

MERIMIES

SJÖMANNEN

4/2016



Pysyvät pestit &
tuuraukset

**Laivaväkeä
monenlaisissa
työsuhteissa**

Unioni 100 vuotta

– värikkäitä vaikuttamisen vuosia

Hundra år för SJÖFARARENS väl



Vakkarit
Tuurarit
Harjurit
Mariella tarvitsee
kaikkia heitä

4

JUKKA-PEKKA FLÄNDER



Uusi tes
Palkat ja työehdot

10

MERIMIESUNIONIN ARKISTO



Historiantutkija näkee
Unionin haasteet

14

KARI HULKKO

sisältö | innehåll

- 13 Ruotsikin saa tonnistoveron
- 16 Kuvia 100-vuotiaasta toiminnasta
- 20 Ruosteen ja merimiehen suhteesta
- 22 Skönärit Facebookissa
- 24 Mukavuuslippulaivoilla pieniä parannuksia
- 29 Ledare: Finska fartygsbefäl blir billig
finsk arbetskraft
- 30 Fast extrapersonal vill ha fast anställning
- 34 Löner och arbetsvillkor har fastställts
- 38 Pansarfartygen var finska flottans stolthet

KANNEN KUVA Jukka-Pekka Flander
*Viking Linen Mariellan kannella Sara Lindström,
Henri Strömborg, Sirpa Laurén ja Antti Suomalainen.*

PIENI KUVA Merimies-Unionin arkisto

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2016 | 4

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

VASTAAVA TOIMITTAJA • ANSVARIG REDAKTÖR Katriina Kivistö | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu |
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin ranta 6, 2. kerros, 00530 Helsinki, p. (09) 615 2020 •
John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Lönnberg Painot, ISSN 0355-872X |

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

VAIHEDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2016 • TIDTABELLEN 2016

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

Suomalaisesta laivanpäälystöstä suomalaista halpatyövoimaa

Suomessa on jo vuosia koulutettu laivanpäälystön tehtäviin aivan liikaa uusia työntekijöitä. Käytännössä tämä on tarkoittanut sitä, että päälystön jäseniä on tuotettu suoraan koulusta työttömyyskortistoon. Alan koulut eivät ole suostuneet näkemään tilanteen vakavuutta. Ne ovat jatkaneet toimintaa sokeasti itsekkäistä lähtökohdistaan kuuntelematta varoituksia. Kouluille koulutuksen järjestäminen on nykyään pelkkää liiketoimintaa: mitä useampia opiskelun aloittaneita ja valmistuneita on, sitä enemmän koulut ansaitsevat.

Laivanpäälystöliitto on päättänyt ratkaista perämiesten suuren työttömyyden tavalla, jonka seuraukset saattavat olla arvaamattomia: Liitto sopi Suomen Varustamot ry:n kanssa 17.8.2016 allekirjoitetulla pöytäkirjalla siitä, että suomalaisilla sekamiehityillä aluksilla voidaan siirtyä käyttämään suomalaisia perämiehiä Euroopan ulkopuolelta tulevien määräaikaisten työntekijöiden tilalla, mutta ei suomalaisilla ehdoilla vaan EI-EU-työntekijälle maksettavalla palkalla. Sekamiehityillä aluksilla saattaa siten olla jatkossa suomalaisia perämiehiä, joista osalla on suomalaiset työsuhteiden ehdot ja osalla EI-EU-työntekijää koskevat ehdot, vaikka molemmat tekevät samaa työtä. Kyse on palkka-alesta ja EU-työntekijöiden välisestä palkkadiskriminaatiosta puhtaimmillaan.

Laivanpäälystöliiton ja Varustamot ry:n välisessä sopimuksessa puhutaan junioriperämiehistä ja perämieskadeteista. Nimitykset ovat harhaanjohtavia: kyse ei ole alan opiskelijoista eivätkä perämieskadetit tule aluksen normaalin miehityksen lisäksi. Päävastoin junioriperämiehillä ja perämieskadeteilla tarkoitetaan koulusta valmistuneita ja osittain jo työkokemustakin omaavia perämiehiä, jotka voidaan palkata vuorottelun ulkopuolella huomattavasti pienemmällä palkalla ja huonommin eduin kuin muut samalla aluksella työskentelevät suomalaiset perämiehet. Jos olisi kyse opiskelijoista tai harjoittelijoista, jotka tulevat alukselle sen normaalin miehityksen lisäksi, voisi olla ymmärrettävää, että heidän palkkauksensa ja muut ehdot olisivat erilaisia kuin aluksen normaaliin miehistöön kuuluvilla. Näin ei kuitenkaan ole, vaan nyt tehty **sopimus tarkoittaa nimenomaan kahden kerroksen väen järjestelmän luomista normaaliin miehitykseen kuuluvien EU-työntekijöiden välille**: samasta työstä maksetaan täysin erilaiset palkat. Nähtäväksi jää, miten perämiehet itse hyväksyvät tällaisen epätasa-arvoisen kohtelun ja onko järjestely ylipäätään laillinen.

Harmaalla alueella liikutaan myös siinä, että sopimuksen mukaan varustamo maksaa Laivanpäälystöliitolle korvauksen kadettijärjestelmän ylläpidosta. Korvaus vastaa sitä, mitä "kadettiperämies" maksaa jäsenmaksuna liitolle. Mikä on sopimuksen tarkoittama kadettijärjes-

telmä? Kyse on tavallisista työhön palkattavista perämiehistä. Mitä järjestelmää Laivanpäälystöliitto ylläpitää ja miksi varustamo maksaa sille tästä erityistä korvausta? **Taitaa olla ensimmäinen kerta, kun työnantaja Suomessa maksaa työntekijäliitolle korvausta työehtosopimuksen tekemisestä.** Tällainen ei ole kuulunut eikä kuulu Merimies-Unionin toimintaperiaatteisiin.

Sekamiehitykset otettiin käyttöön kuusi vuotta sitten. Suomi oli Euroopan viimeisiä maita, joissa näin tehtiin. Ruotsissa sekamiehitykseen oli siirrytty jo 1990-luvun puolivälissä. Se, että jouduimme toteuttamaan vastaavat järjestelyt Suomessa, johtui pitkälti siitä, että varustamot olivat tuolloin uusimassa iäkkääksi käynnystä tonnistoaan. Uusien alusten saaminen Suomen lipun alle sekä silloisten työpaikkojen turvaaminen edellytti Suomen lipun kilpailukykyyn lisäämistä. Tähän päämäärään päästiin sekamiehityksen käyttöön otolla ja tonnistoverolainsäädännön uudistamisella. Sekamiehitys toteutettiin merenkulkijaliittojen ja varustamoiden yhteisesti sopimien periaatteiden mukaisesti varustamo- ja aluskohteisesti. Järjestelyt ovat johtaneet siihen, että merityöpaikat Suomen lipun alla ovat lisääntyneet viime vuosina.

Laivanpäälystöliitto ja Varustamot ry ovat hehkuttaneet tiedotteissaan sitä, että ne ovat luoneet mahdollisuuden suomalaisten perämiesten työllistämiseen suomalaisilla aluksilla ja että tällä tavalla ollaan ratkaisemassa perämiesten työttömyys ja ylimitoitettun koulutuksen tuottamat ongelmat. Tiedotteissa ei kerrota sitä, että tämä on tapahtunut puolittamalla perämiehen palkka ja purkamalla vuorottelujärjestelmä. Suomalainen laivanpäälystö ja heidän edunvalvojansa ovat näin tehdessään astuneet todella vaaralliselle tielle, jonka loppupäättä ei näy. Suomalaisesta laivanpäälystöstä on kerralla tehty suomalaista halpatyövoimaa, joka pakotetaan ottamaan vastaan työtä, josta maksettavalla palkalla ei pärjää Suomessa.

Suomen Varustamot ry on jo ehtinyt esittää Merimies-Unionille vastaavan kaltaisen järjestelmän luomista miehistöasemassa oleville työntekijöille. Unioni on kuitenkin ilmoittanut jyrkästi, että se ei tule hyväksymään omien jäsentensä jakamista kahden kerroksen väeksi ja että se ei tule edes neuvottelemaan tällaisesta vaihtoehdosta.

Simo Zitting
Puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi



Jukka-Pekka Flander



*Sirpa Laurén iloitsee siitä,
että ruuhkaisena
kesä kautena apuna on
Markku Rajala ja muita
erinomaisia ekstroja.*

Laiva on miehitetty vakituisilla ja monenlaisilla määräaikaisilla

Vakkarit, tuurarit, ekstrat ja kesätyöntekijät

– merityöhön tarvitaan heitä kaikkia

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER

Laivoissa työskennellään monin erilaisin työsopimuksin. Miehistön rungon muodostavat vakituiset työntekijät. Heidän lisäksi töitä paiskivat sijaiset ja ruuhkahuippujen tasaajat. Varsinkin kesäisin ja viikonloppuisin apuna on paljon määräaikaisia.

Väen moninaisuus vaatii sopeutumista. Enimmäkseen vakituisten ja tilapäisten yhteistyö sujuu. Moni ekstra toivoo vakituista työsuhdetta.

Viking Linen Mariella kuhisi kesällä sekä matkustajista että tavallista isommasta henkilökunnasta. Osa oli tullut jäädäkseen, jotkut vain käymään.

Ekstrat venyvät ja joustavat

– On taivaan lahja, että meillä on näin hyviä kesätyöntekijöitä, kylmäkkö **Sirpa Laurén**, huokaa.

Laurén – itse vakituinen konkari – huhkii keittiössä työharjoittelijoiden ja kesätyöntekijöiden kanssa. Eräässä vuorossa hän oli ainut vakituinen. Muut kuusi olivat kaikki tulokkaita.

– Työ on kiireistä ja vaativaa. Parissa tunnissa pitää syöttää 1 000 henkeä. Uusien työntekijöiden on pakko olla reippaita ja oma-aloitteisia. He myös joustavat; tekevät pitempiä työjaksoja kuin vakituiset.

Sopeutuminen ja yhteispeli näkyvät tuloksessa: esimies on välittänyt viestin, että asiakastytyväisyys on ollut erinomaista.

Kokiksi kouluttautuva **Mikko Rajala** on viihtynyt tilapäisessä pestissään Mariellan keittiössä.

– Mieluusti olen ollut täällä ja minut on otettu hyvin vastaan. Työjaksot ovat pitkiä, mutta senhän tiesin jo leikkiin ryhtyessäni.

Rajala tuumii, että jos hän saisi juuri nyt päättää, hän jäisi matkustajalaivalle töihin. Harjoittelukokemusta hänellä on myös rahtilaivalta.

Pankaa paperille glös, ei ole aikaa opettaa montaa kertaa.



– Olen vielä nuori, joten katselen ympärilleni. Mutta laivatyöhön haluan ehdottomasti.

Eläkeläinen kutsuttiin keikkailemaan

Ekstroissa on paitsi nuoria tulokkaita myös konkareita, sillä eläkeläisetkin tekevät työkeikkaa. Kokki **Kari Kuusisto** jäi eläkkeelle Viking Linen palveluksesta vuonna 2013 lähes 30 työvuoden jälkeen. Hänet näkee edelleen ajoittain jonkin laivan keittiössä. Kuusisto tekee vaihtelevia vuoroja: neljä päivää tai kuusi päivää taikka ”ihan kuinka sattuu”.

Eläkkeelle jäätyään Kuusisto ei tehnyt vuoteen ansiotyötä. Mutta viime vuonna

hän oli 100 päivää töissä ja tämän vuoden puolivälissä kasassa oli 60 työpäivää.

– Menin moikkaamaan kavereita Gabrielalle ja he pyysivät töihin. En ajatellut menä, mutta kun henkilöstöosastolta soittivat ja pyysivät, päätin sittenkin suostua, Kuusisto kertoo.

Kuusisto kuvailee olotilaansa pehmeäksi laskuksi eläkkeelle. Ja ovathan palkka ja sosiaalinen toiminta iso plussa. Tosin Kuusisto tähdentää, että hänellä on paljon kavereita ja harrastuksia myös maissa. Ennen tai myöhemmin joutuu miettimään jaksamista. Työtahti on kova ja meteli, kolina ja hulina väsyttävät. Kuusiston suunnitelmissa on jatkaa joulun asti ja sitten lopettaa, koska hänen paperinsakin menevät silloin vanhoiksi.

– Kiirettä, kiirettä, kiirettä, Kuusisto kuvailee nykymenoa.

Keittiötyötä on muuttanut muun muassa se, että ”sortimentteja” on paljon aiempaa enemmän.

– Aikaa vieviä juttuja. Näpertelemistä riittää. Lisäksi keittiön varastotilat ovat ahtaat ja koneet ovat välillä epäkunnossa.

Mariellan ja Gabriellan kesää Kuusisto kutsuu ”aikamoiseksi showksi”, koska alukset heittävätkin päiväkeikan Tallinnaan. Vakituksia kuormittaa lisätyöntekijöiden opastus.

– On turhauttavaa opettaa niitä, jotka tekevät ehkä vain yhden matkan. ➤



Kari Kuusisto on työskennellyt laivojen keittiöissä yli 30 vuotta ja tulee eläkkeeltäkin välillä tuuraamaan. Niklas Grundström on määräajaksi palkattu, tuore työntekijä. Yhteisellä hommat hoituvat.

Määräaikaisuuksille selvät rajat

Merimies-Unioni haluaa, että määräaikaisten työsopimusten käytölle asetetaan entistä selvimät ja ehdottomammat rajat. Määräaikaisen työsopimuksen käyttäminen työnantajan aloitteesta on saatava rajoittumaan niihin tilanteisiin, joihin se on alun perin tarkoitettu.

Tavoite sisältyy Unionin toimintasuunnitelmaan (2016–2019). Unioni kiinnittää asiaan huomiota, koska varus-tamot ovat käyttäneet määräaikaisia

työsopimuksia toistuvasti silloinkin, kun tämä ei olisi ollut työehtosopimusten mukaan perusteltua saati mahdollista.

Unionin asiamies **Carita Ojala** sanoo, että määräaikaisia työsopimuksia on solmittu perusteettomasti varsinkin rahtialussektorilla.

– Määräaikaiselle työsopimukselle pitää merityösopimuslain mukaan olla joka kerta yksilöity peruste, muuten ky-seessä on työsuhde-ehtojen kiertäminen, Ojala painottaa.

Pankaa paperille ylös, minulla ei ole aikaa opettaa montaa kertaa, tapaan sanoa. Mutta kyllähän ekstroja tarvitaan.

Meistä tulee juristeja, opettajia...

Kesätyöntekijöinä on yleensä myös niitä, jotka tekevät laivatyötä vain yhden tai kahden lyhyen pestin verran.

Carin Liljestrand ja **Axel Hård** työskentelivät viime kesän Mariellan myymälän kassalla. Luokanopettajaksi opiskeleva Liljestrand oli laivatyössä ensimmäistä, juristiksi lukeva Hård toista kertaa.

– Merityö sopii hyvin kesätyöksi. Haki-joita oli paljon, molemmat sanovat pestiinsä tyytyväisinä.

Kesäksi palkatut kiittelevät laivan vaki-tuista henkilökuntaa. Heitä kohdellaan samalla lailla kuin muitakin.

– Olemme osa tiimiä. Neuvoja ja ope-tusta saa eikä tyhmiä kysymyksiä ole.

Vaikka kumpikin suuntaa maapuolen uralle, laivaelämän tuntemus on arvokas kokemus ja laivaväestä jää hyvä muisto.

– Merenkulkijoita näyttävät yhdistävän huumori, avoimuus ja sosiaalisuus.

Vakituiset ekstras tahtovat vakiintua

Jenni Ahlstedt ja **Simon Nordstedt** ovat ekstroja. Molempia voi kutsua vakituiseksi väliaikaisiksi, koska työjaksoja on takana monia. Kummankin toiveissa siintää vakituinen laivatyöpaikka.

– Töitä on riittänyt kiitettävästi, mutta elämän suunnittelua patkutyö hankaloittaa, Ahlstedt sanoo.

Jenni Ahlstedt ei kuitenkaan halua hakeutua maatoihin, sillä hänen poikaystävänsä asuu Tukholmassa ja reissaamista Ruotsiin tulisi joka tapauksessa. Toisekseen Ahlstedt viihtyy tehtävissään. Hän on toiminut niin vastaanotossa, ohjelmaemäntänä, leikinohjaajana kuin shoppinghostinakin.

– Viihdetyöläisyys tuntuu omalta alalta.

Ahlstedt, joka on taustaltaan yo-merko-



Carin Liljestrand ja Axel Hård (taustalla selin) huhkivat kesän Mariellan kassalla. Opiskelevat nuoret tulivat laivatyöhön käymään, eivät jäädäkseen.



Jenni Ahlstedt on niin sanottu vakituinen ekstra. Hän luottaa siihen, että syksylläkin puhelin soi ja kutsuja työkeikoille tulee.



Simon Nordstedt toivoo pääsevänsä ennen pitkää ekstrasta vakinaiseksi.

Sanastoa

Vakituinen työntekijä, "vakkari"

Vakituksella työntekijällä on toistaiseksi voimassa oleva työsopimus.

Määräaikainen työntekijä, sijainen, "tuurari", "vikaeraaja"

Sijainen palkataan tietyn ajaksi hoitamaan vakinaisen työntekijän tehtäviä, kun tämä on poissa (esimerkiksi sairauden, äitiysloman tai vanhempainvapaan vuoksi).

Tuuraajalla on määräaikainen työsopimus.

Ekstra, lisätyöntekijä

Ekstroja palkataan laivoille pääsääntöisesti viikonlopuiksi ja ruuhka-aikoihin sekä kesän ajaksi työkuormituksen tasaamiseksi.

Ekstrat ovat aina määräaikaisissa työsuhteissa. Työsopimus allekirjoitetaan joka kerta erikseen.

Harjoittelija, työharjoittelija

Merenkulun opiskelijat suorittavat laivoilla laivaharjoittelua. Kansij- ja konepuolen ammattilaisiksi aikoville työharjoittelu laivalla on pakollinen.





Määrä- ja osa-aikaiset

- Suomen työllisistä noin 16 prosenttia on määräaikaisessa työsuhteessa.
- Naisia määräaikaisista on yli 60 prosenttia.
- Osa-aikaisissa työsuhteissa on noin 15 prosenttia palkansaajista.
- Osa-aikatyötä tehdään varsinkin kauppa-, hotelli- ja ravintola-aloilla.
- Osa-aikatyöläisistä kokopäivätyötä haluaa 44 prosenttia.

Lähde: Tampereen yliopisto ja Palkansaajien tutkimuslaitos

Purseri Rabbe Rosqvist myöntää, että varsinkin kesäisin monenlaiset työsuhteet ja uusien opettaminen stressaavat vakituista laivaväkeä. Systeemi kuitenkin toimii.

nomi ja sähköteekkari, ekstra Viking Linen eri laivoilla.

– Työkaverit vaihtelevat tosi paljon. En muista läheskään kaikkien nimiä. Vakituiset sen sijaan muistavat minut. Apinan tuntevat kaikki, Ahlstedt nauraa.

Vaikka palkka ja muut työsuhteen edut tulevat eri työtehtävistä ja eri laivoilta, ongelmia ei ole ilmennyt. Selvää on esimerkiksi se, että lyhyestä passista tulee palkkaakin pian.

– Kerran posti toi varustamon lähettämän palkankorjauslapun, vaikka en ollut osannut korjaamista vaatia.

Sähkömies Simon Nordstedt on tehnyt laivoilla paljon töitä. Vaasassa ja Ahvenanmaalla sähkömieheksi opiskellut Nordstedt osaa jo laivan hommat niin hyvin, ettei hänen tarvitse apuja kysellä. Vakituista työpaikkaa ei vain ole osunut kohdalle.

– Haluaisin vakituisen työn, kaiken aikaa se on toiveissa.

Vakiintumisen tarvetta lisää se, että Nordstedt on pienen poikavauvan isä. Edellinen töiden väliin jäänyt kausi kului isyyysvapaan merkeissä.

Kränä vastaloppusyksystä

– Tavallaan henkilöstöjärjestelyt ovat monimutkaisia, Mariellan purseri **Rabbe Rosqvist** myöntää.

Rosqvistin mukaan normaalisesonkina laivalla on pääasiassa sellaisia määräaikaisia työntekijöitä, jotka jo tietävät ja osaavat kaiken. Kesällä henkilöstö on moninaisempaa.

– Kesällä on stressaavampaa kuin muulloin ja opettamista on enemmän.

Koska Mariellan ja Gabriellan kesäliikennöintiin kuuluvat vakiolinjan lisäksi muuttaman tunnin piknik-risteilyt Helsingistä Tallinnaan, päiväliikenteeseen palkataan

lisähenkilökuntaa. Näitä niin sanottuja HTH-työntekijöitä on Mariellan ravintoloissa ja myymälöissä 20 ja siivouspalveluissa noin 30. Lisätyöntekijöillä on 2+1-vuorottelujärjestelmä ja kahdeksan tunnin työpäivä.

– Kesätyöntekijöille tämä on unelmasopimus. Palkka on hyvä ja vapaa-aikaakin jää.

Monet kesätyöntekijät jäävät laivalle pysyvästi.

– Olen itse elävä esimerkki siitä, miten kesäduuni laivalla vei mennessään. Sitä ennen opiskelin Hankkenilla ja olin vuoden opettajana, Rosqvist kertoo.

Hektinen kesä sujuu yleensä suuremmista ongelmista. Systeemi pelaa eikä pikkuasioihin ehditä takertua.

– Joskus jotain pulmaa on. Yritämme silloin nostaa heti kissan pöydälle ja puhua asiat selviksi. Varsinaista kränäa tulee vasta myöhäisyksyllä, Rosqvist tietää kokemuksesta. 🍷



STCW-pätevyyskurssit ja niiden kustannukset

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: STCW-yleissopimuksen mukaisen lisäpätevyyteni voimassaolo päättyi ja työnantaja ilmoitti minut kurssille. Pitääkö minun itse maksaa kurssikustannukset matkoineen ja majoituksineen? Entä Trafin veloittama pätevyystodistusmaksu? Minulla on myös toinen erikoispätevyys, jota en tarvitse tämänhetkisessä tehtävässäni nykyisellä aluksellani. Vastaako työnantaja siihen liittyvistä kustannuksista, kun sen uusimisen aika tulee?

LAKIMIES: STCW-pätevyyskursseihin ja pätevyystodistuksiin liittyvistä kustannuksista on **soveltamisohje**, joka on osa koulutusopimuksen 2 §:ää (ulkomaanliikenteen liitesopimus 12). Soveltamisohjeen mukaan:

”Työntekijällä on oltava työsuhteen alkaessa ammattinimikkeen mukaisen tehtävän vastaanottamisen edellyttämä ammattipätevyyskirja ja lisäpätevyystodistus. Työsuhteen aikana työntekijä on oikeutettu saamaan työnantajalta korvauksen STCW-yleissopimuksen mukaisen alus- ja tehtäväkohtaisten lisäpätevyystodistusten hankinta-, uusimis- ja vaihtokustannuksista mukaan lukien kurssimaksut ja kurssimateriaalin hankinta, matkakulut, ylläpito ja pätevyystodistusten lunastaminen.”

Lähtökohta on siis se, että sen ammatillisen peruspätevyyden (esimerkiksi matruusi, pursimies, laivakokki) ja siihen tai toimeen mahdollisesti liittyvän lisäpätevyyden, jotka ovat toimeen ottamisen edellytyksiä, hankkimiskustannuksista vastaa työntekijä itse kokonaisuudessaan.

Työsuhteen aikana työnantajalla on soveltamisohjeen mukaan velvollisuus huolehtia niiden lisäpätevyyksien, joita tarvitset toimeksiasi ja työssäsi, hankkimisesta ja pysymisestä voimassa, järjestettävä ja ilmoitettava sinut ajoissa kurssille sekä huolehdittava kurssikustannuksista matkoineen ja ylläpitöineen.

Työnantaja on velvollinen korvaamaan kurssimaksun, kurssilla tarvittavat materiaalit ja varusteet, kustannukset matkoista ja ylläpidosta eli majoituksesta ruokailuineen. Tämän lisäksi työnantaja korvaa työntekijälle maksun, jonka Trafi (www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet/maksut) veloittaa uudesta päivitetystä pätevyystodistuksesta. Trafin sivuilta Merenkulku-otsikon alta löytyy paljon hyödyllistä tietoa alustyyppikohtaisista pätevyyksistä, pätevyyskirjoista, hakemuksista, käsittelyajoista, todistuksista jne.

Kurssialalta työntekijälle korvataan ansionmenetys, joka muodostuu takuu- tai peruspalkasta mahdollisine ikälisineen ja työvuorolta suoritettavine palvelurahoineen ja tarjoilupalkkioineen. Soveltamisohjeeseen on myös kirjattu, että kurssi on pyrittävä ajoittamaan vapaavuoron, vastike- tai vuosiloman alkuun tai loppuun niin, ettei kurssista aiheudu tarpeettomasti odotuspäiviä. Näin kurssit sekoittavat vuorottelua ja vuosilomia ja niihin liittyvää kirjanpitoa mahdollisimman vähän.

Huomautettakoon, että päällystön työehtosopimuksissa on sovitettu eri tavalla pätevyysiin liittyvien kustannusten korvaamisesta.

Soveltamisohjetta koskevissa neuvotteluissa keskusteltiin työnantajien edustajien kanssa niistä uusimiskustannuksista, jotka liittyvät sellaisiin merenkulkijalla oleviin lisäpätevyysiin, joita hän ei tarvitse juuri sen hetkisessä toimessaan tai sillä aluksella. Jos haluat pitää jonkin muun erityispätevyyden (esimerkiksi fast rescue tai laivasairaanhoito) voimassa tai mahdollisesti hankkia niitä lisää uralla etenemisen ja työpaikan vaihdon mahdollistamiseksi, sinun on itse huolehdittava niiden voimassaolosta, kursseille osallistumisesta ja kustannuksista. Luonnollisesti työnantaja voi halutessaan tukea jatkokouluttautumista taloudellisesti, mutta siitä on sovittava työnantajan kanssa erikseen.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

Merenkulkijoiden palkoista
ja työehdoista sovittu

Uudet tessit voimassa kaksi vuotta

Merimies-Unionin jäsenten palkat ja työehdot määräytyvät uusien työehtosopimusten mukaan. Tes-ratkaisussa alan sopimuksia jatkettiin kahdella vuodella. Samalla niihin tehtiin pieniä muutoksia. Tes-työryhmät jatkavat erityiskysymysten käsittelyä. Merenkulkijoiden työehtosopimukset ovat keskusjärjestöjen solmiman kilpailukyky sopimuksen mukaisia.



Merimies-Unionin arkisto

Unioni ja työnantajaa edustava Suomen Varustamot ry pääsivät sopimukseen kesäkuun puolivälissä. Sitä ennen työnantaja hylkäsi neuvottelutuloksen. Sopimuksen syntä edisti lisäpöytäkirja. Sen mukaan osapuolet asettavat työryhmän, joka seuraa, miten neuvottelutulokseen sisältyviä tekstimuutoksia sovelletaan.

Uudet sopimukset koskevat valtaosaa laivatyöntekijöistä. Osa merenkulun pienten sopimusalojen sopimuksista on vielä neuvottelematta.

Näillä sivuilla on poimintoja työehtosopimuksista. Sopimukset on julkaistu kokonaisuudessaan Merimies-Unionin verkkosivustolla www.smu.fi (/edunvalvonta/työehtosopimukset). Lisätietoja työehtosopimuksista antavat Merimies-Unionin asiantuntijat.

PALKAT

Työehtosopimusten **palkankorotukset** vastaavat kiky-linjaa. Näin ollen taulukko- ja takuupalkkoja sekä euromääräisiä lisiä ei koroteta 1.3.2017. Siitä vuoden päästä tehtävät korotukset noudattavat niin sanottuun Suomen malliin perustuvaa ratkaisua. Suomen malli ei ole vielä täsmentynyt, vaan sitä työistetään keskusjärjestötason työryhmässä.

Luontaisetukorvauksia tarkistetaan jokaisen sopimusvuoden alussa.

EI EU -merenkulkijoiden taulukkopalkkoja tarkistetaan sopimuskauden aikana siten, että palkat vastaavat kulloinkin voimassa olevaa ITF TCC -tasoa. On sovittu myös siitä, että EI EU -työntekijälle maksetaan aina sama eli euromääräisesti yhtä suuri lastinkäsittelykorvaus kuin vastaavalle EU-työntekijälle.

VIISITYÖAIKA

Vuosityöaikaa ei ole pidennetty. Kauppa-merenkulussa työaikaa on pidennetty jo aiemmin, kun Suomen merenkulun työvoimakustannuksia on alennettu kilpailukyvyn lisäämiseksi. Osapuolet asettavat kuitenkin työryhmän selvittämään, miten päivittämisen työajan käyttöä saadaan tehostettua.

PAIKALLINEN SOPIMINEN

Paikallisen sopimisen kehittämistä osapuolet selvittävät työryhmässä. Merenkulussa paikallista sopimista on jo paljon. Varustamo- ja aluskohtaisesti sovitaan nykyisin muun muassa miehityksistä, pätevyyksistä ja työajoista.

PIENTONNISTOSSA VOIDAAN SOPIA TOISIN

Pientonnistoaluksille on mahdollista räätiä yksinkertaisia takuupalkkasopimuksia. Takuupalkkasopimuksella voidaan sopia toisin myös pientonnistoalusten palkka- ja työehdoista.



VIOSILOMA

Jos loman pituutta laskettaessa lomapäivien luvuksi ei tule kokonaisluku, päivän osa on annettava täytenä lomapäivänä. Jos työntekijälle maksetaan työsuhteen päättyessä vuosilomapalkkaa vastaava loma-korvaus ja jos lomapäivien määräksi ei tule kokonaisluku, päivän osa on laskettava täydeksi lomapäiväksi.

MIINUSVASTIKKEET

Ulkomaanliikenteen kauppa-alukset

Vakiintunut periaate niin sanotuista miinusvastikkeista on, että "jos merimiehelle on annettu enemmän vastikevapaata, kuin kertyneet vastikkeet edellyttävät, ei merimiestä voida velvoittaa tekemään mahdollisia miinustuntejaan palattuaan takaisin työhönsä. Näitä miinustunteja ei voida kuitata vuosilomapäiviltä". Osapuolten yhteinen näkemys on, että samaa periaatetta on noudatettava kauppa-alussopimuksen perusteella laadittujen aluskohtaisten takuupalkkasopimusten osalta.



Periaatteen toteuttamisesta on sovittu, että otetaan huomioon se, ovatko työntekijä ja työnantaja sopineet normaalista vuorottelusta poikkeavista työjärjestelyistä, kuten palkattomasta vapaasta tai muista vastaavista työehtosopimukseen tai lakiin perustumattomista poissaoloista.

ISOVANHEMPIEN HAUTAJAISET

Työntekijän isovanhemmat aletaan katsoa sellaisiksi läheisiksi omaisiksi, joiden hautajaisiin osallistumista varten on mahdollista saada palkallinen vapaapäivä. Matkat hautajaisiin työntekijä maksaa itse.

Jo aiemmin työntekijä on saanut vapaapäivän näiden omaisten hautajaisiin osallistumista varten: avio- ja avopuoliso, rekisteröidyn parisuhteen puoliso, avio- ja avopuolison lapsi, rekisteröidyn parisuhteen puolison lapsi, työntekijän oma äiti tai isä, hänen avio- ja avopuolisonsa tai rekisteröidyn parisuhteen puolisonsa äiti tai isä sekä työntekijä veli tai sisar.



Uudet tesseit

- Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot osapuolina
- voimassa helmikuun 2019 loppuun
- palkantarkistukset kilpailukykysovimuksen mukaisesti
- pieniä muutoksia työehtoihin
- kymmenkunta työryhmää selvittää erityiskysymyksiä
- koskevat ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia, ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia, jäänmurtaajia ja monitoimimurtajia
- määrittävät noin 5 000 merenkulkijan palkkoja ja työehtoja

LIKAISEN TYÖN KORVAUS

Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksilla ja matkustaja-aluksilla

Likaisen työn korvaus maksetaan jokaiselta alkavalta tunnilta, kun työ on pitkäkestoista.

Työntekijällä on oikeus saada korvaus likaisesta työstä joka kerralta, kun hän joutuu siivoamaan tai työssään käsittelemään tavantomaisesta poikkeavassa määrin oksennusta, ulosteita tai muita vastaavia eritteitä taikka verta. Työstä, joka tehdään jätevesisäiliöiden ja -kuilujen sekä putkistojen puhdistamiseksi, avaamiseksi ja korjaamiseksi ja jossa joudutaan käsittelemään mainittuja eritteitä tai verta, maksetaan kuitenkin korvaus (14,32 euroa) jokaiselta alkavalta tunnilta. ➤➤

LASTINKÄSITTELYKORVAUS

*Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksilla
ja matkustaja-aluksilla*

Lastinkäsittelykorvaus on sovittu maksettavaksi aina täysiltä tunneilta.

PALO- JA PELASTUSHARJOITUKSET

Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksilla

Pelastus- ja palosammutukset sekä muilla turvallisuusvälineillä pidettävät harjoitukset on korvattava riittävällä lepoajalla, jos työntekijän lepoaika häiriintyy harjoitusten vuoksi.



Merimies-lehti 80 vuotta sitten

Miehistön ja päällystön on esiinnyttävä samanaikaisesti ja yhtenäisesti. Jos niin tehdään, olisi tie avoin korkeampaan taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen tasoon koko meriväelle. On paljon rehtejä perämiehiä ja konemestareita. Näytäkää heille tätä kirjoitusta ja puhukaa yhteistoiminnan välttämättömyydestä. (N. Wälläri, 2/1936)

Unioni on päättänyt ryhtyä järjestämään myös merenkulussa palvelevia naisia. Unioni on palkannut erikoisen järjestäjän laivanaisia varten. Voitte olla vakuutettuja siitä, että Unionin riveissä tulette saamaan laissa teillekin taatut oikeudet. (6/1936)

Monella laivalla on messi tuntematon käsite eikä matruuseilla ole mitään pesuhuonetta. On nukuttava, syötävä ja pestävä samassa skanssissa ellei halua peseytyä kannella talvipakkasessa. Tämä on skandaali. (Jäsenet [11 jäsennumeroa], 2/1936)

Työntekijän ruumiinvoimia ja työkykyä on käytettävä säästeliäästi, jotta hän ei ennen aikojaan joudu köyhäinhoidon varaan tai muuten yhteiskunnan raskuudeksi. Sitä paitsi on usein todettu, että pitkä työaika huonontaa työn tulosta, joten se työnteettäjällekin on vahingollista. (L. Metsämäki, 7/1936)

Vaatikaa aina laillista "mönsträystä" [pestausta]. Ei saa tapahtua niin, että päällikkö hankkii merimieshuoneelta valmiiksi leimattuja ja allekirjoitettuja vastakirjoja, kuten usein on tapahtunut. Sellainen merkitsee "shanghai-austa". (7/1936) ⚓

Tes-työryhmät hiovat vielä työehtoja

Merenkulun työehtosopimusneuvotteluissa päätettiin asettaa työryhmiä, jotka selvittävät eräitä erityiskysymyksiä. Kiky-sopimukseen liittyviä selvityksiä tekevät työaikatyöryhmä ja paikallisen sopimisen työryhmä. Lisäksi yksi työryhmä seuraa tehtyjen tekstimuutosten soveltamiskäytäntöjä.

Työryhmien on saatava työnsä valmiiksi niin, että mahdolliset muutokset työehtosopimukseen voidaan toteuttaa 1.3.2017 alkaen. Jokaisessa työryhmässä on sekä työnantajien että Merimies-Unionin edustus. Työryhmiin vietyjä erityiskysymyksiä:

Osa-aikatyö

Työryhmä tarkastelee, miten osa-aikaeläkkeen ja osatyökyvyttömyyseläkkeen muuttaminen vaikuttaa osa-aikatyötä koskevien työehtosopimusten tekoon. Selvittävänä on, onko mahdollista ja millä edellytyksin irrottaa osa-aikatyötä koskevan työehtosopimuksen tekeminen eläkkeellä olemisesta (eli voidaan osa-aikatyötä koskeva työehtosopimus solmia muissakin tilanteissa).

Vapaa-ajan vakuutus

Työryhmä selvittää, miten tapaturmava-

kuutuksia koskevan lainsäädännön muuttaminen vaikuttaa.

Ammattipätevyyden ja työpaikkojen kohtaaminen

Työryhmä pohtii, miten työpaikat ja työllistyminen sekä ammattipätevyys saadaan kohtaamaan paremmin. Erityisesti tarkastellaan sitä, miten turvataan miehistöasemaan tähtäävien opiskelijoiden työllisyys ja tulevaisuudennäkymät.

Ylimääräiset ruokavieraat jäänmurtaajilla

Työryhmä selvittää, kuinka paljon jäänmurtaajien taloushenkilökunnan työmäärä on lisääntynyt sen vuoksi, että Katajanokalla muillekin kuin laivahenkilökuntaan kuuluville tarjotaan lounas- ym. ruokailua. Samalla selvitetään, miten lisääntynyt työmäärä korvataan.

Epäasiallinen kohtelu ja häirintä

Työryhmä laatii erillisen, ulkomaanliikenteen tesseihin liitettävän sopimuksen siitä, miten epäasialliseen kohteluun ja häirintään puututaan ja miten sitä torjutaan. ⚓

Ruotsikin saa tonnistoveron

– varustamot samalle viivalle suomalaisten kanssa

Vihdoinkin! Ruotsin merenkulkuväki ja varustamot saavat vastaavan tonnistoveron kuin Suomella ja suurimmalla osalla merenkulkua harjoittavilla EU-mailla jo on. Ruotsin lipun alla purjehtivien alusten kilpailukyky paranee – loppuuko ulosliputus?

TEKSTI KIMMO LUNDÉN



Ruotsin merenkulkujärjestön Kenny Reinhold toivottaa tonnistoveron tervetulleeksi.



Hans Ahlström arvioi, että Ruotsin varustamojen kilpailukyky paranee.

Haluamme varustamoillemme ja henkilöstöllemme saman järjestelmän kuin muualla Euroopassa on. Tonnistovero on hyväksi Ruotsin varustamoille ja siksi myös merihenkilöstölle, Seko Sjöfolkin puheenjohtaja **Kenny Reinhold** kommentoi.

Tonnistoverolla tarkoitetaan sitä, että vero määräytyy aluksen rahdinottokyvyn eli nettovetoisuuden perusteella eikä taloudellisen tuloksen mukaan.

Kenny Reinhold oli vielä kesällä huolissaan siitä, että tonnistoverolaki olisi EU-komission esittämien lisäkysymysten ja mahdollisten muutosten vuoksi viivästynyt aikataulustaan eli ensi vuoden alusta.

EU-komissio antoi kuitenkin 19. elokuuta ratkaisevan hyväksyntänsä Ruotsin hallituksen esitykselle uudeksi tonnistoveroksi.

Ainakin osaksi tonnistoveron puutteen vuoksi Ruotsin kauppa-alusrekisteri on kuitistunut ennen vuoden 2008 finanssikriisiä 275 laivasta alle 200 laivaan. Ruotsin sijasta varustamot ovat liputtaneet aluksiaan Norjaan, Tanskaan, Fär-saarille, Maltalle ja Gibraltarille. Suomeen tonnistovero tuli vuoden 2010 alusta. Suomen kauppalaivasto on kasvanut ohi Ruotsin. Kaikki suomalaisvarustamojen uudisaluksat tonnistoveron jälkeen ovat valinneet Suomen lipun.

Reinhold arvioi, että jokainen lisäkuukausi ilman tonnistoveroa riskeeraa 50 miehen työpaikan.

– Meillä on varustamoja, jotka voisivat ajatella uudestaan siirtävänsä laivoja Ruotsin lipun alle. Tällaisia laivoja on noin 30.

Voimaan ehkä jo vuodenvaihteessa

Ruotsin varustamoilla on käytössään samat edut ja järjestelmät kuin suomalaisilla – lukuun ottamatta tonnistoveroa. Varustamojen kustannuksia leikkaavat nettopalkkajärjestelmä ja sekamiehityssopimukset toimivat molemmissa maissa.

– Ruotsi tulee samalle viivalle. Selvää on, että Ruotsin varustamojen kilpailukyky paranee, arvioi Suomen Varustamojen varatoimitusjohtaja **Hans Ahlström**.

Ruotsin hallitus, varustamoyhdistys Svensk Sjöfart sekä Seko Sjöfolk odottivat EU-komission hyväksyntää Ruotsin tonnistoverolaille jo kesäkuussa. Näin lainvalmistelu olisi käynnistynyt syksyllä ja tonnistovero olisi saatu voimaan demareiden ja vihreiden koalitionhallituksen asettaman aikataulun mukaisesti 1. tammikuuta 2017.

Tonnistovero katsotaan valtiontueksi, ja valtion tuet pitää hyväksyttää EU-komissiolle, jotta jäsenmaiden tuet olisivat linjassa toistensa ja EU:n yleisen tukilinjan kanssa. Komissio lähetti lisäkysymyksiä suoran hyväksynnän sijaan.

Hans Ahlströmin mukaan Suomen tonnistoverokäsittelyssä EU-komissiolle oli aikanaan vaikeinta varustamojen piilevä verovelka. Ratkaisu löydettiin lopulta saman mallin pohjalta, joka oli aiemmin hyväksytty Ison-Britannian tonnistoverolle.

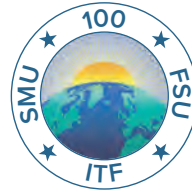
Kenny Reinholdin mukaan Ruotsin tonnistoveroesityksessä EU-komissio vierasti esitykseen kirjattua alarajaa, jonka mukaan tonnistoveroa käyttävistä laivoista vähintään viidenneksellä tulisi olla Ruotsin perälippu. Komissio ei halunnut mitään alarajaa.

– Tonnistovero on keino vahvistaa kauppa-aluslaivaston kilpailukykyä ja lisätä Ruotsin lipun alla toimivien alusten osuutta, Ruotsin valtiovarainministeri **Magdalena Andersson** arvioi komission puoltavaa päätöstä tuoreeltaan tietotoimisto TT:lle.

Andersson pitää mahdollisena, että alkuperäinen vuoden vaihteen aikataulu tonnistoverolle pitää. Valtiopäivillä tonnistoveroa kannattaa laaja poliittinen enemmistö. 🇸🇪

Unionin historian tutkija:

Haasteet ovat lisääntyneet



Merimies–Unionin historiateos kertoo, miten hyvin liitto onnistui ajamaan merimiesten etuja. Jos yli kymmenen vuotta sitten ilmestynyt kirja saisi jatkoa, päähuomion veisivät 1980-luvulta lähtien jatkuneet haasteet.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVA KARI HULKKO



Timo Soukola on kirjoittanut Merimies–Unionin historian ja väitellytkin aiheesta. Nyt hän paneutuu AKT:n viime vuosikymmenten vaiheisiin.

Tätä mieltä on Unionin historiaa tutkinut **Timo Soukola**.

Gloabalistumisen aikakausi ei päästä ammattiliittoa helpolla.

Soukola uskoo silti, että suomalaiset merimiehet haluavat jatkossakin kuulua suomalaiseen ammattiliittoon, jos se tarjoaa ajantasaisia edunvalvontapalveluita.

Voitko kuvailla muutamain sanoin Merimies–Unionin toimintaa kuluneen 100 vuoden aikana. Mitkä laatusanat painottuvat? Minkälaiset mielikuvat jäivät vahvimmin mieleesi Unionin historiaprojektista?

En näe Suomen merimiesunionin historiassa sellaista punaista lankaa, joka venyisi koko sadan vuoden aikavälille. Ensimmäiset 30 vuottaan liitto kamppaili jatkuvasti olemassaolostaan. Selviytymisen vuoden 1933 tappiollisesta lakosta ja toisen maailmansodan koettelemuksista olivat hämmästyttäviä saavutuksia. Silti katson Unionin todellisen historian alkavan vasta jatkosodan jälkeen, jolloin liitto osasi **Niilo Vällärin** johdolla käyttää hyväkseen poikkeusoloja. Varustamot ja valtiolta pakotettiin ensin hyväksymään suljetun työpaikan järjestelmä ja sitten jäänmurtajataktiikan avulla myöntämään merimiehille monia arvokkaita etuja. Vällärin keinot kuitenkin vanhenivat, kun markkinavoimat vapautettiin 1980-luvulla.

Riistorauhan viimeisen luvun nimi on ”Luvassa heikennyksiä ja ulosliputuksia”. Otsikoisitko vielä historiateoksen päätösluvun näin?

Huomattakoon, että laitoin tuon otsikon perään kysymysmerkin. Riistorauhaa rikko-

massa -kirjan käsikirjoitus valmistui vuoden 2003 alussa. Neljä vuotta myöhemmin päivitin arviotani väitöskirjassani ”Järjestö jäänmurtajana”. Tuolloin totesin Unionin joutuneen ilmeisen pysyvästi puolustus-kannalle mutta käyvän sitkeää vetäytymis-taistelua. Yhdeksän viime vuoden tapahtu-miin en ole perehtynyt mutta havaitsen Unionin säilyttäneen kykynsä solmia työeh-tosopimuksia. Liiton asemia ei siis ole pys-tytty vyöryttämään.

Merimies-Unionin historiasta ei voi puhua mainitsematta Niilo Wälläriä, ”merensulkuneuvosta”. Olisiko Wällä-rin kaltaiselle toimijalle sijaa nykyisessä ay-liikkeessä?

Niilo Wälläri oli taitava ja peräänantama-ton johtaja, jollaisesta mikä tahansa edun-

valvontajärjestö hyötyy. Toisaalta valta miellytti Wälläriä siinä määrin, että hän tu-kahdutti keskustelun Unionin toiminnan kehittämistä. Toivon, että Suomen am-mattiyhdistysliike ei enää tarvitse uusia välläreitä. Niilon mittoihin yltäminen edel-lyttäisi ensin paluuta 1930-luvun työoloi-hin – eikä sitä kannata ainakaan palkan-saajan haluta.

*Unioni on säilyttänyt
kykynsä solmia
työehtosopimuksia.*



Kirjoitat nyt AKT:n historian neljättä osaa (vuodet 1990 – 2010). Kuinka paljon merenkulun ja kumipyöräliiken-teen edunvalvonta ja ammattiliitot poikkeavat toisistaan? Pidätkö yhteistä kuljetusliittoa hyvänä ajatuksena?

Wällärin mahtivuosina Unioni kykeni jään-murtajien miehistöjen ansiosta tehokkaa-seen painostukseen omin avuin. Muuten merimiesten työtaisteluvoima on aina vii-me kädessä perustunut ahtaajien tukeen. Nähtävästi tällainen yhteistyö onnistuu, vaikka nämä ammattiryhmät eivät kuulu samaan liittoon. Suurliittojen kokoaminen on monimutkaista puuhaa, eikä ainoas-taan Suomessa. Historiantutkijana tydyn toteamaan, että tällainen hanke ei aina ole johtanut toiminnan tehostumiseen.

Jos Unionin historiasta kirjoitetaan vuodesta 2000 eteenpäin ulottuva jatko-osa, uskotko, että sen teemat painoutuivat eri lailla kuin Riistorauhas-

sa? Mitä asioita jatko-osassa ainakin pitää valottaa?

Hakematta tulee mieleeni sellainen otsikko kuin ”Turvallisuuden takeita puolustamas-sa – Suomalaisen laivatyöntekijöiden am-mattiyhdistystoimintaa globaalistumisen aikakaudella”. Keskityin ”Riistorauhassa” ja eritoten väikkärissäni Unionin menestyk-siin. Jos kirjoittaisin niille jatkoa, kiinnittäi-sin eittämättä päähuomion 1980-luvulta lähtien jatkuneisiin haasteisiin.

Onko suomalaisilla merimiehillä ja suomalaisella merimiesten ammattiliitolla ylipäättään tulevaisuutta?

Kauppamerenkulku ei kuulu niin sanottui-hin auringonlaskun aloihin. Suomalaisilla merimiehillä on tulevaisuutta, jos heidän työvoimansa jatkuvasti kiinnostaa varusta-moja esimerkiksi erinomaisen laatunsa vuoksi. Suomalaiset merimiehet halunne-vat vastakin kuulua suomalaiseen ammat-tiliittoon, jos se tarjoaa heille ajantasaisia edunvalvontapalveluja. 🚢

Unionin vaiheita kansien välissä

Unionin historia

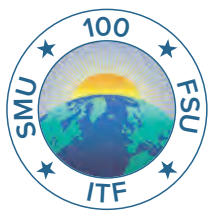
Timo Soukola. *Riistorauhaa rikkomas-sa. Suomen Merimies-Unionin ja sen edeltäjien vaiheita 1905–2000*. Otava. 2003. 574 s. Teosta voi tiedustella Unionin toimistosta.

Väitös Unionista

Timo Soukolan väitöskirja *Järjestö jäänmurta-jana: Suomen merimiesuni-oni työmarkkinaosapuolena ja suoma-laisten laivatyöntekijöiden turvallisuuden vankentajana 1944–1980*. Helsingin yliopisto. Humanistinen tiedekunta 2007.

Wälläri vai Wälläri?

Timo Soukola kirjoittaa Niilo Wällä-rin sukunimen muodossa Wälläri. Soukolan mukaan Niilo Wälläri ei kos-kaan esittänyt perustelua sille, että hän keski-ikäisenä rupeisi kirjoitta-maan nimensä alkuun kaksoisveen. Historiantutkijana Soukola haluaa pitää kiinni nimen alkuperäisestä muodosta. Merimies-Unioni käyttä-ä Wällärin itsensä omaksumaa kirjoi-tusasu.



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

Unioni ON

Merimies-Unioni täyttää tänä vuonna 100 vuotta. Merimies-Unionin katsotaan syntyneen, kun joulukuussa 1916 perustettiin Helsingin merimies- ja lämmittäjäyhdistys. Se kuului aluksi Suomen kuljetustyöntekijöiden liittoon, mutta irtautui siitä vuonna 1920 ja otti nimekseen Suomen merimiesten ja lämmittäjien unioni. Vuonna 1935 liitto alkoi toimia nimellä Suomen Merimies-Unioni.

Merimies-Unioni on ajanut merenkulkijoiden etuja koko satavuotisen historiansa ajan.

VALVONUT JÄSENTEN ETUJA



Unioni on neuvotellut palkoista ja työehdoista ja neuvonut myös yksittäisiä jäseniä. / Reijo Anttila ja Varustamoyhdistyksen Per Forsskahl allekirjoittavat työehtosopimusta, todistajina Robert Herdin ja Reijo Lappeteläinen. / Ludvig Lönnrot antoi aikanaan ohjeita lankapuhelimitse, nyt työlain pykälä avaa lakimies Sannaleena Kallio.

VAIKUTTANUT



Unioni on ajanut merenkulun asiaa ja saattanut merimiesten huolia ja toiveita päättäjien tiedoksi. / Tuolloinen puheenjohtaja Reijo Anttila sekä myöhempi puheenjohtaja Per-Erik Nelin vierainaan kansanedustajat Arja Alho ja Risto Ahonen.

KOKOUSTANUT



Unionin vuosiin mahtuu tuhansia kokouksia. / Laivaväki kokousti Savonlinnassa vuonna 1942. / Niilo Wälläri avasi monia edustajakokouksia. / Wällärin seuraaja Olavi Keitele kokousti asiamiesten kanssa palkoista. / Ja paikallisosastotkin kokoustavat. Kuvassa Pohjoisen osaston aktiiveja.

OSOITTANUT MIELTÄ



Ammattiyhdistystoimintaan kuuluu jalkautuminen. / Merimiehet ovat valloittaneet muun muassa "suurtorin". / Vappumarssit ovat olleet osa vuodenkiertoa. / Vuonna 2010 banderollia kantoi puheenjohtaja Simo Zitting jälkikasvunsa avustamana.

LAKKOILLUT



Unioni tunnettiin pitkään lakkoherkkänä liittona. Lakkoasetta käytetään edelleen kun välttämätöntä on. Jäänmurtajalakkoon mentiin 2015.

KOULUTTANUT



Luottamusmies- ja järjestökurssit ovat istuttaneet merimiehiä pulpeteissa ja opintokerhot messien nurkissa. / Englannin kielen opintokerho S/t Durangolla 1950-luvulla. / Opintoihin keskittyneitä kurssilaisia Suittilassa 1960-luvulla. / Pääluottamusmiehiä Vääksyn kurssikeskuksessa 1974. / Luottamusmiespäivien osanottajia Hakaniemessä 2009.

VIRKISTÄNYT



Raskas työ, raskaat hivat ☺. / Pöytä oli koreana purjehduskauden päätösjuhlissa 1946. / Unionin lomakodilla Lohjan Suittilassa vietettiin hauskoja iltoja vuoteen 1968 saakka. / Laivan viihde-ammattilaiset vaihtoivat vuonna 2011 paattinsa bussiin ja lähtivät retkelle.

**Merimies-Unioni
järjestää 100-vuotisen
taipaleensa kunniaksi
kutsuvierasjuhlan
lokakuun lopussa.**

Ilmarisen tuhosta 75 vuotta

Suomen panssarilaivat – Elämän tien vartijat

Panssarilaivat Ilmarinen ja Väinämöinen olivat Suomen laivaston ylpeys. Ne laskettiin vesille 1930-luvun alussa. Sotien aikana panssarilaivoja tulitettiin ankarasti. Ilmarinen tuhoutui miinan räjähdykseen. Väinämöinen puolestaan päättyi asuntoproomuksi Viron rannikolle.

Eduskunta päätti 1920-luvulla, että Suomi voi rakentaa kaksi panssarilaivaa sekä sukellus- ja torpedoveneitä. Investointi kertoo, että valti-ojohto oli selvillä, miten tärkeää oli turvata huoltovarmuus ja merikuljetukset, koska maailmanpoliittinen tilanne kehittyi huoon suuntaan.

Jälkeenpäin on kritisoitu, että panssarilaivojen rakentaminen Crichton-Vulcanin telakalla Turussa söi varoja kenttäarmeijan ja ilmavoimien varustamiselta. Voitaneen kuitenkin todeta, että panssarilaivojen "fleet in being"-pelote esti jokseenkin varmasti venäläisiä valtaamasta Ahvenanmaata ja katkaisemasta laivareittejä länteen.

Ensimmäinen ilmapommitus talvisodan alussa

Mainilan laukaukset 26.11.1939 käynnistivät talvisodan. Aamu 30.11. valkeni kuulaana ja tyynenä panssarilaivojen ankkuripaikalla Kasnäsin ja Högsåran välisessä salmessa. Väinämöisen taistelutornissa oleva tähystäjä havaitsi kolmen viholliskoneen lähestyvän pohjoisesta. Ne pudottivat kuusi raskasta pommia, joiden sirpaleryöpyssä Ilmarisella kaatui mies ja useita haavoittui. Panssarilaivojen ilmatorjunta tuhosi kaikki kolme viholliskonetta. Tämän jälkeen neuvostoilma-voimat selvästikin varoivat lähestymästä panssarilaivoja "takki auki". Heidän pysyväiskäskynsä mukaan panssarilaivat oli tuhattava mihin hintaan hyvänsä, jos tilaisuus tarjoutuisi.

Kihdin selkä joulupäivänä – helvetti repeää

Aamulla 25.12. Öron linnakkeen radio ilmoitti kolmen viholliskoneen lähestyvän. Ilmahyökkäykset jatkuivat koko päivän. Pommikoneita ja hävittäjiä tuli niin paljon,



Mika Ojalan arkisto

Väinämöisen miehistöä. Allan Ojala keskellä harmaassa takissa.



Puolustusvoimien kuva-arkisto

ettei kaikkia ehditty laskea. Neuvostoliiton lentokoneista noin 200 operoi Viron kentiltä ja ne olivat ensisijaisesti Ilmarisen ja Väinämöisen sekä Turun sataman kimpussa.

Panssarilaivat pudottivat päivän aikana seitsemän viholliskonetta ja vaurioittivat useita. Illan pimetessä alusten kannet olivat täynnä jääsohjoa, mutaa ja kiviä. Ilmarisella yksi kaatui ja 10 haavoittui, osa vaikeasti. Ammuskulutus oli niin valtava, että keskiraskaan tykistön syyttimet alkoivat loppua. Väinämöinen ja Ilmarinen siirtyivät Ahvenanmerelle suojaamaan meriliikennettä ja laivasaattueitamme. Ruotsalainen sukellusvene kiinnittyi yön pimeydessä Väinämöisen kylkeen ja toi kipeästi kaivattuja syyttimiä.

Meren jäädyttyä tammikuun lopulla panssarilaivat määrättiin vahvistamaan tärkeimmän tuontisatamamme eli Turun ilmapuolustusta. Ne olivat jatkuvien ilmahyökkäysten kohteena aina välirauhaan 13.3.1940 saakka.

Jatkosodassa rakettien ja syöksypommittajien kohteena

Suurvaltasota laajeni ja Suomen jatkosota alkoi 22.6. 1941. Seitsemän konetta pommitti heti Suomen panssarilaivoja niiden saattaessa suojajoukkojen kuljetuksia Ah-

venanmaalle. Ilmahyökkäykset jatkuivat 23. ja 26.6. Sottungan eteläpuolella. Heinäkuun 4. Väinämöinen suoritti ensimmäisen häirintäammunnan Hankoon raskaalla tykistöllä. Ilmarinen joutui 6.7. rakettihyökkäyksen kohteeksi, mutta se pudotti koneen ilmatorjuntatulella.

Yön sumun turvin 27.7. venäläinen merijalkaväen osasto nousi maihin Bengtskärin majakkasaarelle tarkoituksena tuhota majakka. Seurasi lähes vuorokauden kestänyt taistelu, yksi sodan verisimmistä. Siihen osallistuvat kaikki aselajit. Saari jäi suomalaisille. Taistelun loppuvaiheessa, panssarilaivojen jo siirryttyä Öron länsipuolelle, ne saivat niskaansa 18 koneen syöksypommittajalavueen. Pommit repivät nyrkinkoiskia reikiä Ilmarisen peräosaan. Kaksi miestä kaatui, 12 haavoittui. Aluksen vauriot korjattiin telakalla Turussa.

Syyskuun 2. iltayön hämärässä alukset saapuivat kaikessa hiljaisuudessa 14 kilometrin etäisyydelle Hangosta. Ilmarinen avasi tulen raskaalla tykistöllään, venäläisten ammusvarasto sai täysosuman. Minuuttia myöhemmin Väinämöinen yhtyi tulitukseen. Venäläiset vetäytyvät lopulta lokakuussa tukikohdasta.

Operaatio Nordwind – Ilmarisen tuho

Helpottaakseen maihinnousua Saarenmaalle ja Hiidenmaalle Saksa pyysi Suomen merivoimien apua harhautusoperaatioon. Naantalista ja Turusta 13.9.1941 illalla lähtenyt osasto johti Ilmarinen, syvyyspommein varustetut vartiomoottori-veneet etuvarmistuksenaan. Väinämöinen tuli jäljempänä. Avomerellä osastoon liittyi Saksan laivaston yksiköitä. Alusosaston valmistautuessa 180 asteen käännökseen 25 meripeninkulmaa Utöstä etelään, Ilmarisen oikeanpuoleiseen paravaaniin tarttunut miina – mahdollisesti kaksi - ajautui aluksen peräosan alle. Valtaisa räjähdys syöksi pohjan ja kannen läpi taistelumärsyn korkeuteen ulottuvan tulipatsaan. Alus kaatui ja upposi neljässä minuutissa veden mukanaan 271 miestä. Vartiomoottori-veneisiin pelastettiin 132 miestä. Pelastuneista monelle jäi elinikäinen vamma

muun muassa siksi, että he saivat pinnalla kellunutta polttoöljyä keuhkoihinsa.

Laivaston muistoristillä Naantalien Ku-parivuorella on graniittimuuri, jossa on kaikkien talvi- ja jatkosodassa kaatuneiden merisotilaiden nimet. Ristillä pidetään muistotilaisuuksia vuosittain 13. syyskuuta.

Niobe joutui sijaiskärsijäksi

Heinäkuun puolivälissä 1944 venäläisten meritiedustelu havaitsee suuren sota-aluksen saapuneen Kotkan satamaan. Nyt olisi viimein tilaisuus tuhota ”Vjaenaemainen”. Kyseessä oli kuitenkin saksalaisten Kotkan ilmatorjunnan tueksi lähettämä it-risteilijä Niobe.

Venäläiset kokoavat hyökkäykseen 132 lentokoneen armadan, suurimman milloinkaan yhtä sota-alusta vastaan keskitetyn lento-osaston. Operaatio ”Uragan” (hirmumyrsky) käynnistyy 16.7. Pommituksen seurauksena aluksella sytty valtaisa tulipalo ja pian se kaatuu. Saksalaisia merisotilaita kuoli 225 (kokonaismiehistö 397).

Murheellisena loppunäytöksenä Väinämöinen päätettiin 1947 myydä Neuvostoliitolle. Ennen luovutusta osa henkilökunnasta kutsuttiin opettamaan uusille omistajille aluksen käyttöä.

Muistan pikkupoikana hämmästelleeni, kun äkkipikaisen ja pelottavankin ukkini silmänurkissa oli kyneleitä hänen katsoessaan dokumenttia Väinämöisestä makamassa ruostuneena asuntoproomuna Viron rannikolla. Alus romutettiin lopulta Pietarissa vuonna 1966. Jos päätös olisi ollut toinen, Suomen Joutsenen seurana saattaisi nytkin olla maailman hienoin museolaiva. ⚓

TEKSTI MIKA OJALA

Kirjoittaja on Merimies-Unionin Lounais-Suomen osaston puheenjohtaja ja Panssarilaivojen perinneyhdistyksen jäsen.

Kirjoittajan isoisä, sotilasmestari Allan Ojala, palveli molemmilla panssarilaivoilla sähkömestarina ja konemestarina. Hänet siirrettiin Ilmariselta Väinämöiselle 2 viikkoa ennen Ilmarisen tuhoa. Laivastouran jälkeen Allan Ojala työskenteli Turun sähkölaitoksen avojohtomestarina.



Tämä rakkaus ei ruostu – pikalähtö merille avasi uuden maailman

LÄHTÖ MERILLE TAPAHTUI NOPEASTI. Kun laivastoasemalla juotiin asepalveluksen päättyessä lähtökahvit ja iskettiin sotilaspassi kouraan, niin matkalla Upinniimestä Helsinkiin poikkesin passitoimistossa hakemassa merimiespassin. Olimme leikitelleet tykkivene Karjalassa ajatuksella, että lähdemme merille kun intti on ohi. Päätin pistää unelmat todeksi.

Merimiesten luukulta passin sai saman tien. Kohtuullisen rillut-
telun jälkeen menin seuraavana päivänä Katajanokan myllyyn laiva-
paikan toivossa. Kotikulmille jääminen ei juuri silloin kiinnostanut.
Tupakansavuisessa tilassa istui miehiä odottamassa työnvälittäjää.
Hän tarjosi paikkoja matruuseille, timpureille ja moottorimiehille.
Muutamaa messikalleakin onnisti. Tekijöitä ja työpaikkoja oli tarjol-
la. Vienti veti. Teollisuuden pyörät pyörivät täysillä. Oli varaa valita.

– Olisi vielä yksi paikka, työnvälittäjä huikkasi. Ruotsalaiseen
villin linjan kuivalastialukseen M/S Sydlandiin tarvitaan junkkia.
Tajusin mahdollisuuteni. Nostin käteni. Pesti sinetöitiin merkitse-
mällä nimeni rullaan. Tie maailman merille oli auki.

Kiirettä piti, sillä Hietalahden telakalla kunnostettavana olleen
aluksen oli määrä lähteä liikkeelle parin tunnin kuluttua. Ajoin tak-
silla kotiin Myllypuroon ja jätin auton odottamaan. Kaappasin
muovipussiin vaatteita, kirjoja ja kirjoitusvehkeitä. Äidille kirjoitin
viestin: ”Olen lähtenyt merille”. Miten pitkäksi aikaa ja mihin päin
maailmaa, sitä en tiennyt.

Aloin ymmärtää ruosteen ja merimiehen ikuisen suhteen. ”

Hietalahdessa lähtövalmistelut olivat loppusuoralla, kun il-
moitauduin förstille. Jännitti, kun hinaajat alkoivat kiskoa suurta
alusta telakan altaasta ja sen takki alkoi täristä omien potkurien
voimasta. Hollantilainen poosu opasti isällisesti, miten tartutaan
hinaajan löysäämään hinausköyteen. Suomalainen matruusi sa-
noi, että jalat voi mennä, jos nailonköysi katkeaa. Päädyimme Hel-
singin kasuunille odottelemaan tietoa matkan suunnasta.

Seuraavasta päivästä lähtien aloin ymmärtää ruosteen ja meri-
miehen suhteen ikuisen luonteen. Hakkasin ruostetta käsin ja pai-

neilmavasaralla seitsemään kansallisuuteen kuuluvien meri-
miesten kanssa matkalla Quebeckiin. Sieltä ajoimme paperilastissa
Lontooseen, josta tyhjänä Kemiin hakemaan suomalaista paperia.

Ruostetta tuli sitä mukaa kun vanhasta päästiin eroon. Pidem-
päänkin olisin seilannut, jollei minua olisi hyväksytty opiskelijaksi
Tampereen yliopistoon. Opiskelu oli rentoa, koska olin päättänyt
palata merille, ellen selviä tentistä.

Merimies-Unioniin liityin, kun aloin tehdä opinnäytettä meri-
miesten tiedotusoloista. Seilasin opintoihin liittyen parina talvena
Itä- ja Pohjanmerellä Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön M/S Hektok-
sella ja Balticilla. Viimeisimpään sain puolimatrusein pestin. Lai-
vatoverit ihmettelivät uteliaisuuttani. Syyn kerroin vasta ulosmak-
supäivänä. Tutkimustahan tässä oltiin töiden ohessa tekemässä.
Kipparikaan ei sitä tiennyt.

Lyhyestä merimieskokemuksesta oli apua, kun toimin myö-
hemmin Mepassa ja tässä Merimies-lehdessä toimitussihteerinä
sekä tein radio- ja tv-ohjelmia merenkulkijoista, merialasta,
Stutthofin merimiesvangeista ja **Niilo Wälläristä**. Lämmöllä ja
kunnioituksella muistelen edeltäjäni **Pekka Kinnaria** rehtinä työ-
toverina ja tuotteliaana merimieskirjailijana, runoilijana ja
valokuvaajana. Silloisessa puheenjohtajassa ja aidossa työn san-
karissa **Reijo Anttilassa** näin annoksen vahvaa Wälläriä, vaikka
hän ei itse sitä tainnut myöntää. Vakaan ja viisaan työsuojelusih-
teerin **Erkki Ukkosen** ohjeista on ollut apua elämän myrskyissä
nykypäivään asti.

Pertti Rönkkö

*Kirjoittaja on vapaa monimedia-
toimittaja, tuottaja ja
kirjeenvaihtaja Berliinissä.
Hän toimitti Merimies-lehteä
vuosina 1978–1982.*



LISÄTIETOJA
WWW.KULJETUSALANTK.FI

Työttömyysturvan heikennykset eduskunnan käsittelyssä

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen työttömyysturvan leikkauksista. Lakiesityksen mukaan ansiopäivärahan enimmäismaksuaika tippuisi valtaosalla työttömistä nykyisestä 500 päivästä 400 päivään. Yhä useampi työtön joutuisi 300 päivän enimmäismaksuajan piiriin. Lisäksi korvaukseton omavastuu-aika pitenisi viidestä päivästä seitsemään päivään. Lakimuutosten on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2017 alusta.

ANSIOPÄIVÄRAHAN KESTO LYHENISI

Lakimuutoksen myötä ansiopäivärahan kesto lyhenisi pääsääntöisesti 500 päivästä 400 päivään. Niille työttömille, joille ei ole vielä kertynyt kolmen vuoden työhistoriaa, ansiopäivärahaa maksettaisiin enintään 300 työttömyyspäivältä. Yli kolme vuotta työhistoriaa kerryttäneille maksettaisiin ansiopäivärahaa enintään 400 päivältä. Niille, jotka ovat täyttäneet työssäoloehdon täytettyään 58 vuotta, ja jotka ovat työskennelleet vähintään viisi vuotta 20 viime vuoden aikana, maksettaisiin ansiopäivärahaa enintään 500 päivän ajalta.

OMAVASTUUAIKA PITENISI

Työttömyyden alkaessa ja silloin, kun ansiopäivärahan edellytyksenä oleva työssäoloehto täyttyy uudelleen, asetettaisiin seitsemän päivän mittainen omavastuu-aika, jolta ei makseta etuutta. Nykyisin omavastuu-aika on viisi päivää.

KOROTUSOSIIN HEIKENNYKSIÄ

Pitkän työuran (20 vuoden) jälkeen 90 päi-

vältä maksettava korotusosa ja korotettu ansio-osa poistuisivat kokonaan. Työllistymistä edistävien palvelujen ajalta maksettaisiin edelleen korotusosaa, joskin korotusosan taso pienenisi 1 000–3 000 euroa ansaitsevalle 23 %.

Käsittelypäivät näkyvät verkossa

Voit seurata hakemusten käsittelytilannetta kätevästi ja entistä tarkemmin kassan verkkosivujen ajankohtaista-palstalta. Arkipäivisin päivitettävästä käsittelyaikataulusta näet, minä päivänä saapuneet hakemukset on otettu kassassa käsittelyyn.

Kassa käsittelee kaikki hakemukset ilman aiheutonta viivytystä. Käsittelyn kiirehtiminen ei ole mahdollista. Pyydämme, ettei hakemusten tilannetta tiedustella puhelimitse, jotta voimme keskittyä käsittelemään hakemuksia.

VERKKOPALVELUT UUDISTUVAT

Kassan verkkosivujen ulkoasu uudistuu täysin syys-lokakuussa. Sivuston rakennettakin muutetaan. Tavoitteena on, että verkkosivut palvelevat entistä paremmin jäsenistön tarpeita.

Sivut uudistetaan, koska jäsenistön tapa käyttää verkkoa on muuttunut. Yhä useampi verkkosivuilla kävijä selaa sivuja puhelimella tai tabletilla. Tämän vuoksi uusi sivusto on luettavissa tietokoneen lisäksi myös älypuhelimella ja tabletilla.

Myös jäsenten verkkopalvelu uudistuu loppuvuoden aikana. Uutta entistä helppokäyttöisempää verkkopalvelua voi käyttää tietokoneen lisäksi älylaitteilla. Näin päivärahaa on entistä vaivattomampi hakea vaikka älypuhelimella.

Mauri Holm on yhdistänyt merimiehet Facebookissa. Leipänsä hän on tienannut Arctia Shippingin palveluksessa pursimiehenä.



Some-ryhmällä yli 3 000 jäsentä

Skönärit kohtaavat Facebookissa

– Huomenta Skönärit ja kulkijat! Yyteri +15 ja sateelta näyttää tämäkin päivä. Porilainen pursimies Mauri Holm tiedottaa säästä päivittäin Facebookissa. Holm on perustanut verkkopalveluun ryhmän *Skönärit ja muut merenkulkijat*. Ryhmä on kerännyt jo runsaat 3 000 seuraajaa.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVA MAURI HOLMIN ARKISTO

Askettäin eläköitynyt Holm kertoo käynnistäneensä merenkulkijoiden ryhmän pari vuotta sitten. Silloin merimiehille oli sosiaalisessa mediassa tarjolla vain foorumi, jossa kiisteltiin politiikasta ikävään sävyyn.

– Päätin luoda paikan, jossa viestitellään vain merimiesasioista ja niistäkin ilman politiikkaa. Olen tyytyväinen, että syntyi toimiva ja hieno juttu, Holm myhäilee.

Skönärit ja muut merenkulkijat [kirjoitusasu nimenomaan tämä] -ryhmässä pidetään yhteyksiä, vaihdetaan tietoja esimerkiksi työpaikoista, välitetään uutisia ja muistellaan. Siellä myös julkaistaan laivakuvia ja videoita merielämästä.

Holm arvostaa eniten sitä, että some-foorumien kautta saa tietää, mitä merenkulkijoille maailmalla kuuluu.

– Minulla on pirusti seilauskavereita. Parasta on, kun saa yhteyden toisessa maa-

ilmankolkassa olevaan tuttavaan. Joskus jatkamme juttua keskenämme videokeskusteluna.

Facebook-ryhmä yhdistää myös senioriseilorit ja nuoret alalle tulijat. Yhteistä ryhmää voi hyödyntää, jos joku kaipaa neuvoja ja opastusta.

Mukaan mahtuu

Skönärit-ryhmän sisältö on pysynyt jotta-kuinkin toivottuna. Ongelmat ovat olleet

pieniä ja sensuuria on tarvittu vain harvoin. Valituksia on tullut lähinnä tietynlaisista naisten kuvista, joita joku on joskus laittanut verkkosivuille.

Mauri Holmin perustamasta ryhmästä on tullut huippusuosittu. Ja kiinnostusta riittää.

– Porukka lisääntyy joka päivä. Mutta joukkoon mahtuu, puuhamies kertoo ja kehottaa hakeutumaan mukaan.

Läheskään kaikki eivät halua liittyä koko Facebookiin, koska pitävät sosiaalisessa mediassa oloa epäilyttävänä.

Sensuuria on tarvittu harvoin.



– Monilla on ennakoluuloja. Mutta minulla ei ainakaan ole mitään niin salaista, etten voi olla somessa. Ryhmässämme jokainen kertoo itsestään vain sen, minkä itse haluaa.

Holm lupaa jatkaa ryhmän pyörittämistä, vaikka pysytteleekin eläkeläisenä nimimäkseen kuivalla maalla. Veneitä ja veneprojekteja Holmilla kylläkin on. Ja hänen asuinpaikastaan, Yterin vanhalta koululla on lyhyt matka sekä merelle että joelle.

– Mutta talvella voi kaipuu merelle iskeä. 🚢

skönäri, sköne = merimies

Entisille, nykyisille ja tuleville

Skönärit ja muut merenkulkiat -ryhmän jäseniksi hyväksytään entiset ja nykyiset merenkulkijat sekä ne, jotka aikovat tulla skönäreiksi eli ovat merenkulun alan opiskelijoita. Suurelta yleisöltä suljetun ryhmän jäsenyys edellyttää, että henkilöllä on Facebook-profilissa oikea kuva, josta hänet voi tunnistaa.

Ryhmän motto on: Ei tiukkapipouutta, vaan rento meininki.

Facebookissa on myös muita merenkulkuun liittyviä ryhmiä. Niitä ovat esimerkiksi Merimies, Merimiesjutut ja Merenkulun historia.

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

Sukellus Rautakorven pään sisään

Arttu Tuomisen esikoisteos *Muistilabyrintti* julkaistiin 2015 keväällä. Jatko-osa *Murtumispiste* puolestaan ilmestyi tänä keväänä.

Katselin Muistilabyrinttia kirjastoautossa kauan sillä silmällä, mutta kirjan kansi ei vain jotenkin houkutellut lainaamaan. Kun olin aikani lukenut kehuja tästä uudesta esikoiskirjailijasta, lainasin vihdoinkin minäkin eepoksen. Ja se oli rakkautta ensi lukaisulla!

Tuomisen kirjojen päähenkilö, vanhempi rikoskonstaapeli Janne Rautakorpi, joutuu perheineen auto-onnettomuuteen ja loukkaantuu vakavasti. Viisitoista vuotta myöhemmin hän on palannut Porin poliisin väkivaltayksikköön ylikonstaapeliksi, mutta pahasti ruhjoutuneena ja kroonisten kipujen riuduttamana.

Tuomisella on omaperäinen ote tarinaan. Erityisesti Rautakorven pään sisäisen elämän lukittuine ovineen ja romah-

televine huoneineen hän kuvaa hienosti. Arttu Tuominen haastaa mielestäni kirjoillaan jopa **Reijo Mäen**, jonka hahmo Jussi Vares on varmasti tuttu kaikille dekkarikirjoja lukeville.

Jatkossa nähdään, jatkuuko Janne Rautakorven tarina, vai saammeko luettavaksemme ihan jotain muuta. Yksi asia on varma: Arttu Tuominen meni kertaloikalla lukulistallani Top 10:een!

Tiina Kytölä

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



Murtumispiste
Arttu Tuominen
Myllylahti
2016, 491 s.

Jari seilaa toisilla vesillä

Laulajalegenda **Jari Sillanpää** kertoo elämästään uutuusteoksessa *Paljaana*. Kirja keskittyy Jarin viihdetaitelijan uraan ja avaa hyvinkin syvältä hänen yksityiselämänsä.

Merimies-Unionin jäsenet varmasti muistavat, että ennen julkisuuteen nousuaan Jari työskenteli risteilylaivoilla (Seaborn Spirit ja Silja Symphony) 1980-luvun lopulla ja 1990-luvun alussa.

Valitettavasti laiva-aika saa kirjassa vain vähän tilaa. Se kuitenkin käy selväksi, että Symphonyn karaoke teki Jarista lavaesiintyjän. Matkustajat palkitsivat baaritiskin takaa laulamaan karanneen merenkulkijan raikuvien suosionsoituk-

sin kerta toisensa jälkeen. Tästä rohkautuneena Jari lähetti laivalla tehtyjä äänitteitä tuottajalegenda **Jaakko Salolle**. Loput tiedämmekin.

Kirjasta voi lukea myös toisen Symphonyn liittyvän, tutun tarinan. Laivan baarimikkona ollessaanhan Jari testaili kollegojen kanssa karamellien ja viinan yhdistelmiä. Sillä tavoin syntyi salmiakkikossu. | KK



Jari Sillanpää –
Paljaana
Mari Koppinen
Tammi
2016, 239 s.

Minibulkkereita alettu miehittää paremmin

Pienehköjen mukavuuslippulaivojen miehitys on kohentunut. – Tietyiltä mukavuuslippuvaltioilta on tullut miehitystodistuksia, joissa niin sanottujen minibulkkereiden miehitystä on lisätty, ITF-tarkastaja Ilpo Minkkinen sanoo. Myös vahtivuorojen miehitykset eli vahtivuoroluettelot ovat parantuneet osassa mukavuuslippulaivoja.

TEKSTI JA KUVAT KATARIINA KIVISTÖ



Ilpo Minkkinen ja muut Merimies-Unionin ITF-tarkastajat joutuvat näkemään, että halpamiehistön työsuhteen ehdot ovat kehnot.

Edistystä kuvaa esimerkiksi se, että lippuvaltio Antigua & Barbuda on lähettänyt varustamoille kiertokirjeitä, joissa se ohjeistaa, ettei vahtipäällikkö saa olla yksin komentosillalla silloin, kun alus kulkee pimeässä tai muutoin huonon näkyvyyden aikana. Ohjeisiin on aihetta, sillä Brittein saarten vesillä Pohjanmerellä on sattunut vakavia laivaonnettomuuksia, koska 6:6-vahtijärjestelmää käyttävän aluksen vahtiperämies on nukahtanut komentosillalla ajaessaan yksin yön pimeydessä.

– Gibraltar on alkanut vaatia minimimiehitystodistuksiin yhtä perämiestä lisää eli yhteensä kolmea vahtia ajavaa kansipäällystön jäsentä. Viimeksi havaitsin tämän tarkastaessani Joensuun satamassa M/S Merit-aluksen, Minkkinen kertoo.

Lähetetyt ohjeet noudattavat Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n yleissopimusta vahdinpidosta. Pienten miehistöjen minibulkkereissa ohjeita on yleisesti rikottu. Kansainvälinen kuljetustyöntekijöiden liitto ITF ja Kansainvälinen laivapäällikköyhdistysten liitto IFSMA ovat vaatineet jo pitkään IMO:lta selviä velvoittavia määräyksiä, joilla miehitysten epäkohtiin puututtaisiin. Täytyi sattua onnettomuuksia, ennen kuin edistystä alkoi tapahtua.

Ongelmia riittää

– Keväällä tarkastin Haminan satamassa Kyproksen mukavuuslipun alla seilaavan M/S Sylve -aluksen. Päällikkö totesi, että varustamo (Cargohunters AS, Viro) on antanut ohjeen, jonka mukaan tähystäjän (matruusi ja kokki/matruusi) ei tarvitse ol-

la yöllä komentosillalla, vaan *standby* riittää. Käytännössä tähystäjä voi olla punkkilaatikossa nukkumassa, Minkkinen kertoo.

Ilpo Minkkinen otti yhteyttä varustamon toimitusjohtajaan. Tämä kertoi, että lippuvaltiot Kypros ja Malta ovat antaneet luvan menetellä tähystyksissä näin.

– Tein asiasta ilmoituksen Trafín päivystävälle satamavaltiotarkastajalle. En ole kui-

Työaikakirjanpitoa
väärennetään usein.



tenkaan havainnut satamavaltiotarkastusraporteista, että asiaan olisi puututtu.

Vaikka mukavuusrekistereihin liputettujen alusten työehdot ja turvallisuus ovat hienan edistyneet, ongelmia riittää. Alukset miehitetään niin sanotuilla halpamiehistöillä, joilla on kehnot työsuhteen ehdot. Työsopimukset ovat määräaikaista ja jopa yhdeksän kuukauden pituisia. Päällystön työsopimuksissa on yleisesti kiinteät ylityöt eli päällystöllä on pitkistä työpäivistä ja 6:6-vahdinpidosta kokonaispalkka ilman ylityökorvauksia. Miehistöön kuuluvien sopimuksissa on takuuylytyö, joka on yleensä 103 tuntia kuukaudessa, kun säännöllinen työaika on 8 tuntia päivässä ja 40 tuntia viikossa.

Työaikakirjanpitoa väärennetään usein varustamon tai miehitysfirman määräyksestä. Ylitöitä ei tule maksuun, vaikka merenkulkija tekee yli sovitun 103 tuntia kuukaudessa. Tehtyjä työtunteja kertyy paljon, kun pienen miehistön alukset tekevät useita satamakäyntejä viikossa. ⚓



HIIHTOLOMALLE UNIONIN MÖKKIIN –haku Leville käynnissä

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

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

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

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

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

Hiihtosesonkina 11.2.–22.4.2017 (viikot 7–16) paritalon puolikas vuokrataan viikoksi hintaan 360 euroa.

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

Viikoilla 8–11 lapsiperheillä on etusija. Vaihtopäivä on lauantai.

Skidåkningssäsongen gäller tiden 11.2.– 22.4.2017 (veckorna 7–16).

Hyrestiden är en vecka, bytesdag lördag. Priset för en lägenhet

(andra delen av parhuset) är 360 e/vecka.

Barnfamiljer har förtur under veckorna 8–11.

Haettu mökkiviikko/Ansökan till hyresvecka

Ajanjakso/Period

La / – La /

Haettu mökkiviikko/Ansökan till hyresvecka

Ajanjakso/Period

La / – La /

Hakijan nimi/Namn

Katuosoite/Gatuadress

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

Puhelinnumero/
 Telefonnummer

Lasten määrä ja iät/
 Antal barnen och deras ålder

Henkilötunnus/Personbetecknin.....

Allekirjoitus/Underskrift

Postita lomake viimeistään 15.11. osoitteeseen/
 Skicka ansökningsblanketten senast den 15.11 till

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





Päällystöliitoilla uudet pomot

SUOMEN LAIVANPÄÄLLYSTÖLIITTO

– Finlands Skeppsbefälsförbund ry:n uusi toiminnanjohtaja on **Tapani Salmenhaara**. Merikapteeni ja diplomi-insinööri Salmenhaara on työskennellyt aiemmin merenkulun ja logistiikan johto- ja esimiestehtävissä sekä merenkulkuaineiden yliopettajana. Hänellä on myös työskennellyt päällystötehtävissä sekä suomalaisilla että ulkomaisilla aluksilla.

Konepäällystöliiton uutena toiminnanjohtajana on aloittanut **Robert Nyman**. Nyman on valtiotieteiden maisteri, jolla on kokemusta vakuutusalan ja logistiikan edunvalvonnasta ja työmarkkinajärjestötoiminnasta.



Pekka Karppanen

TAPANI SALMENHAARA



Katariina Kivistö

ROBERT NYMAN



Katariina Kivistö

Turussa esitellään Unioninkin historiaa

TURUN FORUM MARINUM on uusintanut perusnäyttelynsä. Merikeskus on asettanut esille aiempaa enemmän merimiesten entisistä oloista kertovaa materiaalia. Myös merenkulkijoiden ammatillinen järjestäytyminen saa huomiota. Esillä on muun muassa vanha, Unionin omistama Merimiesten ja lämmittäjien yhdistyksen lippu.

Forum Marinumin kahvila-ravintolan ravintoloitsija on vaihtunut, mutta saaristolaishenkinen Daphne-ravintola on remontin jälkeen taas avoinna ja palvelee päivittäin.

Suomen Joutsen huollossa

Museoalus Suomen Joutsen on Turun korjaustelakalla. Alukselle tehdään kymmenvuotishuolto.

Työt kestävät arviolta lokakuun lopulle. Suomen Joutsen on osa Forum Marinum -merikeskusta.

Kansallisaartena pidetyn Joutsenen omistaa Turun kaupunki, jonka myöntämällä avustuksella telakointi pystytään toteuttamaan.

Suomen Joutsen on kesäisin avoina yleisölle. Laivalla esitellään aluksen historiaa ja siellä pidetään taidenäyttelyitä. Tiloja myös vuokrataan kokouksiin ja juhliin. Kuluneena kesänä Suomen Joutsenella kävi lähes 13 000 vierailijaa.



Forum Marinum

Turvallisuusjohtaminen tullut hyväksi merimiestäidoksi

SUOMALAISET MERIMIEHET suhtautuvat pääosin myönteisesti turvallisuusjohtamiseen. He katsovat, että laivojen ja varustamojen turvallisuuskulttuuri on parantunut.

Tämä selviää **Jouni Lappalaisen** Turun yliopistoon tekemästä väitöskirjasta.

Tutkimuksen mukaan kansainvälinen turvallisuusjohtamiskoodi on parantanut selvästi varautumista hätätilanteisiin. Varustamoja ja laivoja koskeva ISM-koodi tuli pakolliseksi parikymmentä vuotta sitten. Silloin oli

otettava käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmät.

Kritisoitavaa merenkulkijat löytävät siitä, että turvallisuusjohtamisjärjestelmän ohjeet eivät aina vastaa käytännön työn tarpeita. Tällöin ohjeita on hankala noudattaa. Tutkimus osoitti puutteita myös poikkeamien ja vaaratilanteiden raportoinnissa.

Lappalaisen mukaan turvallisuusjohtamista voitaisiin soveltaa paremmin, jos laivojen henkilökunta otettaisiin enemmän mukaan kehittämään turvallisuutta.

Arctia aikoo lomauttaa

ARCTIA-KONSERNI SUUNNITTELEE

lomauttavansa henkilöstönsä määräjäksi. Arctia aloitti lomautuksiin mahdollisesti johtavat yt-neuvottelut syyskuussa. Mahdolliset lomautukset toteutettaisiin loppuvuoden 2016 sekä alkuvuoden 2017 aikana.

Arctia on ilmoittanut yt-neuvottelujen syyksi tuotannolliset ja taloudelliset perusteet. Konserni vetoaa vaikeaan markkinatilanteeseen.

Arctian palveluksessa on noin 100 Merimies-Unionin jäsentä. Konsernin koko henkilöstömäärä on 270.



Rajavartiolaitos

Merikarhulle turvallisuuspalkinto

VARTIOLAIVA MERIKARHU on palkittu merenkulun turvallisuustyöstä. Merikarhu on pelastanut ennaltaehkäisevästi ihmishenkiä Välimerellä, kun se on osallistunut EU:n rajaturvallisuusviraston Frontexin operaatioon.

Rajavartiolaitoksen Merikarhu on valvonut liikennettä Kreikan ja Turkin välisellä merialueella, estänyt ihmisalakuljetusta sekä toiminut meripelastustehtävissä. Samalla Merikarhu on välittänyt eteenpäin suomalaisen

merenkuluturvallisuuden osaamista ja toimintoja.

Merikarhun saama palkinto on huomionosoitus myös Rajavartiolaitoksen muille toimijoille ja aluksille niiden pelastustyöstä Välimerellä. Itämerellä Merikarhu on jo pitkään edistänyt meriturvallisuutta.

Liikenneministeri **Anne Berner** luovutti palkinnon Merikarhulle 19. syyskuuta. Merenkulun turvallisuuspalkinto on jaettu vuosittain 1997 alkaen.



Ruotsin merimuseon kuva-arkisto

Tatuoinnit kiinnostavat – vielä ehtii!

MERIKESKUS VELLAMOSSA Kotkassa esillä oleva merimiestatuointien näyttely on saanut jatkoaikaa. Yleisön suosikiksi osoittautunut näyttely pidetään esillä 13.11. saakka.

Ruotsin merimuseon tuottama näyttely esittelee merimiestatuointien historiaa ainutlaatuisen tatuointimallikoelman avulla.

Joulukuun alussa Kotkan merimuseossa avautuu näyttely, joka esittelee Viaporin telakkaa valokuvien avulla.



Meidän yhteinen Turva



Nyt
-50%

koti-irtaimisto-
vakuutuksesta*

Tämä maa on rakennettu kovalla työllä. Me suomalaiset olemme osoittaneet, että yhdessä tekemällä pienikin voi olla vahva.

Turva on työn tekemiseen ja yhteiseen hyvään uskovien ihmisten rakentama ja omistama vakuutusyhtiö. Vaikka olemme pieni, tarjoamme suuria etuja ammattiliittojen jäsenille.

Poikkeaa toimistollamme, soita tai tutustu etuihisi osoitteessa turva.fi/smu

* Etu koskee uutta koti-irtaimistovakuutusta, jonka alkamispäivä on 1.9.-31.12.2016. Edun saa ensimmäisen vuoden vakuutusmaksusta.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva • www.turva.fi • puh. 01019 5110

 **turva**
Hymyile, olet Turvassa

Finska fartygsbefäl blir billig finsk arbetskraft

Finland har man redan i årtal utbildat alldeles för många fartygsbefäl. I praktiken betyder detta att befälen utexamineras från skolan direkt i arbetslöshetsregistret. Skolorna i branschen har vägrat inse hur allvarlig situationen är. De har blint fortsatt sin verksamhet utifrån egna själviska mål utan att lyssna till varningar. För skolorna är utbildning i dag ren affärsverksamhet: ju fler studerande som antas och utexamineras, desto mer förtjänar skolorna.

Skeppsbefälsförbundet har beslutat att tackla den utbredda arbetslösheten bland styrmän på ett sätt som kan ha oväntade följder. Förbundet avtalade i ett protokoll daterat 17.8.2016 med Rederierna i Finland att man på finska fartyg med blandbesättning kan börja anställa finska styrmän istället för visstidsanställda utomeuropeiska arbetstagare, men inte enligt finska arbetsvillkor utan med den lön som betalas till non-EU-arbetstagare. På fartyg med blandbesättning kan det alltså i fortsättningen finnas finska styrmän, varav en del jobbar enligt finska kollektivavtal och en annan del följer arbetsvillkoren för non-EU-arbetstagare trots att båda grupperna utför samma arbete. Detta är ren och skär lönere och lönediskriminering bland EU-arbetstagare.

I avtalet mellan Skeppsbefälsförbundet och Rederierna i Finland rf talas om juniorstyrmän och styrmanskadetter. Benämningarna är vilseledande: det handlar inte om studerande inom branschen och kadetterna är inte extra arbetskraft vid sidan av den normala besättningen. Tvärtom avses med juniorstyrmän och styrmanskadetter utexaminerade styrmän som redan har en viss arbetserfarenhet och som nu kan anställas utanför avlösningssystemet med en betydligt lägre lön och sämre förmåner än de övriga finska styrmännen som jobbar på samma fartyg. Ifall det handlade om studerande eller praktikanter som utgör extra arbetskraft utanför den egentliga besättningen, kunde man förstå att lönerna och övriga villkor skulle skilja sig från den normala besättningens. Så är ändå inte fallet, eftersom det ingångna **avtalet uttryckligen innebär att man skapar ett system med arbetstagare i två olika klasser bland EU-anställda som tillhör den sedvanliga besättningen**: för samma arbete betalas helt olika löner. Det återstår att se om styrmännen själva godkänner en sådan ojämlik behandling och om arrangemanget över huvudtaget är lagligt.

Man rör sig också i gråzonerna då avtalet stipulerar att rederiet betalar en ersättning till Skeppsbefälsförbundet för upprätthållande av kadettssystemet. Ersättningen motsvarar "styrmanskadettens" medlemsavgift till förbundet. Vad avses med avtalets kadett-

system? Det handlar om vanliga styrmän som ska anställas. Vad är det för ett system som Skeppsbefälsförbundet upprätthåller och varför betalar rederiet en separat ersättning för detta? **Det är antagligen första gången som en arbetsgivare i Finland betalar ersättning till ett arbetsgivarförbund för att göra upp ett kollektivavtal.** Detta har inte hört och hör fortfarande inte till Sjömans-Unionens verksamhetsprinciper.

Blandbesättningarna introducerades för sex år sedan. Finland var bland de sista länderna i Europa att införa dem. I Sverige övergick man till blandbesättning redan i mitten av 1990-talet. Orsaken till att vi tvingades införa motsvarande system i Finland var till stor del att rederierna just då höll på att förnya sitt föråldrade tonnage. För att kunna registrera de nya fartygen under finsk flagg och trygga de dåvarande arbetsplatserna måste den finska flaggens konkurrenskraft ökas. Detta uppnåddes genom införande av blandbesättning och revidering av tonnageskattlagstiftningen. Blandbesättningen genomfördes rederi- och fartygsvis enligt sjöfararförbundens och rederiernas gemensamt överenskomna principer. Systemet har lett till en ökning av sjöarbetsplatser under finsk flagg under de senaste åren.

Skeppsbefälsförbundet och Rederierna i Finland rf har i sina meddelanden lyft fram hur de skapat möjligheter att sysselsätta finska styrmän på finska fartyg och att de på så sätt håller på att tackla arbetslösheten bland styrmän och lösa problemen med överutexaminering. Meddelandena säger inget om att detta skett genom att halvera styrmännens lön och avskaffa arbetsskiftsystemet. De finska fartygsbefälen och deras intressebevakare har sålunda valt en ytterst farlig väg och ingen vet vart den leder. De finska fartygsbefälen har i ett slag omvandlats till billig finsk arbetskraft, som tvingas ta emot arbete med en lön som man inte kan leva på i Finland.

Rederierna i Finland rf har redan föreslagit för Sjömans-Unionen att ett liknande system ska skapas för arbetstagare inom manskapet. Unionen har ändå skarpt motsatt sig förslaget och meddelat att den inte godkänner en indelning av sina medlemmar i två olika klasser och inte ens kommer att förhandla om ett sådant alternativ.



Simo Zitting
Ordförande

simo.zitting@smu.fi

Jukka-Pekka Flander

*Axel Hård studerar
juridik. Han tycker att
arbetet till havs passar
bra som sommarjobb.*



Fartyg är bemannade med fast personal och många olika visstidsanställda

Vikarier, extrapersonal och sommarjobbare

– alla behövs i arbetet till havs

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILDER JUKKA-PEKKA FLANDER

På fartygen arbetar folk under många olika arbetsavtal. De fastanställda utgör stommen i besättningen. Förutom dem finns det även vikarier och extrapersonal som hjälper till under hektiska perioder. På framför allt sommaren och veckosluten har man många visstidsanställda till hjälp.

Denna brokighet kräver anpassningsförmåga. För det mesta fungerar samarbetet mellan fast och tillfällig personal bra. Många extraanställda hoppas på fast anställning.

Viking Lines Mariella kryllade i somras av både passagerare och av mer personal än vanligt. En del hade kommit för att stan- na, en del var bara på besök.

Flexibel extrapersonal

– Vi kan tacka gudarna för att vi har så bra sommararbetare, säger kallskönan **Sirpa Laurén** med en suck.

Laurén – själv fastanställd veteran – stretrar i köket tillsammans med praktikanter och sommararbetare. På ett skift var hon den enda fastanställda. Övriga sex var alla nykomlingar.

– Arbetet är stressigt och krävande. Vi ska utfodra 1 000 personer på ett par timmar. De nya arbetstagarna måste vara ras- ka och initiativtagande. De är också flexi-

bla, då de arbetar längre skift än den fasta personalen.

Anpassningsförmågan och samspelet syns i resultatet: förmannen har meddelat att kundnöjdheten har varit utmärkt.

Mikko Rajala utbildar sig till kock och trivs med sitt tillfälliga arbete i Mariellas kök.

– Jag tycker om att vara här och har ta- gets emot bra. Arbetspassen är långa, men det visste jag ju redan innan jag började.

Sommaren på Mariella är en riktig show.



Rajala säger att om han fick bestämma just nu så skulle han bli kvar på passagerarfartyget. Han har även praktiserat på ett fraktfartyg.

– Jag är fortfarande ung, så jag ser mig omkring. Men jag vill absolut arbeta på ett fartyg.

Pensionär kallades in för att jobba

Extrapersonalen består inte bara av unga nykomlingar utan även av veteraner, efter- som även pensionärer tar arbetsuppdrag. Kocken **Kari Kuusisto** gick i pension från sin tjänst på Viking Line år 2013 efter näs- tan 30 arbetsår. Honom ser man fortfan-

de ibland i köket på något fartyg. Kuusisto gör skiftande pass: fyra dagar eller sex da- gar eller ”hur det nu råkar bli”.

Efter att ha gått i pension förtjänstarbe- tade Kuusisto inte på ett år. Förra året arbe- tade han däremot 100 dagar och i mitten av detta år har han hunnit göra 60 arbets- dagar.

– Jag åkte till Gabriella för att hälsa på kompisar och de bad mig komma in och jobba. Jag tänkte inte göra det, men när de ringde från personalavdelningen och bad mig så tänkte jag om, berättar Kuusisto.

Han beskriver det som en mjuklandning i pensionen. Lönen och den sociala sidan är såklart också ett stort plus. Kuusisto för- tydligar dock att han har många kompisar och hobbyer även i land. Förr eller senare måste han fundera över sin ork. Arbetstak- ten är hård och oljudet, skramlet och ovä- sendet tröttnar. Kuusisto planerar att fortsät- ta fram till jul och sedan sluta, eftersom hans papper går ut då.

– Stress, stress, stress, beskriver Kuu- sisto dagens situation.

Köksarbetet har förändrats bland annat i det att det numera finns ett mycket större sortiment.

– Tidskrävande grejer. Det finns arbete så det räcker. Dessutom är lagerutrymme- na i köket trånga och maskinerna fungerar inte alltid.





Simon Nordstedt hoppas på ett fast arbete.

Kuusisto kallar sommaren på Mariella och Gabriella för "en riktig show", eftersom fartygen gör en dagstur till Tallinn. De fastanställda belastas med att handleda extrapersonalen.

– Det är frustrerande att lära dem som kanske bara gör en resa. Skriv upp det jag säger, jag har inte tid att lära ut det flera

gångar, brukar jag säga. Men visst behövs det extrapersonal.

Vi blir jurister, lärare...

Det finns också en del sommararbetare som bara gör ett eller ett par korta pass på fartygen.

Carin Liljestrand och **Axel Hård** arbetade i butikskassan på Mariella i somras. Liljestrand

studerar till lärare och arbetade för första gången på ett fartyg, medan Hård, som studerar till jurist, gjorde sitt andra pass.

– Arbetet till havs passar bra som sommarjobb. Antalet sökande var många, säger de och är nöjda med arbetet.

Sommarjobbarna tackar fartygets fasta personal. De behandlas på samma sätt som övriga anställda.

– Vi är en del av teamet. Vi får råd och vägledning och kan fråga vad som helst.

Även om båda siktar på en karriär i land är kunskapen om fartygslivet en värdefull erfarenhet, och de har goda minnen från fartygspersonalen.

– Sjömännen tycks förenas av humor, öppenhet och social förmåga.

Fast extrapersonal vill ha fast anställning

Jenni Ahlstedt och **Simon Nordstedt** arbetar extra. Båda kan kallas fast tillfällig personal, eftersom de har gjort så många arbetspass.

Båda vill ha fast arbete på ett fartyg.

– Arbete har det funnits gott om, men snuttjobb gör det svårt att planera livet, säger Ahlstedt.

Jenni Ahlstedt vill dock inte söka arbete i land, eftersom hennes pojkvän bor i Stockholm och hon ändå skulle åka till Sverige.

Dessutom trivs hon med arbetet. Hon har arbetat i receptionen, som programvärd, lekledare och shoppingvärd.

– Jag trivs med att arbeta inom underhållning.

Ahlstedt, som är utbildad stud.merkonom och eltekniker, arbetar extra på Viking Lines olika fartyg.

– Arbetskamraterna byts ut väldigt ofta. Jag minns långt ifrån allas namn. De fastanställda minns däremot mig. Alla känner apan, skrattar Ahlstedt.

Även om lönen och andra anställningsförmåner kommer från olika arbetsuppgifter och olika fartyg har det inte varit några problem. Klart är t.ex. att även lönen kommer snabbt för ett kort pass.

Tydliga gränser för visstidsanställningar

Sjömans-Unionen vill ha tydligare och mer bestämda gränser för användningen av tidsbestämda arbetsavtal. Användningen av tidsbestämda arbetsavtal på arbetsgivarens initiativ måste begränsas till de situationer som de ursprungligen är avsedda för.

Målet ingår i Unionens verksamhetsplan (2016–2019). Unionen uppmärksammar saken eftersom rederierna gång på gång har använt tidsbestämda

arbetsavtal, även då det inte varit befogat eller ens möjligt enligt kollektivavtalen.

Unionens ombudsman **Carita Ojala** säger att tidsbestämda arbetsavtal har tecknats utan grund framför allt inom fraktfartygssektorn.

– Enligt sjöarbetsavtalslagen måste det varje gång finnas en specificerad grund till ett tidsbestämt arbetsavtal, annars är det fråga om kringgående av anställningsvillkoren, betonar Ojala.

– En gång kom posten med en lönekorrigeringsslapp från rederiet trots att jag inte hunnit be om korrigering.

Elektriker Simon Nordstedt har arbetat mycket på fartygen. Nordstedt studerade till elektriker i Vasa och på Åland och kan redan fartygsjobbet så bra att han inte behöver fråga om hjälp.

Det har bara inte blivit någon fast anställning än.

– Jag skulle vilja ha ett fast arbete, det är något jag hoppas på hela tiden.

Önskemålet är lätt att förstå för Nordstedt har en liten son. Den föregående perioden mellan arbeten gick i föräldraledighetens tecken.

Konflikter först på senhösten

– Personalorganisationerna är komplicerade på ett sätt, säger **Rabbe Rosqvist**, purser på Mariella.

Enligt Rosqvist finns det under en normal säsong på fartyget huvudsakligen sådana visstidsanställda som redan vet och kan allt. På sommaren är personalen mer brokig.

– På sommaren är det mer stressigt än övriga tider och det finns mer att lära sig.

Eftersom Mariella och Gabriella inte bara trafikerar standardlinjen på sommaren, utan också gör några timmar långa picknickryssningar från Helsingfors till Tallinn så tar de

in extrapersonal till dagstrafiken. I Mariellas restauranger och butiker finns det 20 och i städtjänsten ca 30 av dessa så kallade PAF-anställda. Extrapersonalen har ett 2+1-skiftsystem och åtta timmars arbetsdag.

– För sommarjobbaren är det ett drömvänt. Lönen är bra och man får tid över till annat.

Många sommarjobbare blir kvar på fartyget.

– Jag är själv ett levande exempel på hur sommarjobbet på fartyget kan ta någon med storm. Innan det studerade jag på Hanken och arbetade som lärare i ett år, berättar Rosqvist.

Den hektiska sommaren flyter oftast förbi utan några större problem. Systemet fungerar och man hinner inte hänga upp sig på småsaker.

– Ibland uppstår det något problem. Då försöker vi ta tag i det med en gång och reda ut saken. De riktiga konflikterna kommer först på senhösten, säger Rosqvist av erfarenhet. ⚓



Kocken Kari Kuusisto gick i pension men började igen ta arbetsuppgifter. Lönen och den sociala sidan är ett plus.



Purser Rabbe Rosqvist har själv en gång varit sommararbetare på fartyget.



Jenni Ahlstedt kan kallas "fast tillfällig".

Minusvederlag, brandövningar, smutsigt arbete
– SE VAD SOM ÄNDRAS

Avtal om sjöfararnas löner
och arbetsvillkor

De nya kollektivavtalen gäller två år

Löner och arbetsvillkor för medlemmar i Sjömans-Unionen fastställs enligt de nya kollektivavtalen. Enligt kollektivavtalslösningen fortsätter de nuvarande avtalen i två år. Samtidigt gjordes små ändringar i dem. Arbetsgrupperna fortsätter att behandla specialfrågor. Sjöfararnas kollektivavtal följer det konkurrenskraftsavtal som ingåtts av centralorganisationerna.

Unionen och arbetsgivarrepresentanten Rederierna i Finland rf uppnådde avtalet i mitten av juni. Före det förkastade arbetsgivaren förhandlingsresultatet. Det nya avtalet gynnades av ett tilläggsprotokoll. I enlighet med detta tillsätter parterna en arbetsgrupp som följer upp hur textändringarna i förhandlingsresultatet tillämpas.

De nya avtalen berör största delen av fartygspersonalen. Avtalen för en del av de små branscherna inom sjöfart har ännu inte förhandlats.

Dessa sidor innehåller plock ur kollektivavtalen. Avtalen i sin helhet har publicerats på Sjömans-Unionens webbplats www.smu.fi, under intressebevakning > kollektivavtal. Sjömans-Unionens experter ger mer information om kollektivavtalen.

LÖNER

På basis av det så kallade konkurrenskraftsavtalet från förhandlingarna mellan arbetsmarknadens centralorganisationer höjs inte tabell- och garantilönerna eller de euromässiga tilläggen den 1.3.2017.

Löneförhöjningarna som sker ett år efter detta följer en lösning baserad på den så kallade finska modellen. Den finska modellen utarbetas som bäst i arbetsgruppen på centralorganisationsnivå.

Ersättningarna för naturaförmåner granskas i början av varje avtalsår.

NON EU-sjöfararnas tabelllöner granskas under avtalsperioden på sådant sätt, att lönerna alltid motsvarar vid den tidpunkten gällande ITF TCC. Parterna har kommit överens om att till NON EU-sjöfarare betalas alltid samma och en lika stor (i

euro mätt) lasthanteringsersättning som till motsvarande EU-sjöfarare.

ÅRSARBETSTIDEN

Årsarbetstiden har inte förlängts. Inom handelssjöfarten har man redan tidigare förlängt arbetstiden för att få ner arbetskostnaderna för den finländska sjöfarten och på så sätt öka konkurrenskraften.

Parterna har ändå beslutat att de tillsätter en arbetsgrupp för att utreda hur den dagliga arbetstiden kan effektiviseras.

LOKALA FÖRHANDLINGAR

Parterna utreder i en arbetsgrupp hur man kan utveckla de lokala förhandlingarna. In-



Sjömans-Unionens arkiv

om sjöfarten är det redan vanligt med lokala avtal. På rederi- och fartygsnivå avtalar man nuförtiden bl.a. om bemanningen, yrkesbehörigheterna och arbetstiden.



MÖJLIGHET TILL ANDRA BESTÄMMELSER FÖR SMÅTONNAGE

Genom ett garantilöneavtal kan man komma överens om annat gällande småtonnagefartygens löne- och arbetsvillkor.

SEMESTER

Om totala antalet semesterdagar vid uträkningen av semesterns längd inte utgör ett heltal, ska den överstigande delen av en dag ges som full semesterdag. Om arbetstagaren vid slutet av anställningsförhållandet betalas semesterersättning som motsvarar semesterlönen och om antalet semesterdagar inte utgör ett heltal, ska den överstigande delen av en dag räknas som full semesterdag.

MINUSVEDERLAG

Utrikesfartens handelsfartyg

När det gäller minusvederlag har man länge följt principen, att "ifall åt sjömannen har getts mera vederlagsledighet, än det som de ackumulerade vederlagen förutsätter, så kan sjömannen inte åläggas att utföra några eventuella minustimmar efter att han återvänder till arbetet. Dessa minustimmar kan inte kvitteras med semesterdagar".

Parternas gemensamma syn är att samma princip även ska efterföljas i de fartygs-specifika garantilöneavtalen som uppgjorts i enlighet med handelsfartygsavtalet.

Parterna har även konstaterat, att när det gäller förverkligandet av ovan nämnda princip, så ska man ta hänsyn till ifall det mellan arbetstagaren och arbetsgivaren har gjorts en överenskommelse som avviker ifrån den normala avlösningen eller arbetsordningen, såsom obetald ledighet eller annan motsvarande frånvaro som grundar sig på kollektivavtal eller på lag.

FAR- OCH MORFÖRÄLDRAERS BEGRAVNING

Arbetstagarens far- och morföräldrar anses härefter vara nära släktingar och det blir därför möjligt att få betald ledighet för att delta i deras begravning. Arbetstagaren ansvarar själv för resekostnaderna.

Med nära anförvanter har redan tidigare avsetts arbetstagarens äkta hälft och samboende, partnern i registrerat partnerskap, barn, den äkta hälften och samboendes barn, partners barn i registrerat partnerskap, arbetstagarens föräldrar och far- och morföräldrar och den äkta hälften och samboendes föräldrar samt i registrerat partnerskap partners föräldrar samt arbetstagarens bröder och systrar.



ERSÄTTNING FÖR SMUTSIGT ARBETE

Utrikesfartens handelsfartyg och passagerarfartyg

Ersättning för smutsigt arbete betalas för varje påbörjad timme då arbetet är långvarigt.

Arbetstagaren är berättigad till ersättning för smutsigt arbete varje gång hen måste städa eller i sitt arbete hantera uppkastningar, exkrement eller andra motsvarande sekret eller blod i mängder som avviker från det normala. Det arbete som görs för att rengöra, öppna och reparera avfallsvattentankar och nedkast samt rörledningar och då man måste behandla ovan nämnda sekret eller blod, betalas dock ersättning (14,32 euro) för varje påbörjad timme.

LASTHANTERINGERSÄTTNING

Utrikesfartens handelsfartyg och passagerarfartyg

Parternas gemensamma ståndpunkt är att lasthanteringsersättning alltid betalas för hela timmar.

BRAND- OCH RÄDDNINGÖVNINGAR

Passagerarfartyg

Om arbetstagarens vilotid störs av räddnings- och brandsläckningsövningar samt andra övningar med säkerhetsutrustning, skall till hen ges tillräckligt med ersättande vilotid.



Arbetsgrupperna finns slipar arbetsvillkoren

I sjöfartens kollektivavtalsförhandlingar beslöt man att tillsätta arbetsgrupper som utreder specialfrågor. Utredningar i anslutning till konkurrenskraftsavtalet görs av arbetsgruppen för arbetstid och arbetsgruppen för lokala förhandlingar. Dessutom följer en arbetsgrupp upp hur ändringarna i avtalstexten tillämpas.

Arbetsgruppernas arbete bör vara klart i god tid så att eventuella ändringar i kollektivavtalen kan tillämpas från och med 1.3.2017. I varje arbetsgrupp finns representanter från både arbetsgivarna och Sjömans-Unionen. *Specialfrågor som behandlas av arbetsgrupperna:*

Deltidsarbete

Arbetsgruppen undersöker hur ändringen gällande deltidspension och delinvalidpension inverkar på uppgörandet av arbetsavtal för deltidarbete. Gruppen utreder också om det är möjligt och på vilka grunder man kan lösgöra uppgörandet av arbetsavtal som gäller deltidarbete från att gälla

endast arbetstagare som har gått i pension (dvs. om man kan ingå arbetsavtal för deltidarbete även i andra situationer).

Fritidsförsäkring

Arbetsgruppen undersöker vilka följderna av ändringarna i olycksfallsförsäkringslagstiftningen kommer att bli.

Möte mellan yrkesbehörigheter och arbetsplatser

Arbetsgruppen undersöker hur man bättre kan få utbud och efterfrågan, dvs. arbetsplatser, sysselsättning och yrkesbehörighet, att mötas. I synnerhet utreder gruppen hur man kan säkra manskapsstuderandes arbets- och framtidsutsikter.

Extra matgäster på isbrytare

Arbetsgruppen undersöker hur mycket arbetsbördan för isbrytarnas ekonomipersonal på Skatudden har ökat då man även erbjuder lunch och motsvarande måltider åt andra än dem som tillhör besättningen.



Samtidigt utreder man hur den ökade arbetsmängden ska kompenseras.

Osakligt bemötande och trakasserier

Arbetsgruppen utarbetar en separat bilaga till utrikesfartens kollektivavtal där man avtalar om hur man ingriper vid osakligt bemötande och trakasserier och hur man kan förebygga detta. ⚓



OSALLISTU PHT:N HYVINVOINTIJAKSOLLE
— SAL-LOMAT TUKEE!



Mikäli osallistut 1. askel aikuisille -seurantajaksolle, ja kuulut SAK-liittoon, SAL-lomat maksaa sinulle takaisin omavastuun.



Mikäli osallistut 1. askel -perheille jaksolle, SAL-lomat maksaa perheellesi takaisin 50 euroa.

HAE JAKSOLLE:
WWW.PHT.FI

Toimi näin: Kun olet osallistunut, laita sähköpostilla tieto olitko aikuis-ten vai perheiden jaksolla, nimesi, ammattiliittosi ja IBAN- tilinumerosi osoitteeseen: pasi.ylitalo@sal-lomat.fi

Lisätietoja:

pasi.ylitalo@sal-lomat.fi
SAL-lomat maksaa avustukset joka kuukauden 1. viikolla.





STCW-behörighetskurser och deras kostnader

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Min specialbehörighet enligt STCW-konventionen slutar att gälla och min arbetsgivare anmälde mig till en kurs. Måste jag själv betala kurskostnaderna inklusive resor och logi? Och hur är det med Trafis behörighetsintygsavgift? Jag har också en annan specialbehörighet som jag inte behöver i min nuvarande uppgift på det nuvarande fartyget. Ansvarar arbetsgivaren för kostnaderna för den när det är dags att förnya den?

JURISTEN: När det gäller kostnaderna för STCW-behörighetskurser och behörighetsintyg finns det ett tillämpningsdirektiv, som är en del av 2 § i utbildningsavtalet (utrikesfartens allmänna avtal 12). Tillämpningsdirektivet säger följande:

”Arbetstagaren skall, när arbetsförhållandet inleds, inneha de behörighetsbrev och specialbehörighetsintyg som ett mottagande av befattningen kräver. Under arbetsförhållandet är arbetstagaren berättigad att få ersättning för de fartygs- och uppgiftsspecifika, STCW-konventionsenliga, specialbehörigheternas anskaffnings-, förnyelse- och byteskostnader, inkluderande kursavgifter och anskaffning av kursmaterial, resekostnader, uppehälle och inlösen av behörighetsintygen.”

Utgångspunkten är alltså att arbetstagaren själv i sin helhet ansvarar för kostnaderna för att skaffa en yrkesmässig grundbehörighet (t.ex. matros, båtsman, fartygskock) och en eventuell specialbehörighet i anknäpning till den eller till tjänsten som utgör förutsättning för anställning.

Under anställningen har arbetsgivaren enligt tillämpningsdirektivet skyldighet att tillse att de specialbehörigheter som du behöver i din tjänst och i ditt arbete införskaffas och hålls giltiga, anordna och anmäla dig till kursen i tid och stå för kurskostnaderna inklusive resor och kost och logi.

Arbetsgivaren är skyldig att ersätta kursavgiften, nödvändiga kursmaterial och -tillbehör samt kostnader för resa, kost och logi. Arbetsgivaren skall dessutom ersätta arbetstagaren för avgiften som Trafi (www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet/maksut) debiterar för ett nytt uppdaterat behörighetsintyg. Under rubriken Sjöfart på Trafis hemsida finns det mycket nyttig information om fartygsspecifika behörigheter, behörighetsbrev, ansökningar, handläggningstider, intyg m.m.

För kurstiden ersätts arbetstagaren för inkomstförlust, som utgörs av garanti- eller grundlön inklusive eventuella ålderstillägg och betjäpningsarvoden och serveringsersättningar som betalas för arbetsperioden. I tillämpningsdirektivet står det också att kursen ska försöka sammankopplas med i början eller slutet av en ledig period, kompensationsledighet eller semester så att kursen inte orsakar väntedagar i onödan. På så sätt stör kurserna avlösningen och semesterar och bokföringen i anknäpning till dem så lite som möjligt.

Observera att kollektivavtalen för befäl har andra regler när det gäller ersättning av kostnader i anknäpning till behörigheter.

I förhandlingarna kring tillämpningsanvisningen diskuterade man med arbetsgivarrepresentanterna de förnyelsekostnader som är knutna till de specialbehörigheter som sjömannen inte behöver i just den aktuella tjänsten eller på det aktuella fartyget. Om du vill hålla en annan specialbehörighet (t.ex. fast rescue eller fartygssjukvård) i kraft eller eventuellt skaffa fler för att möjliggöra ett karriärsteg eller byte av arbetsplats måste du själv se till att de är giltiga, delta i kurserna och betala för dem. Arbetsgivaren kan om den så önskar stödja fortbildningen ekonomiskt, men det måste avtalas med arbetsgivaren separat.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi



75 år sedan Ilmarinen gick under **Finlands** **pansarfartyg –** Väktarna av livets väg

Pansarfartygen Ilmarinen och Väinämöinen var den finska flottans stolthet. De sjuöattes i början av 1930-talet. Under kriget besköts pansarfartygens kraftigt. Ilmarinen gick under vid en minexplosion. Väinämöinen blev i sin tur bostadspråm vid den estniska kusten.

På 1920-talet beslutade riksdagen att Finland kunde bygga två pansarfartyg samt ubåtar och torpedbåtar. Investeringen visade att den statliga ledningen visste hur viktigt det var att trygga försörjningsberedskapen och sjötransporterna, eftersom det världspolitiska läget utvecklades i negativ riktning.

Efteråt har kritik riktats mot att byggan-
det av pansarfartygen på Crichton-Vulcan-varvet i Åbo tog medel från upprustningen av fältarmén och luftvapnet. Man kan dock konstatera att pansarfartygens avskräckande "fleet in being"-effekt till viss del förhindrade sovjeterna från att erövra Åland och kapa fartygsrutterna till väst.

Den första flygattacken i början av vinterkriget

Skotten i Mainila den 26.11.1939 startade vinterkriget. Morgonen den 30.11. var klar och lugn där pansarfartygen låg förankrade i sundet mellan Kasnäs och Högsåra. Utkiken i Väinämöinenens stridstorn upptäckte tre fiendeplan som närmade sig från norr. De släppte sex tunga bomber, och splittret från bomberna dödade en man och skadade flera på Ilmarinen. Pansarfartygens luftvärn förstörde alla tre fiendeplan. Därefter aktade sig det sovjetiska luftvapnet noga för att närma sig pansarfartygen i övermod. Deras fasta order var att pansarfartygen skulle förstöras till vilket pris som helst om chansen erbjöds.

Skiftets fjärd på juldagen – helvetet bryter ut

Morgonen den 25.12. Radion på Örö fort meddelade att tre fiendeplan närmar sig. Luftanfallen fortsatte hela dagen. Det kom så många bombplan och jaktplan att man inte hann räkna alla. Omkring 200 av Sov-

jetunionens flygplan utgick från estniska fält och anföll i första hand Ilmarinen och Väinämöinen samt Åbo hamn.

Pansarfartygen sköt ner sju fiendeplan och skadade flera under dagen. När mörkret kom var fartygens däck fulla med issörja, lera och sten. På Ilmarinen omkom en man och tio skadades, en del av dem svårt. Det hade gått åt så mycket ammunition att tändrören till det medeltunga artilleriet började ta slut. Väinämöinen och Ilmarinen förflyttade sig till Åland för att skydda sjötrafiken och våra fartygskonvojer. En svensk ubåt lade an mot Väinämöinens sida i nattens mörker och hade med sig välbehövliga tändrör.

När havet frös till is i slutet av januari beordrades pansarfartygen att förstärka luftvärnet i vår viktigaste importhamn, dvs. Åbo. De utsattes för ständiga luftanfall fram till mellanfreden den 13.3.1940.

Mål för raketer och störtbombningar under fortsättningskriget

Stormaktskriget utökades och det finska fortsättningskriget började den 22.6. 1941. Sju plan bombade de finska pansarfartygen direkt när de eskorterade skyddsplutonernas transporter till Åland. Luftanfallen fortsatte den 23. och 26.6. söder om Sottunga. Den 4 juli genomförde Väinämöinen den första störningsskjutningen med tunga ar-

tilleriet mot ryska basen i Hangö. Den 6.7. utsattes Ilmarinen för ett raketanfall, men sköt ner planet med luftvärnseld.

I skydd av nattens dimma den 27.7. gick en sovjetisk marininfanteridivision i land på Bengtskärs fyrö i syfte att förstöra fyren. Därefter följde en strid som varade i nästan ett dygn, ett av krigets blodigaste. Alla vapenslag deltog i striden. Ön blev kvar i finsk ägo. I slutet av striden, när pansarfartygen redan hade förflyttat sig till västra sidan av Örö, anfölls de av en flottilj med 18 störtbombare. Bombarna rev upp knytävsstora hål i Ilmarinens akterdel. Två män omkom och tolv skadades. Fartygets skador reparerades på varvet i Åbo.

I senkvällens skymning den 2 september nådde fartygen i all tysthet 14 kilometer utanför Hangö. Ilmarinen öppnade eld med sitt tunga artilleri och fick in en fullträff på det sovjetiska ammunitionsförrådet. Minuter senare stämde Väinämöinen in i eldgivningen. Sovjeterna drog sig slutligen bort från basen i oktober.

Operation Nordwind – Ilmarinens undergång

För att underlätta landstigningen på Ösel och Dagö bad Tyskland de finska sjöstridskrafterna om hjälp i en avledande operation. På kvällen den 13.9.1941 avseglade en division från Nådendal och Åbo under ledning av Ilmarinen med bevakningsmotorbåtar med sjunkbomber framför sig. Väinämöinen kom efter. På öppet hav sällade sig enheter från den tyska flottan till divisionen. När fartygsdivisionen förberedde sig att göra en 180 graders sväng 25 sjömil söder om Utö hamnade en mina – eller eventuellt två –, som fastnat i Ilmarinens högra paravan, under fartygets akterdel. Den enorma explosionen fortplantade sig genom botten och däck i en eldstod som sträckte sig ända upp till stridsmärsen. Fartyget kantrade och sjönk på fyra minuter och tog 271 män med sig. 132 män räddades i bevakningsbåtarna. Många av de räddade fick livslånga skador bland annat för att de fick dieselolja som flutit på ytan i lungorna.

Vid flottans minneskors på Kopparberget i Nådendal finns det en granitmur med namnet på alla marinsoldater som stupade i vinter- och fortsättningskriget. Den 13 september varje år hålls en minnesceremoni vid korset.

Niobe fick lida istället

I mitten av juli 1944 upptäckte sovjeternas sjöspaning att ett stort krigsfartyg har ankommit Kotka hamn. Nu var det deras sista chans att förstöra "Vjaenaemainen". Det var dock inte Väinämöinen, utan den tyska luftvärnsskrissaren Niobe som hade skickats ut för att stödja luftvärnet i Kotka.

Sovjeterna samlade ihop en armada med 132 flygplan för anfallet, den största flygdivision som någonsin riktats mot ett krigsfartyg. Operation "Uragan" (orkan) inleddes den 16.7. Bombningen orsakade en kraftig eldsvåda på fartyget, som snabbt kantrade. 225 tyska marinsoldater omkom av en total besättning på 397.

Som en sorglig epilog beslutade man sig för att sälja Väinämöinen till Sovjetunionen år 1947. Före överlåtelsen måste en del av personalen lära de nya ägarna använda fartyget.

Jag minns att jag som liten förundrades över hur min hastige och även skrämmande farfar hade tårar i ögonen när han tittade på en dokumentär om Väinämöinen där det låg som en rostig bostadspråm på den estniska kusten. Fartyget skrotades slutligen i S:t Petersburg år 1966. Om beslutet hade varit ett annat hade Suomen Joutsen kunnat ha världens finaste museifartyg som följeslagare. 

TEXT MIKA OJALA

Skribenten är ordförande för Sjömans-Unionens Sydvästra Finlands avdelning och medlem i Panssarilaivojen perinneyhistys.

Skribentens farfar, militärmästare Allan Ojala, tjänstgjorde på båda pansarfartyg som elmästare och maskinmästare. Han förflyttades från Ilmarinen till Väinämöinen två veckor innan Ilmarinen förstördes. Efter sin flottkarriär arbetade Allan Ojala som friledningsmästare vid Åbo elverk.



Väinämöinen i full fart.



Timo Soukola har forskat Sjömans-Unionens historia. Du håller han på att skriva om AKT.

Forskare i Unionens historia:

Utmaningarna har blivit fler

Ett verk om Sjömans-Unionen historia berättar hur väl förbundet lyckades driva sjömannens intressen. Om boken, som utkom för mer än tio år sedan, fick en fortsättning skulle störst uppmärksamhet riktas mot utmaningarna som fortsatt ända sedan 1980-talet.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILD KARI HULKKO



Det anser filosofie doktor **Timo Soukola**, som forskat i Unionens historia.

Globaliseringens era släpper inte ifrån sig fackförbundet så lätt. Trots det tror Soukola att finska sjömän även i fortsättningen vill tillhöra ett finskt fackförbund om det erbjuder aktuella intressebevakningstjänster.

Kan du beskriva Sjömans-Unionens verksamhet de senaste 100 åren med några ord? Vilka kvalitetsord skulle du lyfta fram? Vilka bilder fastnade mest i projektet om Unionens historia?

Jag ser ingen röd tråd i Finlands Sjömans-Unions historia som skulle sträcka

sig genom 100 år. De första 30 åren kämpade förbundet ständigt för sin existens. Det är en otrolig prestation att de lyckades överleva efter 1933 års förlustbringande strejk och andra världskrigets prövningar. Trots det anser jag att Unionens verkliga historia börjar först efter fortsättningskriget, då förbundet under **Niilo Välläris** ledning lyckades utnyttja undantagsförhållandena. Rederierna och staten tvingades först att godkänna ett system med slutna arbetsplatser och därefter med hjälp av isbrytartaktiken bevilja sjömännen många värdefulla förmåner. Välläris metoder föräldrades dock när marknadskrafterna släpptes fria på 1980-talet.

Historiabokens sista kapitel heter "Nya församlingar och utflaggningar på gång". Skulle du ännu i dag kalla historieverkets avslutande kapitel så?

Observera att jag satte ett frågetecken efter rubriken. Manus till boken *Kampen mot sjömannens slavmarknad* blev klart i början av 2003. Fyra år senare uppdaterade jag min bedömning i min doktorsavhandling. Då konstaterade jag att Unionen ständigt är på defensiven, men utkämpar en seg reträttkamp. Jag har inte satt mig in i de senaste nio årens händelser, men jag märker att Unionen har behållit sin förmåga att

knyta kollektivavtal. Man har alltså inte lyckats rubba förbundets ställning.

Man kan inte tala om Sjömans-Unionens historia utan att nämna Niilo Välläri, "sjöstoppsrådet". Skulle det finnas plats för en aktör som Välläri i dagens fackföreningsrörelse?

Niilo Välläri var en skicklig och orubblig ledare som vilken som helst intressebevakningsorganisation skulle ha nytta av. Å andra sidan var han så förtjust i makt att han

Finska sjömän har en framtid om deras arbetskraft fortsätter att intressera rederier.



kvävde alla diskussioner om utveckling av Unionens verksamhet. Jag hoppas att Finlands fackföreningsrörelse inte längre behöver nya välläre. För att nå Niilos mått skulle man först bli tvungen att återgå till 1930-talets arbetsförhållanden – och det bör i alla fall inte löntagarna vilja.

Nu skriver du den fjärde delen om AKT:s historia. Hur mycket skiljer sig sjöfartens och gummidäckstrafikens intressebevakning och fackförbund åt? Tycker du att ett gemensamt transportförbund är en bra idé?

Under Välläris år vid makten lyckades Unionen utöva påtryckningar på egen hand med hjälp av besättningen på isbrytarna. Annars har sjömannens styrka vid arbetskonflikter i sista hand varit beroende av stuvarnas stöd. Ett sådant samarbete lyckas uppenbarligen, även om yrkesgrupperna inte tillhör samma förbund. Det är komplicerat att slå ihop stora förbund, inte bara i Finland. Som historieforskare nöjer jag mig med att konstatera

att ett sådant projekt inte alltid leder till en effektivare verksamhet.

Om man skriver en fortsättning om Unionens historia som sträcker sig från 2000 och framåt, tror du att dess teman kommer att ha en annan betoning än i *Kampen mot slavmarknad*? Vad bör man belysa i en fortsättningsdel?

Jag kommer osökt att tänka på en rubrik som "Försvara garantierna för säkerhet – Finska fartygsarbetares fackföreningsverksamhet i globaliseringens era". I *Kampen mot slavmarknad* och framför allt i min avhandling fokuserade jag på Unionens framgångar. Om jag skulle skriva en fortsättning skulle jag fästa störst uppmärksamhet på utmaningarna efter 1980-talet.

Har finska sjömän och det finska sjömansfackförbundet överhuvudtaget någon framtid?

Handelssjöfarten tillhör inte de så kallade solnedgångsbranscherna. Finska sjömän har en framtid om deras arbetskraft fortsätter att intressera rederier till exempel på grund av sin enastående kvalitet. Finska sjömän kommer nog även i fortsättningen att vilja tillhöra ett finskt fackförbund om det erbjuder aktuella intressebevakningstjänster. ⚓

Unionens historiabok

Timo Soukola. *Kampen mot sjömannens slavmarknad, Finlands Sjömans-Union och dess föregångare 1905–2000*; (översatt av Arne Larsson och Gösta Tompuri). Otava. 2003. 574 s. Förfrågningar och beställningar: Unionens kontor

Wälläri eller Välläri?

Timo Soukola skriver Niilo Wälläris efternamn i formen Välläri. Enligt Soukola motiverade Niilo Välläri aldrig varför han i medelåldern började skriva sitt efternamn med W. Som historieforskare vill Soukola hålla fast vid namnets ursprungliga form. Sjömans-Unionen använder den stavning som Wälläri själv använde.



Försämringar i arbetslöshetsskyddet uppe till behandling i riksdagen

Regeringen har överlämnat en proposition till riksdagen om nedskärningar i arbetslöshetsskyddet. Enligt lagförslaget skulle den maximala utbetalningstiden för inkomstrelaterad dagpenning minska för de flesta arbetslösa från dagens 500 dagar till 400 dagar. Allt fler arbetslösa skulle få en maximal utbetalningstid på 300 dagar och karenstiden utan ersättning skulle dessutom förlängas från fem till sju dagar. Lagreformerna är tänkta att träda i kraft den 1.1.2017.

LÄNGDEN PÅ INKOMSTRELATERAD DAGPENNING SKULLE FÖRKORTAS

I och med lagreformen skulle längden på inkomstrelaterad dagpenning förkortas i regel från 500 dagar till 400 dagar. Enligt lagreformen skulle inkomstrelaterad dagpenning för de arbetslösa som ännu inte hunnit få tre års arbetshistoria betalas ut för högst 300 arbetslöshetsdagar. För de som har mer än tre års arbetshistoria skulle man i fortsättningen betala ut inkomstrelaterad dagpenning för högst 400 dagar. För de arbetslösa som uppfyller arbetsvillkoret när de fyller 58 år och som har arbetat i minst fem år under de senaste 20 åren skulle man betala ut inkomstrelaterad dagpenning för högst 500 dagar.

KARENSTIDEN UTAN ERSÄTTNING SKULLE BLI LÄNGRE

När arbetslösheten börjar och när arbetsvillkoret som är förutsättning för inkomstrelaterad dagpenning uppfylls på nytt skulle man införa en sju dagar lång karenstid under vilken ingen förmån betalas ut. Dagens karenstid är fem dagar.

FÖRSÄMRINGAR I FÖRHÖJNINGSDELARNA

Förhöjningsdelen och den förhöjda för tjänstdelen som betalas ut för 90 dagar efter en lång arbetskarriär (20 år) skulle försvinna helt. En förhöjningsdel skulle fortfarande betalas ut för tiden för sysselsättningsfrämjande åtgärder även om nivån på den skulle minska med 23 % hos en som tjänar 1 000–3 000 euro.

Handläggningssituationen för ansökningar

Du kan följa handläggningssituationen för ansökningar enkelt och ännu noggrannare under spalten *Aktuellt* på kassans hemsida. Under *Handläggningstiden*, som uppdateras dagligen, ser du vilka ansökningar har tagits upp under behandling i kassan och vilket datum de inkom.

Vi behandlar alla ansökningar utan omotiverad försening och det går inte att påskynda handläggningen. Vi ber er att inte fråga om handläggningssituationen per telefon, så att vi istället kan koncentrera oss på att handlägga ansökningarna.

EN NY HEMSIDA – OCKSÅ MEDLEMMARNAS WEBBTJÄNST FÖRNYAS

Kassans hemsida får ett helt nytt utseende vid månadsskiftet september-oktober. Det kommer även att bli ändringar i hemsidans struktur. Målet är att hemsidan ska betjäna medlemmarnas behov ännu bättre.

Hemsidan behöver förnyas, då allt fler besöker kassans hemsida via mobil eller läsplatta. Därför kommer den nya hemsidan att vara anpassad för såväl dator som smarttelefoner och läsplattor.

Även medlemmarnas webbtjänst kommer att förnyas i slutet av året. Den nya, ännu mer lättanvända webbtjänsten kan användas på såväl dator som smarta enheter, dvs. det blir ännu enklare att ansöka om dagpenning med t.ex. smarttelefon.

MER INFORMATION
WWW.KULJETUSALANTK.FI



Färre sjörövare

SJÖRÖVERIET HÅLLER på att minska. Under början av året har det rapporterats om klart färre fall av sjöröveri på världshaven än ifjol. Trenden har länge varit sjunkande.

Man har till exempel lyckats stävja våldet mot fartyg och besättningar längs Somalias kust.

I Guineabukten och i Nigeria sker däremot allt oftare allvarliga attacker, beväpnade rån och kapningar. Speciellt kidnappningarna av besättningsmedlemmar har ökat oroväckande.

Det största hotet utgör sjöröveri i vatten kring Indonesien.

Rapporten över sjöröveri är sammanställd av Internationella handelskammarens byrå för sjöfart (IMB). Byrån uppmanar alla aktörer inom sjöfart att anmäla fall av sjöröveri till dem. Dessutom vill byrån ha uppgifter om försök eller misstänkta försök till sjöröveri och beväpnade rån.

Ett gott skratt förlänger karriären Bra arbetsliv i fokus den 7 oktober

VÄRLSDAGEN FÖR SCHYSSTA arbetsvillkor den 7 oktober är en kampanjdag för människovärdigt arbete och de anställdas grundrättigheter.

I Finland ordnar man under dagen olika evenemang på vanliga arbetsplatser. Årets tema är glädje. Skratt får hela arbetsgemenskapen att må bra och det har bevisats att det får oss att orka mer, må bättre och producera mer. Ett gott skratt förlänger karriären. Dessvärre har många av världens arbetstagare långt till skratt. Svåra arbetsförhållanden, jäkt och ojämlikhet skulle dra ner mungiporna på vem som helst, även i Finland.

Ett gott skratt hör till en bra arbetsdag. Arbetet är inte alltid lek och skoj och alla gör vi bort oss ibland, men lite humor kan rädda även en dålig dag. Vad är det värsta du har gjort bort dig på jobbet? Berätta i ord eller bilder och dela det i sociala medier (hashtag #kunnontyönpäivä).

Temadagen firas redan för nionde gången. Dagen har lanserats av FFC, ST-TK och Akava samt SASK och den firas samtidigt i uppskattningsvis 60 länder.

www.kunnontyo.fi
#kunnontyönpäivä
facebook.com/kunnontyo

**NAURU
PIDENTÄÄ
URAA.**

#KUNNON TYÖNPÄIVÄ

**7.10.
KUNNON
TYÖN PÄIVÄ**

WWW.KUNNONTYO.FI
@KUNNONTYO
[FACEBOOK.COM/KUNNONTYO](https://facebook.com/kunnontyo)



Framtidsvision för transporter

KOMMUNIKATIONSMINISTER Anne Berner har tillsatt en utredning för att ta fram en vision för transport- och kommunikationssystemet 2030 och 2050. De tre utredarna är **Esko Aho**, före detta statsminister, **Lauri Lyly**, ledningens rådgivare vid FFC samt **Inka Mero**, Pivot5 Oy.

Utredningen har som mål att kartlägga medel, med vilka transporter och kommunikationer kan stärka Finlands välfärd, konkurrenskraft och nationalekonomi.

– Vi vill att Finland ska bli ett attraktivt transitland för gods- och dataflöden och ett investeringsobjekt där vi utveck-

lar och erbjuder världsledande tjänster inom transport och kommunikation, säger Berner.

De krav som ställs på transport- och kommunikationsinfrastrukturen förändras starkt i framtiden bl.a. till följd av digitaliseringen, tjänstefieringen och automatiseringen. I utredningen vill man dessutom ta hänsyn till effekterna av klimatförändringen och energiaspekter.

Granskningen omfattar väg-, järnvägs-, farleds-, hamn- och flygplatsnätverket i hela Finland. Utredarna har tid ända tills den 30 april.



Kommunikationsminister Anne Berner överräckte säkerhetspriset till Merikarhus kapten Juha Välimäki. På bilden syns även Trafis sjöfartsdirektör Tuomas Routa (till höger) samt priskommitténs ordförande Hannu Suihkonen.

Merikarhus arbete fick pris

GRÄNSBEVAKNINGENS bevakningsfartyg Merikarhu tilldelades i år det prestigefyllda sjösäkerhetspriset Sea Sunday.

Priskommittén motiverade valet med att Merikarhus arbete inom den av Frontex koordinerade operationen på Medelhavet har räddat ett stort antal människoliv.

På Östersjön har Merikarhu redan länge verkat för sjösäkerhet. Sjöfaran känner igen Merikarhu på långt håll.



Tidningen Sjömannen för 80 år sedan

Kamrater, kom ihåg, att man måste få kökspersonalen på fartygen med. Om vi också skulle råka i delo med kökspersonalen angående spisfrågor, måste vi komma ihåg, att felet icke på långt när alltid är deras. Kökspersonalens egna intressen fordra detta, ty deras ställning, om någons, är vrång. (N. W., 3/1936)

Kristiden och automobilernas konkurrens har inverkat katastrofalt på insjöfarten och dess betydelse är icke längre densamma som förr. Men trots allt kunna vi åter konstatera en viss förbättring och även organisationen växer igen. Och nu fordra vi högre löner. (N. W., 4/1936)

Bland Finlands sjöfolk äro svenskarna lika gott om ej bättre organiserade än finnarna. Om respektiva arbetarorganisationer bara utförde lika energiskt upplysningsarbete bland den arbetande svenska befolkningen som Sjömans-Unionen bland svenskspråkiga sjömännen skulle man snart komma till lika gott resultat bland finska arbetare. (7/1936)

UKKO-öl är populär bland sjöfolket. Och, sjömän dricka alltid endast Ukko-öl, ty i olika läder ha de blivit vana endast med bra öl. Begär och dricka detta uppfriskande och smakligt sjöfolkets öl. (Reklam, 1/1936) ⚓

Reilut kuljetukset –kampanja jäi tavoitteesta

Euroopassa on kerätty allekirjoituksia kansalaisaloitteeseen, jolla halutaan parantaa kuljetusalan työntekijöiden olosuhteita. Suomesta allekirjoituksia kertyi 12 500 eli pääsimme vähimmäistavoitteeseen.

Suomen lisäksi vain Ruotsi, Tanska ja Belgia ylsivät tavoiteltuun määrään. Kaikiaan reilujen kuljetusten Fair Transport Europe -aloitteen toivottiin saavan miljoona allekirjoitusta.

– Kokonaistavoitteesta eli miljoonasta allekirjoituksesta jäätin kauaksi, projekti-sihtööri **Juha Häkkinen** AKT:stä myöntää.

Vaikka maaliin ei päästy, tehty työ ei mennyt hukkaan. Kampanja otettiin vastaan myönteisesti ja kuljetusalan huolia ymmärrettiin. Kuljetusalan huonot käytännöt nousivat julkiseen keskusteluun kampanjan aikana.

Häkkinen näkee tilanteen toiveikkaana.

– Pää on avattu, organisaatio luotu ja työ jatkuu samojen teemojen tiimoilta yhteiskuntavaikuttamisena muun muassa Euroopan parlamentissa.

Merimies-Unioni osallistui kampanjaan. Kiitos kaikille kansalaisaloitteen allekirjoittaneille! ⚓

Itäkusti yhdisti juhlanga Meripäiviin

Itäkustin osasto vietti 30-vuotisjuhla heinäkuussa Kotkan Meripäivien yhteydessä.

Osastojen 30-vuotisen toiminnan juhlintaa on luvassa myös tänä syksyksi. Etelä-Suomen osasto järjestää marraskuussa kutsuvierastilaisuuden sekä juhlaristeilyn jäsenistölle. Matkailu- ja huolinta-ala puolestaan juhlistaa 30-vuotista taivaltaan kakkukahvein loppuvuodesta. [↕](#)



YHTEYS ALUKSEEN

Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työpäivän kuulumisia. Puhelimen päähän osui matruusi Marianne Fredriksson Wasa Expressiltä.

Vaasassa oli syyskuuisena maanantai-ilta käynnissä lastaus. Wasa Express oli lähdössä kohti Uumajaa.

– Rekkoja lähtee alkuvuodesta paljon. Muutenkin rahtia riittää ja sitä on monenlaista, Marianne kertoo.

Lastaukseen tuo ylimääräistä säpinää se, että rekat joutuvat peruuttamaan laivaa. Välillä Marianne pääsee itsekin peruuttelemaan.

– Joskus ehdotan, että mitäs jos minä hoidan homman, että pysytään aikataulussa. Tunnen kaikki linjat ja rattiin on mukava tarrtua, olenhan entinen rekan-kuljettaja.

Illan reissulle päästään lähtemään peilitäyttyessä säässä.

– Toivottavasti ei tule kovia syysmyrskyjä. Vaikka tämä välihan on lyhyt, ei tarvitse viikkoa yhteen menoon keikkuu.

Marianne kehuu työporukkaansa, joka pitää yhtä ja vaihtaa tiiviisti ajatuksia.

– Viimeksi juttelimme perämiesten uusista halpasopimuksista. Alan tilanne huolestuttaa.

Pääsen itsekin välillä peruuttelemaan.



Työnantaja saa Mariannelta kiitosta kertauskurssien hyvästä järjestämisestä. Stressi vähenee, kun saa paperit kuntoon.

Syys-lokakuun vaihteessa Wasa Express menee pariaksi viikoksi telakalle Tallinnaan. Marianne puolestaan suunnata siksi ajaksi Paraisille pitämään kirpputoria. | KK [↕](#)

SAK: Euroalueelle pahan päivän rahasto

S AK ehdottaa euroalueelle tasausrahastoa. Se auttaisi pitämään yllä kasvua ja työllisyyttä.

Rahaston perustaminen edellyttää, että jäsenmaiden omaa vastuuta taloudenpidosta vahvistetaan. Kukin euromaa siirtäisi tasausrahastoon rahaa taloudellisesti hyvinä aikoina. Vastaavasti maa saisi siitä varoja heikkoina aikoina.

– Tällainen pahan päivän rahasto vähentäisi nykyisen kaltaisen pitkittyneen talouskriisiin uhkaa, puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** sanoo.

Eloranta huomauttaa, että taantumassa on vaikeaa harjoittaa vahvaa koulutus-, sosiaali- ja työllisyyspolitiikkaa ilman kansallista rahapolitiikkaa.

– Tasausrahasto vähentäisi tarvetta leikata kansalaisten hyvinvoinnista ja inhimillisestä pääomasta.

Eloranta korostaa, että jäsenmaiden taloudenpidon on oltava kestäväällä pohjalla ennen tasausrahaston perustamista.

Salve pakkomuutti

P erinteikäs merimiesravintola Salve on muuttanut. Salve toimii edelleen Helsingin Hietalahdessa, mutta nyt Bulevardin puolella osoitteessa Hietalahdenranta 5.

Ravintola Salve joutui muuttamaan, sillä taloyhtiö ei uusinut vuokrasopimusta HOK-Elannon kanssa.

Ravintola pakkasi muutossa mukaansa entisen irtaimiston ja myös merihenkiset sisustusesineet. Uuteen, aiempaa isompaan tilaan on tehty laivankannen näköinen puulattia. Salven kuuluisia paistettuja silakoita on edelleen tarjolla.

Salven kanta-asiakkaissa on paljon merenkulkijoita. Ravintola Salve ehti toimia entisellä paikalla vuodesta 1897.

Salven jäljiltä tyhjäksi jäänyt ravintolatalo siirtyy Royal Ravintoloille vuodenvaihteessa. [↕](#)

Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Syyskokous

Aika: **lauantaina 26.11.** klo 17
Paikka: Best Western Spahotel Casino (Kylpylaitoksentie 7), Savonlinna
Kokouksen jälkeen samassa paikassa teatterinäytös ja pikkujoulut klo 18.30 alkaen. Teatteriesityksenä Agents-musikaali; sen jälkeen buffet.
Sitovat ilmoittautumiset 4.11. mennessä Seppo Immonen, puh. 050 3682298; seppo.immonen57@gmail.com tai Markku Rautiainen, puh. 040 076 8414; markku.j.rautiainen@luukku.com
Paikkoja rajoitetusti. *Tervetuloa!*

Virkistysviikonloppu

Aika: **3.–5.2.**
Perinteinen virkistysviikonloppu Imatran Kylpylässä. Paikkoja 30 henkilölle.
Sitovat ilmoittautumiset 9.1. mennessä Sepolle tai Markulle.

POHJOISEN OSASTO

Syyskokous ja pikkujoulut

Aika: **lauantai 19.11.** klo 17
Paikka: Kittilän Sirkka, hotelli Sirkkan Tähti
Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat ja valinnat ym.
Kaikki jäsenet ovat tervetulleita!
Toimikunta kokoontuu jo klo 15.
Pikkujoulut vietetään syyskokouksen jälkeen klo 20.
Kuljetus lähtee Oulusta **perjantaina 18.11.** klo 14, Kemistä klo 16; sieltä Rovaniemen kautta Kittilään. Paluumatka alkaa sunnuntaina klo 12.15.
Ilmoittautuminen Markku Kylmämaalle 15.10. mennessä, ensisijaisesti sähköpostitse markku.kylmamaa@outlook.com; puhelin 040 5471715. Mukaan mahtuu 35 henkilöä. Osallistumismaksu 100 €/henkilö (jäsen tai avec) sisältää kuljetukset, majoituksen, pikkujouluaterian sekä tarjoilut matkan aikana.

LOUNAIS-SUOMI

Syyskokous

Aika: **maanantai 21.11.** klo 16
Paikka: Turun toimisto, Maariankatu 6 b, 5. krs.

Kokouksessa vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunnitelma ja käsitellään muut sääntömääräiset asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu. **Huom!** Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun 16.11. mennessä
puh. (02) 233 7416.
Osallistujien kesken arvotaan palkinto.
Jäsenemme, tervetuloa! – Hallitus

Pikkujoulut

Aika: **lauantai 12.11. ja lauantai 19.11.**
Molemmat tilaisuudet aloitetaan buffet-ruokailulla klo 18, jonka jälkeen teatterinäytös klo 20. Paikka Teatteriravintola/Linnateatteri.
Hinta – jäseneltä 45 € ja avecilta 55 € – sisältää alkumaljan, buffetin juomineen, eteispalvelun ja teatteriesityksen. Esitys on treffikomedia Sinisilmäisyydestä sakotetaan.
Sitovat varaukset 13.10. mennessä Turun toimistoon, puh. (02) 233 7416. Lippuja rajoitetusti, *kannattaa olla nopea!*

LÄNSI-SUOMI

Mökkitalkoot ja ulkoilupäivät

Aika: **10.–12.10.**
Paikka: Raippaluoto, Unionin mökki
Hyvä mahdollisuus tulla tekemään talkootöitä ja viettämään aikaa komeissa maisemissa. Ilmoittaudu järjestelyjen vuoksi.
Majoittuminen mahdollista ilmoittautumisjärjestyksessä. kari.nurmira@smu.fi ,
puh. 0400 418 511
Tervetuloa kaikki mukaan!
Osaston hallitus

Ehdokasasettelukokoukset

Kokoukset osaston puheenjohtajaehdokasasettelusta:
Aika: **maanantai 10.10.** klo 13 ja **maanantai 17.10.** klo 13
Paikka: Pitkäkatu 43, Vaasa
Kahvitarjoilu
Jäsenet, tervetuloa!

Syyskokous

Aika: **perjantai 28.10.** klo 18
Paikka: Pitkäkatu 43, Vaasa
Liiton edustaja paikalla, tule keskustelemaan sinulle tärkeistä asioista!
Kokouksen päätteeksi osasto tarjoaa ruokailun.
Hallitus

Pikkujoulukarkelot

Aika: **lauantai 12.11.** klo 19
Paikka: Ravintola Seglis, Niemeläntie 14, Vaasa
Paikkoja rajoitetusti, varaukset Tero Yli-Mäenpää, tero.yli-maenpaa@pp.inet.fi; puh. 040 5168234

Hinta: jäsen 40 € , avec 60 €; maksu osaston tilille ennen tapahtumaa (Nordea FI81 15283000123690, viestikenttään merkintä ”pikkujoulu”).

ETELÄ-SUOMI

Syyskokous

Aika: **perjantai 25.11.** klo 13
Paikka: Helsinki, kuljetusliittojen saunatilat, John Stenbergin ranta 6.
Jäsenet, tervetuloa!

Juhlaristeily

Aika: **keskiviikko 30.11.**
M/s Finlandia lähtee klo 15.30. Kokoontumisen Länsiterminaalissa klo 14.
Paluu samana iltana klo 21.15. Osaston jäsenille maksuton, avec 49 e. Paikkoja rajoitetusti.
Sitovat ilmoittautumiset ja maksut 17.10. mennessä mikko.ervast@arctia.fi
Ilmoita nimi, kansalaisuus, syntymäaika (ppkkvv) ja sukupuoli.
Pankkiyhteys FI33 5541 2810 0003 65. Passi tai henkilökortti mukaan.
Varatun, mutta käyttämättä jätetyn matkan hinta 49 euroa veloitetaan varaajalta (koskee myös osaston jäseniä). Laivalla kokoontuminen kansi 6, jossa pientä tarjoilua. Ruokailu Buffet Eckerössä klo 18.30 alkaen.
Osasto risteilee pikkujoulujen sekä 30-vuotisjuhlansa merkeissä. Tervetuloa!

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Syyskokous

Aika: **lauantai 22.10.**
Paikka: Forum Marinum, Turku

LAIVAN VIIHDEAMMATTILAiset

Syyskokous

Aika: **torstai 20.10.** klo 13
Paikka: Viikinkiravintola Harald, Aurakatu 3, Turku
Kokouksessa käsitellään viralliset syyskokousasiat ja tulevat tapahtumat sekä nautitaan lounas.
Ilmoittautumiset: viihdeammattilaiset@gmail.com
viimeistään 1.10.
Jäsenet, tervetuloa mukaan!

Virkistäytymismatka Tallinnaan

Aika: **4.11.–6.11.**
Jokainen matkalle ilmoittautuva maksaa 50 euron omavastuun.
Tiedustelut: viihdeammattilaiset@gmail.com

ILMOITUKSET

KIITOS /TACK

Kiitos työkavereilleni M/s Amorellassa sekä työnantajavarustamolleni Viking Linelle muistamisesta, kun siirryin eläkkeelle.

Tim Wallden

Kiitos kaikille ystäville, joiden kanssa olen saanut työskennellä kaikki nämä vuodet. Erityiskiitos Silja Serenaden baariporukka ringi.

Vill tacka alla vänner jag fått jobba med alla dessa år, speciellt Silja Serenade/ barteamet ringen.

Leif Ring

Lämmin kiitos Sisä-Suomen osastolle, Perkaus Oy/Matti Purhoselle, CHR Kontturin poppoolle ja "asennustiimille" merkkipäiväni huomioinnista.

Maritta Lahti (Manta)

Kiitän kaikkia työtovereita samoin kuin työnantajia siitä, että kestitte minua kaikki nämä työvuodet. Nyt on vapaus ja harrasteet :)

Martti Aura

Kiitos työkavereille ja muille tutuille yhteisistä vuosista. Kiitos muistamisista jäädessäni viettämään eläkepäiviä.

Juha Salo, "Pitkäjussi"



Lounais-Suomen osasto kiittää hallituksen varapuheenjohtajaa **Juha Saloa** monivuotisesta työstä osaston hyväksi.

Toivotamme hyviä eläkepäiviä.

KULTAMERKIT/ GULD MÄRKERNA

Marja Kivimäki
Timo Kostamo
Risto Laivo
Anssi Mäkelä
Pirjo Natunen
Tero Palokoski
Leif Ring
Tage Vennerström

IN MEMORIAM

Anja Anneli Vakkuri

s. 31.1.1949
k. 23.4.2016

*Minne meri ja taivas kantaa,
minne aalto ja tuuli käy,
siellä nouseva aurinko hohtaa
ja lempeän rauhan antaa.*

Ikävöiden ja kaivaten
Heidi

"Topo" Torsti Laakso

s. 27.2.1939 Kymi
k. 30.6.2016 Kotkan Keskussairaala

*Elon ilta viimein saa purtesi kauas kuljettaa –
ikuisen rauhan satamaan.*

Siskot perheineen

Konemies

Jari Juhani Ahonen

s. 9.8.1950 Perho
k. 4.7.2016 Klaukkala

*On hiljainen aaltojen keinunta tää, se
laivamme kauaksi vie. Kun aurinko taivaalla
niin lämmittää, on sininen laivamme tie.*

Rakasta puolisoani, isäämme, pappaamme
ja isopappaamme syvästi kaivaten

Sirpa (Pärrä) ja Teri / Sari, Marko, Jesper,
Jonathan/Jani, Mia, Oskar, Sissi, Sulo/Jenni,
Daniel, Nella, Poika/Jere sekä muut
sukulaiset ja lukuisat ystävät

Arto Olavi Haaranen

s. 4.10.1961 Espoo
k. 11.7.2016 Nokia

*Lennä laulu sinne missä siintää satumaa,
sinne missä oma armain mua odottaa.
Lennä laulu sinne lailla linnun liitävän.
Kerro että aatoksissain on vain yksin hän.
(Unto Mononen)*

Sirkka, Eeva ja Essi & muut sukulaiset ja
ystävät

Stuertti

Aimo Maksimainen

s. 16.3.1950
k. 18.8.2016

Aimo aloitti merityöt M/t Nannassa 1971.
Hänen viimeisin laivansa oli M/s Global
Freighter, josta hän jäi täysinpalvelleena
eläkkeelle 2007.

*Amia muistaen ja omaisten surussa
myötä eläen*

Merimiestoverit

Matruusi

Kalevi Armas Rosenqvist

s. 8.8.1938 Pori
k. 24.8.2016 Pori

Kaipaamaan jäivät vaimo Arja sekä poika
Esa perheineen

Engship sailorit tapaavat Turussa

Engship sailorien syys-
tapaaminen 11.11. klo 16
S/S Bore-laivassa

(Turku, Aurajoen länsiranta,
Linnankatu 72).

Voi tulla avecin kanssa.

Mahdollisuus yöpyä laivalla;
Laivahostell
puh. +358(0) 408436611;
hostelborea@turku.fi

Pitopalvelun Suomipöytä
57€ / henkilö.

Sitovat ilmoittautumiset,
erikoisruokavaliotiedot ja
maksu 2.11. mennessä

tapani.ojala@pp1.inet.fi;
puh. 040 5036082.

Maksu tilille
FI80 81419710032594
(viestikenttään osallistujien
nimet).

Tervetuloa!

KOULUTUSTA LUOTTAMUSMIEHILLE

Förtroendemannutbildning

2016 VIIMEINEN KURSSI/SISTA KURS 2016

18.–19.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi (Helsinki)
Kompletteringskurs för förtroendemän (Helsingfors)

KOULUTUS VUONNA 2017/UTBILDNING 2017

13.–17.3. Luottamusmiesten peruskurssi (Kiljavan opisto)
4.–5.4. Luottamusmiesten täydennyskurssi 1 (Helsinki)
Kompletteringskurs för förtroendemän (Helsingfors)
15.–19.5. Luottamusmiesten jatkokurssi 1 (Kiljava)
18.–22.9. Luottamusmiesten jatkokurssi 2 (Kiljava)
17.–18.10. Luottamusmiesten täydennyskurssi 2 (Helsinki)
Kompletteringskurs för förtroendemän (Helsingfors)



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

Lisätietoja/ Ytterligare information

Liittosihteeri/Förbundssekreterare **Kenneth Bondas**
puh./tel. (09) 615 20254, 040 456 0245
kenneth.bondas@smu.fi

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

TELEFAX
+358 (0) 9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

Kuljetusalan Työttömyyskassa

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki

arkipäivisin klo 9.00–15.00

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

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

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

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

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Viestintäasiantuntija /
Kommunikationsexpert
Katriina Kivistö
0400 502128

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitiäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

MÖKKIVARAUKSET / BOKNINGSDNUMMER FÖR STUGOR

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

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