personerna som hörts och biträdet, har tystnadsplikt om all information som de fått på fartygskommitténs möte.

Arbetssäkerhetsärenden behandlas enligt lagen om arbetarskyddssamarbete i en arbetarskyddskommitté, som ska sammanträda regelbundet på arbetsplatser med minst 20 anställda. I en del fall kan ärendet hamna på båda kommittéers föredragningslistor, om det är fråga om t.ex. ett brott eller försummelse i anknytning till arbetssäkerheten, baserat på vilket arbetsgivaren tänker avsluta arbetstagarens anställning.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

RESOLUTION FRÅN SJÖMANS-UNIONS FULLMÄKTIGE 20.10.2015

En nedskärning av stöden till sjöfarten skulle innebära mer än 4 000 arbetslösa sjömän i passagerarfartygssektorn och riskera transporterna av dagligvaror i en krissituation

Den 20 oktober godkände Sjömans-Unionens styrelse löneförhöjningar enligt andra fasen i sysselsättnings- och tillväxtavtalet baserat på centralorganisationernas förhandlingsresultat från den 15 juni 2015.

2013 förband sig Sjömans-Unionen till en lösning enligt sysselsättnings- och tillväxtavtalet efter att dåvarande **Jyrki Katainens** regering dragit tillbaka hotet om nedskärningar på 20 miljoner euro i stöden till handelssjöfarten. Nedskärningarna i stöden konstaterades leda till utflaggningar och ökad arbetslöshet.

Hotet om att skära ner på stöden till handelssjöfarten, speciellt passagerarfartyg, med 20 miljoner euro har dock återigen inkluderats i **Juha Sipiläs** regeringsprogram. Om nedskärningarna genomförs skulle det leda till en utflaggning av passagerarfartyg under finsk flagg och till mer än 4 000 arbetslösa sjömän. Samtidigt skulle det innebära slutet för den flera årtionden långa finska passagerarrederiverksamheten, och fartyg som en gång gått förlorade skulle inte gå att få tillbaka. Multiplikatoreffekterna av en förlorad hel näring skulle även sprida sig till andra företag, som underleverantörer, och skulle leda till konkurser och därigenom till mer arbetslöshet.

De finska sjömännen har under de senaste åren genomfört flera åtgärder för att förbättra det inhemska tonnagets internationella konkurrensförmåga. Sjömännens pensionsålder höjdes nyligen, rederiernas arbetskraftskostnader har sänkts i flera omgångar genom direkta lönesänkningar eller arbetstidsförlängningar och fartygens bemanningar har reducerats till miniminivå. Tack vare effektiveringsåtgärderna och det nya tonnageskattesystemet har det inhemska tonnaget vuxit med 18,7 procent sedan 2010 och alla nybyggda fartyg har registrerats under finsk flagg. Samtidigt har sysselsättningen bland sjömän ökat med 6,6 procent.

Sjömans-Unionens fullmäktige förutsätter att Sipiläs regering backar från de nedskärningar av stödet till handelssjöfarten som inkluderats i regeringsprogrammet och håller fast vid löftet som Katainens regering gav att inte röra stödsystemen som är livsviktiga för sjöfartsnäringen.

Skriftlig fråga till landets regering om hotet att skära ner på bemanningsstödet till passagerarfartyg

Massarbetslöshet bland sjömän måste förhindras – Finland har inte råd med 4 000 arbetslösa sjömän

Riksdagsledamot Leena Meri (SF) har formulerat en skriftlig fråga rörande de eventuella nedskärningarna av passagerarfartygsstöden: en nedskärning av bemanningsstödet till passagerarfartyg skulle i värsta fall innebära en förlust av upp till 4 000 arbetsplatser. Arbetsplatser som gått förlorade går inte längre att få tillbaka till Finland – och inte heller utflaggade passagerarfartyg, om nedskärningarna genomförs.

Passagerarfartyg som trafikerar under finsk flagg har årligen uppemot 7 miljoner passagerare mellan Finland och Sverige, Finland och Tyskland samt Finland och Estland. På årlig nivå lämnar passagerarna mer än 500 miljoner euro i Finland.

Varje år sker omkring 25 % av styckegodstransporterna mellan Finland och utlandet med passagerarbilfärjor. I praktiken transporteras nästan alla dagligvaruhandelsprodukter med passagerarbilfärjor. Passagerarbilfärjornas roll som garant för Finlands import och export samt försörjningsberedskapen är alltså stor.

Nästan all frakt sker med passagerarbilfärjor mellan Finland och Sverige

Passagerarbilfärjornas roll inom styckegodstrafiken mellan Finland och Sverige är ännu större: 95 % av godstrafiken mellan våra länder sker till havs med Viking Lines och Tallink Siljas passagerarbilfärjor och med Finnlines ropax-fartyg, som bland annat trafikerar från Nådendal. Från Helsingfors till Tallinn åker också Eckerö Lines fartyg, som seglar under finsk flagg, och Wasa Express, som trafikerar i Vasa.

Hot om utflaggning av fartyg från Finland

Det råder hård internationell konkurrens i branschen. Våra största konkurrenter är Sverige och Estland. I Sverige har man implementerat bemanningsstöd till handelssjöfarten enligt EU-kommissionens rekommendationer genom att införa ett så kallat nettolönesystem, där rederiet inte behöver redovisa vissa lönebikostnader och sjömännens skatter, vilket minskar besättningslönekostnaderna. I Estland är arbetskraftskostnaderna i sin tur betydligt mycket lägre än i Finland på grund av den låga lönenivån. Estlands företagsbeskattningssystem är också mycket gynnsamt för rederier.

Bland de föreslagna nedskärningarna i regeringens regeringsprogram finns också ett förslag om att skära ner på stöden till handelssjöfarten med 20 miljoner euro. Nedskärningen planeras att riktas enbart mot bemanningsstödet till passagerarfartyg. Finska passagerarfartygsrederier har redan meddelat att de kommer att flytta sina fartyg till andra länders fartygsregister, troligen Sverige eller Estland, om nedskärningarna genomförs. Enbart för Viking Lines del skulle nedskärningarna innebära en direkt förlust på över 10 miljoner euro, vilket skulle få bolagets verksamhet under finsk flagg att bli mycket olönsam.

LEENA MERI

MARKKU OJALA / COMPIC / EDUSKUNTA

Nedskärning av bemanningsstödet till passagerarfartyg skulle innebära 4 000 arbetslösa sjömän i Finland

En utflaggning av passagerarfartyg innebär i värsta fall att mer än 4 000 finska arbetsplatser till sjöss går förlorade. Det är mycket troligt att det inte längre skulle gå att få tillbaka dessa arbetsplatser till Finland, och inte heller de utflaggade passagerarfartygen.

Jyrki Katainens regeringsprogram innehöll ett liknande förslag om att skära ner på stöden till handelssjöfarten med 20 miljoner euro. Katainens regering backade dock från förslaget, då det ansågs leda till omedelbara utflaggningar och massarbetslöshet bland finska sjömän.

”Vad tänker landets regering göra för att hotet om nedskärning av passagerarfartygsstödet inte ska bli verklighet, och har man beaktat den eventuella massarbetslöshet som en eventuell utflaggning skulle leda till om nedskärningarna genomförs?”, frågar riksdagsledamot **Leena Meri** (SF) regeringen i sin skriftliga fråga.

VARDAGSJURIDIK

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

MEDLEMS **FÖRMÅN**

SCHYST SEPARATION – Skulle du gottgöras vid en separation?

Samboskyddet vid en separation förbättrades när lagen om upplösning av sambors gemensamma hushåll trädde i kraft 2011. Fram till dess var sambor i lagens ögon för varandra helt främmande människor som inte hade någon lagstadgad rätt till varandras egendom vid en separation eller om den ena av dem dog. Lagen om upplösning av sambors gemensamma hushåll tillämpas dock bara på sambor som har bott i ett gemensamt hushåll i minst fem år eller som har gemensamma barn.

De största konflikterna vid en separation brukar utöver ägandeförhållande även handla om att den ena parten anser sig ha satsat mer pengar eller arbete på det gemensamma hushållet än den andra parten. En sambo kan ha rätt till *gottgörelse* vid en separation, om han eller hon har hjälpt den andra sambon att öka eller bevara dennes egendom och en åtskiljning av egendomen enbart utifrån ägandeförhållandena skulle leda till gynnande på den andra sambons bekostnad. Den nya lagen medför en förändring i t.ex. en situation där en egendom, t.ex. en hel bostad, står i den ena sambons namn, men har köpts eller byggts med hjälp av båda parters tillgångar och arbetsinsats.

Den av lagen fastställda *insatsen* kan vara t.ex. arbete för det gemensamma hushållet eller för egendom som ägs av den andra sambon, användning av medel för det gemensamma hushållet, placering av medel i egendom som ägs av den andra sambon, eller annan jämförbar insats. Betydande byggnads- och reparationsarbete eller långvarigt vårdarbete hemma för den andra sambon kan också berättiga till gottgörelse. Det ska i varje fall vara fråga om en betydande placering av tillgångar. Sedvanlig skötsel av en gemensam egendom berättigar inte till gottgörelse, såvida det inte är av avsevärd ensidig och långvarig karaktär.

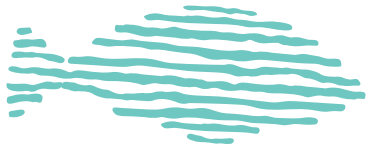
En annan förutsättning för gottgörelse är *obehörig vinst på den andras bekostnad*. För att ha framgång med yrkandet på gottgörelse ska den obehöriga vinst som den andra sambon fått vara av större betydelse än ringa. På grund av minderåriga barn kanske den ena sambon satsar på långvarigt hemmaarbete. I sådana omständigheter växer sambornas förtjänstinkomster och förmögenhetsförhållanden mycket oproportionellt. Enbart sedvanligt hemmaarbete berättigar inte till gottgörelse, men om den ena sambon arbetar och den andra stannar hemma och på så sätt satsar på det gemensamma hushållet kan förutsättningarna för gottgörelse uppfyllas.

Gottgörelse avtalas i samband med åtskiljandet av egendomen. Om man inte når någon överenskommelse kan en sambo söka förordnande av en skiftesman från tingsrätten eller väcka en separat talan i tingsrätten. Yrkandet på gottgörelse behöver inte baseras på några exakta verifikat eller eurobelopp, så länge man i övrigt har tillräckliga bevis som grund för yrkandet. Rätten att kräva gottgörelse förfaller dock helt inom tre år efter att en sambo dött eller efter att man flyttat isär permanent.

Att komma överens om gottgörelse och åtskiljande av egendom är dock nästan helt utan undantag svårt vid en akut separation. Det finns ingen färdig universalplan som lösning. Därför borde även personer i ett långvarigt samboskap diskutera en rättvis åtskiljning av egendomen vid en eventuell separation och även avtala det skriftligen.

Johanna Naarala
Advokat, vicehäradshövding
Eversheds Advokatbyrå Ab
johanna.naarala@jbeversheds.com
www.jbeversheds.com

SAK:N KULTTUURIRAHASTO julistaa vuoden 2016 apurahat haettaviksi



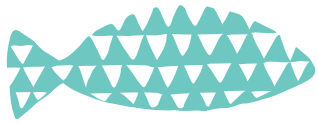
SAK:n kulttuuriapurahat on tarkoitettu ensisijaisesti taidepainotteisten kulttuuriharrastusten tukemiseen.

Apurahoja voivat hakea kaikki SAK:laisen ammattiyhdistysliikkeen yksityiset jäsenet tai harrastajaryhmät. Myös **Merimies-Unionin jäsenet** voivat hakea apurahaa.

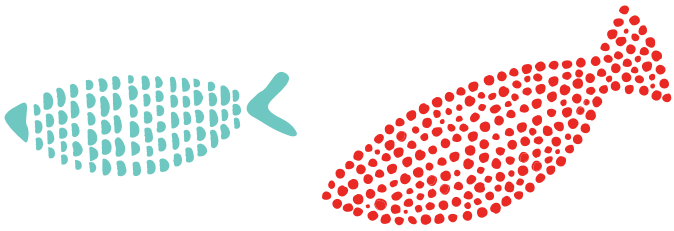
Hakulomake ja tarkat ohjeet löytyvät **1.11.2015** alkaen Kansan Sivistysrahaston kotisivuilta: **www.sivistysrahasto.fi.**

Internetissä täytetty, tulostettu ja allekirjoitettu hakemus liitteineen toimitetaan **31.12.2015 mennessä** Merimies-Unioniin osoitteella:

Kulttuuriapuraha
Suomen Merimies-Unioni
John Stenbergin ranta 6
00530 HELSINKI



Apurahojen saajien nimet julkaistaan SAK:n kotisivuilla: **www.sak.fi** huhtikuun puolessa välissä. Päätös apurahasta ilmoitetaan saajalle myös henkilökohtaisesti.



FFC:S KULTURFONDS stipendier för 2016

FFC:s kulturstipendier kan sökas av medlemmar och fria grupper inom Finlands Sjömans-Union.

Från och med den **1.11.2015** finns ansökningsblanketten och närmare instruktioner på **Folkets Kulturfonds** webbplats: **www.sivistysrahasto.fi.** Blanketten bör fyllas i på nätet, skrivas ut och undertecknas och därefter skickas till det egna fackförbundet, d.v.s. Sjömans-Unionen **senast den 31.12.2015** på adressen:

Kulturstipendier
Finlands Sjömans-Union
John Stenbergs strand 6
00530 Helsingfors

Fördelningen av kulturstipendierna kungörs **i mitten av april 2016** på FFC:s webbplats, **www.sak.fi**. Samtliga sökande får också ett personligt meddelande.

AMMATTIOSASTOT / FACKAVDELNINGARNA

SISÄ-SUOMEN OSASTO (001)

Syyskokous ja pikkujoulut
Aika: lauantai 28.11.2015 klo 16.00
Paikka: Kerimäki, Haukilahden iso mökki
Sisä-Suomen osaston syyskokous ja pikkujoulut vietetään perinteiseen tapaan Haukilahden mökillä Kerimäellä lauantaina 28.11.2015. Osaston syyskokous on kello 16, jonka jälkeen siirrytään pikkujoulun viettoon ja joulupuurolle klo 18 alkaen. Mökeillä on mahdollisuus saunomiseen ja yöpymiseen. **Ennakkoilmoittautumiset ovat suotavat** ruokailujärjestelyiden vuoksi: Markku Rautiainen, s-posti: markku.j.rautiainen@luukku.com, p. 0400 768 414

Virkistäytymisviikonloppu Kuopion Rauhalahdessa 12.–14.2.2016
Perinteinen virkistysviikonloppu pidetään 12.-14.2.2016 Kylpylähotelli Rauhalahdessa Kuopiossa. Mukaan mahtuu mukaan 30 henkeä, ilmoittaudu siis nopeasti! **Ilmoittautumiset viimeistään 7.1.2016 mennessä**: Seppo Immonen, puh. 050 368 2298 ja s-posti: seppo.immonen57@gmail.com tai Markku Rautiainen, puh. 040 076 8414 ja s-posti: markku.j.rautiainen@luukku.com. *Tervetuloa!*

POHJOISEN OSASTO (002)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous
Aika: lauantai 7.11.2015 klo 19-20
Paikka: Kemin Cumulus, Hahtisaarenkatu 3, 94100 Kemi
Pohjoisen osasto kokoontuu Merimies-Unionin edustajakokouksen ehdokasasettelukokoukseen.
Osaston jäsenet, tervetuloa!

Syyskokous ja pikkujouluateria
Aika: lauantai 7.11.2015 klo 17–19
Paikka: Kemin Cumulus, Hahtisaarenkatu 3, 94100 Kemi
Toimikunta kokoontuu samassa paikassa klo 15.
Kokouksen jälkeen nautitaan pikkujouluateria. **Ilmoittautumiset 20.10. mennessä** Markku Kylmämaalle, s-posti: markku.kylmamaa@outlook.com, p. 040 547 1715
Osaston jäsenet, tervetuloa!

ÅLANDS AVDELNING (005)

FSU:s kongress kandidatnomineringsmöten
Tider: 29.10. kl 18.00 och **5.11. kl 18.00**
Plats: Föreningarnas hus på Ålandsvägen 40 i Mariehamn
Finlands Sjömans-Unions fackavdelning på Åland håller kandidatnomineringsmöten inför Förbundets kongress 2016.
Kandidatnomineringsmöten hålls **den 29 oktober kl 18.00** och den **5 november kl 18.00** i Föreningarnas hus på Ålandsvägen 40 i Mariehamn. *Välkomna!*

Höstmöte
Tid: 17.11.2015 kl 18
Plats: Föreningarnas hus på Ålandsvägen 40, Mariehamn.
På Mötet berättar förbundsekreterare **Kenneth Bondas** om aktuella frågor. Välkomna även att bekanta er med avdelningens nya kontor. Servering vid mötet. Välkomna!

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO (006)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous
Aika: perjantai 6.11.2015 klo 15.30
Paikka: Maariankatu 6 b, 5. krs., Turku
Osaston jäsenet, tervetuloa!

Syyskokous
Aika: perjantai 6.11.2015 klo 16.00 alkaen
Paikka: Maariankatu 6 b, 5. kerros, Turku
Kokouksessa valitaan hallituksen puheenjohtaja, varsinaiset jäsenet ja varajäsenet seuraavaksi kahdeksi vuodeksi. Vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunnitelma vuodelle 2016. Käsitellään muut sääntömääräiset asiat. Osallistujien kesken arvotaan mukava palkinto. **Huom! Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun 4.11. mennessä** puh. (02) 233 7416. *Tervetuloa!*

Pikkujoulut 21.11. & 28.11., Linnateatteri
Pikkujouluja juhlitaan Linnateatterissa. Ensimmäisissä pikkujouluissa lauantaina 21.11. nähdään huijariesitys ***Harhautus***. Ammattitaikuri **Joni Pakanen** kertoo hauskan tarinan taikurin ammatista. Yleisö tulee tuntemaan, ettei aisteihin ole luottamista.
Toiset pikkujoulut juhlistetaan lauantaina 28.11. ***Stockmann Yard*** -komedia kertoo kutkuttavan varmasti kuka teki mitäkin. Molemmat pikkujoulut aloitetaan buffetruokailulla klo 18.00, jonka jälkeen nähdään esitykset klo 20.00 alkaen. Kaikki tapahtumat ovat Teatteriravintolassa. Hinta jäseneltä 45 € ja avecilta 55 €, sisältää alkumaljan, buffetruuan juomineen, eteispalvelun ja teatteriesityksen. **Sitovat varaukset 26.10. mennessä** Turun toimistolta Maariankatu 6 b, puh. (02) 233 7416. Lippuja rajoitetusti, joten nyt kannattaa olla nopea!

Tervetuloa jouluglögille!
Maanantaina 7.12. klo 11–14 Turun toimistolle, Maariankatu 6 b, 5. krs.

ITÄKUSTIN OSASTO (007)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous
Aika: maanantai 2.11.2015 klo 12.00
Paikka: Puutarhakatu 12, 48100 Kotka
Osaston jäsenet, tervetuloa!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO (008)

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous III
Aika: torstai 29.10.2015 klo 12.00
Paikka: Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa (Liiton toimitila)
Osaston jäsenet, nyt kertomaan oma mielipiteesi! Tilaisuudessa kahvitarjoilu. *Tervetuloa!*

Osasto järjestää mökkitalkoot liiton mökillä raippaluodossa!
Aika: 6.-8.11.2015
Paikka: Söderuddenintie 1352, Raippaluoto
Löytyykö paljon puhuttua pohjalaista talkoohenkeä, nyt on hyvä näyttää! Kirveitä ja lapiota on teroitettuna ja varattuna valmiiksi. **Ilmoita mukanaolostasi 2.11. mennessä.** Tarjotaan syötävää, mahdollisuus majoittua ilmoittautumisjärjestyksessä: kari.nurmirinta@smu.fi tai 0400 418 511. *Tervetuloa!*

Pikkujoulun aikaa!
Aika: lauantai 5.12.2015 kello 19.00
Paikka: Ravintola Seglis, Niemeläntie 14, 65170 Vaasa
Hinta: osaston jäsen 40 € ja avec 60 €
Varaukset viimeistään 21.11. EI jälki-ilmoituksia. Paikkoja rajoitetusti.
Maksu osaston tilille NORDEA FI811 528 3000 123 690 ennen tapahtumaa, viestikenttään merkintä: 'pikkujoulu'. Vahvistukset: tero.yli-maenpaa@pp.inet.fi tai 040-5168 234. ***Herkkuja tarjolla!*** Älä soita yöllä. *Tervetuloa!*

ETELÄ-SUOMEN OSASTO (009)

Syyskokous
Aika: torstai 12.11.2015 klo 12.00
Paikka: osaston toimisto, Linnankatu 13, Helsinki. *Tervetuloa!*

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous II
Aika: torstai 12.11.2015 klo 14.00
Paikka: osaston toimisto, Linnankatu 13, Helsinki. *Osaston jäsenet, tervetuloa!*

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA (010)

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

LAIVAN VIIHDEAMMATTILAISET (OII)

Viihde-etuus Laivan Viihdeammattilaiset ry:n jäsenille
Laivan Viihdeammattilaiset ry korvaa yhdistyksen jäsenille vapaavalintaisesta loppuvuoden viihdetapahtumasta kuittia vastaan max 50e.
Kuitti yhteistietoineen ja tilinumeroineen pitää lähettää Ninalle **3.1.2016 mennessä** osoitteeseen: Nina Peltola, Koulukatu 4, 32700 Huittinen

KULTAMERKIT / GULDMÄRKERNA

Jokinen Markku
Kuitu-Lakela Riitta
Laaksonen Timo
Mattsson Kenneth
Nurmi Kari

ELÄKKELLE / PÅ PENSION

Kiitos *M/s Marjatan* porukalle ja Langh Ship-varustamolle menneistä vuosista! **Juha ”Juuso” Forsman**

Kiitos kaikille minua muistaneita jäädessäni pitkille vapaille. Nyt on aikaa katsella putteja joka puolelta. P.S. Toivottavasti mopo ei ala keulimaan! **Esa Asikainen**, *M/s Baltic Princess*, pub

Myötätuulessa on aika lähteä meren ääreltä Saimaan rannoille. Kiitokset *M/s Baltic Princessan* baariporukoille! **Ritva Rantala**

60-V. SYNTYMÄPÄIVÄ

Isot kiitokset *M/s Finnmaidin* henkilökunnalle merkkipäiväni muistamisesta. **Jari ”Hämis” Hämelä**

IN MEMORIAM

Elli Maria Nieminen
S. 24.6.1928
K. 10.9.2015

Minne meri ja taivas kantaa
minne aalto ja tuuli käy
siellä nouseva aurinko hohtaa
sydämelles lempeän rauha suo.

Äitiä ikävöiden lapset, lastenlapset ja lastenlastenlapset sekä lukuisa ystävä joukko.

TÄRKEÄÄ **JÄSENASIAA!**

Merimies, olethan muistanut täyttää jäsenhakemuksen?

Merimies-Unionin ja Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseneksi tulee liittyä KIRJALLISESTI! Vain allekirjoittamalla jäsenhakemuksen varmistat jäsenyytesi.

Muista allekirjoittaa Suomen Merimies-Unionin ja Työttömyyskassan jäsenhakemus **heti työsuhteen ensimmäisenä päivänä!** Jäsenhakemuksen allekirjoituspäivällä ja sen Unioniin saapumispäivällä on merkitystä siihen, mistä alkaen alat kerryttää työttömyysturvan edellyttämää jäsenyys- ja työssäoloehtoa.

Mistä jäsenhakemuksen voi saada?

Merimies-Unioniin liittymistapoja on useita:

1) Voit pyytää Merimies-Unionin jäsenhakemuksen palkkapurserilta/luottamusmieheltä. Täytä ja allekirjoita hakemus. (Luottamusmies auttaa sinua hakemuksen täyttämisessä.)
2) Voit myös täyttää sähköisen jäsenhakemuksen Merimies-Unionin kotisivuilla: **www.smu.fi > jäsenyys > liity jäseneksi > liittymislomake**.
3) Voit myös tilata jäsenhakemuksen suoraan Merimies-Unionin jäsenrekisteristä:

SUOMEN MERIMIES-UNIONI
jäsenrekisteri

Tiina Kytölä
puhelin: (09) 6152 0257
sähköposti: tiina.kytola@smu.fi

John Stenbergin ranta 6
00530 Helsinki

VIKTIGT INFORMATION **FÖR MEDLEMMAR**

Sjöman, du har väl inte glömt fylla i medlemsansökan?

Ansökan om att bli medlem i Sjömans-Unionen och Transportbranschens Arbetslöshetskassa ska ske SKRIFTLIGEN!

Kom ihåg att underteckna medlemsansökan till Sjömans-Unionen och Transportbranschens Arbetslöshetskassan redan första anställningsdagen! Datumet då du undertecknade medlemsansökan och datumet då den ankom Unionen har betydelse för när du börjar uppfylla arbetslöshetsskyddets villkor för medlemskap och tid i arbete.

Var hittar man medlemsansökan?

Enda sättet att säkra dig om ett medlemskap är att underteckna medlemsansökan. Det finns flera sätt att bli medlem i Sjömans-Unionen på:

1) Du kan be lönepursern/förtroendemannen om en medlemsansökan till Sjömans-Unionen. Fyll i och underteckna ansökan. (Förtroendemannen hjälper dig fylla i ansökan.)
2) Du kan också fylla i en elektronisk medlemsansökan på Sjömans-Unionens hemsida: **www.smu.fi > medlemsskap > bli medlem > blankett**
3) Du kan också beställa medlemsansökan direkt från Sjömans-Unionens medlemsregister:

FINLANDS SJÖMANS-UNION
medlemsregistret:

Tiina Kytölä
telefon: (09) 6152 0257
e-post: tiina.kytola@smu.fi

John Stenbergs strand 6
00530 Helsingfors

Pro2
Posti Oy

Posti Green

2016 luottamusmieskurssit
Förtroendemannautbildning 2016

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta:

Liittosihteeri
Kenneth Bondas
puh. (09) 615 20254, 040 456 0245
s-posti: *kenneth.bondas@smu.fi*

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

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Förbundssekreterare
Kenneth Bondas
tel. 040 456 0245
e-post: *kenneth.bondas@smu.fi*

smu.fi > koulutus

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

TELEFAX
+358 (0) 9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

Kuljetusalan Työttömyyskassa

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki

arkipäivisin klo 9.00–15.00

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

Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalantk.fi

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

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

Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalantk.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

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

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

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

Lounais-Suomen osaston mökin varaukset Turun toimistolta /

Sydvästra Finlands avdelnings stugans bokningar från kontoret i Åbo