



MERIMIES

SJÖMANNEN



Godby Shippings
M/s Mimer och
M/s Midas transporterar
frakt i Karibien

Päáluottamusmiehet tapasivat Hakaniemessä

Asioista pitäisi pystyä sopimaan
jo laivalla – ei oikeudessa



Kotkan merenkulkuoppilaitoksessa panostetaan työssäoppimiseen ja sähköisiin oppimisympäristöihin

10

EKANI



Godby Shippingin M/s Mimer ja M/s Midas kuljettavat rahtia Karibialla

VESA TUOMALA



Viking Line tänker stänga sin resebutik i Tammerfors

SAANA LAMMINSIVU

sisältö | innehåll

- 4 Viking Line aikoo sulkea Tampereen toimipisteensä
 - 7 Luottamusmiehet tapasivat Hakaniemessä
 - 9 Merimies, jäikö tutkintosi kesken tai haluat täydentää ammatillista osaamistasi?
 - 13 Sharon vaihtoi aikuisena ammattia: Verhoilualan yrittäjästä vahtiperämieheksi 2,5 vuodessa
 - 26 Sipilän hallituksen tekemät leikkaukset ovat kurittaneet etenkin lapsiperheitä ja työttömiä
-
- 30 Godby Shippings M/s Mimer och M/s Midas transporterar frakt i Karibien
 - 45 Nedskärningarna som Sipiläs regering gjort har drabbat främst barnfamiljer och arbetslösa

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Merimies-Uniionin päluottamusmiehet tapasivat syyskuussa Kuljetusliittojen talossa Hakaniemessä.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2018 | 4

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2018 • TIDTABELLEN 2018

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
5	26.11.	14.12.

Päivittäinen ruokahuoltomme on merikuljetusten varassa

Huoltovarmuutemme merikuljetusten osalta on noussut aiheellisesti puheenaiheeksi Paraisten tapahtumien myötä. Ei ole vähäpätöistä minkä kuntoista ja minkä lipun alla olevaa tonnistoja kauppalaivareiteillämme seilaa. Hädän hetkellä vain Suomen lipun alla oleviin laivoihin on luottamista.

Paraisten kauppalaivareitin varrelta tapahtuneet ulkomaa-laisten tekemät tonttikaupat ovat hyvä muistutus merikuljetustemme merkityksestä kotimaallemme. Suurin osa kaikesta siitä, mitä päivän mittaan laitamme suustamme alas, kuljetetaan Suomeen meriteitse. Asiaa ei tule pohtineeksi, kun kauppojen hyllyiltä löytyy ruokaa ja tavaraa, mutta tilanne olisi toinen, jos hyllyt ammottaisivatkin tyhjyyttään. Kotimainen lähiruoka ei valitettavasti riitä ruokkimaan koko väestöä, vaan elämme pitkälti tuontikuljetusten varassa.

Suomen tavaratuonnista 80 prosenttia ja tavaraviennistä 90 prosenttia kulkee meriteitse. Suomi on käytännössä saari. Itämerellä liikennöi jatkuvasti lähes 2 000 suurikokoista alusta. Osa niistä liikennöi kotimaamme satamiin ja suuri osa näistä aluksista kulkee muiden kuin Suomen lipun alla.

Paraisten maakaupat tuovat esiin, kuinka tärkeää on pitää huolta omista kauppalaivareiteistamme, niiden kunnosta ja toimintavarmuudesta. Puolustusvaliokunnan puheenjohtaja **Ilkka Kanerva** totesi Turun saariston alueen olevan huoltovarmuutemme kannalta kaiken a ja o. ”Meriyhteytemme ovat huoltovarmuutemme tae. Yhteytemme länteen ovat välttämättömyys meidän huoltovarmuutemme takaamiseksi kriisin olosuhteissa.”

Kriisitilanteessa voi luottaa vain

Suomen lipun alla olevaan tonnistoon

Huoltovarmuus pitää sisällään kotimaisen tonniston. Suomen lipun alla oleva kauppalaivasto on ollut hienoisessa kasvussa viime vuosiina. Vuoden 2017 lopussa Suomen lipun alla seilasi 110 alusta. Kansainvälinen rahtikilpailu on kuitenkin kovaa ja tällä hetkellä rahtien hinnat ovat alhaalla ja paljon kapasiteettia tarjolla. Suomalaisten varustamoiden on vaikeaa kilpailla markkinoilla samoilla hinnoilla.

Suurin uhka rehellisille varustamoille ovat mukavuusliput, joiden alla seilaavia kauppalaivoja ajaa Suomenkin satamiin. Mukavuuslipu tarkoittaa sitä, että alus ulosliputetaan sellaiseen maahan, missä työläinsäädäntö, ympäristölainsäädäntö, verotus ja turvallisuuslainsäädäntö ovat heikompia. Myös Euroopasta löytyy mukavuuslippuja, lähimpänä meitä esimerkiksi Färsaaret. Eurooppalaiset (myös suomalaiset) laivanomistajat ovat liputtaneet omia aluksiaan mukavuuslippujen alle, kuten esimerkiksi Bahaman tai Panaman.

Huoltovarmuutta ajatellen maamme merikuljetusten jättämisen vieraiden valtioiden tonnistoja varaan epävakaina aikoina –

jos muulloinkaan – on peli jossa vain häviäminen on mahdollista. Hädän hetkellä ainoastaan Suomen lipun alla oleviin laivoihin on luottamista.

Suomalaisten varustamoiden yritysvastuu vahva – mukavuuslipuilla sitä ei tunneta

Helsingin Sanomien *Vieraskynässä* 26.9.2018 tuotiin esiin, kuinka yritysvastuu tulisi ulottaa myös merikuljetuksiin. Valtaosa Itämerellä liikennöivistä laivoista kulkee jonkun Itämeren ulkopuolisen valtion lipun alla. Varustamot, joiden alukset kulkevat mukavuuslippujen alla, voivat pienentää verotustaan tai vältellä kotimaansa säännöksiä ja standardeja turvallisuus-, henkilöstö- tai ympäristöasioissa, kirjoittavat **Annukka Lehikoinen** ja **Tuuli Parviainen** kalatalouden ja ympäristöriskien tutkimusryhmästä Helsingin yliopistolta.

Itämeri on erityisen riskialtis ja haavoittuvainen vesialue. Tavallisen rahtialuksen polttoainesäiliön rikkoontuminen voi johtaa tonnin öljyvuotoon, saati jos kyse olisi öljytankkerista. Huomiota tulee kiinnittää kaikkiin Itämerellä ajaviin aluksiin, saati niihin jotka ajavat omilla kauppalaivareiteillämme.

Suomalainen öljytankkeristo on laskettavissa yhden käden sormilla

Ulkomaalaisten tekemät maakaupat Turun saaristossa nostivat esille Naantalin Nesteen öljyjalostaman aseman ja position. Siitä huolimatta julkisessa keskustelussa on painunut unholaan Suomen oman tämän hetkisen öljytankkeritonni määrää, joka on laskettavissa enää yhden käden sormilla.

Neste Oil luopui varustamotoiminnastaan vuonna 2013. Tuolloin varustamossa olleesta 11 tankkilaivasta yli puolet myytiin. Uuteen perustettuun yhtiöön jäljelle jäi viisi tankkilaivaa ja kolme hinaajaa, niin sanottu huoltovarmuuslaivasto, joiden on laskettu riittävän turvaamaan kotimaan öljykuljetukset kriisiolosuhteissa.

Nykyinen epävakaa maailmantilanne – ja viimeaikaiset kotimaan tapahtumat huomioiden – voi kysyä, onko viisi alusta riittävästi. Mistä haemme öljyn kriisitilanteessa? Onko sitä riittävästi saatavilla ja ennen kaikkea ovatko laivareitit turvattuja? Suomen huoltovarmuuslaivaston tankkerien ikä alkaa olla suhteellisen korkea, joten ne tarvitsevat lähivuosina mahdollisia korvaavia laivoja. Suomessa on jo tällä hetkellä puutteita esimerkiksi kemikaalilaivoista.

Viking Line aikoo sulkea Tampereen toimipisteensä

Varustamon matkamyymälä seisoo Hämeenkadulla paraatipaikalla Stockmannia vastapäätä, joten varustamon logon – punaisen pisteen – häviäminen katukuvasta hävittää varustamon myös ihmisten mielistä. Netti- tai lehtimainoksia ei tavoiteta joka päivä ohi kulkevien tamperelaisten katseita ja lyhyttä askelta kadulta kohti matkavarauksia.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Tampereen tuntomerkki – Viking Line -varustamon punainen piste Hämeenkadulla sulkeutuisi ironisesti samana vuonna 2018, mutta sata vuotta myöhemmin, kun Suomen punaisimmassa kaupungissa Tampereella työväki peräsi oikeuksiaan reilu sata vuotta sitten. Tällaiset ovat Viking Line -varustamon kaavailut, jos se toteuttaa suunnitelmansa.

Viking Linen Tampereen toimipisteessä irtisanomisuhan alla olevat työntekijät ovat hämmentyneitä: tamperelaisten on ollut helppo kävellä Hämeenkadulta suoraan konttoriin tekemään matkavarauksia kuin tehdä lukuisia klikkauksia ja vastata loputtomiin kysymyksiin varustamon sivuilla yhden ainoan matkan varaamiseksi. ”Hytti ikkunalla vai ilman”, ”buffet vai à la carte”? ”Haluatteko sitä tätä tai tuota?”



Merimies-Unionin Viking Linen maahenkilöstön pääluottamus Johanna Virta:
”Risteily on kokonaisvaltainen elämys matkan varaamisesta lähtien: nettisivusto ei pysty koskaan palvelemaan risteilymatkustajaa yhtä hyvin kuin asiakaspalvelija”

VIKING LINEN MAAHENKILÖSTÖN pääluottamusmies **Johanna Virta** on tyrmistynyt varustamon kylmästä linjasta, miten se näkee matkatoimistovirkailijansa.

”Vaikka varustamon tulos on heikentynyt, se kyllä kestää mantereella olevien muutamien matkatoimistovirkailijoiden työllistämisen. Varustamolla on aina varaa jakaa osinkoja, joten miksi säästöjä haetaan aina työntekijöiden – ja tässä tapauksessa muutaman ihmisen – selkänahasta?”

”Monet heistä ovat pitkän uran tehneitä, asiansa osaavia ammattilaisia, jotka tuntevat asiakaskunnan, eli matkustajat. Yksikään netissä oleva matkavaraukspalvelu ei pääse samalle asiakaspalvelutasolle kuin

elävä ihminen. Vaikuttaa siltä, että tämä on ymmärretty kilpailijavarustamossa. Risteily on aina elämys aina matkavarauksenteosta lähtien.”

Virta on jo kuullut, että irtisanomisuuhka koskee Tampereen toimipisteen lisäksi myös muutamaa muutakin ihmistä.

”Liipaisimen alla on Tampereen lisäksi myös yksi työntekijä Järvenpäästä. Hän työskenteli aluksi Maarianhaminassa, mutta työ siirtyi jo vuosia sitten mantereelle, jossa hänellä on perhe ja talo. Nyt varustamo on esittämässä hänelle mahdollisuutta palata vastaaviin töihin Ahvenanmaalle. Olisi myytävä talo mantereella ynnä muuta. Jokainen ymmärtää, ettei se ole mahdollista.”



Pääluottamusmies Johanna Virta osallistui 12.9. Merimies-Unionissa Hakaniemessä järjestettyyn pääluottamusmiestapaamiseen, jossa pohdittiin liiton luottamusmiesorganisaation kehittämistä. Merimies-Unionin työehtosopimukset umpeutuvat ensi keväänä.

Viking Linen Tampereen toimiston työntekijät toivovat toimiston jatkavan, koska Tallink Siljakin investoi uuteen myymälään Ratinassa

"Tampereen toimiston on jatkuttava. Visiomme on, että tänne saisi lisää nuoria työntekijöitä sen jälkeen kun jäämme eläkkeelle, sillä nuorin työntekijämme osaa tällä hetkellä jo kaikki asiat. Hän voisi toimia toimiston vetäjänä. Pieni myymälä olisi raikas tuulahdus asiakkaille Tampereen keskustassa."

Varustamon nykyinen konttori sijaitsee Hämeenkadulla aivan Stockmannia vastapäätä. Konttori on tyylikäs ja erottuu edukseen katukuvasta.

"On hyvä, että lähdimme vanhasta ja suuresta myymälästä pois tänne pienempiin tiloihin, niin saimme säästää aikaan toimitilakustannuksissa."

Asiakkaat keuhuvat myymälää: monille matkan varaaminen netistä on mahdotonta

"Kaikki, jotka käyvät täällä myymälässä sanovat, että on ihanaa, että olette täällä ja tänne pääsee. Tilanne on toinen esimerkiksi varustamon puhelinpalvelussa, jossa saattaa olla jonoa ja soitto palveluun maksaa."

Viking Linen puhelinpalvelussa työskentelee henkilöitä Suomessa Tampereella, Turussa, Helsingissä ja Virossa Tallinnassa.

"Vanhusten lisäksi perheelliset asioivat meillä mielellään niin myymälässä kuin puhelimitsekin. Jos perheessä on esimerkiksi kolme lasta, matkavarauksen tekeminen netissä on melko haastavaa – ellei jopa mahdotonta. Käymällä myymälässä tai soittamalla puhelinpalveluun pystymme hoitamaan asiat heille sujuvasti ja nopeasti."

Myymälässä tehdään monipuolisesti töitä

"Teemme matkatoimistomyymälässä myös

paljon muita töitä. Nuorimmalle työntekijällemme on asennettu kaikki netissä toimivat matkavarauspalvelut ja chat, eli hän pystyy tekemään töitä monipuolisesti. Hän on työhönsä ja Tampereeseen sitoutunut, joten hänen ja uusien nuorien tulevaisuus on varustamolle tärkeää. Uusia, työhönsä sitoutuneita osaajia tarvitaan."

"Toiminnan tulee olla elävää, eli ihmisten tulee kohdata. Pelkkä netti ja muu markkinointimateriaali ei riitä."

Viking Linen Tampereen toimipisteen myymälässä työskentelee neljä vakituista työntekijää. Yksi heistä on iältään reilusti alle 30-vuotias, joten hänellä olisi varustamon palveluksessa kokonainen työura edessä.

"Hän muutti aikanaan Helsingistä Tampereelle ja on asettunut nyt Tampereelle."

"Kaikki toivomme sydämemme pohjasta, että ainakin nuorten tulevaisuus ja työ varustamossa taataan ja uusia nuoria osaajia rekrytoidaan. Varustamon Tampereen toimispiste on tärkeä ja se sijaitsee siellä, missä asiakkaatkin ovat."

Tampereen konttorissa työskentelee lisäksi kolmen henkilön myyntiosasto, jonka tulevaisuus on myös avoinna.

Tampereen konttorin työntekijät saivat kuulla yt-neuvotteluista 3. syyskuuta sisäisesti. Paikallinen sanomalehti *Aamulehti* uutisoi asiasta 13. syyskuuta.

"Aamulehdessä luki tänä aamuna, että maaorganisaatiota halutaan tehostaa, mikä johdosta halutaan aloittaa yt-neuvottelut. Mielestämme argumentaatio oli jollain lailla kylmä työntekijöitä kohtaan ja parempi olisi ollut vaikka kuulla, että toiminnasta halutaan säästää kuluja. Tehostaminen kuulostaa siltä, ettemme tekisi töitämme riittävän tehokkaasti." 



Kilpailijavarustamo Tallink Silja avasi juuri uuden toimipisteen Tampereelle

Kilpailijavarustamo Tallink Silja otti jo opikseen oppirekkestään ulkoistaa oma asiakaspalvelunsa, eli puhelinvaihteensa, Tallinnaan muutama vuosi sitten. Suomalaiset matkavarustajat saivat varustamon puhelinpalvelusta melko hullunkurisia vastauksia.

Tallink Silja maksoi asiakaspalvelun heikentämisestä oppirahat ja näkee paikallisissa ihmisissä suuren matkailijapotentiaalin. Varustamo avasi vast'ikään Tampereelle uuden paikallisen matkamyyvälän Ratinassa. Varustamo on ymmärtänyt, että matkustajat niin sanotuille Tallinnanlautoille tulevat yhä etenevässä määrin juuri Sisä-Suomesta.

Luottamusmiesjärjestelmä ja neuvottelujärjestys

”Luottamusmies on jäsenen apu ja ”luottohenkilö” laivalla

Merimies-Uniönin tehtävä on neuvoa ja auttaa liittoon kuuluvia jäseniään erilaisissa työelämää ja työlainsäädäntöä koskeissa kysymyksissä. Sitä varten on rakennettu luottamusmiesjärjestelmä ja neuvottelujärjestys.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

NEUVOTTELUJÄRJESTYS

Työehtosopimuksen neuvottelujärjestys on erimielisyyksien käsittelyn selkäranka.

1. ASKEL: Kun kohtaat työelämässä ongelman, johon tarvitset neuvoa, ota ensimmäisenä yhteyttä omaan esimieheesi.

2. ASKEL: Mikäli ette löydä ongelmaan ratkaisua, käänny osastoesimiehen puoleen, jos sellainen on, tai ota yhteyttä laivaluottamusmieheen.

Unionin luottamusmiesjärjestelmä on kehitetty palvelemaan jäseniä jo työpaikalla, eli laivalla. Luottamusmies on jäsenistön itse keskuudestaan valitsema ”luottohenki-

lö”, joka osaa auttaa ja neuvoa jäseniä erilaisissa työelämän kysymyksissä. Hän huolehtii siitä, että työntekijöitä kohdellaan oikeudenmukaisesti ja tasa-arvoisesti, sekä neuvoo ja tukee jäseniä työelämässä, sen muutoksissa ja ongelmissa.

Pienemmille laivoille, kuten pienille rahtilaivoille, valitaan usein vain yksi luottamusmies. Hän edustaa laivan Merimies-Uniönin jäsenistöä, eli hän on *laivaluottamusmies*.

Suuremmilla laivoilla, kuten matkustajalaivoilla, on paljon henkilökuntaa ja osastoja, joten sinne valitaan laivaluottamusmiehen lisäksi myös *osastoluottamusmiehiä*. He vastaavat omaa osastoaan koskeviin kysymyksiin.

Lähestulkoon aina osasto- tai laivaluottamusmies osaa auttaa jäsentä hänen asiansaan ja se tulee hoidettua välittömästi kuntoon. Tästä johtuen Merimies-Uniöniin syyskuussa kokoontuneet pääluottamusmiehet toivoivat, että jäsenistö ottaisi nykyistä enemmän suoraan yhteyttä osasto- ja laivaluottamusmiehiin, jotta asiat pystytään ratkomaan paikallisesti jo aluksella.

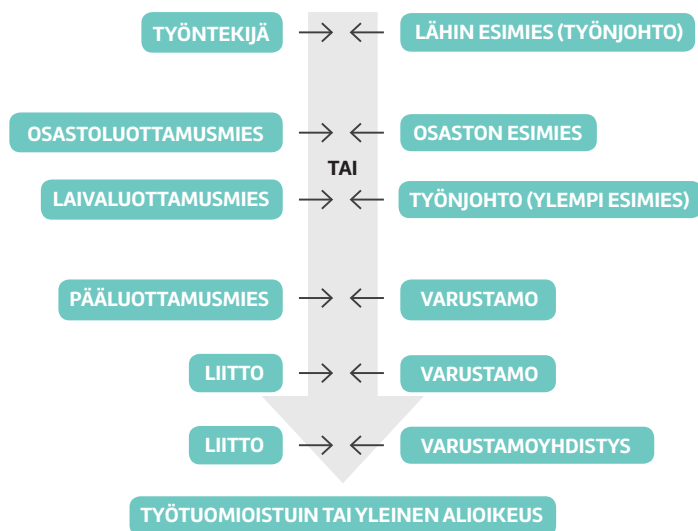
3. ASKEL: asian hoito siirtyy laivaluottamusmieheltä pääluottamusmiehelle

Mikäli kyseessä olevan ongelman hoitamiseen tarvitaan syvempää osaamista tai neuvoja, se siirtää asian pääluottamusmiehen tai sellaisen puuttuessa, suoraan liiton asiantuntijan tai lakimiehen pöydälle. Tässä vaiheessa keskustelut käydään työnantajan edustajana toimivan henkilöstöpäällikön, toimitusjohtajan tai yhtiön lakimiehen kanssa.

Päáluottamusmies edustaa Merimies-Uniönin jäseniä omassa varustamossaan, joten lähtökohta ongelman ratkaisussa on, että sitä ratkotaan ensin pääluottamusmiehitse. Pääluottamusmies valvoo myös työehtosopimusten noudattamista ja pyrkii selvittämään esille nousseita ongelmia. Pääluottamusmies voi esimerkiksi selvittää, ovatko palkat oikein maksettu.

4. ASKEL: Joskus asia ei ratkea vielä pääluottamusmiehen, liiton asiantuntijan tai lakimiehenkään avustuksella. Neuvottelujärjestysen viimeinen vaihe ovat neuvottelut työnantajajärjestön ja Merimies-Uniönin välillä. Mikäli asia jää edelleen erimieliseksi, viedään asia tuomioistuimen ratkaistavaksi.

NEUVOTTELUJÄRJESTYSKAAVIO



Merimies-Unionin pääluottamusmiehet pohtivat luottamusmiesjärjestelmän kehittämistarpeita



Merimies-Unionin eri varustamoiden pääluottamusmiehet kokoontuivat Hakaniemessä Helsingissä 12.9.2018. Pääluottamusmiestapaamisen teemana oli Merimies-Unionin luottamusmiesjärjestelmän nykytila ja sen kehittäminen. Tilaisuudessa olivat edustettuina rahtivarustamot, matkustajavarustamot sekä yhteysalukset ja Viking Linen maahenkilökunta.

Tapaamisen tarkoitus oli kartoittaa Merimies-Unionin luottamusmiesjärjestelmän nykytilaa ja sen kehittämistarpeita. Käydyistä puheenvuoroista selvisi, että nuoret työntekijät eivät aina tiedä, mikä on luottamusmies. Selvää on, että työelämässä tai uudessa työpaikassa aloittaneet tarvitsevat tietoa asiasta.

Luottamusmiesten määrä

Tapaamisessa kartoitettiin myös, minkä verran eri varustamoihin on valittu luottamusmiehiä ja kuinka paljon he käyttävä aikaa luottamustehtäviensä hoitoon. Rahtivarustamoissa ongelmaksi nousi se, että kaikkiin aluksiin ei ole aina saatu valittua laivaluottamusmiestä. Tässä on selvä kehittämisen paikka.

Yhden rahtivarustamon pääluottamusmies totesi, että pienemmissä laivoissa yksi laivaluottamusmies riittää hoitamaan jä-

senistön asioita, eikä osastokohtaisia luottamusmiehiä välttämättä tarvita, koska alukset eivät ole suuria. Selvää kuitenkin on, että rahtivarustamoissa pitää olla laivaluottamusmies valittuna jokaiseen laivaan.

Matkustajalaivapuolella toimii sekä pääluottamusmies, laivaluottamusmies että osastoluottamusmiehiä. Suurissa matkustajalaivoissa voi kuitenkin olla niin, että valitut luottamusmiehet ajavat samaa vuoroa, jolloin toisesta vuorosta puuttuu luottamusmies tyystin.

Selkeästi oli havaittavissa, että kaikissa varustamoissa luottamusmiesten tehtävänsä hoitoon saatu aika ei riittänyt, vaan töitä pitää tehdä myös kotona, vapaa-ajalakin. Toisissa varustamoissa niin sanotut vahdinvaihdot on saatu toimiviksi, eikä vapaalla olevaa luottamusmiestä häiritä, vaan hänen ”vaihtoparinsa” hoitaa asiat.

Keskustelua käytiin myös luottamusmiesten koulutuksen kehittämisestä, mitä luottamustoimeen valinta edellyttää henkilöltä, mikä voisi olla sopiva tehtävän hoitoon käytettävä aika ja miten luottamusmiestyön voisi tehdä houkuttelevaksi.

Varustamoiden henkilöstöpäivät on todettu toimiviksi

Toisissa varustamoissa luottamusmiesjärjestelmä ja esimiestyö toimivat hyvin ja ol-

laan aktiivisia. Toisissa työ ja jäsenten tavoittaminen on haastavampaa. Selkeästi on nähtävissä, että niissä varustamoissa, jotka järjestävät varustamopäivän henkilökunnalleen, asioiden hoito sujuu myös luottamusmiesverkoston välillä paremmin.

Asiat pitäisi pystyä sopimaan jo laivalla, ei oikeudessa

Luottamusmiesjärjestelmä on todettu tarpeelliseksi myös työnantajapuolelta, sillä on sekä työntekijöiden että työnantajan etu, että asiat saadaan selvitettyä mahdollisimman nopeasti jo laivalla. Luottamusmiehen työ pitää sisällään myös tiedottamista, mikä sekin hyödyttää kaikkia osapuolia. Tästä johtuen luottamusmiesjärjestelmää on syytä vahvistaa ja kehittää.

Perusteet asialle löytyvät myös tämän hetkisistä erinäisistä riidoista työntekijöiden ja työnantajan välillä, joita on tällä hetkellä oikeudessa ennätyksellinen määrä. Asioista pitäisi pystyä sopimaan enemmän ilman oikeusteitä, sillä sinne meno ei ole kenenkään etu. Suuri oikeusjuttujen määrä juontaa muun muassa kulttuurinmuutoksesta ja viime vuosina tapahtuneista työntekijävaihdoksista varustamoiden henkilöstöhallinnoissa. Alalle on saapunut uusia ihmisiä, joilla ei välttämättä ole aiempaa tuntemusta merenkulusta, eivätkä he myöskään tunne työehtosopimusten taustaa ja historiaa. Monelta väärinkäsitykseltä ja oikeusjutulta voitaisiin välttyä, jos tietämystä olisi. 🚢

MERIMIES-UNIONIN LAKIMIES

Sannaleena Kallio koulutti Arctia Shippingin luottamusmiehiä merityölainsäädännöstä kesäkuussa Hakaniemessä. Tiivis kaksipäiväinen koulutuspaketti oli todellinen tietoisuus lakiasioista ja kurssilaiset pitivät sitä todella tervetulleena ja tarpeellisena sekä suosittelevat muillekin.



Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday Markku Myllylle

Vuoden 2018 merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday luovutettiin erittäin merkittävälle suomalaiselle, Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) pääjohtajalle, merenkulkuneuvos Markku Myllylle. Palkinnon saaja, pääjohtaja Markku Mylly korostaa merenkulun kansainvälisyyttä ja siitä johtuvia universaaleja turvallisuusjärjestelmiä ja toimenpiteitä.

Mylly on toiminut vuodesta 2012 alkaen Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA:n pääjohtajana. Tämä on ensimmäinen kerta, kun suomalainen on valittu EU:n liikennealan viraston pääjohtajaksi.

EMSA:n tehtävä on auttaa EU:n jäsenvaltioita ja EU:n komissiota edistämään meriturvallisuutta sekä ennalta ehkäisemään merionnettomuuksia ja suojelemaan meriympäristöä merenkulun aiheuttamilta päästöiltä. EMSA:n pääjohtajana Markku Mylly on energisellä ja määrätietoisella asenteellaan kehittänyt EMSA:n työtä ja toimintatapoja sekä edesauttanut EU-lainsäädännön yhtenäisessä toimeenpanossa koko EU:n alueella.

Palkinnon saaja, pääjohtaja Markku Mylly, korostaa merenkulun kansainvälisyyttä ja siitä johtuvia universaaleja turvallisuusjärjestelmiä ja toimenpiteitä:

”IMO on merenkulun globaali sääntelijä

ja onkin tärkeää, että tätä kansainvälistä toimintaa säätelee vain yksi organisaatio. EMSA ei ole IMO:n kilpailija, vaan vahvistaa ja tukee IMO:n toimintaa Euroopassa, sillä pääsääntöisesti kaikki merenkulkua sääntelevät direktiivit perustuvat IMOn sääntelyyn ja resoluutioihin.”

Markku Myllyn panos Euroopan meriturvallisuuden kehittäjänä on vahvistanut onnettomuuksia ennalta ehkäisevää meriturvallisuustyötä myös Suomessa.

Esimerkillinen suomalainen kotimaassa ja maailmalla

Myllyn työura merenkulun parissa on pitkä ja laaja-alainen ja hän on toiminut merenkulun turvallisuuden edistäjänä koko työuransa. Vankka osaaminen pohjautuu alan tuntemukseen aina ruohonjuuritasolta alan viimeisimpiin EU-kiemuroihin. Mylly lähti merille vuonna 1973. Merikapteeniksi hän valmistui Raumalta 1980. Vuodesta 1987 hän toimi luotsina Kokkolan Tankka-

rissa ja myöhemmin Utössä. Tämän jälkeen Mylly siirtyi rakentamaan Saaristomeren VTS-järjestelmää.

Vuonna 1993 hänet nimettiin Pohjanlahden merenkulkupiirin päälliköksi. Sieltä matka jatkui merenkululaitoksen liikenneosaston johtotehtäviin. Tässä työssä hän mm. johti jäänmurtaajien yhtiöittämisselvitystä ja siirtyi varustamoliikelaitoksen johtajaksi. Merenkululaitoksen pääjohtajana Mylly aloitti vuonna 2004, josta siirtyi Suomen Satamaliiton toimitusjohtajaksi 2010. Tästä tehtävästä hänet valittiin EMSAn pääjohtajaksi. Pääjohtajan toimikausi on viisivuotinen. Pääjohtajana voi toimia kahden kauden ajan, joista Myllyllä on tällä hetkellä käynnissä toinen kausi.

”Olen erittäin iloinen, että olen saanut toimia EMSAn pääjohtaja nyt kuuden vuoden ajan ja voinut kehittää omalta osaltani viraston toimintaa eurooppalaisen meriturvallisuuden, merenkulun turvatoimien ja ympäristönsuojelun edistäjänä.” 📍

MERENKULUN TURVALLISUUS-PALKINTO SEA SUNDAY on Suomen viranomaisten sekä ammatti- ja vapaa-ajan merenkulun järjestöjen vuonna 1997 perustama palkinto. Palkintotoimikunnan puheenjohtajaorganisaationa toimii Suomen Merimieskirkko ry. Palkintoesineenä on Emil Cedercreutzin tekemä pronssiin valettu veistos Ruorimies.

Merimies-Unionin puheenjohtaja Simo Zitting esitteli merenkulun turvallisuuspalkinnon saajan. Palkinnon luovutti liikenneministeri Anne Berner ja ministeriä avusti liikenteen turvallisuusvirasto Traficin merenkulkujohtaja Tuomas Routa.



Merimies, jäikö tutkintosi kesken tai haluat täydentää ammatillista osaamistasi?

Myös yritykset voivat hankkia henkilöstölleen täydennyskoulutusta entistä helpommin.

Tutkintojen päivittäminen **valmiiksi** töiden ohessa helpottui vuoden 2018 alusta.

Kouluihin on mahdollista hakea nyt ympäri vuoden ja tehdä puuttuvat opinnot loppuun esimerkiksi töiden ohessa. Tämän mahdollistaa vuoden alusta voimaan tullut ammatillisen koulutuksen reformi.

Ammatillisen koulutuksen reformi on suurin koulutuslainsäädännön uudistus lähes kahteenkymmeneen vuoteen. Uusi lainsäädäntö tuli voimaan 1.1.2018, mutta sitä ei ole ehditty vielä laajalti markkinoida. Reformin tärkeimpiä tavoitteita on tukea sekä opiskelijan että työelämän tavoitteita. Alla tiivistetysti merkittävimmät muutokset merenkulkijoiden näkökulmasta.

Jatkuva haku 24/7

Nyt työelämässä olevilla on paremmat mahdollisuudet päivittää kesken jääneet opinnotsa kuntoon. **Ammatillisiin oppilaitoksiin on mahdollista hakea nyt jatkuvan haun 24/7 kautta.** Voit siis hakea opiskelijaksi läpi vuoden, kun tilanne on sinulle sopivin.

Yhteishaku

Keväisin järjestettävä valtakunnallinen yhteishaku säilyy peruskoulunsa päättävillä ja vailla toisen asteen tutkintoa oleville.

Osaamisen arviointi työelämässä toteutettavilla näytöillä

1.1.2018 lähtien merenkulkualan ammatillisessa koulutuksessa siirryttiin reformin mukaisesti suorittamaan tutkinto yhdellä tavalla, eli osoittamalla osaaminen näytösä. Näytöissä opiskelijan tavoitteena on osoittaa käytännön työsuoritusten avulla, että hänen ammattiosaamisensa on tutkinnon perusteissa vaaditulla tasolla. Näytön arvioinnin toteuttaa jatkossa kaksi arvioijaa. Lisätietoja näytöistä saa parhaiten suoraan kouluilta.

Jatko-opinnot

Ammatillisesta koulutuksesta voit tutkinnon suorittamisen jälkeen hakea jatko-opintoihin ammattikorkeakouluun ja yliopistoon.

Eri ikäisiä opiskelijoita

Ammatillisessa koulutuksessa korostuvat osaaminen ja elinikäinen oppiminen. Ammatillisen reformin myötä ei puhuta enää nuorista ja aikuisopiskelijoista, on vain opiskelijoita. Omia opiskeluryhmiä eri ikäisille opiskelijoille (nuoret ja aikuiset) ei siis enää ole olemassa.

Pois pulpetista, kohti monipuolisia oppimisympäristöjä

Perinteistä koulumaista opiskelua ja kokeita pyritään vähentämään. Monissa kouluisa pakolliset aineet, kuten kielet ja matematiikka, pyritään integroimaan osaksi henkilön ammatillista opiskelua. Näin ne tukevat oppilaan ammattia ja motivoivat oppimaan.

Opiskelujen yksilöllinen suunnittelu ja uraohjaus (HOKS)

Opiskelijaksi valinnan jälkeen jokaiselle opiskelijalle laaditaan henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma (HOKS), jossa selvitetään ja tunnustetaan opiskelijan aiemmin hankkima osaaminen ja suunnitellaan, millaista osaamista opiskelija tarvitsee sekä miten osaamista hankitaan eri oppimisympäristöissä. Samalla suunnitellaan tarvittavat tukitoimet. Koulutuksessa keski-tytään puuttuvan osaamisen hankkimiseen.

Jatkuvassa haussa voi hakea kuka tahansa koulutuksesta kiinnostunut:

- ☐ Sinulta puuttuu ammatillinen tutkinto
- ☐ Haluat suorittaa kesken jääneen ammatillisen koulutuksen
- ☐ Haluat siirtyä toisesta ammatillisesta oppilaitoksesta jatkamaan opintosi loppuun
- ☐ Olet suorittanut toisen ammatillisen tutkinnon tai korkeakoulututkinnon
- ☐ Haluat laajentaa aikaisempaa osaamistasi suorittamalla toisen osaamisalan tai uusia tutkinnon osia
- ☐ Sinulla on työpaikka ja haluat suorittaa ammatillisen tutkinnon oppisopimuksella

Oppisopimus vai koulutussopimus?

Työpaikalla tapahtuvaan oppimiseen on kahdenlaista sopimusta; oppisopimusta ja koulutussopimusta. Koulutussopimus tehdään silloin kun opiskelija on palkattomassa harjoittelussa, esimerkiksi tuleva merenkulkija saa harjoittelupaikan Merenkulun HarjoitteluMyllyn kautta. Oppisopimus tehdään, kun opiskelija on työsuhteessa. Oppisopimus voidaan tehdä nykyään myös lyhyeksi ajaksi, vaikkapa viikon työsuhteeseen. ⚓

Kotkan merenkulkuoppilaitoksessa (Ekami) panostetaan työssäoppimiseen ja sähköisiin oppimisympäristöihin

Etelä-Kymenlaakson ammattioppilaitoksessa (Ekami) halutaan oppilaat pois pulpetista opiskelemaan laivalle käytännön töitä. Sen mahdollistaa koululaiva Katariina, jolla tehdään opintoja niin paljon kuin mahdollista. Myös tämän vuoden alussa voimaan tullut ammatillisen koulutuksen reformi antaa liikkumavaraa uudelleen, opiskelijälähtöiseen oppimiseen.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT EKAMI



"Merenkulun koulutusta pyritään toteuttamaan niin työelämä-lähtöisesti kuin mahdollista. Kotkan merikoulu tekee parhaansa, että monille hieman tylsää perinteistä koulun penkillä istumista vähennetään ja työelämälähtöistä opiskelua lisätään", kertoo Ekaamin merenkulkualan tiimipäällikkö **Minna Markkanen**.

"Kotkan merikoulussa opetusta toteutetaan yhä enemmän koululaiva *Katarinala*. Sen lisäksi uudet digitaaliset oppimisympäristöt mahdollistavat koulutehtävien tekemisen laivalla töiden ohella tai niiden päätyttyä", Markkanen toteaa.

Opiskelusta oppilas- ja osaamislähtöistä
Vuoden alusta voimaan tulleen ammatilli-

sen koulutuksen reformin tavoite on purkaa sääntelyä, lisätä työpaikoilla tapahtuvaa oppimista ja tukea yksilöllisiä opintopolkuja. Kotkassa Ekamissa panostetaan nyt vahvasti opiskelijan yksilölliseen oppimiseen ja osaamiseen.

Tänä syksynä merenkulkualan oppilaitoksessa aloittavat sitä varten tehtävään rekrytoidut "hoksaajat", jotka auttavat opiskelijoita henkilökohtaisesti suunnittelemaan omia opintojaan. "Hoksaus" tarkoittaa henkilökohtaista opintojen suunnittelua.

"Jokaiselle tutkintoa tai sen osaa suorittavalle laaditaan *henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma* (HOKS), jossa sovitaan siitä, miten tavoitteeksi asetettu osaaminen saavutetaan ja millaista opetusta, ohjausta ja tukea opiskelija tarvitsee."

Opiskelijat ovat erilaisia: toiset etenevät opinnoissaan nopeammin ja toiset hitaammin riippuen opiskelijan elämäntilanteesta. Merenkulussa käy usein myös niin, että opiskelija voi saada laivalta töitä ja opinnot jäävät kesken.

"Nyt pyrimme siihen, ettei niin kävisi, vaan "hoksaaja" ja oppilas pitävät säännöllisesti vuoden mittaan yhteyttä, miten opinnot etenevät."

Koulutukseen voi hakea ympäri vuoden

Monet työelämässä jo olevat haaveilevat lisäkoulutuksesta. Valitettavasti into kouluttautumiseen tyssää monien kohdalla kankeaan koulutusjärjestelmään, eli tiukkaan läsnäoloon oppilaitoksessa, johon kaikilla ei ole mahdollisuuksia. Kouluihin on voinut hakea vain kaksi kertaa vuodessa: joko keväällä tai syksyllä.

Tämän vuoden alusta yllä mainitut ongelmat ovat historiaa. Uuden ammattikoululain myötä pyritään parantamaan opiskelijälähtöistä opiskelua. Ammatilliseen koulutukseen voi hakea ja päästä nyt joustavasti silloin, kun on tarve ympäri vuoden.

Kotkan merikoulussa uudistus on otettu ilolla vastaan ja opiskelijoiksi halutaan kaikenikäisiä ja eri taustaisia ihmisiä. Tämä tekee opiskelusta helpompaa esimerkiksi jo työelämässä oleville tai ammatinvaihtoa suunnitteleville.

"Nykyisin ei puhuta enää opiskelijoista ja aikuisopiskelijoista, vaan kaikki ovat yhtenäistä ryhmää ja "opiskelijoita". Samalla vuosikursilla voi opiskella siis eri ikäisiä ja eri aikaan opintonsa aloittaneita ihmisiä."



Kun asiaa ajattelee tarkemmin, oppimisen lähtökohta vastaa siis paremmin laivalla työskentelyä, jossa on töissä eri ikäisiä ihmisiä. Nykyinen järjestelmä voi jopa helpottaa nuorten siirtymistä laivalle koulun jälkeen työelämään, kun he ovat jo koulussa töissä muidenkin kuin oman ikäisten kanssa. Pudotus ”laivanpäälle” on siis helpompaa. Vastaavasti jo työelämässä olleet oppivat

Ammatilliseen koulutukseen voi hakea ympäri vuoden.



nuorilta uusia taitoja, kuten sähköisten ja digitaalisten ohjelmistojen omaksumista, joka sujuu nuorilta yleensä nopeammin.

”Kotkan merenkulkualan opetuksessa hyödynnetään nykyisin yhä enemmän sähköisiä oppimisympäristöjä. Se mahdollistaa opintojen tekemisen etänä silloin kun tilanne on opiskelijalle sopiva. Tutkinnot saadaan helpommin valmiiksi, kun niitä voi tehdä joustavasti muualtakin kuin Kotkasta käsin”, Minna Markkanen selostaa.

Sähköiset oppimisympäristöt ovat hyödyllisiä myös siksi, että ne vähentävät perinteistä koulussa istumista.

”Merenkulun opiskelijoiden on tärkeää päästä laivalla käytännön harjoitteluun niin paljon kuin mahdollista. Samaan aikaan voi kuitenkin edetä opinnoissaan, sillä meillä on käytössä useita digitaalisia oppimisympäristöjä”, Markkanen toteaa.

Tutkintojen määrä väheni, mutta ne ovat moniammatillisempia kuin ennen

Ammatillisen koulutuksen reformilla puretaan sääntelyä ja tavoitellaan järkevyyttä tutkintoihin. Sen myötä esimerkiksi valtakunnallisesti tutkintojen määrä vähenee 300 tutkinnosta 160 tutkintoon.

”Osaaminen ei häviä minnekään, päinvastoin. Tutkintoja järkevöitetään ja laajennetaan. Oppilaat saavat laajemman osaamispohjan ja moniammatillisen tutkinnon, mikä vastaa enemmän nykypäivän työelämän osaamisvaateita.”

”Hyvä esimerkki tästä on Haminassa sijaitseva Googlen datakeskus. Se lisäsi alan opetusta Ekamissa. Nyt dataosaamisen opetusta hyödynnetään myös muilla aloilla, kuten merenkulussa. Se on tärkeää, sillä kuljetusalalla on käynnissä tällä hetkellä suuri murrosvaihe.”

Tietokonesimulaattoreita on käytetty Kotkassa koulutuksen apuna jo 15 vuoden ajan. Tänä keväänä investoitiin uusiin nosturisimulaattoreihin. Ne ovat omaa luokkaansa aikaisempiin verrattuna.

”Simulaattoreita on useita erilaisia, eli perinteisiä sataman konttinentureita ja laivan kansinosturisimulaattori. Sen lisäksi Kotkassa sijaitsevat samoissa opetustiloissa simulaattorit auton ajo-ope-

tukseen ja maarakennuspuolen töihin. Kuljetusala nähdään laajana kokonaisuutena, mikä huomioidaan myös opetuksessa.”

”Simulaattorit eivät ole vain pelejä, vaan oikeita käyttö- ja ohjausjärjestelmiä, jotka ovat käytössä myös satamissa ja laivoilla. Järjestelmillä voi opetella esimerkiksi laivakraanan ajoa turvallisissa olosuhteissa”, opettaja **Simo Knutas** selostaa.

Simulaattori on lisännyt oppilaiden halukkuutta hankkia kansinosturiosaimista. Opiskelijoiden lisäksi Kotkan simulaattorissa kouluttautumassa käyvät jo työelämässä olevat merimiehet.

”Simulaattoreissa voidaan kehittää omaa ammatillista osaamista turvallisissa olosuhteissa. Ei tarvitse pelätä, että kolaattaa kansinosturin oikeasti satamarakenteisiin tai pudottaa kymmenien tuhansien arvoisen kontin maahan.”

Simulaattoreihin voi tehdä myös vikoja, joita on aivan oikeissa laitteissa laivoilla tai satamissa.

”Autenttisten tilanteiden harjoittelu kuuluu opetukseen. Simulaattoreissa on ohjelmoituna myös useita eri satamia ja laivoja, joten oppimismahdollisuudet ovat monipuoliset.”

Yritykset käyvät kouluttamassa omaa henkilöstöään Kotkan simulaattoreissa, joissa voi hankkia esimerkiksi rajoitetun kansinosturin kuljettajan pätevyyden ja oppia tehokkaampaa ja taloudellisempaa työskentelyä.

”Tietokoneohjelmistoilla on helppo tutkia, kuinka voi työskennellä taloudellisesti ja tehokkaammin, eli tekemällä vähemmän virheliikkeitä, jotka kuluttavat energiaa ja sähköä”.



Laivatalouspuolella opiskelijoista kaikki työllistyvät nopeasti

"Laivatalouspuolen opiskelijat työllistyvät tällä hetkellä todella hyvin", kertoo matkailu-, ravitsemis- ja elintarvikealan tiimipäällikkö **Anneli Sagulin**.

"Laivatalous on opintopolku, josta voi valmistua merenkulkuun laivakokiksi tai talousapulaiseksi. Tutkintoa suositellaan tällä hetkellä kaikille opiskelijoille, koska laivatalous työllistää todella hyvin, eli kaikki meidän laivatalouspuolen opiskelijamme, jotka valmistuvat täältä, myös työllistyvät. Itse asiassa he työllistyvät usein jo hieman ennen valmistumistaan, mutta pidämme heistä kiinni sillä on tärkeää saada opiskeltua tutkinto loppuun."

Ekamissa laivatalouspuolta opiskellaan matkailu-, ravitsemis- ja elintarvikealan opinto-ohjelmassa.

Laivataloustutkinnon laajuus on 20 osaa-mispistettä. Laivatalousopinnot suoritettua voi hakea Trafilta laivakokien tai talousapulaisen pätevyyskirjaa. Pätevyyskirjan saatua voi työskennellä rahti- ja matkustaja-aluksilla.

Laivatalouskoulutukseen voi hakea opiskelijoita erilaisista lähtökohdista:

- henkilöt, joilla on jo kokien tai tarjoilijan tutkinto ja he tulevat täydentämään pelkän laivatalouspuolen sekä turvallisuus- ja turvakoulutuksen
- henkilöt, jotka haluavat työskennellä laivalla ja joilla on asiakaspalveluosaamista suorittavat Trafin myöntämien pätevyyskirjojen edellyttämät tutkinnon osat.
- henkilöt, joilla ei ole alasta aiempaa kokemusta, mutta on halu opiskella alaa

"Kaikki hakijat haastatellaan. Opiskelijat valitaan niiden perusteella. Laivatalouspuoli vaatii hakijalta määrätynlaisia ominaisuuksia. Alalle hakevilta vaaditaan itseenäisyyttä, rohkeutta ja omatoimisuutta", tiimipäällikkö Anneli Sagulin kertoo. 🚢



Ammatilliseen koulutukseen haku helpottui

- Keväisin järjestettävä valtakunnallinen yhteishaku säilyy peruskoulun päättävillä ja vailla toisen asteen tutkintoa olevilla. Ammatillisesti koulutuksesta voi jatkaa opintoja ammatikorkeakouluun ja yliopistoon.
- Jo työelämässä olevat tai ammatinvaihtoa suunnittelevat voivat hakea koulutukseen ympäri vuoden 24/7.
- Yrityskohtainen koulutustarjonta on kasvanut: varustamot voivat hankkia miehistölleen lisäkoulutusta ottamalla suoraan yhteyttä oppilaitokseen.

Suorittamalla laivatalouskoulutuksen, voit saada pätevyden:

- laivakokiksi
- talousapulaiseksi

Suorittamalla merenkulkualan perustutkinnon voit valmistua:

- laivasähköasentajaksi,
- korjaajaksi,
- vahtikonemestariksi tai
- vahtiperämieheksi.

Sharon vaihtoi aikuisena ammattia:

Verhoilualan yrittäjästä vahtiperämieheksi 2,5 vuodessa

Yhä useammat työskentelevät työuransa aikana useassa eri ammateissa.

Aikuisena ammatinvaihtamiseen vaaditaan rohkeutta ja määrätietoisuutta, jota löytyi muun muassa Sharon Bossilta.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SHARON BOS

Pöydän takana istuu nainen, joka katsoo rohkeasti silmiin ja hymyilee. Jo ensi tuttavuudesta huomaa heti, että tuolissa istuu vahva, määrätietoinen nainen, joka tekee mitä haluaa eikä jätä töitään kesken. Johtajuuttakin on nähtävissä sekä ihmiselämän ymmärtämystä.

Sharon Bos valmistui viime keväänä Ekamin merenkulkulinjalta vahtiperämieheksi. Opintonsa hän suoritti ennätysellisessä 2,5 vuoden ajassa.

”Halusin vaihtaa ammattia, valmistua nopeasti ja päästä töihin”, Sharon kertoo.

Sharon on taustaltaan suomalais-israelilainen. Hän syntyi Suomessa, mutta asui Israelissa 20 vuotta.

”Toimin myyjänä ja verhoilualan yrittäjänä silloisen mieheni kanssa. Valmistimme muun muassa säkkituoleja”, kädentaitoinen nainen kertoo.

Ajan myötä pariskunnan tiet erkanivat ja Sharon tapasi uuden miehen, joka oli kotisin Hollannista.

”Hän on ammatiltaan kippari ja ajoi Hollannissa – mitäs muuta – kuin jokea pitkin seilaavaa sisävesilaivaa”, Sharon naurahtaa.

”Olin monesti hänen kanssaan laivalla matkassa ”seuraajaoppilaana” ja sitä kautta tutustuin merenkulkuun.”

Merimiehen töitä voi tehdä ympäri maailmaa

Pariskunnalle syntyi lapsi ja he muuttivat Suomeen. Nyt mies on eläkkeellä ja hoitaa



perheen 6-vuotiaasta lasta. Perhe asuu Kotkan kupeessa Virolahdella.

”Minulla on vielä 20 vuotta työuraa jäljellä, joten päätin vaihtaa alaa Suomeen saavuttuamme. Merenkulusta saa kansainväliset paperit, eli töitä voi tehdä missä päin maailmaa tahansa”, Sharon kertoo perusteistaan ryhtyä merimieheksi.

Vahtiperämiehen paperit Ekamista

Niin hän haki ja pääsi opiskelemaan Kotkaan Ekamiin. Koulun merenkulkutiimin johtaja **Minna Markkanen** kehuu Sharonin suorittaneen tutkintonsa ennätysajassa.

”Opinnoissa oli oltava oma-aloitteinen ja toimielias. Minulla on kotona vielä alle kouluikäinen tyttö opintojen päälle”, Sharon toteaa.

”Opinnot olivat suomeksi. Minulle ehkä olisi ollut helpompaa tehdä ne englanniksi”, hän kertoo tähtäävänsä ulkomaille töihin.

Syksyllä Sharon aloitti opinnot eteenpäin, eli alkoi lukea merikapteeniksi Kotkassa Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa (XAMK). Päätyi Sharon töihin



minne tahansa, nähtävissä on että hän suorittaa tehtävänsä loppuun oli asia mikä tahansa. Töitä on tarjolla varmasti kotimaassa ja ympäri maailman, mikä sopii kansainväliselle luonteelle.

”Olen toki törmännyt jo harjoittelun aikana naisiin kohdistuviin ennakkoluuloihin, mutta niitä on varmasti monella alalla. Paljon on kiinni omasta asenteesta. Kansustan merimieheksi valmistuvia hakemaan rohkeasti ulkomaillekin töihin, niin saa kansainvälistä työkokemusta.” [↴](#)

Kaksi suomalaista kauppalaivaa kuljettavat rahtia Karibialla

Godby Shippingin M/s Mimer ja M/s Midas

Tänä päivänä suomalaisesta kauppalaivastosta enemmistö ajaa linjaliikennettä Itämerellä ja Pohjois-Atlantilla. Mutta eivät ihan kaikki: Godby Shipping –varustamon M/s Midas on ollut aikarahdattuna Karibialle vuodesta 2012 ja M/s Mimer vuodesta 2015 lähtien. Ensimmäiseksi mieleen herää kysymys, miten suomalaiset rahtilaivat ovat päätyneet liikennöimään Karibialle?

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU JA VESA TUOMALA KUVAT VESA TUOMALA



M/s Midaksen miehistön kansalaisuudet jobeittain: päälliköt Suomi-Ukraina, förstit: Suomi-Suomi, 1. perämiehet: Suomi-Suomi, 2. perämiehet: Filippiinit ja lomalla 2 kk suomalainen perämies, poosut: Suomi-Viro, täkkärit: Filippiinit, kokit: Suomi-Suomi, Konemestarit: Suomi, moottorimies Filippiinit, firman kiertävä sähkömies: Suomi

Tämän kokoluokan ”läp-
päälaivoja” (M/s Mimer ja
M/s Midas) ei ole paljon
tarjolla. Alukset soveltu-

vat hyvin kokonsa puolesta kuljettamaan
rahtia Karibian saarten pieniin ja mataliin
satamiin”, försti **Martti Vähä-Pietilä** kertoo.

M/s Mimer ja sen sisarlaiva M/s Midas
ovat 108-metrisiä ro-ro-aluksia. Laivoissa
on kolme lastikantta (alaruuma, pääkansi
ja sääkansi), joista alaruumaa ja sääkantta
operoidaan hissillä. Kaiken kaikkiaan aluk-
sien kyytiin mahtuu jopa yli tuhat kaista-
metriä tavaraa.

”Kuljetamme kontteja, jotka vedetään
rampilla ylös vetomestareilla. Alaruumaan
kontit sijoitetaan lauttavaunuihin. Säakan-
nelle kontit voidaan lastata myös yläkautta
nosturilla (lo-lo), jos sellainen löytyy.”

”Meillä on viikossa 13 satamakäyntiä,
mikä kertoo työtahdista melko paljon.
Aluksen purku ja lastaus tehdään mahdolli-
simman nopeasti ja jatketaan matkaa.”

Tuulet voivat yltyä Karibialla jopa hurrikaaneiksi

Mimer ja sen sisarlaiva Midas seilaavat
Pienten Antillien saaristossa. Saariryhmä
on Karibianmeren itäisin. Tuuli käy
saaristossa etelästä pohjoiseen, jonka
mukaan saariryhmä jaetaan pohjoiseen
suojanpuoleisiin saariin ”Leeward Islands”



M/s Midas Pointe-a-Pitrén satamassa. Guadeloupen saari on Ranskan merentakainen departementti ja hallintoalue, osa Euroopan unionia. Saaressa käytetään rahana euroa, dollarit eivät kelpaa edes takseissa.

ja eteläisiin ”Windward Islands” -saariin.

Mimer liikennöi Midaksen tavoin
Leewardinsaarella, joihin tuuli ei iske yhtä
pahoin kuin eteläisiin saariin. Silti myrskyt
voivat yltyä Karibianmerellä hurrikaaneiksi.
Viime syksynä Karibianmerellä oli yhtä ai-
kaa kolme hurrikaania. Vastaavaa ei ole
nähty 2010-luvulla. Pahiten myrskytuulista
puhalsi Irma, jopa 82 metrin sekuntinopeu-
della (=295 km/h). Se jätti jälkeensä pahaa
tuhoa. Leewardin saariryhmään kuuluvan

– ja turistien suosimana Barbudan saarista
– jopa 95 prosenttia rakennuksista tuhou-
tui. Saaresta tuli aavekaupunki ja asukkaat
siirtyivät asumaan viereiselle Antiguan saa-
rella. Kukaan ei osaa sanoa, palaavatko he
enää koskaan.

Rahtaussopimus voimassa tämän vuoden loppuun

M/s Mimer on aikarajattu amerikkalai-
selle **Marinex Cargo Linelle** Karibian ➤



*St. Maartenin saari tuhoutui syksyn 2017
Irma-hurrikaanissa. Mitä tuuli ei tuhonnut,
sen ryöstivät paikalliset roistot.*



*Kokkistuertti Kirsu Mertala pitää yllä hurttia
huumoria laivalla ja miehistön kunnosta huolta
hyvällä ruoalla.*



M/s Mimer Yhdysvaltain Neitsytsaarilla, St. Thomaksen konttisatamassa. Suurin osa laitureista on ns. "Välimeren töijäyksiä".



Poosu-Kalle Lehtisen työasu on useimmiten nahkapaita ja työshortsit. Kallen alaiset, täkillä seilaavat filippiiniläiset merimiehet ylläpitävät ja huoltavat laivaa jatkuvasti Karibian kuumen auringon alla.

linjaliikenteeseen. Sisarlaiva M/s Midas on puolestaan ranskalaisen **CMA-CGM**-varustamon aikarahtaama samalla liikennealueella. CMA-CGM on Ranskan suurin konttien kuljettaja ja maailman kolmanneksi suurin konttiyhtiö. Sillä on 200 laivausreittiä 420 sataman välillä 160 eri maassa.

Godby Shipping -varustamolla ovat sopimukset voimassa kummankin varustamon kanssa tämän vuoden loppuun. Lehden lähtiessä saapui tieto, että Midaksen sopimusta CMA CGM:n kanssa on pidentetty ja se on nyt voimassa joulukuuhun 2019.

"Godby Shipping on työnantajana ihan hyvä, yhtiössä jo parisenkymmentä vuotta työskennellyt Vähä-Pietilä tuumii."

Varustamo myi viime elokuussa M/s **Mirandan Kekepania Shipping Company Limitedille**. Alus luovutettiin ostajille tammi-kuun alussa 2018. Aluksella työskennellyt miehistö sijoitettiin uusiin työtehtäviin Godby Shipping -varustamon muille aluksille.

"On hyvä, että varustamo pitää miehistöstään huolta ja jengi saatiin pidettyä duunissa", Vähä-Pietilä toteaa.

Varustamon aluksilla työskentelee suomalaista, virolaista ja filippiiniläistä miehistöä. Martti Vähä-Pietilä työskentelee M/s Midaksella förstinä ja hänen vaihtokaverinsa on suomalainen. Aluksen miehistö on kaikkiaan 12 henkeä.

"Laivoilla ei ole yhtään ylimääräistä väkeä. Se tekee työskentelytahdisti tiukkaa. Jos joku sairastuu, niin vaihtokaveria ei lennätetä Karibialle saakka ihan noin vain. Ajamme hektistä linjaliikennettä saaresta toiseen, eli mitään palmuja ja aurinkoa tämä työ tällä seudulla ei ole", Vähä-Pietilä naurahtaa.

Eurooppalaisen miehistön törni kestää kuusi viikkoa. EU:n ulkopuolisilla, eli käytännössä filippiiniläisillä, törnit ovat yhdeksän kuukautta.

"Kuusi viikkoa on juuri sopiva aika työreissuun. Ehtii tehdä töitä kunnolla, mutta kyllä on takki tyhjä, kun täältä pääsee kotiin vapaille. Ei käy kieltäminen, että filippiiniläisten törnit ovat todella pitkiä ja varmasti ennen kaikkea henkisesti raskaita."

"EU:n ulkopuoliselle työvoimalle työrahtilaivalla on kuitenkin taloudellisesti



Urheilu otetaan Midaksella tosissaan ja säännölliset matsit "filpparit" vastaan pohjoismaalaiset punnitsevat aina veren. Koripallossa filippiiniläiset useimmiten vetävät pidemmän korren, mutta toistaiseksi ollaan pärjätty sähkössä ja muissa mailalajeissa.

kannattavampaa kuin meille: Filippiineillä omalla palkallaan voi ostaa esimerkiksi hyvän talon. Hyvä kysymys on, mitä me saamme esimerkiksi Suomessa pääkaupunkiseudulla vastineeksi omalla palkallamme, kun asumiskustannukset ovat todella korkeat."

Plakkarissa 96 maata



Törmään **Martti Vähä-Pietilään** Hakaniemessä sijaitsevassa taulunkahvila-kaupassa. Hän jättää sinne työn tehtäväksi ja sanoo noutavansa sen reilun kuuden viikon päästä, kun palaa töistään. "Soittaa ei kannata, se saattaa maksaa yli viisi dollaria puhelu, joten en vastaa", hän toteaa kauppiaille.

Vähä-Pietilä seilaa töikseen ja harrastaa vapaa-ajallaan matkailua, joka on oikeastaan elämäntapa.

"Tämä on ensimmäinen talveni Suomessa kuuteen vuoteen", hän laskeskelee.

Vähä-Pietilä jää ensi vuonna eläkkeelle. Suomessa hän aikoo pitää Hakaniemessä majapaikan, jossa käy aina kääntymässä. Enimmäkseen hän suunnittelee olevansa ulkomailla eläkkeen koitettua. Vähä-Pietilä on niin sanottu vanhan liiton mies siinä mielessä, että hän on nähnyt muitakin vesisiä kuin rannikon pesuvedet.

"Plakkarissa on tällä hetkellä 96 maata", hän kertoo maapallon tallauksestaan.

Päällystää koulutetaan liikaa ja täkille ei löydy tekijöitä

Vähä-Pietilä on koulutukseltaan merikap-

teeni, mutta toimii Godby Shippingissä förstina.

"Kun olet mennyt varustamoon määrättyyn tehtävään, siitä voi olla vaikea edetä eteenpäin vaikka koulutusta olisi. Jos muste on päässyt kuivumaan kipparikirjasta ja ikää on yli 45 vuotta kun tulet varustamoon töihin, niin päällikön jobin voi unohtaa, vanha Erikssonin staili. Nuoret päälliköt sitoutetaan näin varustamoon, mikä on ihan fiksua."

Työnsä kautta hän osaa nähdä asiat myös miehistöasemassa olevien silmin.

"Täkipuolelle ei löydy nykyään enää tekijöitä, kun kaikki haluavat olla uffareita tai merikapteeni."

Päällystöpuolelle tullutta kadettijärjestelmää hän pitää huonona ratkaisuna. Eikä sympatiaa heru Liikenteen turvallisuusvirasto Trafillekaan, joka tekee bisnestä merimiesten rahoilla.

"Trafi on pukki kaalimaan vartijana. Piittää laukata kurssilta toiselle koko ajan ja kurssittautumiseen joudut käyttämään omaa vapaa-aikaasi."

Myös varustamot yrittävät sysätä koulutusvastuuta työvoiman, eli merimiesten

harteille, myös kustannusten osalta.

"Mikäli sinulla ei ole vakituista duunia, joudut vielä itse maksamaan kurssisi että pääset töihin, joista ei ole aina tietoa."

Vakituinen työpaikka saa arvostusta

Godby Shipping -varustamon palveluksessa Vähä-Pietilä on viihtynyt jo 18 vuotta. Asiat ovat melko hyvin, kun on vain töitä.

"Varustamo pyrkii tarjoamaan kaikille vakituista työtä, mikä on arvostettavaa."

Karibialla liikennöivillä aluksilla on käytössä sekamiehitys. Miehistö tulee laivoilla kuulemma hyvin juttuun.

"Varustamoiden pitäisi kuitenkin kouluttaa ihmiset toimimaan monikansallisesti, tähän työhön ei ole panostettu juuri lainkaan vaikka syytä olisi."

1980-luvun ulosliputusaalto muistissa: samoja virheitä ei saa toistaa

Vähä-Pietilä lähti merille parikymppisenä, mutta joutui työttömäksi 1980-luvun alun ulosliputusaallon myllerryksessä. Suomen lipun alta ulosliputettiin tuolloin lähes koko tonnisto. Vähä-Pietilä jäi itse meriltä työttömäksi 1984 ja toimi maissa kymmenisen vuotta yrittäjänä, mutta palasi merille tonniston Suomeen paluun myötä.

Suomalaisen merenkulun tulevaisuus on ollut milloin tax free:stä, milloin niinkin vähäpätöisestä tekijästä kuin nuuskasta kiinni.

"Suomalaisen tonniston tulevaisuus on ollut monesti hyvin erikoisista asioista kiinni. Niinkin pieni asia kuin nuuskanmyynnin lopettaminen matkustajalaivoilla sai aikaan sen, että täältä ulosliputettiin tonnistoa. Ja mitkä ovat olleet nuuskanmyyntikiellon seuraukset: nuuskaa myydään edelleen, mutta toisaalla ja lähestulkoon laittomin reitein. Ainoa sektori, joka asiasta nuuskasta kärsi, olivat suomalaiset varustamot ja menetimme Suomen lipun alta ulosliputusten tähden satoja merityöpaikkoja."

Vähä-Pietilä toivoo suomalaisilta päättäjiltä nyt kauaskatseisuutta ja järkeä käteen merenkulun tulevaisuuden osalta: pide-tään Suomen lippu ahterissa, niin ihmisille on työtä ja valtiolle veromarkkoja. ➤➤

Itä-Karibia

Purjelaivojen aikakaudella suotuisin reitti Afrikan rannikolta länteen toi purjelaivat Pienille Antilleille, usein saarijonon puoliväliin suunnilleen Dominican ja Martiniquen saarten kohdalle. Koska vallitseva tuuli puhaltaa kaakosta, tuosta pisteestä pohjoiseen olevat saaret sijaitsivat myötätuulen eli ”suojan” puolella ja siitä etelään sijaitsivat saaret vastatuulen eli ”tuulen” puolella. Martiniquesta etelään sijaitsevia saaria kutsutaan vastaavasti Windwardsaariiksi.

Karibian saariryhmä on kaikkiaan noin 3 200 kilometriä pitkä. Saaristoon kuuluu noin 7 000 saarta. Karibian saaret ovat nähneet vuosisatojen aikana useita valloittajia. Kristoffer Kolumbus ylitti Atlantin 1492 etsiessään meritietä Intiaan ja luuli löytäneensä etsimänsä saapuessaan itäisille Karibian saarille.

1. Brittiläiset Neitsytsaaret

Pohjoisilla Leewardinsaarella alus vierailee muun muassa Brittiläisillä Neitsytsaarilla. Sekin on 50:stä saaresta koostuva saariryhmä Puerto Ricon vieressä. Saaret saivat nimensä Kolumbukselta Pyhän Ursulan mukaan, jonka seuraajia olivat legendan mukaan 11 000 neitsyttä.

Saaria asuttivat ensimmäisinä Etelä-Amerikasta tulleet arawak-intiaanit. 1400-luvulla heidän tilalleen tunkeutuivat aggressiivisemmat karibit, joiden mukaan koko Karibian alue on nimetty.

Brittiläiset Neitsytsaaret on Karibian vauraimpia alueita. Pääasiallinen tulonlähde on matkailu. Myös veroparatiisitoiminta on kannattavaa, sillä verotus on mitätöntä ja pankkisalaisuus tiukka. Vuoteen 2009 mennessä saarille oli rekisteröity lähes 406 000 ulkomailla toimivaa yritystä.

Neitsytsaarilla olevia veronkiertosijo-

7.

tuksia paljastui huhtikuussa 2013, kun julkitti yhdysvaltalaisen toimittajaryhmän tekemä tutkimus Neitsytsaarille omaisuuttaan tallentaneista yrityksistä ja yksityishenkilöistä.

2. Yhdysvaltain Neitsytsaaret

Saaret olivat Tanskan siirtomaa maaliskuun 1917 loppuun, jolloin ne Water Islandia lukuun ottamatta myytiin Yhdysvalloille. Tanskan motiivi kaupalle oli orjakaupan kiellon myötä kannattamattomaksi käynyt sokerituotanto. Yhdysvaltain tarkoituksena taas oli suojella Panaman kanavaa, sillä saaret sijaitsivat tärkeän laivareitin varrella.

3. Gustavia ja Saint Barthélemy

Gustavia on nimetty Ruotsin kuninkaan Kustaa III:n mukaan. Kaupunki perustettiin Ranskan luovutettua saaren Ruotsille vuonna 1785.

Ruotsi oli ostanut Ranskalta Länsi-Intiassa sijaitsevan **Saint Barthélemy**n saaren 1784 ja piti sitä siirtomaanaan vuoteen 1878, jolloin se myytiin takaisin. Kustaa III:n julistus vuodelta 1785, lupaus kymmenen vuoden suojasta velkojilta ja käsitys saaren trooppisesta sijainnista aiheuttivat nimenomaan Suomessa hillitsemätöntä liikehdintää. Köyhät talonpojat saapuivat tuhatlukuisina rannikkokaupunkeihin odottamaan – kuten luultiin – kuninkaan ilmaista kuljetusta Länsi-Intiaan. Tämä aiheutti lukuisia tragedioita, mistä johtuen toukokuussa 1786 annettiin kuninkaan julistus, jossa varoitettiin saaren ahtaista oloista ja karusta toimeentulosta.

British Virgin
Islands (U.K.)

Anguilla (U.K.)

1.

3.

4.

2.

United States
Virgin Islands

SAINT KITTS
AND NEVIS

ANTIGUA
AND
BARBUDA

Montserrat
(U.K.)

Guadeloupe
(FRANCE)

DOMINICA

Martinique
(FRANCE)

SAINT LUCIA

5.

6.

BARBADOS

SAINT VINCENT AND
THE GRENADINES

GRENADA

Saari tuli pian myös pohjoismaalaisten merenkulkijoiden määräsatomaksi. Ruotsalaiset rakensivat saarelle Gustavian kaupungin hallintokeskukseksi. Saari oli kaukaisten paikkojen tavoin sopiva myös maastakarkoitukseen. Kustaa III:n vastaiseen Anjalan liittoon osallistunut eversti, Hämeen rakuunarykmentin komentaja Robert Montgomery (1737–1798) tuomittiin kuolemaan 1789. Tuomio muutettiin kuitenkin karkoitukseksi Saint Barthélemy saarelle.

Ruotsin valtiopäivät lakkauttivat orjuuden saarella vuonna 1845 (Englanti oli lakkauttanut sen imperiumissaan 1833).

4. Antigua

Englantilaiset asettuivat saarille 1632 ja toivat afrikkalaisia orjia plantaasien työvoimaksi. Orjuus Antigualla lakkautettiin 1834, mutta entiset orjat pysyivät riippuvaisina plantaasinomistajista. Vasta toisen maailmansodan aikaan perustettu ammattiyhdistysliike paransi merkittävästi työläisten asemaa.

5. Saint Lucia

Suosittu häämatkakohde. Saari on tunnettu sokeritoppamaisista Piton-vuorista, jotka ovat julistettu Unescon maailmanperintökohteiksi.

6. Barbados

R & B -muusikko **Rihannan** kotisaari.

7. Curacao

Curacao on Alankomaiden Karibiansaarista suurin. Curacaolla asuu noin 150 000 ih-

mistä, joista suuri osaa saaren pääkaupungissa Willemstadissa. Curacao kuuluu myös ABC-saariin, jota käytetään yhteisnimityksenä Aruballe, Bonairelle ja Curaçaolle. 🌿

Hae Unionin mökkiin talvi- ja kevätkaudelle 2019



Hiihtolomaviikkojen haku Unionin Levin ja Himoksen mökkeihin on käynnissä.

VIIKOT 7–16 (11.2.–21.4.) jaetaan erillisessä arvonnassa. Hiihtolomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin uuden mökkivaraussivuston kautta. Mökkivaraussivustolle pääsee Unionin nettisivuilta osoitteesta: www.smu.fi/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus

Sivulla on ohjeet varauksen tekemiseen ja linkki varsinaiselle varaussivustolle. **Arvontaan osallistuminen tapahtuu siis vain uuden varaussivuston kautta.** Hiihtolomakaudella mökit vuokrataan viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin.

Arvontaan voi osallistua 30.11.2018 asti ja arvonta suoritetaan joulukuun alussa. Arvonnassa voittaneille lähetetään sähköpostilla ohjeet varauksen maksamiseksi. Maksun eräpäivä on 14 vuorokautta ilmoituksen saamisesta ja maksu suoritetaan nettipankissa ilmoituksessa olevan linkin kautta.



LEVIN MÖKKI

Unionin Levin mökki on paritalo, jonka kummassakin puoliskossa on 5–7 vuodepaikkaa, oleskelutilat, keittiö, wc ja sauna pesuhuoneineen. Varattavissa on siis Levi 1 ja Levi 2 kohteet.



HIMOKSEN MÖKKI

Himoksen mökki sijaitsee keskeisellä paikalla rinteiden ja Himoksen palveluiden lähellä. Mökki on hyvin varusteltu ja vuodepaikkoja siellä on 6–8. Himoksen mökin hintaan kuuluu loppusiivous ja paikan päällä voi vuokrata vuodevaatteita.



Levin ja Himoksen mökit ovat kevätkaudella varattavissa ilman arvontaa 1.1.–10.2. ja 22.4.–27.5. välisinä aikoina.

UNIONIN MUUT MÖKIT

Muut Unionin mökit ovat varattavissa koko kevätkauden 27.5.2019 asti ilman arvontaa. Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, josta näkee mökkien varaustilanteen.

Hiihtolomaviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen joulukuun puolivälissä ja vapaaksi jääneitä viikkoja voi sen jälkeen varata ilman arvontaa.



Kysymyksiä työajasta merellä osa 3:

Ain' laulain työtäs tee ...

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Mikä oikeastaan on ylityötä ja miten se määrittyy ulkomaanliikenteessä? Kuka päättää ylityön tekemisestä? Jos tekee "alityötä", vaikuttaako se ylityön määrään ja minkä mukaan palkka maksetaan? Miten ylityökorvaus määräytyy?

LAKIMIES: *Merityöaikalain* (296/1976) mukaan säännöllinen työaika vuorokaudessa on kahdeksan tuntia ja 40 tuntia viikossa (4 §). Työehtosopimuksissa sovittu takuupalkkajärjestelmän mukainen vuorokautinen työaika ei ole sama asia kuin lain tarkoittama säännöllinen työaika, koska siihen kuuluu sovittu määrä takuupalkkaan sisältyvää ylityötä. Esimerkiksi ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen mukaisten vuorottelujärjestelmä A:n mukaan vuorokautinen työaika on 10,5 tuntia. Vuorokautinen työaika voidaan työaikasunnittelussa sijoittaa siten, että se tasaantuu työjakson aikana tuohon 10,5 tuntiin. Työajan on kuitenkin oltava vähintään 8 ja enintään 12 tuntia. Päivätyöntekijöitä, järjestysmiehiä ja vahtia käyviä koskevat lisäksi erilliset määräykset ja säännökset.

Takuupalkkasopimukseen kuuluvan ylityön lisäksi työntekijällä voidaan teettää muuta (varsinaista) ylityötä, josta hän saa erityisen jakajan avulla määritellyn erillisen korvauksen tai vapaata. Merityöaikalain 9 §:n mukaan työntekijää saa säännöllisen vuorokautisen työajan lisäksi pitää ylityössä *enintään 16 tuntia viikossa*. Vähimmäislepoaikojen toteutuminen tulee myös ottaa huomioon ylityötä teetettäessä. Ylityötunteja, jotka kuuluvat takuupalkkaan tai jotka korvataan vuorottelun mukaisina vapaapäivinä ("vastikepäivinä"), ei lasketa mukaan mainittuun enimmäismäärään.

Aluksella ei voi kieltäytyä ylityöstä eli merellä ylityön tekeminen ei ole suostumuksen varaista kuten maatyössä. Senpä takia ylityön enimmäismääräkin on määriteltä viikkokohtaisesti, jotta varmistetaan riittävä lepo ja työstä palautuminen. Miten sitten on suhtauduttava niihin ylityötunteihin, jotka työntekijä on tehnyt oma-aloitteisesti esimerkiksi siitä syystä, että aluksen normaali turvallinen operointi edellyttää työntöön jatkamista, vaikka esimies ei erikseen ole määrännyt ylityötä tehtäväksi? Jos esimies hyväksyy tehdyt ylityötunnit jälkikäteen työtuntilistoja vahvistaessaan, ei syntyne ongelmaa. Jos työnantaja on antanut yleiset ohjeet (tai kiellon) ylityön tekemisestä, on näitä ohjeita noudatettava. Työnantajalla ei ole velvollisuutta korvata sellaista ylityötä, joka on tehty ohjeiden vastaisesti. Paras neuvo lienee aina pyrkiä varmistamaan esimieheltä ylityön tekemisen tarpeellisuus ja hyväksyttävyyden etukäteen.

"Alityöllä" tarkoitetaan tässä sellaista työpäivää, jolloin työntekijä ei tee kaikkia työvuorolistaan merkittyjä työtunteja siitä syystä, että

työnantajalla ei ole osoittanut hänelle työtä tai työn tekeminen estyy muutoin. Kun työntekijä on koko suunnitellun työajan työnantajan käytettävissä, on työnantajalla palkanmaksuvelvollisuus koko päivältä. Työvuorolistan mukaisia suunniteltuja, mutta tekemättä jääneitä tunteja ei saa siirtää ja teettää ylimääräisenä työnä esimerkiksi seuraavana päivänä. Työaikakirjakirjanpitoon on aina merkittävä todelliset vuorokauden aikana tehdyt työtunnit. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksessa on tästä "siirtokiellosta" yksi poikkeus (5.12), jonka mukaan suunniteltua vuorokausikohtaista työvuoroa voidaan aikaistaa tai jatkaa yhdellä tunnilla työjakson aikana.

Ylityöstä maksetaan merityöaikalain 13 §:n mukaan *varsinainen ylityökorvaus* rahana tai, jos siitä on työehtosopimuksella sovittu, vapaa-aikana. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksessa näin on tehty ja sen mukaan kolme ylityötuntia voi vaihtaa yhteen vapaapäivään. Työtuomioistuin on päätöksellään TT 2017:65 vahvistanut, että ylityöstä korvauksena annettu vapaapäivä vastaa työpäivää eikä vähennä vuorottelujärjestelmän mukaisia vapaapäiviä. Myös rahana suoritettavasta ylityökorvauksesta on sovittu työehtosopimuksissa. Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksissa korvaus ylityötunnista lasketaan takuupalkasta jakamalla se luvulla 100. Merityöaikalaki tai työehtosopimukset eivät tunne tuntia lyhyempää aikayksikköä ylityön korvaamisessa, joten puoli tuntia ylityötä korvataan sekin täytenä tuntina.

Mainittakoon vielä, että nk. *puuttuvan miehen palkka* on vaihtoehtoinen ylityökorvauksen kanssa. Mainittua palkkaa maksetaan tilanteessa, jossa työntekijöiden työn määrä on lisääntynyt matkan aikana tapahtuneen työvoiman vähentymisen takia (esimerkiksi sairastuminen).

Ylityökorvauksen maksaminen perustuu työtuntilistoihin ja sen takia niihin on aina muistettava merkitä tehdyt ylityötunnit ja niiden syy. On suositeltavaa pitää tämän lisäksi ja kaiken varmuudeksi vielä omaa kirjaa esimerkiksi kalenterin nurkassa tehdyistä työtunneista ja erityisesti ylityöstä ja sen syistä.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi



Muutoksia merenkulkijoita koskevaan lainsäädäntöön

Merenkulkua koskevaan lainsäädäntöön tuli 1.7.2018 alkaen useita muutoksia. Merenkulun pätevyys, rekistereitä ja merimieslääkäritoimintaa sekä merenkulun koulutukseen liittyvää lainsäädäntöä sisällytettiin Liikennepalvelulakiin (320/2017). Laivaväkilaki (1687/2009) uudistettiin ja siihen sisällytettiin säännöksiä laivaväen luetteloinnista annetusta laista (1360/2006), joka samalla kumottiin. Aiempi Miehitysasetus (166/2013) korvattiin kokonaan uudella asetuksella (508/2018) ja lisäksi Trafi julkaisi pätevyys koskevan määräyksen. Jo aiemmin (5.10.2017) Suomessa tuli asetusmuutoksella voimaan IGF-alusten henkilökunnan lisäpätevyysvaatimukset.

Matkustaja-alusten henkilökunnan koulutus ja lisäpätevydet

STCW-yleissopimuksen vaatimiin matkustaja-alusten henkilökunnan lisäkoulutuksiin tuli muutoksia, jotka tulivat kansainvälisesti voimaan 1.7.2018. Suurin muutos on kaikilta vaadittava perehdyttämislauenteinen koulutus. Muita matkustaja-aluksia koskevia koulutuksia muutettiin joiltain osin samassa yhteydessä. Jatkossa ainoa maissa annettava STCW:n V-luvun mukainen matkustaja-aluskoulutus on kriisinhallintaa koskeva koulutus (Crisis Management). Muut koulutukset voidaan antaa aluksella. Viranomaisen on hyväksyttävä määrätty aluksella annettavat koulutukset.

Polaarialueilla liikennöivien alusten kansipäällystön lisäpätevydet

Samassa yhteydessä matkustaja-alusten henkilökunnan koulutusten muutoksien kanssa IMO:ssa hyväksyttiin STCW-yleissopimuksen muutokset, jotka edellyttävät polaarialueilla (muutamin poikkeuksin 60 P leveysasteen pohjoispuolella ja 60 E leveysasteen eteläpuolella) liikennöivien alusten kansipäällystöltä erityisiä lisäpätevyyksiä, joita on kahta tasoa. Lisäksi koko henkilökunta on perehdytettävä napa-alueisiin liitty-

viin erityisolosuhteisiin polaarikoodin vaatiman käsikirjan mukaisesti.

Merimieslääkärijärjestelmä uudistuu

Säädösmuutokset tuovat muutoksia myös merimieslääkärijärjestelmään. Keskeisimmät muutokset ovat merimieslääkärihyväksynnän muuttuminen määräaikaiseksi sekä viranomaistoimivallan siirtyminen merimieslääkärien hyväksynnän ja meriturvallisuuteen liittyvän osamisen ja ratkaisutoiminnan valvonnan osalta Valvirasta Trafiin. Säädösmuutosten voimaantulo laajentaa myös Trafin hyväksymien terveydenhuollon ammattilaisten (rautatielääkärit ja -psykologit, merimies- ja ilmailulääkärit) velvollisuutta salassapidon estämättä ilmoittaa Trafiin, mikäli he havaitsevat, ettei merenkulun, raideliikenteen tai ilmailun parissa toimiva Trafin myöntämän henkilöluvan haltija tai hakija täytä heille asetettuja terveys- ja toimintakykyvaatimuksia.

Merimiesrekisteriä koskevassa lainsäädännössä muutoksia

Merimiesrekisteri on jatkossa osana Liikenneasioiden rekisteriä ja sitä koskevat perussäännöt löytyvät jatkossa Liikenteen

palveluista annetusta laista. Joiltain osin säännöksiä on myös laivaväkilaisissa. Laivaväkilakiin on lisätty uusi 2 a luku, johon on siirretty tarvittavat säännökset tässä yhteydessä kumotusta laivaväen luetteloinnista annetusta laista. Lisäksi säännöksiä on selkeytetty.

Kansimiehen kirjasta luovutaan

Heinäkuun alusta lähtien Trafi ei enää myönnä kotimaan liikenteeseen tarkoitettuja kansimiehen pätevyyskirjoja. Kansimiesten koulutus säilyy kuitenkin ennallaan. Jatkossa tämän perehdyttämislauenteisen koulutuksen aluksella annettavat osat tulee kerrata aina kun kansimies vaihtaa uuteen alukseen. Koulutuksen antamisesta on oltava dokumentaatio aluksella.

Trafile toimivalta valvoa koulutuksen järjestäjien ja koulutusten STCW:n mukaisuutta

Heinäkuun alusta alkaen Trafi:n tulee valvoa ja hyväksyä STCW-yleissopimuksen mukaisen koulutuksen järjestäjiä sekä STCW:ssä vaadittuja koulutuksia. Kouluttajien ja koulutusten hyväksyminen ja valvonta rajoittuu vain STCW:n vaatimusten täyttämiseen, eikä Trafile siirry yleistä koulutusta koskevaa

toimivaltaa Opetus- ja kulttuuriministeriöltä tai Opetushallitukselta. Jatkossa Trafin velvollisuus on seurata ja varmistaa, että merenkulkijoiden koulutuksen sisältö täyttää yleissopimuksen vaatimukset.

IGF-koodin mukaan rakennettujen alusten henkilökunnan lisäpätevytykset

IGF-koodi tuli kansainvälisesti voimaan 1.1.2017 ja siihen liittyen STCW-yleissopimukseen sisällytettiin vaatimukset IGF-alusten henkilökunnan lisäpätevyyksistä. Suomi toimeenpani muutokset kesällä 2017. IGF-koodi koskee aluksia jotka käyttävät matalan leimahduspisteen polttoaineita, kuten LNG:tä tai Metanolia. Lisäpätevytykset koskevat vain IGF-aluksia, eivät kaikkia LNG:tä käyttäviä vanhempia aluksia, elleivät ne vaihda polttoainettaan. IGF-aluksilla työskentelevien lisäpätevyys on kahta eri tasoa. Perustason lisäpätevyys koskee merenkulkijoita, joilla on erityisiä tehtäviä liittyen polttoaineeseen, sen käyttämiseen tai siitä huolehtimiseen IGF-aluksilla. Tämän lisäpätevyyden saamisen ehtona on siihen liittyvän koulutuksen suorittaminen. Toinen taso on tarkoitettu päälliköille, konepäällystölle ja muille henkilöille, jotka ovat välittämässä vastuussa polttoainejärjestelmistä, polttoaineesta tai siitä huolehtimisesta IGF-aluksilla. Tähän ylempään lisäpätevyyteen tarvitaan peruskoulutuksen ja lisäkoulutuksen lisäksi kuukausi meripalvelua IGF-aluksella. Meripalveluun pitää kuulua osallistuminen kolmeen polttoainetäydennykseen, joista kaksi voi olla simuloituja osana lisäkoulutusta. Suomessa hyväksytään meripalvelun korvaaminen hyväksytyllä, simulaattorissa tehtävällä koulutuksella.

Lisätietoja voimassa olevista säädöksistä löytyy Trafin sivuilta www.trafi.fi valitsemalla ”Merenkulku”/”säädökset”. Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyydestodistusten hakemishojeita, yleistä tietoa sekä ajankohtaista tiedotusta. [↕](#)

Uusi valtionyhtiö Traffic Management Finland

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 13.9.2018

Valtioneuvosto antoi päätöksellään 13.9.2018 liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet perustaa uusi valtion kokonaan omistama osakeyhtiö, al-lekirjoittaa yhtiön perustamissopimus ja muut perustamiseen liittyvät asiakirjat sekä merkitä valtion puolesta kaikki yhtiön osakkeet.

Perustettavan erityistehtäväyhtiön nimeksi tulee **Traffic Management Finland Oy**. Sen toimialana ovat meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen.

Erityistehtäväyhtiö tarjoaa liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyviä palveluja suoraan tai välillisesti yksityisille ja julkisille toimijoille sekä toimivaltaisille viranomaisille kuten liikennehallinnon virastoille, Puolustusvoimille, Rajavartiolaitokselle, pelastusviranomaisille ja poliisille.

Eduskunta hyväksyi 27.6.2018 lain Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi. Laki tulee voimaan ja yhtiö aloittaa operatiivisen toimintansa 1.1.2019. Lain mukaan valtioneuvosto voi ennen lain voimaantuloa ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. [↕](#)

MARESAN

Merenkulun työterveysyhtiö Maresan verkostoituu

Neljä kotimaista lääkäripalveluyritystä aloittavat yhteistyön – Turkuun syksyllä yhteinen vastaanotto, jossa panostetaan asiakaskokemukseen.

Merenkulkijoita palveleva työterveys- yhtiö **Maresan**, lääkärikeskus **Aava**, **PlusTerveys Hammaslääkärit**, **Pikkujätti** lasten ja nuorten lääkäriasema verkostoituvat ja käynnistävät yhteistyön avaamalla yhteisen toimipisteen Turkuun.

Merenkulussa työkyvyttömyysriski on suuri. Vaikuttavalla työterveys- yhtiöllä on tärkeä rooli työkyvyttömyysriskin ja työky-

vyn heikentymisen ehkäisemisessä. Merenkulun työterveys- yhtiön erityispiirteet tuntevalle Maresanille **Kupittaal**le avautuva toimijoiden yhteinen toimipiste tarjoaa merkittävän mahdollisuuden lisäpalveluiden tuottamisessa.

Maresanin selkeänä tavoitteena on lisätä työterveys- yhtiön vaikuttavuutta uusimpia toimintamalleja ja nyt julkaistua uuden tyyppistä kumppanuusajattelua. [↕](#)

Näyttely yksityisasioista

Kaipuu, fantasiat ja intohimot

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM KUVAT SOILE TIRILÄ JA MARIA DONVANG



Sex and the Sea -näyttelyn on alkujaan tilannut Rotterdamin merimuseo. Sen toteuttivat englantilainen elokuvaohjaaja **Peter Greenaway** ja hollantilainen installaatiotaiteilija **Saskia Boddeke**.

Syy syntyy on ollut halu käsitellä aihetta, johon liittyy paljon myyttejä, ennakkoluuloja, väärinkäsityksiä, paheksumista ja salailua. Hankala aihe on toteutettu taiteen kautta.

– Sex and the Sea ei varsinaisesti keskity mihinkään aikakauteen. Osa näyttelystä käsittelee purjelaiva-aikakautta, osa uudempiä aikoja. Nykypäivään näyttelyn tuo sen keskeisenä osana oleva filmiprojisointi, jossa haastatellaan tämän päivän hollantilaisia merimiehiä, selvittää näyttelymaunuessi **Erik Tirkkonen** Merimuseosta.

Elokuva kertoo merimiesten suulla suorasukaisesti kokemuksista ja vapaudesta merellä, kun näyttelyn keskiössä muutoin on satama.

Oliko merimiehen elämä vain punaisia lyhtyjä, ilotyttöjä satamassa ja kapakkaretkiä? Ehkä ei. Se oli myös kaipuuta kotiin ja yksinäisyyttä.

On ollut fantasioita merellä, jotka ovat kohdanneet todellisuuden satamissa. Suuria tunteita ovat ajaneet fyysiset tarpeet.

Merimuseo halusi näyttelyn Suomeen sen koskettavan toteuttamistavan takia.

– Tehtävämme on nostattaa tunteita ja herättää ajatuksia, mitä tämä näyttely tekee. Näyttely on myös kaunis, kokonaisvaltainen kokemus. Sitä on selvästi tultu katsomaan varta vasten kauempaakin, sanoo Tirkkonen.

Ennen Suomeen saapumistaan kiittäviä arvosteluja saanut rotterdamlaisnäyttely oli esillä Tukholmassa ja Helsingörissä.

Tirkkosen mukaan näyttely onnistuu koskettavalla tavalla kertomaan aiheesta, leimaamatta tai syllistämättä ketään. Se myös kyseenalaistaa käsityksen heteroseksuaalisista, miehekkäistä merimiehistä – merillä ei välttämättä unelmoida vain naisista. [↓](#)

Sex and the Sea

Elokuvaohjaaja **Peter Greenaway**n ja installaatiotaiteilija **Saskia Boddeken** näyttely Suomen merimuseossa (Merikeskus Vellamo)
Tornatorintie 99, Kotka
Avoinna 20.1.2019 asti

Riosta Rotterdamiin on Rauli Virtasen hatunnosto entisajan merimiehille

John Nurmisen Säätiön uutuuskirja palauttaa mieleen satamaromantiikan ajat

Toimittaja ja tietokirjailija **Rauli Virtasen** uutuusteos *Riosta Rotterdamiin – Suomalaisten merimiesten satamareissuja* avaa lukijalleen uuden maailman 1800- ja 1900-luvun merimiesten vähän tunnettuun elämään satamakaupungeissa kaukana kotoa. Lukijan mielikuvissa entisajan merimiesten elämä oli rosoista, jännittävää ja jopa vaarallista: tappelut olivat arkipäivää ja puukko kulki vyötäisillä; väkijuomat maistuivat, ja eksoottiset naiset houkuttelivat. Kirjan edetessä paljastuu kuitenkin monivivahteisempi totuus: merimiehet olivat Rauli Virtasen kaltaisten ulkomaankirjeenvaihtajien edeltäjiä ja pioneereja, joilla oli oma roolinsa Suomen viemisessä maailmankartalle, samalla kun he toivat meille kansainvälisiä kulttuurivirtauksia. Tärkeän roolin kirjassa saa myös merimiespastorimme työ maailmalla.

”Niin sanottuihin merimiesjuttuihin on aina suhtauduttu osittain epäilevästi, mutta tämä kirja sisältää valtavan määrän dokumentoituja merimieskohtaloita. Todellisuus on aina tarua ihmeellisempää”, kertoo Virtanen. Hän keräsi kirjaansa historiallista materiaalia mm. ulkoministeriön, Merimieskirkon ja merimuseoiden arkistoista sekä kansainvälisistä lehtiarkistoista 1800-luvulta lähtien.

Riosta Rotterdamiin kertoo ajasta, jolloin Suomi oli kauppamerenkulun pieni suurvalta ja ”venäjänsuomalainen” merimies tuttu näky Hullista Honoluluun. Teoksessa kerrotaan uskomattomista ihmiskohtaloista: jotkut rikastuivat huimasti, toisten elämä päättyi traagisesti trooppisiin sairauksiin tai pommituksiin internointileireillä. Kirja palauttaa mieleen kaukorakkauden ja

satamaromantiikan ajat. Vieraissa satamissa lastattiin muutakin kuin kolia ja kahvia, kuten pirtua ja pakolaisia, sekä setelikontteja ja sotatarvikkeita.

Merimiehet ulkomaankirjeenvaihtajina

”Merimiehet avarsivat 1800- ja 1900-luvulla kirjeineen, tarinoineen ja tuliaisineen suomalaisten maailmankuvaa ennen ulkomaankirjeenvaihtajia”, Rauli Virtanen kirjoittaa. Virtasen kiinnostus merimieskulttuuriin syntyi jo pikkupoikana, kun naapurissa asunut merimies lumosi hänet uskomattomilla jutuillaan matkoiltaan Etelä-Amerikkaan ja Australiaan. Kirjailijan ensimmäinen kaukomatka Porista Rio de Janeiroon Etelä-Amerikan-linjan rahtilaivalla *m/s Actiniolla* vuonna 1970 vahvisti tätä tunnetta entisestään. ”Merimiehet ovat sielunveljiäni, jos maakrapuna voin niin sanoa. Hienostelematon satamaelämä, merimuseot, lähtevät laivat ja ihmiset kiehtoivat. Vieraisiin satamiin kielitaidottomina ja usein pennittöminä jääneet teini-ikäiset suomalaiset merimiehet olivat niitä todellisia sankarimatkailejia, joista kerron”, sanoo Virtanen.

Rauli Virtanen on saanut vuosien mitaan useita eri tunnustuksia työstään journalistina ja tiedonvälittäjänä. Virtanen on palkittu mm. Tiedonjulkistamisen valtionpalkinnolla, Suomen Kuvalehden journalistipalkinnolla, Urho Kekkosen 70-vuotisjuhlasäätiön tunnustus-palkinnolla ja Alfred Kordelinin palkinnolla. Journalistina Virtanen on raportoinut maailman kriisialueilta aina 1970-luvulta lähtien sekä matkustanut maailman jokaisessa itsenäisessä valtiossa. 🚢

Kirjan voi tilata myös säätiön verkkokaupasta: jnsshop.fi
Katkelmia kirjasta löytyy John Nurmisen Säätiön merellisestä
Loki-verkkopalvelusta www.lokistories.fi
hakusanalla **#riostarotterdamiin**



Riosta Rotterdamiin – Suomalaisten merimiesten satamareissuja

Kirjoittaja: Rauli Virtanen
Kustannustoimittaja: Vuokko Hosia
Kuvatoimittaja: Lauri Kaira
Graafinen suunnittelu ja taitto: Mika Tuominen
Kustantaja: John Nurmisen Säätiö
Paino: GPS Group, Slovenia 2018
ISBN: 978-952-9745-57-9
Luokka: 40.8, 69.63
Koko: 160 x 210 mm
Sivuja: 304 + kuvaliite 16
Kuvat: 57 kuvaa
OVH: 29,90 € (sis. alv 10%)
Ilmestynyt: 6.9.2018

Sipilän hallituksen tekemät leikkaukset ovat kurittaneet etenkin lapsiperheitä ja työttömiä

Sipilän hallituksen syntilista on pitkä ja raskas. Irtisanomisen helpottaminen oli SAK:laisille liitoille viimeinen pisara.

TEKSTI EMILIA KUKKALA

Hallituksen tuorein esitys on irtisanomissuojan heikentäminen alle 20 hengen yrityksissä niin, että potkuja voisi jaella käytännössä täysin mielivaltaisesti.

Tähän pisteeseen ei ole päädytty hetkessä eikä sattumalta. Sipilän hallitus on leikannut ahkerasti pienituloisilta ja heikentänyt palkansaajien asemaa johdonmukaisesti koko kautensa ajan.

Ennen irtisanomisten helpottamista kehysriihessä esitettiin alle 30-vuotiaiden perusteettomien määräaikaissuorien sallimista. Vuoden alusta voimaan tullut aktiivimalli puolestaan leikkasi 150 000 ihmisen työttömyysetuuksia. Esitys aktiivimalli kakkosesta on menossa eduskunnalle vielä tänä syksynä.

Pakkolaeilla pelottelua

Sipilän hallitusohjelmaa arvosteltiin epätaasa-arvoiseksi ja perustuslain vastaiseksi jo tuoreeltaan vuonna 2015. Leikkauslistalle päätyivät heti muun muassa päivähoito-oikeus, ansiosidonnainen ja työttömyysturva.

Seuraavaksi hallitus siirtyi valmistelemaan ”yhteiskuntasopimusta” eli kilpailukyky sopimusta. Kikylle vaihtoehtona se esitti työehtoja rajusti leikkaavat pakkolait, joiden perustuslainmukaisuus jäi epäselväksi.

Pakkolakeihin kuuluivat muun muassa vuosiloman lyhentäminen, sairausloman palkan leikkaaminen ja karenssipäivien lisääminen, arkipyhistä luopuminen, työajan pidentäminen ja lomarahojen leikkaus.

Lapsiperheiden kuritus jatkuu

Keväällä 2016 hallitus kiristi vuorotteluvapaan ehtoja, lyhensi sen kestoja puolella ja poisti mahdollisuuden jaksottamiseen.

Hallitus leikkasi myös vanhempainpäivärahoja. Sairausajan vuosilomista leikkaaminen on parhaillaan EU-tuomioistuimen tutkittavana, päätös asiasta tulee ensi vuonna.

Vuosilomalain muutos vähensi lomakertymiä myös vanhempainvapaiden ajalta massiivisesti. Muutoksen jälkeen vuosilomaa kertyy vanhempainvapaalta enintään puolen vuoden ajalta.

Paikallista sopimista yritetään lisätä ja ohittaa työehtosopimukset. Keksitään työnäytepalvelu, jossa työttömällä voidaan teettää töitä päivärahalla neljä kuukautta ilman työsuhdetta ja palkkaa.

Karvas kiky astuu voimaan

Kesällä 2016 solmitussa kikyssä julkisten alojen työntekijöiden lomarahojen leikataan 30 prosentilla ja vuosittainen työaika pitenee palkattomasti 24 tunnilla. Hallitus siirtää työnantajamaksuja palkansaajille.

Työttömyysturvan lisäleikkaukset ja pakkolait perutaan vastineena kikyistä, mutta ennen kikyä sovitut 200 miljoonan euron leikkaukset työttömyysturvaan tulevat voimaan keväällä 2017. Ansiosidonnaisen kesto lyhenee, määrä pienenee ja omavastuupäiviä tulee lisää.

Työsopimuslakiin tulee palkansaajan asemaa heikentäviä uudistuksia. Työnantaja voi jatkossa palkata pitkäaikaistyöttö-

män määräaikaiseksi ilman syytä jopa vuodeksi. Koeaika pitenee neljästä kuuteen kuukauteen ja takaisinottovelvollisuus lyhenee yhdeksästä neljään kuukauteen irtisanomisten yhteydessä.

Koulutuslupaukset petetään

Vuonna 2017 myös koulutuksesta leikataan valtavasti, kun aikuiskoulutustuen kesto lyhenee neljällä kuukaudella ja perusosa pienenee 15 prosentilla. Hallitus yrittää myös muuttaa tuen kokonaan lainaksi.

Hallitus leikkaa ammatillisesta koulutuksesta 190 miljoonaa euroa, mikä näkyy sekä opetuksessa että aloituspaikkojen määrässä. Asiaa tuntevat kriitikot kuvaavat toimeja muun muassa ”vaaralliseksi ihmis-kokeeksi”.

Sipilän giljotiinin rumat jäljet

Työttömiä kuritetaan edelleen. Työttömyyspäivärahan enimmäisaika lyhenee 400 päivään ja alle kolmen vuoden työhistorialla 300 päivään.

Hallitus leikkaa miltei kaikkia Kelan etuuksia: lapsilisä, työmarkkinatukea, peruspäivärahaa, ansiopäivärahan perusosaa, sairaus-, äitiys-, isyys- ja vanhempainpäivärahoja, kansaneläkettä ja takuueläkettä.

Sipilän hallitus on kolmessa vuodessa ehtinyt leikata lapsilta, perheiltä, vanhuksilta, opiskelijoilta, työttömiltä ja työntekijöiltä ennätysmäisesti. Sosiaali- ja terveysalan Soste-järjestön selvityksen mukaan leikkaukset kurittivat pahiten pienituloisia lapsiperheitä, työttömiä ja opiskelijoita. 

Elä täysillä – Turva turvaa



Nyt
-20%

kerros- tai rivitalon
kotivakuutuksesta



Kotona rentoudutaan, nautitaan, kerätään voimia.
Puhutaan, siivotaan, kokataan. Juhlitaan ja pyöritetään arkea.
Kotona myös sattuu ja tapahtuu, ja silloin on hyvä olla Turvassa.

Turvan kotivakuutus turvaa elämäsi tärkeimmän paikan ja rakkaimmat esineet.

**Nyt saat 20 % alennuksen kerros- tai rivitalon kotivakuutuksesta
ensimmäiseksi vuodeksi verkkokaupasta kampanjakoodilla TUTUSTU2018.**

Lue lisää osoitteesta turva.fi/koti.

Etu koskee Turvan uusia kotivakuutusasiakkaita ja se on voimassa 31.10.2018 asti.

Liikkuvuusavustus helpottaa työn hakemista kauempaa

LIKKUVUUSAVUSTUKSEN tarkoituksena on tukea työn vastaanottamista pitkän työmatkan päästä. Liikkuvuusavustuksen voi käyttää esimerkiksi työn vastaanottamisesta aiheutuviin työmatka- tai muihin kustannuksiin tai työpaikkakunnalle muuttamiseen.

Liikkuvuusavustusta myönnetään työttömyysetuuteen oikeutetulle henkilölle, joka:

- ottaa vastaan vähintään kaksi kuukautta kestävän työsuhteessa tehtävän kokoaikaisen tai osa-aikaisen työn tai
- aloittaa vähintään kaksi kuukautta

kestävään työhön liittyvän koulutuksen, joka on työn aloittamisen edellytyksenä ja työnantajan järjestämä.

- ja jonka työmatkan kesto olisi koko aika työssä keskimäärin yhteensä yli kolme tuntia päivässä ja osa-aikatyössä keskimäärin yli kaksi tuntia päivässä.

Liikkuvuusavustus voidaan myöntää korotettuna, mikäli työpaikka sijaitsee tai työhön liittyvä koulutus järjestetään yli 200 km etäisyydellä jäsenen tosiasiallisesta asuinpaikasta. Liikkuvuusavustukseen saa myös lapsikorotuksen.

Työttömän on haettava liikkuvuusavustusta kassasta kolmen kuukauden sisällä työn tai siihen liittyvän koulutuksen alkamisesta. Liikkuvuusavustus on peruspäivärahan suuruinen ja sitä maksetaan työsuhteen kestosta riippuen 30–60 päivän ajanjaksolta.

Koulutuksen ajalta maksettava liikkuvuusavustus on osa liikkuvuusavustuksen kokonaiskestoja ja liikkuvuusavustuksen maksamista voidaan jatkaa koulutuksen jälkeen työsuhteen alkaessa.

Budjettiriihi: Osa-aikatyössä olevan työttömyysetuus voidaan maksaa entistä nopeammin

OSA-AIKA- TAI KEIKKATYÖTÄ tekevän työttömän saama palkka vaikuttaa nykyisin työttömyysetuuteen sillä ajanjaksolla, jona se on ansaittu. Tämä on viivästyttänyt etuuden maksua niillä henkilöillä, jotka saavat palkan ja palkkatiedot vasta viikkoja sen jälkeen, kun työ on tehty. Budjettiriihessä sovittiin, että osittain työllistyneen henkilön palkka vaikuttaisi etuuteen vasta, kun se on maksettu. Tämä vähentää etuusmaksau-

tuksen viivästyksiä ja kannustaa näin pienimuotoiseen työhön.

Osalla aloilla ongelmaksi on kuitenkin muodostunut se, että palkka tai sen osa maksetaan työn tekemistä seuraavan kuukauden puolivälissä tai jopa seuraavan kuukauden lopussa. Tällöin myös etuuden maksatus myöhästyy huomattavasti ja henkilö jää pahimmassa tapauksessa jopa kahdeksi kuukaudeksi ilman palkkaa ja etuutta. Budjettiriihessä

sovitun muutoksen myötä osa-aikatyö ei vaikuta etuuteen ennen, kuin palkka on maksettu. Näin työtön ei joudu ottamaan riskiä tulojen menettämisestä ottaessaan vastaan työn.

Budjettiriihessä sovitut lakimuutokset tulevat nähtävästi voimaan vuoden 2019 aikana.

Lähde: www.tyj.fi

Vår dagliga matförsörjning är beroende av sjötransporterna

Vår försörjningsberedskap när det gäller sjötransporter har blivit ett befogat samtalsämne i och med händelserna i Pargas. Vilket skick det befintliga tonnaget på våra handelsfartygsrutter befinner sig i och vilken flagg det seglar under har betydelse. I stunder av nöd kan vi bara förlita oss på fartyg som seglar under finsk flagg.

Tomtaffärerna med utländska köpare längs handelsfartygsruten i Pargas är en bra påminnelse om hur viktig sjötransporterna är för vårt hemland. Det mesta av det som vi stoppar i munnen varje dag transporteras till Finland via sjöss. Det är inget man tänker på när affärshyllorna är fyllda med mat och andra varor, men situationen vore en annan om hyllorna gapade tomma. Inhemsk närodlad mat räcker tyvärr inte till att mata hela befolkningen, utan vi är i hög grad beroende av importtransporter.

80 procent av Finland varuimports och 90 procent av varuexporten sker till sjöss. Finland är i praktiken en ö. På Östersjön trafikerar det hela tiden uppemot 2 000 stora fartyg. En del av dem trafikerar till finska hamnar och en stor del av dessa fartyg seglar under annan flagg än finsk.

Markaffärerna i Pargas lyfter fram vikten av att ta hand om våra egna handelsfartygsrutter, deras skick och deras funktionssäkerhet. **Ilkka Kanerva**, ordförande för försvarsutskottet, konstaterade att Åbo skärgård är a och o för vår försörjningsberedskap. "Våra sjöförbindelser är en garanti för vår försörjningsberedskap. Vi måste ha goda förbindelser med väst för att trygga vår försörjningsberedskap i krisförhållanden."

I en krissituation kan vi bara förlita oss på tonnage under finsk flagg

Försörjningsberedskapen inkluderar det inhemska tonnaget. Handelsflottan under finsk flagg har haft en fin tillväxt de senaste åren. I slutet av 2017 seglade 110 fartyg under finsk flagg. Den internationella fraktkonkurrensen är däremot hård. Fraktpriserna är just nu låga och det finns mycket tillgänglig kapacitet. Det är svårt för de finska rederierna att konkurrera med samma priser.

Det största hotet mot hederliga rederier är bekvämlighetsflaggen. Handelsfartyg under bekvämlighetsflagg seglar även till finska hamnar. Bekvämlighetsflagg innebär att ett fartyg flaggas ut till ett land med sämre arbetslagstiftning, miljölagstiftning, beskattning och säkerhetslagstiftning. Det finns även bekvämlighetsflaggsstater i Europa; närmare oss finns t.ex. Färöarna. Europeiska (även finska) fartygsägare har flaggat ut sina fartyg under bekvämlighetsflagg, som t.ex. Bahamas eller Panama.

Att låta landets sjötransporter vara beroende av utländska län-

ders tonnage i osäkra tider – och även annars – är ett spel där det bara går att förlora med tanke på försörjningsberedskapen. I stunder av nöd kan vi bara förlita oss på fartyg som seglar under finsk flagg.

De finska rederiernas företagsansvar växer – under bekvämlighetsflagg känner man inte till det

I Helsingin Sanomats kolumn *Vieraskynä* 26.9.2018 lade man fram att företagsansvaret också bör sträcka sig till sjötransporter. Merparten av fartygen som trafikerar på Östersjön seglar under en annan flagg än en Östersjöstats. Rederier vars fartyg seglar under bekvämlighetsflagg kan minska sin beskattning eller undvika sitt lands regler och standarder i säkerhets-, personal- eller miljöfrågor, skriver **Annikka Lehikoinen** och **Tuuli Parviainen** från forskningsgruppen för fiskeri och miljörisker vid Helsingfors universitet.

Östersjön är ett extra riskfyllt och sårbart vattenområde. Om bränsletanken på ett vanligt fraktfartyg går sönder kan det orsaka ett oljespill på flera ton – tänk då vad som kan hända med en oljetanker. Man bör titta på alla fartyg som seglar på Östersjön, framför allt på de som seglar längs våra handelsfartygsrutter.

De finska oljetankfartygen kan räknas på en hand

De utländska markaffärerna i Åbo skärgård lyfte fram Nestes oljeraffinaderis ställning och position i Nådendal. Trots det har antalet egna oljetankfartyg i Finland, som numera kan räknas på ena handens fingrar, glömts bort i den offentliga diskussionen.

Neste Oil lade ner sin rederiverksamhet år 2013. Då såldes över hälften av rederiets elva tankfartyg. Fem tankfartyg och tre bogserbåtar blev kvar i det nya bolaget. Det är den så kallade försörjningsberedskapsflottan och den har beräknats vara tillräcklig för att trygga de inhemska oljetransporterna i krisförhållanden.

Med tanke på det osäkra världsläget – och de senaste händelserna här hemma – kan man fråga sig om fem fartyg verkligen räcker. Var hämtar vi olja i en krissituation? Finns det tillräckligt med olja och – framför allt – är fartygsrutterna tryggade? Tankfartygen i den finska försörjningsberedskapsflottan börjar blir rätt gamla. De närmaste åren kommer de därför att eventuellt behöva ersättas av nya fartyg. Finland har redan brist på t.ex. kemikaliefartyg.

Två finska handelsfartyg transporterar frakt i Karibien

Godby Shippings M/s Mimer och M/s Midas

I dag kör de flesta finska handelsfartyg linjetrafik på Östersjön och i Nordatlanten. Men inte alla: Rederiet Godby Shipping M/s Midas har varit tidsbefraktade till Karibien sedan 2012 och M/s Mimer sedan 2015. Då undrar man ju hur finska fraktfartyg hamnat i Karibien.

TEXT SAANA LAMMINSIVU OCH VESA TUOMALA BILDER VESA TUOMALA



I hamnen i Brittiska Jungfruöarnas huvudstad Road Town ser man spåren av förra höstens orkaner Irma och Maria.

"Det finns inte många lastfartyg av den här storleksklassen (M/s Mimer och M/s Midas). Storleken gör dem perfekta till att transportera frakt till de små och låga hamnarna i Karibien", berättar överstyrman **Martti Vähä-Pietilä**.

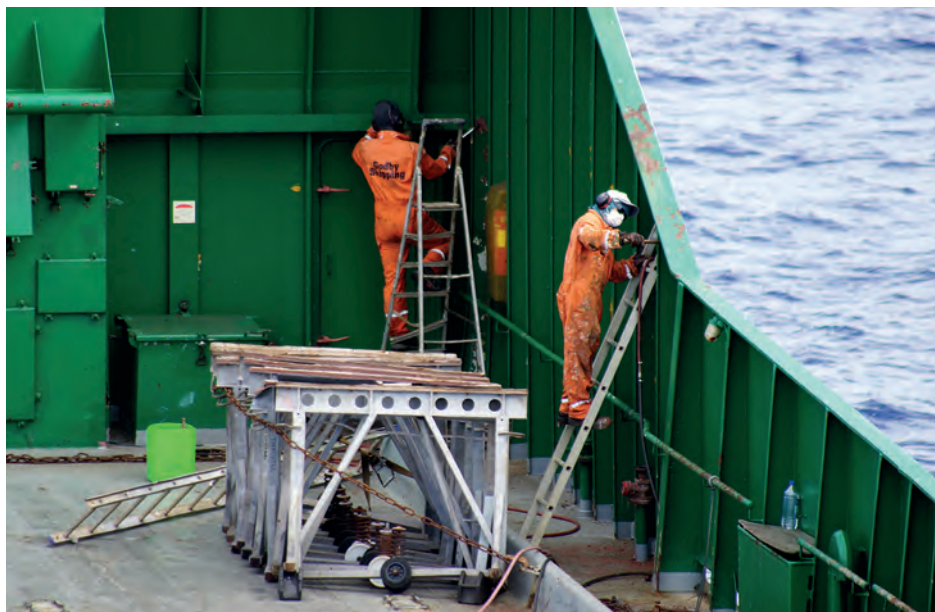
M/s Mimer och systerfartyget M/s Midas är 108 meter långa ro-ro-fartyg. De har tre lastdäck (underdäck och huvuddäck samt väderdäck), som underdäck och huvuddäck drivs med en hiss. Totalt sett rymmer fartygen över 1 000 filmeter gods.

"Vi transporterar containrar som dras uppför rampen med dragmästare. Containrarna för det nedre lastrummet placeras i färjvagnar. På väderdäck kan containrarna även lastas uppifrån med lyftkran (lo-lo), om en sådan finns."

"Vi besöker 13 hamnar i veckan, vilket säger rätt mycket om arbetstakten. Vi losar och lastar fartyget så snabbt som möjligt och seglar sedan vidare."

Vindarna kan förvandlas till orkaner i Karibien

Mimer och systerfartyget Midas seglar i Små Antillerna. Ögruppen är den mest östligt belägna i Karibiska havet. Vinden blåser från söder till norr och ögruppen delas därför in i "Leeward Islands" på den skyddade



Service- och underhållsarbetet är ett ständigt stötande under den stekande karibiska solen. När fartyget är klart är det bara att börja om från början...

norra sidan och "Windward Islands" på den södra sidan.

Liksom Midas trafikerar Mimer Leewardöarna, där vinden inte slår lika hårt som på de södra öarna. Trots det kan stormarna förvandlas till orkaner i Karibiska havet. I höstas drabbades Karibiska havet av tre orkaner samtidigt. Något liknande har inte setts under hela 2010-talet. Värst av stormvindarna var Irma, som nådde hela 82 sekundmeter (=295 km/h). Den lämnade ett

stråk av förstörelse efter sig. Hela 95 procent av byggnaderna på turistfavoriten Barbuda, som tillhör ögruppen Leeward, förstördes. Ön blev en spökstad och invånarna flyttade till den intelligande ön Antigua. Ingen vet om de någonsin kan återvända.

Befraktningsavtalet gäller fram till slutet av i år

M/s Mimer är tidsbefraktat till amerikanska **Marinex Cargo Line** för linjetrafik i Kari-

I St. Thomas på Amerikanska Jungfruöarna förvandlades cricketplanen till en soptipp efter orkanerna.



Maskinman Ray "Reiska" Sealongo och däcksmän Ramir "Rami" Capatoy har trivts bra på fartyget i flera år, i upp till 9 månader långa törnar.



Ibland mäter männen sina krafter genom idrott. "Pokemon"-teamet har numera härliga tryckta spelkläder med namn och nummer på.



På BBQ-däcket i aktern på Midas umgås man alltid med god mat och dryck – kocken Kenneth Nyström trollar fram läckra måltider till besättningen.

bien. Systerfartyget M/s Midas är i sin tur tidsbefraktat till franska **CMA-CGM** i samma trafikområde. CMA-CGM är Frankrikes största containertransportör och världens tredje största containerbolag. Det har 200 fartygsrutter mellan 420 hamnar i 160 länder.

Godby Shipping har avtal med båda rederier som löper ut i slutet av året. I början av oktober meddelades det att Midas avtal med CMA CGM har förlängts och nu gäller fram till december 2019.

"Som arbetsgivare är Godby Shipping helt okej", säger Vähä-Pietilä, som arbetar för rederiet i ett tjugotal år.

I augusti förra året sålde rederiet M/s **Miranda** till **Kekepania Shipping Company Limited**. Fartyget överläts till köparna i början av januari 2018. Besättningen som arbetat på fartyget fick nya arbetsuppgifter på Godby Shippings andra fartyg.

"Det är bra att rederiet tar hand som sin besättning och att de lyckades hålla gänget i arbete", konstaterar Vähä-Pietilä.

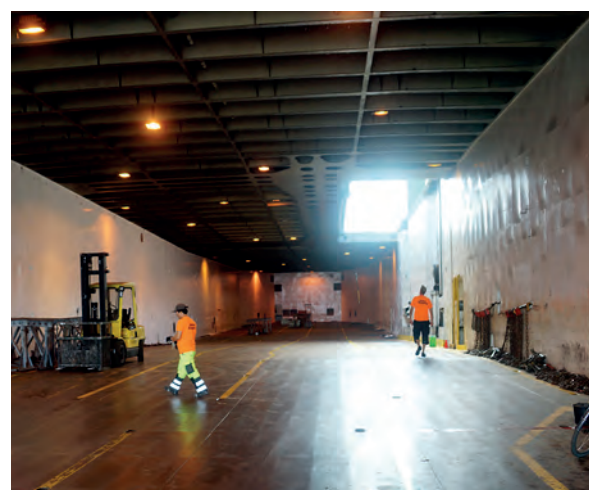
Rederiets fartyg har finska, estniska och filippinska besättningar. Martti Vähä-Pietilä arbetar som överstyrman på M/s Midas och har en finländare som skiftkamrat. Fartygets besättning består av tolv man.

"Det finns inget extra folk på fartygen, vilket innebär att arbetstakten är hög. Om någon blir sjuk flyger man inte in en vikarie till Karibien bara så där. Vi kör hektisk linjetrafik från en ö till en annan, så det finns inte tid över för palmer och sol", skrattar Vähä-Pietilä.

Den europeiska besättningen arbetar i sexveckorstörnar. För personer från länder utanför EU, alltså i praktiken filippiner, är törnen nio månader.

"Sex veckor är lagom länge för en arbetsresa. Man hinner arbeta ordentligt, men visst är man helt slut när man kommer hem och är ledig. Det går inte att neka att filippinerna har väldigt långa och framför allt psykiskt tuffa törnar."

"För personer som kommer från länder utanför EU är arbetet på ett fraktfartyg dä-



Huvuddäcket på Midas går snabbt att lossa och lasta, väder- och underdäcket lastas och lossas med en hiss på styrbord sida.

remot mer ekonomiskt lönsamt än för oss: Filippinerna kan till exempel köpa ett fint hus för sin lön. Man kan fråga sig vad vi får för vår lön i t.ex. huvudstadsregionen i Finland med tanke på hur höga boendekostnaderna är."

96 länder på listan



Jag springer på **Martti Vähä-Pietilä** i en ramaffär i Hagnäs. Han lämnar in ett arbete och säger att han hämtar ut det om drygt sex veckor, när han är tillbaka från jobbet. Vähä-Pietilä är sjöman till yrket och tycker om att resa på fritiden. Fast det är nog mer av en livsstil än hobby.

"Detta är min första vinter i Finland på sex år", räknar han.

Nästa år går han i pension. I Finland tänker han ha en övernattningsplats i Hagnäs, där han stannar till innan han drar vidare. Mest planerar han att vara utomlands när pensionen dagas. Vähä-Pietilä tillhör det gamla gardet i det avseendet att han sett andra vatten än bara kustens tvättvatten.

"Jag har för närvarande 96 länder på min lista", säger han om sina färder runt jorden.

Befälet utbildas för mycket och däckspersonal är svårt att få tag på

Vähä-Pietilä är utbildad sjökapten, men arbetar som överstyrman i Godby Shipping.

"När du börjat i en bestämd tjänst i ett rederi kan det vara svårt att komma vidare även om man har utbildningen.

Genom sitt jobb kan han se saker och ting även ur besättningens synvinkel.

"Det är svårt att hitta däckspersonal i dag, eftersom alla vill vara styrman eller sjökapten."

Det nya kadettsystemet på befälssidan anser han vara en dålig lösning. Han har inte heller någon sympati för Trafikverket Trafi, som gör affärer med sjömännens pengar.

"Trafi är boken som satts till trädgårdsmästare. Man måste hela tiden galoppa från en kurs till en annan och gå kurserna på fritiden."

Rederierna försöker också skjuta över utbildningsansvaret på arbetskraften, alltså sjömännen, även när det gäller kostnader.

"Om du inte har något fast arbete får du själv bekosta en kurs så att du kan få jobb, vilket inte alltid finns."

Fast jobb uppskattas

Vähä-Pietilä har arbetat på Godby Shipping

i 18 år. Saker och ting är ganska bra, bara det finns jobb.

"Rederiet försöker erbjuda alla fast arbete, vilket man måste uppskatta."

Fartygen som seglar i Karibien har en blandbesättning. Besättningen kommer väl överens på fartygen.

"Rederierna borde ändå utbilda personalen så att de kan arbeta med många olika nationaliteter. I det här jobbet har man inte satsat alls på det, fast man borde."

1980-talets utflaggningsvåg i minnet: samma fel får inte upprepas

Vähä-Pietilä gick till sjöss som drygt 20-åring, men blev arbetslös då det tidiga 1980-talets utflaggningsvåg var som störst. Nästan hela tonnaget flaggades då ut från finsk flagg. Vähä-Pietilä miste jobbet till sjöss 1984 och arbetade i land som företagare i ett tiotal år, men återvände till havet i takt med att tonnaget kom tillbaka till Finland.

Den finska sjöfartens framtid har ibland hängt på tax free, ibland på en så obetydlig faktor som snus.

"Det finska tonnagets framtid har många gånger hängt på mycket speciella saker. En sån liten sak som att försäljningen av snus upphörde på passagerarfartygen ledde till att tonnaget flaggades ut härifrån. Och vilka följder fick då förbudet mot försäljning av snus? Snus säljs alltjämt, men på annat håll och via nästintill olagliga rutter. Den enda sektorn som fick lida var de finska rederierna. Vi miste hundratals arbetsplatser när tonnaget flaggades ut."

Vähä-Pietilä önskar nu långsiktighet av de finska beslutsfattarna och sunt förnuft när det gäller sjöfartens framtid: låt oss behålla Finlands flagga i aktern, så har människor jobb och staten får in skattepengar. >>

Östra Karibien

Den populäraste rutten västerut från Afrikas kust under segelfartygens era tog dem till Små Antillerna, ofta till mitten av raden av öar, ungefär vid Dominica och Martinique. Eftersom den dominerande vinden blåser från sydost ligger öarna åt norr i medvind, dvs. på den skyddade sidan, medan öarna åt söder ligger i motvind, dvs. på vindsidan. Ön söder om Martinique kallas därför Windwardön.

Den karibiska ögruppen är totalt ca 3 200 km lång. Karibien består av ungefär 7 000 öar. Karibien har sett flera olika erövrare genom åren. Christofer Columbus korsade Atlanten 1492 i sökandet efter sjövägen till Indien och trodde att han hittat den när han ankom de östra Karibiska öarna.

1. Brittiska Jungfruöarna

I norra Leewardöarna besöker fartyget bland annat Brittiska Jungfruöarna. Det är en ögrupp med 50 öar nära Puerto Rico. Öarna fick sitt namn av Columbus efter helgonet St Ursula, som enligt legenden hade 11 000 jungfrur som följeslagare.

Öarna bosattes först av arawak-indianer från Sydamerika. På 1400-talet trängdes de bort av mer aggressiva kariber, efter vilka hela det karibiska området fått sitt namn.

Brittiska Jungfruöarna är ett av de mest förmögna områdena i Karibien. Turism är den huvudsakliga inkomstkällan. Skatteparadisverksamheten är också lönsam, eftersom beskattningen är minimal och banksekretessen sträng. Fram till 2009 var nästan 406 000 utländska företag registrerade på ön.

Skattesmitningsplaceringarna på Jung-

7.

fruöarna avslöjades i april 2013, då en undersökning som gjorts av en amerikansk grupp journalister om företag och privatpersoner som placerat sina tillgångar på Jungfruöarna kom i dagen.

2. Amerikanska Jungfruöarna

Öarna var en dansk koloni fram till slutet av mars 1917, då de med undantag för Water Island såldes till USA. Danmarks motiv till affären var att sockerproduktionen blivit olönsam i samband med att slavhandeln förbjöds. USA:s mål var i sin tur att skydda Panamakanalen, då öarna ligger längs en viktig fartygsrutt.

3. Gustavia och Saint Barthélemy

Gustavia är uppkallad efter Sveriges konung Gustav III. Staden grundades då Frankrike överlät ön till Sverige år 1785.

Sverige hade köpt ön **Saint Barthélemy** nära Västindien av Frankrike 1784 och använde den som koloni fram till 1878, då de sålde tillbaka den. Gustav III:s kungörelse från 1785, ett löfte om tio års skydd mot fordringsägare och bilden av öns tropiska läge orsakade okontrollerade oroligheter i just Finland. Fattiga bönder kom i tusental till kuststäderna för att vänta på – som de trodde – kungens kostnadsfria transport till Västindien. Det orsakade otaliga tragedier, vilket ledde till att en kunglig kungörelse utfärdades 1786, där man varnade om de trånga förhållandena och karga utkomster på ön.

Ön blev snabbt en destinationsort för nordiska sjömän. Svenskarna byggde sta-

British Virgin
Islands (U.K.)

Anguilla (U.K.)

1.

3.

4.

2.

United States
Virgin Islands

SAINT KITTS
AND NEVIS

ANTIGUA
AND
BARBUDA

Montserrat
(U.K.)

Guadeloupe
(FRANCE)

DOMINICA

Martinique
(FRANCE)

SAINT LUCIA

5.

6.

BARBADOS

SAINT VINCENT AND
THE GRENADINES

GRENADA

den Gustavia på ön som sitt förvaltningscentrum. Liksom andra avlägsna platser var ön också lämplig för utvisningar. Överste Robert Montgomery (1737–1798), kommandör för Tavastehus dragonregemente och deltagare i Anjalaförbundet mot Gustav III, dömdes till döden 1789. Domen omvandlades dock till utvisning till ön Saint Barthélemy.

Sveriges riksdag avskaffade slaveriet på ön 1845 (England hade avskaffat det i sitt imperium 1833).

4. Antigua

Engelsmännen bosatte sig på ön 1632 och tog med sig afrikanska slavar för att arbeta på plantagerna. Slaveriet på Antigua avskaffades 1834, men de tidigare slavarerna var fortsatt beroende av plantageägarna. Först efter att en fackföreningsrörelse grundades under andra världskriget förbättrades arbetarnas ställning märkbart.

5. Saint Lucia

Populär destination för bröllopsresor. Ön är känd för de sockertoppsliknande Pitonerna, som är upptagna på Unescos världsarvslista.

6. Barbados

R & B-musikerns **Rihannas** hem.

7. Curaçao

Curaçao är den största av öarna i Nederländska Antillerna. Curaçao har omkring

150 000 invånare, varav de flesta bor i öns huvudstad Willemstad. Curaçao tillhör också ABC-öarna, som är en gemensam benämning på Aruba, Bonaire och Curaçao. 🌴

Viking Line tänker stänga sin resebutik i Tammerfors

Rederiets resebutik har en paradplats på Hämeenkatu mitt emot Stockmann, så om rederiets röda kännetecken försvinner från gatubilden så förvinner också rederiet ur människornas tankar. Reklam på nätet eller i tidningar når inte blickarna hos de Tammerforsbor som passerar varje dag och som bara är några steg från en bokning.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Rederiet Viking Lines kännetecken i Tammerfors – den röda butiken på Hämeenkatu – skulle ironiskt nog stänga exakt hundra år efter att arbetarfolket i Finlands rödaste stad Tammerfors krävde sina rättigheter. Men det är precis vad Viking Line planerar.

Personalen i Viking Lines resebutik i

Tammerfors som hotas av uppsägning är förvånade. Det har varit lättare för Tammerforsborna att kliva in i butiken direkt från Hämeenkatu och boka en resa än att behöva klicka flera gånger och svara på otaliga frågor på rederiets webbsida för att boka en enda resa. "Hytt med eller utan fönster?", "buffé eller à la carte?", "Vill du ha det här eller det här?".



Johanna Virta, Sjömans-Unionen huvudförtroendeman för Viking Lines landpersonal:
"En kryssning är en totalupplevelse från den stund man bokar resan: en webbsida kan aldrig betjäna kryssningspassagerare lika bra som en kundbetjänare."

SJÖMANS-UNIONEN huvudförtroendeman för Viking Lines landpersonal **Johanna Virta** är bestört över rederiets hårda linje och hur de ser på sina resebutiksanställda.

"Även om rederiet uppvisar ett sämre resultat klarar det av att sysselsätta några resebutiksanställda på fastlandet. Rederiet har alltid råd att dela ut dividender, så varför söker man alltid besparingar hos de anställda – i det här fallet några få människor?"

"Många av dem har arbetat i många år och kan sin sak, de känner till kundbasen, alltså passagerarna. Inte en enda resebokningstjänst på nätet kan ge samma kund-

service som en levande människa. Det verkar som om det konkurrerande rederiet har förstått det. En kryssning är alltid en upplevelse från den stund man bokar resan."

Virta har fått höra att uppsägningsshotet även rör några andra förutom personalen i resebutiken i Tammerfors.

"En anställd från Träskända står också i skottlinjen. Hen bodde och arbetade på Åland, men följde med jobbet till fastlandet, där hen har ett hus och familj. Nu presenterar rederiet hen möjligheten att återvända till ett liknande arbete på Åland. Hen skulle behöva sälja huset med mera. Alla förstår nog att det inte är möjligt."



Den 12 september deltog huvudförtroendeman Johanna Virta i Sjömans-Unionens huvudförtroendemannamöte i Hagnäs.

Personalen på Viking Lines kontor i Tammerfors vill att det ska förbli öppet, eftersom Tallink Silja investerar i en ny butik i Ratina

”Unga anställda kan arbeta mångsidigt på både nätet, i telefontjänsten och i butiken och därför bör verksamheten få fortsätta”

”Det vore underbart om kontoret i Tammerfors fick vara kvar. Vår vision är att få hit fler unga anställda när vi gått i pension, för vår yngsta medarbetare kan redan allt. Hon skulle kunna driva kontoret. Den lilla butiken vore en frisk fläkt för kunderna i centrala Tammerfors.”

Rederiets nuvarande kontor ligger på Hämeenkatu mitt emot Stockmann. Det är elegant och står ut i gatubilden.

”Det är bra att vi lämnade den gamla, stora butiken och flyttade hit till mindre lokaler för att spara på lokalkostnaderna. Den nuvarande resebutik ligger i kärnan av Tammerfors, där människor rör sig.”

”Om man vill spara ytterligare på butikskostnaderna så skulle det göra det samma för oss vilket kontor vi är på, så länge det är i centrala Tammerfors bland människor.”

**Kunderna berömmar butiken:
för många är det omöjligt att boka
en resa på nätet**

”Alla som besöker butiken säger att det är underbart att vi finns här och att de kan komma hit. Läget är ett annat när det gäller t.ex. rederiets telefontjänst, där det kan vara kö och det kostar att ringa.”

Människor i Tammerfors, Åbo och Helsingfors i Finland och i Tallinn i Estland arbetar i Viking Lines telefontjänst.

”Förutom äldre personer besöker också familjer oss gärna i såväl butiken som via telefon. Om en familj t.ex. har tre barn är det rätt utmanande – eller till och med omöjligt – att boka en resa på nätet. Genom att besöka butiken eller ringa kundtjänst kan vi göra det åt dem på ett smidigt och snabbt sätt.”

I butiken arbetar man mångsidigt

”Vi gör även mycket annat i resebutik. Vår yngsta medarbetare ansvarar för alla resebokningstjänster och chatten på nätet, dvs. hon kan arbeta mångsidigt och med vad som helst. Hon är mycket engagerad i sitt arbete, så hennes och andra unga personers framtid är viktig för rederiet. Vi behöver nya, engagerade förmågor.”

”Vi tror starkt på att verksamheten ska vara levande, dvs. att man ska möta människor. Det räcker inte med internet och marknadsföringsmaterial.”

Viking Lines resebutik i Tammerfors har fyra fast anställda. Yngst av alla är under 30 år, och skulle kunna ha en hel arbetskarriär framför sig i rederiets tjänst.

”Hon följde en gång i tiden med en arbetsplats från Helsingfors till Tammerfors och trivs riktigt bra på sitt jobb.”

”Vi önskar alla ur djupet av våra hjärtan att man garanterar en framtid och ett arbete i rederiet för åtminstone de unga och att man rekryterar unga förmågor. Rederiets resebutik i Tammerfors är viktig och ligger där kunderna finns.”

Kontoret i Tammerfors har dessutom en säljavdelning med tre personer, vars framtid också är osäker.

Den 3 september fick personalen fick höra internt om samarbetsförhandlingar. Den lokala tidningen *Aamulehti* tog upp saken den 13 september.

”I morse stod det i *Aamulehti* att man vill effektivisera markorganisationen och att man därför kommer att inleda samarbetsförhandlingar. Vi tycker att det argumentet är kallt mot de anställda och att det kanske vore bättre att få höra att man vill spara in pengar på verksamheten. Effektivisering låter som om vi inte arbetar tillräckligt effektivt.” 🇫🇮



**Det konkurrerande rederiet
Tallink Silja öppnade
nyligen en ny resebutik i
Tammerfors**

Tallink Silja lärde sig av misstaget att flytta sin kundtjänst, dvs. telefonväxeln, till Tallinn för några år sedan. Finska resenärer som ville boka en resa fick dråpliga svar av rederiets telefontjänst.

Tallink Silja betalade för misstaget och ser en stor resenärspotential hos de lokala människorna. Rederiet öppnade nyligen en ny lokal resebutik i Ratina i Tammerfors. De har förstått att passagerarna som kommer till de så kallade Tallinnfärjorna i allt högre grad kommer från Inre Finland.

Sharon bytte yrke i vuxen ålder:

Från företagare inom beklädnadsbranschen till vaktstyrman på 2,5 år

Allt fler arbetar i flera olika yrken under sin karriär. Att byta yrke i vuxen ålder kräver mod och målmedvetenhet, vilket man hittar hos bland annat Sharon Bos.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD SHARON BOS

Bakom bordet sitter en kvinna som tittar dig rakt in i ögonen och ler. Redan från första stund märker man att hon är en stark, målmedveten kvinna som gör vad hon vill och inte slutar förrän hon är klar. Man kan även se ledarskap och en förståelse för det mänskliga livet.

I våras utexaminerades Sharon Bos som vaktstyrman från sjöfartslinjen på Ekami. Hon genomförde studierna på rekordkorta 2,5 år.

”Jag ville byta yrke, bli klar med studier-
na snabbt och komma igång och jobba”,
berättar Sharon.

Sharon är finsk-israelisk. Hon är född i Finland, men bodde i Israel i 20 år.

”Jag arbetade som försäljare och som företagare inom beklädnadsbranschen med min dåvarande man. Vi tillverkade bland annat saccosäckar”, berättar hon.

Med tiden gick paret skilda vägar och Sharon träffade en ny man från Holland.

”Han var skeppare och körde i Holland – såklart – som en insjöbåt längs en älv”, skrattar Sharon.

”Jag var ofta med honom på båten som ”följeslagarelev” och lärde på så sätt känna sjöfarten.”

En sjöman kan arbeta i hela världen

Paret fick ett barn och flyttade till Finland. Nu är hennes make pensionerad och tar hand om parets 6-åriga barn. Familjen bor i Vederlax nära Kotka.

”Jag har fortfarande 20 år kvar att arbe-



ta, så jag bestämde mig för att byta bransch när vi kom till Finland. Inom sjöfarten får man internationella papper, vilket innebär att man kan arbeta var som helst i världen”, säger Sharon om varför hon valde att bli sjöman.

Så hon ansökte och kom in på Ekami i Kotka. Skolans chef för sjöfartsteamet, **Minna Markkanen**, berömmar Sharon för att ha utfört studierna på rekordtid.

”Man måste vara företagsam och driftig med sina studier. Jag har fortfarande en liten flicka hemma som inte är i skollådern än att tänka på utöver studierna”, konstaterar Sharon.

”Utbildningen var på finska. Det hade nog varit lättare för mig att studera på engelska”, säger hon och berättar att hon siktar på utlandet.

På hösten började Sharon studera vidare, dvs. började läsa till sjökaptan på Sydöstra Finlands yrkeshögskola (Xamk) i Kotka. Oavsett var hon hamnar är det troligt att hon slutför uppgiften, vad den än må



vara. Det finns arbete både i hemlandet och runt om i världen, vilket passar hennes internationella natur.

”Jag har stött på fördomar mot kvinnor redan under praktiktiden, men de finns säkert i många branscher. Mycket hänger på den egna inställningen. Jag uppmanar alla som utbildar sig till sjöman att söka arbete utomlands för att få internationell arbetserfarenhet.” 📍



Rörlighetsunderstöd gör det lättare att söka arbete längre bort

SYFTET MED RÖRLIGHETSUNDERSTÖDET

är att göra det lättare att ta emot ett arbete som ligger långt borta. Rörlighetsunderstödet kan användas till exempel till de arbetsrese- eller andra kostnader som uppstår när man tar emot ett arbete eller för att flytta till arbetsorten.

Rörlighetsunderstöd beviljas personer som är berättigade arbetslöshetsförmån och som:

- tar emot en anställning eller ett deltidsarbete som pågår i minst två månader eller

- börjar en arbetsrelaterad utbildning som pågår i minst två månader och som är en förutsättning för att påbörja arbetet och som anordnas av arbetsgivaren
- och där de dagliga arbetsresorna tar i genomsnitt över tre timmar vid heltidsarbete och i genomsnitt över två timmar vid deltidsarbete.

Rörlighetsunderstödet kan beviljas till ett höjt belopp om arbetsplatsen ligger eller den arbetsrelaterade utbildningen anordnas över 200 km bort från medlemmens faktiska boningsplats. Barntillägg

utbetalas också med rörlighetsunderstödet.

Den arbetslösa måste ansöka om rörlighetsunderstöd hos kassan inom tre månader efter att ha påbörjat arbetet eller den arbetsrelaterade utbildningen. Rörlighetsunderstödet är lika stort som grunddagpenningen och utbetalas i 30–60 dagar beroende på anställningens längd.

Rörlighetsunderstöd som utbetalas under utbildning är en del av den totala rörlighetsunderstödsperioden och rörlighetsunderstödet kan fortsätta att utbetalas efter utbildningen när anställningen börjar.

Budgetria: Arbetslöshetsförmånen för deltidsarbetare kan betalas ut ännu snabbare

LÖNEN FÖR EN ARBETSLÖS som arbetat deltid eller haft ströjobb påverkar den nuvarande arbetslöshetsförmånen under den period som den intjänats. Det har fördröjt utbetalningen av förmånen för de personer som får sin lön och sina löneuppgifter först veckor efter att arbetet har utförts. I budgetrian enades man om att lönen för en delvis sysselsatt person ska påverka förmånen först när den har utbetalats. Det minskar fördröjningen i

utbetalningen av förmån och uppmuntar på så sätt till kortare arbeten.

I den del sektorer är problemet dock att lönen eller del av den utbetalas i mitten av månaden som följer efter att arbetet utfördes eller till och med i slutet av följande månad. Då försenas också utbetalningen av förmånen märkbart och personen blir i värsta fall utan lön och förmån i två månader. I och med förändringen som avtalades i budgetri-

an påverkar ett deltidsarbete inte förmånen förrän lönen betalats ut. På så sätt behöver den arbetslösa inte riskera att mista sin inkomst när han tar emot ett arbete.

Lagändringarna som avtalades i budgetrian träder av allt att döma i kraft under 2019.

Källa: www.tyj.fi

Sjöfartens säkerhetspris Sea Sunday till Markku Mylly

Sjöfartens säkerhetspris Sea Sunday för 2018 tilldelades en mycket betydelsefull finländare, Europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) generaldirektör, sjöfartsrådet Markku Mylly. Prismottagaren, generaldirektör Markku Mylly, lyfter fram sjöfartens internationella aspekt och de universella säkerhetssystem och åtgärder som det medför.



SJÖFARTENS SÄKERHETSPRIS
SEA SUNDAY inrättades 1997 av finska myndigheter samt organisationer inom både yrkes- och fritidssjöfarten. Finlands Sjömanskyrka rf är ordförandeorganisation för priskommittén. Priset består av bronsskulpturen Mannen vid rodet av Emil Cedercreutz.

EMSA:s generaldirektör Markku Mylly är ett föredöme för sjöfartsnäringen, myndigheter och sjömän med sitt väsen och sitt arbete. Dessutom har han genom ett omfattande nätverk av intressegrupper och samarbete kraftigt påverkat utvecklingen av sjöfartsnäringen.

Mylly har varit generaldirektör för Europeiska sjösäkerhetsbyråns EMSA sedan 2012. Det är första gången som en finländare har utsetts till generaldirektör för EU:s trafikverk.

EMSA har till uppgift att hjälpa EU:s medlemsländer och EU-kommissionen att främja sjösäkerheten samt förebygga sjöolyckor och skydda havsmiljön från sjöfartens utsläpp. Som generaldirektör för EMSA har Markku Mylly med sin energiska och målmedvetna inställning utvecklat EMSA:s arbete och handlingsätt samt bidragit till ett enhetligt verkställande av EU-lagstiftningen inom hela EU-området.

Prismottagaren, generaldirektör Markku Mylly, lyfter fram sjöfartens internationella aspekt och de universella säkerhetssystem och åtgärder som det medför:

”IMO är den globala reglerande kraften inom sjöfarten och det är viktigt att denna

internationella verksamhet endast regleras av en organisation. EMSA är ingen konkurrent till IMO, utan stärker och stöder IMO:s verksamhet i Europa, då i regel alla direktiv som reglerar sjöfarten baseras på IMO:s stadgar och resolutioner.”

Markku Myllys insats som utvecklare av den europeiska sjösäkerheten har stärkt det olycksförebyggande sjösäkerhetsarbetet även i Finland.

Föredömlig finländare i hemlandet och i världen

Mylly har en lång och bred karriär från sjöfarten och har arbetat med att främja sjöfartssäkerheten under hela sin karriär. Hans gedigna kompetens bottnar i hans kunskaper om branschen, från gräsrotsnivå till de senaste EU-krusidullerna. Mylly gick till sjöss 1973. Han utexaminerades som sjökaptan i Raumo 1980. Från 1987 arbetade han som lots på Tankar i Karleby och senare

på Utö. Därefter övergick han till att bygga upp VTS-systemet i Skärgårdshavet.

År 1993 utsågs han till chef för Bottniska vikens sjöfartsdistrikt. Därifrån fortsatte han till Sjöfartsverket, där han arbetade med ledaruppgifter på trafikavdelningen. I det arbetet ledde han bl.a. utredningen om bolagisering av isbrytare och blev chef för Rederiverket. Mylly började som generaldirektör för Sjöfartsverket år 2004 och blev sedan verkställande direktör för Finlands hamnförbund år 2010. Efter det valdes han till generaldirektör för EMSA. Generaldirektörens mandatperiod är femårig. Man kan vara generaldirektör i två mandatperioder, och Mylly är för närvarande är inne på sin andra.

”Jag är mycket glad över att jag fått vara generaldirektör för EMSA i sex år och kunnat bidra till att utveckla verkets verksamhet för att främja den europeiska sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och miljöskyddet.” 🚢



Nu visslar vi ett slag ...

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Vad är egentligen övertidsarbete och hur fastställs det i *utrikesfarten*? Vem bestämmer att övertidsarbete ska göras? Om man arbetar "undertid", påverkar det då mängden övertidsarbete och vad baseras lönen på? Hur fastställs övertidsersättningen?

JURISTEN: Enligt *sjöarbetstidslagen* (296/1976) är den ordinarie arbetstiden 8 timmar i dygnet och 40 timmar i veckan (4 §). Den dygnsarbetstid enligt garantilönesystemet som avtalats i kollektivavtalen är inte samma sak som den ordinarie arbetstid som avses i lagen, eftersom den innefattar en avtalad mängd övertidsarbete som ingår i garantilönen. Enligt t.ex. avlösningssystem A enligt utrikesfartens passagerarfartygsavtal är arbetstiden i dygnet 10,5 timmar. Den kan i arbetstidsplaneringen förläggas så att den under arbetsperioden utjämnas till 10,5 timmar i dygnet. Arbetstiden måste dock vara minst 8 och högst 12 timmar. Dagarbetare, ordningsmän och vakthavande omfattas dessutom av särskilda bestämmelser och regler.

Förutom övertidsarbetet som ingår i garantilöneavtalet kan man dessutom låta arbetstagaren utföra annat (ordinarie) övertidsarbete för vilket han får en särskild ersättning som fastställs med en särskild divisor eller ledighet. Enligt 9 § i *sjöarbetstidslagen* får en arbetstagare utöver den ordinarie arbetstiden i dygnet hållas i övertidsarbete *högst 16 timmar i veckan*. Minimivilotider ska också beaktas när man låter arbetstagaren göra övertidsarbete. Övertidstimmar som ingår i garantilönen eller som ersätts med lediga dagar enligt avlösningen ("vederlagsdagar") räknas inte med i nämnda maxmängd.

Man kan inte vägra övertidsarbete på ett fartyg, dvs. till sjöss baseras inte övertidsarbete på samtycke som det gör vid arbete i land. Därför har även en maximal mängd övertidsarbete per vecka fastställts för att trygga tillräcklig vila och återhämtning från arbetet. Hur ska man då förhålla sig till de övertidstimmar som arbetstagaren har gjort på eget initiativ t.ex. för att en normal säker drift av fartyget förutsätter att man fortsätter att arbeta även om förmanen inte kommenderat övertidsarbete separat? Om förmanen godkänner de utförda övertidstimmarerna i efterhand när han bekräftar arbetstidslistorna så uppstår det inga problem. Om arbetsgivaren har gett allmänna anvisningar om (eller förbud mot) övertidsarbete ska de följas. Arbetsgivaren är inte skyldig att ersätta övertidsarbete som utförts i strid med anvisningarna. Det är alltid bäst att säkerställa behovet av övertidsarbete hos förmanen och få godkännande i förväg.

"Undertidsarbete" betyder här en arbetsdag då arbetstagaren inte gör alla arbetstimmar på sin skiftlista på grund av att arbetsgi-

varen inte har arbete att ge honom eller för att arbetet förhindras av någon annan orsak. Om arbetstagaren är tillgänglig för arbetsgivaren under hela den planerade arbetstiden är arbetsgivaren skyldig att betala ut lön för hela dagen. Timmar som planerats på skiftlistan men som inte utförts får inte flyttas och kommenderas som extra arbete t.ex. nästa dag. De arbetstimmar som faktiskt utfördes under dygnet ska alltid antecknas i arbetstidsbokföringen. Utrikesfartens passagerarfartygsavtal har ett undantag (5.12) från detta "förflyttningsförbud". Enligt undantaget kan man tidigare lägga eller förlänga det planerade dygnsskiftet med en timme under arbetsperioden.

För övertid betalas enligt 13 § i *sjöarbetstidslagen* *egentlig övertidsersättning* i pengar eller, om det överenskommits genom kollektivavtal, i form av fritid. I utrikesfartens passagerarfartygsavtal har man gjort så och enligt det kan man byta ut tre övertidstimmar mot en ledig dag. Arbetsdomstolen har genom sitt avgörande TT 2017:65 fastställt att en ledig dag som getts som ersättning för övertidsarbete motsvarar en arbetsdag och inte minskar antalet lediga dagar enligt avlösningssystemet. Övertidsersättning i form av pengar har också avtalats i kollektivavtalet. På passagerarfartyg i utrikesfart beräknas ersättningen för övertidstimmar utifrån garantilönen genom att dela den med 100. *Sjöarbetstidslagen* eller kollektivavtalen känner inte till någon kortare tidsenhet än en timme vid ersättning av övertidsarbete, så en halvtimmes övertidsarbete ersätts också som en hel timme.

Nämnas bör också att s.k. *kortmanslön* är ett alternativ till övertidsersättning. Sådan lön betalas ut i situationer då arbetstagarnas arbetsmängd har ökat på grund av att bemanningen minskat under resan (t.ex. på grund av sjukdom).

Utbetalningen av övertidsersättning baseras på arbetstimlistorna och därför är det viktigt att anteckna utförda övertidstimmar och orsaken till dem. Det rekommenderas att för säkerhets skull även föra egen bok över utförda arbetstimmar, i t.ex. hörnet av kalendarern, och framför allt över övertidsarbete och orsaken till det.



Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Ändringar i lagstiftningen för sjömän

Den 1 juli 2018 skedde flera ändringar i sjöfartslagstiftningen. Sjöfartsbehörigheter, sjöfartsregister och sjömansläkarverksamheten samt sjöfartsutbildningslagstiftningen inkluderades i Transportservicelagen (320/2017). Lagen om fartygspersonal (1687/2009) förnyades och i den inkluderades bestämmelser från lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006), som samtidigt upphävdes. Den tidigare förordningen om fartygs bemanning (166/2013) ersattes helt med en ny förordning (508/2018) och Trafikverket publicerade en bestämmelse om behörigheter. Krav på specialbehörighet för personal på IGF-fartyg trädde i kraft i Finland med en ändrad förordning redan tidigare (5.10.2017).

Tilläggsutbildning och specialbehörigheter för personal på passagerarfartyg

Ändringar gjordes i tilläggsutbildningar för personal på passagerarfartyg enligt STCW-konventionen och trädde i kraft 1.7.2018. Den största ändringen är en introduktionsliknande utbildning som krävs av alla. Övriga utbildningar som rör personal på passagerarfartyg ändrades samtidigt till viss del. I fortsättningen är krishanteringsutbildningen (Crisis Management) den enda utbildningen för personal på passagerarfartyg enligt kapitel V i STCW som ska ges i land. Övriga utbildningar kan ges på fartyget. Myndigheterna måste godkänna bestämda utbildningar som ges på fartyget.

Specialbehörighet för däcksbefäl på fartyg som trafikerar polarområdena

Samtidigt med ändringarna i utbildningar för personal på passagerarfartyg godkände IMO ändringar i STCW-konventionen, vilket innebär att specialbehörigheter krävs för däcksbefäl på fartyg som trafikerar polarområdena (norr om breddgrad 60° P och söder om breddgrad 60° E, med några undantag). Det finns två nivåer av dessa behörigheter. Dessutom måste hela personalen introduceras i särskilda förhållanden i polarområde-

na enligt manualen som krävs enligt polar-koden.

Sjömansläkarsystemet förnyas

Föreskriftsändringarna medför även ändringar i sjömansläkarsystemet. De mest centrala ändringarna är att sjömansläkar-godkännandet blir tidsbestämt samt att myndighetsbefogenheterna när det gäller att godkänna sjömansläkare och övervaka kunskaper om och beslut kring sjösäkerhet överförs från Valvira till Trafikverket. När ändringarna träder i kraft utökas också skyldigheten för hälsovårdsprofessionella (järnvägläkare och -psykologer, sjömans- och luftfartsläkare) som godkänts av Trafikverket att trots bestämmelserna om sekretess meddela Trafikverket om de upptäcker att en person som har eller ansöker om tillstånd från Trafikverket och arbetar med sjöfart, järnvägstrafik eller luftfart inte uppfyller de krav på hälsa och handlingsförmåga som ställs på dem.

Ändringar i lagen om sjömansregister

Sjömansregistret är i fortsättningen en del av registret för trafikärenden och dess grundbestämmelser finns i fortsättningen i lagen om transportservice. Till vissa delar finns det också bestämmelser i lagen om

fartygspersonal. I lagen om fartygspersonal har ett nytt kapitel 2 lagts till, till vilket nödvändiga bestämmelser i samband med detta flyttats från den upphävda lagen om registrering av fartygspersonal. Bestämmelserna har också förtydligats.

Behörighetsbrev för däcksmän slutar användas

Från och med början av juli beviljar Trafikverket inte längre behörighetsbrev för däcksmän i inrikesstrafik. Däcksmannautbildningen förblir dock densamma. I fortsättningen ska de delar i denna introduktionsliknande utbildning som ges på fartyg att repeteras när däcksmannen börjar på ett nytt fartyg. Dokumentation över utbildningen ska finnas på fartyget.

Trafikverket får befogenhet att övervaka utbildningsanordnare och utbildningar följer STCW

Från och med början av juli ska Trafikverket övervaka och godkänna anordnare av utbildningar enligt STCW och utbildningar som krävs enligt STCW. Godkännande och övervakning av utbildare och utbildningar begränsas endast till att se till att kraven i STCW uppfylls, Undervisnings- och kulturministeriets eller

Utbildningsstyrelsens befogenhet rörande allmän utbildning överförs inte till Trafi. I fortsättningen är Trafi skyldig att följa och se till att innehållet i sjömansutbildningarna uppfyller kraven i konventionen.

Specialbehörigheter för personal på IGF-fartyg

IGF-koden trädde internationellt i kraft 1.1.2017 och i samband med det inkluderades krav på specialbehörigheter för personal på IGF-fartyg i koden. Finland verkställde ändringarna sommaren 2017. IGF-koden rör fartyg som använder bränslen med låg flampunkt, som LNG eller metanol. Specialbehörigheterna gäller bara IGF-fartyg, inte alla äldre fartyg som använder LNG, såvida de inte byter bränsle. Det finns två nivåer av specialbehörighet för personal på IGF-fartyg. Grundnivån omfattar sjömän som har särskilda uppgifter i anknäring till bränsle, användning av det eller omhändertagande av det på IGF-fartyg. Villkoret för denna specialbehörighet är att man genomgått en utbildning för den. Den andra nivån är avsedd för befäl, maskinbefäl och andra personer som är direkt ansvariga för bränslesystem, bränsle eller omhändertagande av det på IGF-fartyg. För denna högre specialbehörighet behöver man en grundutbildning och påbyggnadsutbildning samt en månads sjötjänstgöring på ett IGF-fartyg. Sjtjänstgöringen måste inkludera deltagande i tre bränslepåfyllningar, varav två kan vara simulerade som en del av påbyggnadsutbildningen. I Finland kan sjötjänstgöringen ersättas av en godkänd utbildning i simulator.

Mer information om gällande föreskrifter finns på Trafis sida www.trafi.fi under "Sjöfart/Författningar och föreskrifter". Sektion om behörigheter innehåller i sin tur anvisningar för hur man ansöker om behörighetsbrev och specialbehörighetscertifikat, allmän information och aktuella meddelanden. 📌

FFC:arna kräver att regeringen helt drar bort försämringarna av uppsägningskyddet –

"Det vi har jobbat länge med att bygga upp riskerar nu att snabbt monteras ner"

Det var fullsatt när ungefär 500 beslutsfattare från FFC:s medlemsförbund samlades på Folkets hus, Paasitornet, i Hagnäs i Helsingfors på fredagen 5.10.2018. Kravet var entydigt – regeringen måste dra bort sitt förslag till försämrat uppsägningskydd på små arbetsplatser.

– Det kommer inga nya jobb genom att man gör det lättare att säga upp folk. Det är helt bakvänt, säger Daniel Hannus från Industrifacket.

FFC:s ordförande **Jarkko Eloranta** påpe-

kade att facket inte vill vidta politiska stridsåtgärder, men att regeringen har orsakat konflikten genom att ensidigt försämrat anställningstryggheten.

– Vi vill skicka ett meddelande till statsminister **Juha Sipilä**: Dra bort lagförslaget och låt oss få tillbaka freden på arbetsmarknaden, sa Eloranta.

Han betonar att solidaritet är en av fackets grundläggande värderingar. Därför står facket nu kollektivt upp för dem som jobbar på små arbetsplatser. 📌



Sjömans-Unionens styrelse deltog vid FFC:s stormöte i Paasitorni den 5.10.2018.



MARESAN

Maresan bildar ett nätverk

Fyra finländska läkarcentraler inleder samarbete – en gemensam mottagning med fokus på kundupplevelsen öppnas i Åbo

Läkarcentralen **Aava**, **PlusHälsa Tandläkare**, läkarcentralen **Pikkujätö** för barn och unga samt **Maresan** har bildat ett nätverk och inleder sitt samarbete genom att öppna en gemensam mottagning (*Hälsobukten / Terveyspuokama*) i Åbo.

Inom sjöfarten är risken för arbetsoförmåga stor. En effektiv företagshälsovård spelar en viktig roll när det gäller att förebygga risken för arbetsoförmåga och ned-

satt arbetsförmåga. För Maresan, som är förtrogen med särdragen hos sjöfartens företagshälsovård, ger aktörernas gemensamma mottagning i Kuppis en viktig möjlighet att producera tilläggstjänster.

Maresan har som ett klart mål att öka företagshälsovårdens effektivitet genom att utnyttja de nyaste verksamhetsmodellerna och den nya typ av partnerskapstänk som nu tagits fram. 📌

Ansökningen om Unionens stugor i Levi och Himos under sportlovet är igång



VECKORNA 7–16 (11.2.–21.4.) delas ut i en separat lottdragning. Man kan delta i lottdragningen av sportlovsveckorna på nätet via Unionens nya stugbokningssida. Gå till stugbokningssidan via Unionens webbsida på adressen:

www.smu.fi/pa-svenska/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus/

På sidan hittar du anvisningar om hur du bokar en stuga och en länk till själva bokningssidan. **Man kan alltså bara delta i lottdragningen via den nya bokningssidan.** Under sportlovssäsongen hyrs stugorna ut en vecka åt gången från måndag till måndag.

Du kan delta i lottdragningen fram till 30.11.2018. Lottdragningen sker under december. Vinnarna i lottdragningen får ett e-postmeddelande med anvisningar om hur bokningen betalas. Betalning ska ske 14 dagar efter att meddelandet mottagits och görs i internetbanken via en länk i meddelandet.



STUGAN I LEVI

Unionens stuga i Levi är ett parhus med 5–7 sängplatser, vardagsrum, kök, wc och bastu med tvättrum i varje sida. Man kan alltså boka Levi 1 och Levi 2.



STUGAN I HIMOS

Stugan i Himos ligger på en central plats nära slalombackarna och Himos serviceutbud. Stugan är välutrustad och har 6–8 sängplatser. Priset för stugan i Himos inkluderar slutstädning och man kan hyra sängkläder på plats.



Under vårsäsongen kan stugorna i Levi och Himos bokas utan lottdragning den 1.1.–10.2. och 22.4.–27.5.

UNIONENS ANDRA STUGOR

Unionens andra stugor kan bokas under hela vårsäsongen fram till 27.5.2019 utan lottdragning. På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Bokningsstatus för sportlovsveckorna blir synlig i mitten av december efter lottdragningen och eventuella veckor som fortfarande är lediga kan därefter bokas utan lottdragning.

Nedskärningarna som Sipiläs regering gjort har drabbat främst barnfamiljer och arbetslösa

Sipiläs regering har ett långt och tungt syndaregister. Lättare uppsägningar vore sista droppen för FFC-förbunden.

TEXT EMILIA KUKKALA

Regeringens senaste förslag är att försämra uppsägningskyddet i företag med mindre än 20 personer så att man i framtiden kan sparka folk i stort sett helt godtyckligt.

Hit har man inte kommit spontant eller av en slump. Sipiläs regering har flitigt skurit ner för låginkomsttagare och försvagat löntagarnas ställning konsekvent under hela sin mandatperiod.

Innan man gjorde det lättare att säga upp personal föreslog man i en ramria att ogrundade tidsbundna anställningar för personer under 30 år skulle tillåtas. Aktivmodellen som trädde i kraft i början av året har i sin tur skurit ner på arbetslöshetsförmånerna för 150 000 personer. Förslaget på en aktivmodell nr 2 ska läggas fram inför riksdagen i höst.

Hot genom tvångslagar

Sipiläs regeringsprogram kritiserades som ojämnt och i strid med grundlagen redan när det presenterades år 2015. Rätten till dagvård, inkomstrelaterad dagpenning och arbetslöshetsskyddet m.m. hamnade omedelbart på nedskärningslistan.

Därefter gick regeringen över till att bereda ett "sambandsavtal", dvs. konkurrenskraftsavtalet. Som alternativ till konkurrenskraftsavtalet föreslog regeringen kraftigt nedskärande tvångslagar vars enlighet med grundlagen förblev otydlig.

Tvångslagarna inkluderade bland annat förkortad semester, minskad sjukledighetslön och fler karensdagar, slopade söckenhelger, förlängd arbetstid och minskad semesterlön.

Bestraffningen av barnfamiljer fortsätter

Våren 2016 stramade regeringen åt villko-

ren för alterneringsledighet, förkortade den med hälften och tog bort möjligheten till periodisering.

Regeringen skar också ner på föräldradagpenningen. Nedskärningen av semesterlönen vid sjukdom utreds som bäst av EU-domstolen och ett beslut kommer nästa år.

Ändringen i semesterlagen minskade också antalet intjänade semesterdagar under föräldraledighet massivt. Efter ändringen kan semester tjänas in under högst ett halvt år av föräldraledigheten.

Man försöker öka mängden lokala avtal och kringgå kollektivavtalen. Man hittar på en arbetsprov tjänst, där man kan låta en arbetslös arbeta mot dagpenning i fyra månader utan anställning eller lön.

Det bittra konkurrenskraftavtalet träder i kraft

I konkurrenskraftavtalet som tecknades sommaren 2016 skär man ner på semesterlönen för personer i offentliga sektorer med 30 procent och förlänger den årliga arbetstiden med 24 timmar utan att ändra inkomstnivån. Regeringen flyttar över arbetsgivaravgifterna till löntagarna.

Ytterligare nedskärningar i arbetslöshetsskyddet och tvångslagarna tas tillbaka med konkurrenskraftavtalet i utbyte, men nedskärningarna på 200 miljoner i arbetslöshetsskyddet som avtalades före konkurrenskraftavtalet träder i kraft våren 2017. Längden på inkomstrelaterad dagpenning förkortas, beloppet blir mindre och antalet självriskdagar ökar.

Arbetsavtalslagen får förnyelser som försvagar löntagarens ställning. Arbetsgivaren kan i fortsättningen avlöna en lång-

tidsarbetslös på bestämd tid utan skäl i upp till ett år. Prövotiden förlängs från fyra till sex månader och återanställningsskyldigheten förkortas från nio till fyra månader i samband med uppsägning.

Utbildningslöftena sviks

År 2017 skar man också ner kraftigt i utbildningar, då längden på vuxenutbildningsstödet förkortades med fyra månader och grunddelen minskade med 15 procent. Regeringen försöker också göra om stödet helt till ett lån.

Regeringen skär ner på yrkesutbildningen med 190 miljoner euro, vilket syns såväl i undervisningen som i antalet nybörjarplatser. Kritiker som är insatta i saken beskriver det som bland annat ett "farligt människoförsök".

Fula spår efter Sipiläs giljotin

Arbetslösa straffas ytterligare. Maxtiden för arbetslöshetsdagpenning förkortas till 400 dagar och för personer med en arbetshistoria på mindre än tre till år 300 dagar.

Regeringen skär ner på näst intill alla Fpa-förmåner: barntilläggen, arbetsmarknadsstödet, grunddagpenningen, den inkomstrelaterade dagpenningens grunddel, sjuk-, moderskaps-, faderskaps- och föräldradagpenningen, folkpensionen och garantipensionen.

Sipiläs regering har på tre år hunnit skära ner rekordmycket för barn, familjer, äldre, studerande, arbetslösa och arbetstagarer. Enligt en utredning från social- och hälsovårdsbranschens organisation SOS-TE drabbar nedskärningarna mest barnfamiljer med låg inkomst, arbetslösa och studerande. [↴](#)



Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Syyskokous 24.11.2018 klo 13.00

Paikka: hotelli Pietari Kylliäinen,
Olavinkatu 15, Savonlinna

Pikkujoulut 24.11.2018, Savonlinna

Ruokailu klo 17.00 ja klo 19.00 Savonlinnan teatteri *Radio XLinna* -revyy. Lisätietoa ammattiosaston kotisivuilla: sisasuomi.smu.fi

Kevätkokous ja pilkkikilpailut 30.3.2019

Merkitse jo hyvissä ajoin kalenteriisi, eli pilkit klo 9–12, jonka jälkeen ruokailu. Varsinainen kevätkokous alkaa klo 13.30. Paikka Kerimäen mökki. Ennakoilmoittautuminen suotavaa: markku.j.rautiainen@gmail.com ja seppo.immonen57@gmail.com. Lisätietoa pilkeistä ja kokouksesta lähempänä kokousaikaa osaston omilla kotisivuilla.

SATAMA-ALA

Syyskokous luottamusmiesten täydennyskurssin yhteydessä Helsingissä 23.10.2018 klo 16

Satama-ala pitää syyskokouksen luottamusmiesten täydennyskurssin yhteydessä 23.10.2018 klo 16 Helsingissä. Kokous on Kuljetusliittojen tilassa. Kokouskabinetti tarkentuu myöhemmin.

ITÄKUSTI

Syyskokous 4.12.2018 klo 14

Itäkustin osaston syyskokous pidetään tiistaina 4.12. klo 14 Puutarhakadun toimistossa (Puutarhakatu 12, Kotka). Kokouksen jälkeen juodaan Tapsan eläköitymiskahvit. *Tervetuloa!*

Itäkustin osaston pikkujouluja vietetään tammikuun alussa. Tarkemmat tiedot ja ilmoittautuminen nettisivuilla: itakusti.smu.fi ja Facessa!

LÄNSI-SUOMI

Syyskokous 19.10.2018

Aika: Syyskokous 19.10.2018 klo 18.00
Paikka: SMU:n toimisto,
Pitkäkatu 43, Vaasa
Tervetuloa!

Pikkujoulut 16.11.2018

Länsi-Suomen osaston pikkujoulujuhla järjestetään 16.11.2018 klo 18.00. Ruokailu ja illanvietto järjestetään keskustan Ravintolassa 1H+K (www.ihk.fi). Ilmoittautumiset ottaa vastaan Kaisa Kuusisto, puh. 050 557 5331. Ilmoittautumiset viimeistään: 2.11.2018, paikkoja on rajoitetusti. Illallisen hinta: 35 € / jäsen ja 55 € / avec. Maksun voi suorittaa tilille: SMU Länsi-Suomen osasto, FI81 1528 3000 1236 90. Viesti: Oma nimi ja rahamäärä esim. (Sari Seppälä 35 € + Simo Sippola 55 €). Tervetuloa!

ETELÄ-SUOMI

Syyskokous 9.11.2018 klo 13

Syyskokous osaston toimistolla perjantaina 9.11. klo 13.00 alkaen. (Toimiston osoite: Linnankatu 13, Helsinki) Tarjolla on pientä purtavaa, glögit ja hyvää seuraa.. Kokous on avoin kaikille Etelän jäsenille. *Tervetuloa sankoin joukoin mukaan!*

Pikkujoulut 21.11.2018 klo 18

Pikkujoulut vietetään legendaarisessa merimiesravintola **Salvessa keskiviikkona 21.11.2018 klo 18 alkaen**. Hinta on jäsenille 25 € ja avecille 25 €. Tarjolla on herkullista ruokaa juomaa ja seuraa. Tiedossa on myös arvontaa ja muuta mukavaa. Lisätietoa pikkujouluista: Mikko.ervast@smu.fi ja satu.valapuro@smu.fi. **Sitovat ilmoittautumiset 11.11.2018 klo 11.00 mennessä:** mikko.ervast@smu.fi. Ilmoita Mikolle myös mahdollisista erikoisruokavalioista!

LOUNAIS-SUOMI

Syyskokous

Aika: torstai 15.11.2018 klo 16.00 alkaen
Paikka: Maariankatu 6 b, Turku
Kokouksessa vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunnitelma vuodelle 2019. Käsitellään muut sääntömääräiset asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu, jonka jälkeen mahdollisuus saunomiseen.
Huom! Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun **8.11. mennessä** puh. (02) 233 7416. Jäsenemme, tervetuloa!

Pikkujoulut vietetään tänä vuonna risteillen M/s Rudolfinalla! Risteilypäivät: pe 30.11.2018 klo 18.00 ja pe 7.12.2018 klo 18.00

Lounais-Suomen osaston pikkujoulu-risteilyt tehdään **M/s Rudolfinalla** pe 30.11.2018 ja pe 7.12.2018. Lähtö Lantinen Rantakatu 37, 20100 Turku klo 18.00. Risteilyn kesto on 3,5 tuntia. Hinta 40 € jäsen ja 50 € avec, sisältää alkumaljan, joulupöydän juomineen ja kahvi/tee + avec. **Sitovat varaukset 8.11. mennessä** Turun toimistolle, Maariankatu 6 b, puh. (02) 233 7416. *Paikkoja rajoitetusti!*

Jouluglögit 10.12.2018 klo 11–13

Tervetuloa jouluglögitille Turun toimistolle, Maariankatu 6 b, 5. krs. Jouluglögejä maistellaan maanantaina 10.12. klo 11–13.

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Syyskokous 27.10.2018 klo 15.00

Matkailu- ja Huolinta-alan osasto pitää syyskokouksen lauantaina 27.10.2018 klo 15.00. Paikka on ravintola Target, Linnankatu 3, Turku. Syyskokouksessa valitaan osaston puheenjohtaja, sihteeri ja hallituksen jäsenet sekä käsitellään sääntömääräiset asiat. Lisätietoa kokouksesta osaston Facebook-sivuilta. *Tervetuloa!*

Ilmoitukset/ Annonser

IN MEMORIAM

Jukka Heiskala

Rakas ystävämme Jukka Heiskala nukkui pois 18.8.2018 aggressiivisen sairauden uuvuttamana. Oli suuri ilo ja kunnia tutustua tähän sydämelliseen, oikeudenmukaiseen ja rehtiin mieheen, joka oli aina valmis puolustamaan ja auttamaan heikompia. Periaatteen mies, joka pystyi periaatteen unohtamaan, jos se heikompaa auttoi.

Yli kolmenkymmenen vuoden ystävyden aikana opimme hänet myös tuntemaan intohimoisena kokkaajana, jonka tietotaito kattoi aina perinneruuis- ta eksoottisimpiin herkkuihin iloksemme. Iloita saimme Hänen kepposistaan ja yllytshulluudesta, mm. niin ”tennis- sukka-tanssista” kuin ”kipikattilakylvys- tä”. Myös matkustelu sekä kiinnostus muihin kulttuureihin oli Jukan intohimo- na. Hän viettikin useita eläkevuosiensa talvia mm. Intiassa. Goan pikkukylässä asukkaat ottivat yhteisönsä jäseneksi pikimiten pitkätkukaisen, sharonkiin pukeutuvan kosmopoliitin.

Hienoa oli huomata kuinka myös musiikki oli lähellä Hänen isoa sydän- tään, miehestä kehittyi viime vuosina mainio kitaristi bluesin ja reggaen rytmeihin. Jukasta voisi kirjoittaa vielä vaikka kuinka monta sivua, mutta muistelkaamme Häntä lämmöllä ja suurella kaipauksella.

– Harri Pio & Pekka Ahmakari –



Kokki

Mikko Kalervo Lehto

s. 3.6.1953
k. 7.4.2018

*”Kirpos köydet laiturista ajan,
mastot painui taakse taivaanrajan.
Illansuussa purjein tyhjentyvin
Luotsi palaa:
siellä kaikki hyvin.”
(Tauno Koskela)*

Mikkoa lämmöllä muistaen,
äiti ja sisarukset perheineen,
muut sukulaiset ja ystävät

*

Pursimies

Karl-Erik Roiko

s. 23.11.1947 Kokkola
k. 30.11.2017 Vaasassa sairauden
uuvuttamana

Erik aloitti seilauksen 1964
Ab Vasa Shipping Oy:ssä ja viimeiseksi
laivaksi jäi M/s Silja Serenade, josta hän
jäi eläkkeelle.

Kaipaamaan jäivät Judith,
poika perheineen,
muut sukulaiset ja ystävät.

KIIITOS / TACK

Kiitos M/s Gabriellan laivaväelle
muistamisesta täyttäessäni 60 vuotta.
KesäPataterveisin, Jari Kaasalainen

.....

*Ystävät hyvät, rakkauden jyvät.
Työkaverit, Tallink Silja ja vapaa-ajan
kassa.
Lämpöiset kiitokset, kultaiset ajatukset.
Muistaessanne minua kun täytin viis ja
nolla.*

Haapaniemi Anne-Mari
-M/s Baltic Princess-

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Läminhenkinen kiitos Viking Linelle ja
M/s Mariellan henkilökunnalle muistami-
sesta jäädessäni eläkkeelle 1.6.2018.

Kauko Iso-Mustajärvi

.....

*”Ellei joku satu tietämään, mitä eläkkeelle
pääseminen tarkoittaa,
niin kerrottakoon asia: kun ihminen elää
tarpeeksi vanhaksi,
hän saa kaikessa rauhassa tehdä juuri sitä
mitä haluaa.”*

Terveiset kaikille työkavereille
Viking Linella - **Sinttu** -

.....

Kiitos näistä noin 20 vuodesta Vikingillä
kaikille työtovereilleni ja muille tutuille
vuosien varrella, joihin sain tutustua
esim. monilla kursseilla, joilla tuli oltua!
Ansaittu eläkkeeni alkoi 1.9.2018.
Kiitoksin, **Soili Mattila**

.....

Kiitti M/s Mariellan porukalle fudis-
reissusta, jonka järkkäsitte jäädessäni
eläkkeelle.
Kiitos paljon, terveisin **Keplu**

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Engström Jyrki

Hyvinvointia ja merimiespalvelua -seminaari Helsingissä 23.11.2018

Kansainvälisen seminaarin järjestävät ISWAN (The International Seafarers' Welfare and Assistance Network) ja Merimiespalvelutoimisto



MEPAn asiamies
Jaakko Aarninsalo
tapaa laivaväkeä.
(Kuva: Sampsa
Sihvola)

AIKA: 23.11.2018 klo 9.00–16.00

PAIKKA: Helsingin Yliopisto, Metsätalo,
Unioninkatu 40, Helsinki

Englanninkielisen seminaarin pääaiheita ovat muun muassa merenkulkijoiden terveys ja hyvinvointi, merimiespalvelun tulevaisuus ja MLC 2006 -yleissopimuksen vaikutus siihen. Miten urasta merenkulussa tehdään houkuttelevaa myös naisille? Miten lisätään merenkulun toimijoiden yhteistyötä?

Näihin ja moniin muihin kysymyksiin haetaan vastauksia perjantapäivän seminaarissa.

ISWANin puheenjohtaja **Per Gullestrup** avaa seminaarin, ja Suomen Varustamot ry:n toimitusjohtaja **Tiina Tuurnala** tuo terveiset ja katsauksen suomalaisen merenkulun vallitsevista tuulista.

Kansainvälisten vieraiden lisäksi kuullaan puheenvuoroja lisäksi **Sanna Sonniselta** (Finnpilot), **Heikki Karlalta** (Suomen Merimies-

Unioni, ITF), **Kristiina Mukalalta** (STM) ja **Sampsa Sihvolalta** (MEPA).

Yleisön toivotaan osallistuvan aktiivisesti keskusteluihin, joille on varattu aikaa kunkin alustuksen jälkeen.

Seminaarimaksu 50 € sisältää ruokailun ja kahvit.

Alustavan ohjelman löydät MEPAn sivuilta: mepa.fi >>
Hyvinvointia ja merimiespalvelua -seminaari Helsingissä 23.11.18

Ilmoittautuminen

Voit ilmoittautua tilaisuuteen ISWAN-sivujen kautta osoitteessa:
<https://www.eventbrite.co.uk/e/mepa-iswan-seminaari-2018-registration-49290001722>

Lisätietoja (också på svenska):

Martina Peltonen
+358 10 349 3103
martina.peltonen@mepa.fi

Merimies-Unioni

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

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

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

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

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

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

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitiäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADRESS
fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 8.30–16.00