

M

4/2019

ERIMIES

SJÖMANNEN



Suomen silta maailmaan ovat laivat

Meriliikenteen
huoltovarmuus tukee
kansantaloutta

Eckerö Linen M/s Finbo Cargo sai hyvän vastaanoton matkustajilta

– tarjoaa työtä suomalaisille
merenkulkijoille



Eckerö Line liputtaa
kotimaisuuden puolesta
– M/s Finbo Cargo sai hyvän
vastaanoton matkustajilta

4

SAANA LAMMINSIVU



16

Suomen lipun alla seilaavilla
öljytankkereilla on työskenneltävä
kotimaista työvoimaa myös
tulevaisuudessa, jotta
huoltovarmuus ei heikenny.

SAANA LAMMINSIVU



Sataman valoista
kuolemanleirille

24

JUHA GRANATH

sisältö | innehåll

- 11 Huoltovarmuuskeskus: Meriliikenteen huoltovarmuuden kannalta iso merkitys on sillä, onko aluksen miehistys kotimaista vai ulkomaalaista
- 12 Suomen silta maailmaan ovat laivat
- 23 Terveisiä työtuomioistuimesta
- 28 Merityön sanastoa
- 31 Ruotsalaisvarustamo Wallenius SOL otti Suomen länsirannikon satamien linjaliikenteen haltuunsa
- 33 Uusi jäsenetu: Fuengirolan lomahuoneisto
- 34 Hampurin merimieskirkko
-
- 38 Eckerö Line flaggar för inhemskhet
- 47 Försörjningsberedskapscentralen: Huruvida besättningen är inhemsk eller utländsk har stor betydelse för sjöfartens försörjningsberedskap
- 48 Fartygen är Finlands bro till världen
- 52 Det åländska rederiet Lundqvist betalar 1 048 euro i månadslön till sina matroser på bolagets oljetankfartyg
- 53 Det svenska rederiet Wallenius SOL tog kontroll över linjetrafiken i hamnarna längs den finska västkusten och tog frakter från finska rederier
- 54 Från hamnens ljus till dödslägren
- 59 Hälsningar från arbetsdomstolen

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu ja Pyy Huikuri

Kannen kuvassa yliperämies Anders Grankull (vas.), pursimies Erik Turakka ja puolimatruusi Jaana Torvinen peukuttavat uuden Suomen lipun alle tulleen aluksen puolesta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2019 | 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 rant 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 rant 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergin strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHOE • 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
ILMESTYMISSAIKATAULU 2019 • TIDTABELLEN 2019

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
5	25.11.	13.12.

Suomen ja Viron välillä liikennöi kaksi Suomen lipun alla olevaa matkustaja-rahtilaivaa – muut ovat Viron lipun alla

Suomalainen merenkulku sai kesällä hienoa vahvistusta, kun kotimainen Eckerö Line-varustamo toi Suomen lipun alle uuden ropax-aluksen. *M/s Finbo Cargo* liikennöi Vuosaaresta Viron Muugaan ja siirtää rahti- ja henkilöautoliikennettä pois Helsingin keskustasta. Ympäristö kiittää, kuten myös alueen asukkaat, kun rekkaralli Länsiterminaaliin vähentyy.

Uuden aluksen sisäänliputuksen myötä Suomen ja Viron välillä liikennöi nyt kaksi matkustajaa ja rahtia kuljettavaa Suomen lipun alla olevaa laivaa. Toinen niistä on Eckerö Linen *M/s Finlandia*. Se on ainut Helsingin ja Tallinnan väliä kulkeva Suomen lipun alla oleva *matkustaja-autolautta*. Kaikki muut Helsingin ja Tallinnan välillä kulkevat laivat ovat Viron lipun alla olevia Tallinkin laivoja ja yksi Viking Linen alus, *M/s Viking XPRS*.

Suomen ja Viron väliä liikennöidään ahkerasti ja suomalaiset matkustajat ovat merkittävässä roolissa Viron matkoilla. Helsingin ja Tallinnan väliä erottaa 70 kilometriä leveä Suomenlahti, johon johtaa meritie. Suomalaiset ja virolaiset ovat aina asioineet lahden kumminkin puolin, eikä liikenne lahden yli vähene, vaikka Suomen lipun alla olevat Suomesta Viroon liikennöivät matkustaja-rahtialukset ulosliputettaisiin. Matkustajia riittää ja he siirtyisivät käyttämään vain toisia aluksia, jotka kulkevat vieraan – joko Viron tai Ruotsin – lipun alla. Ulosliputuksen seurauksena suomalaiset merimiehet menettäisivät työpaikkansa. Suomen valtion työvoimakustannukset kasvaisivat ja kotimainen merimiesosaaminen katoaa. Virolainen Tallink-varustamo ei maksa myöskään Suomen veroa kuten kotimainen Eckerö Line, joka liputtaa kotimaisuuden puolesta.

Huoltovarmuus riippuu tavaroiden saannista. Suomen ja Viron välillä kulkevat alukset kuljettavat Suomesta maailmalle ja takaisin merkittävän määrän rahtia. Pelkästään Baltiasta Suomeen tulee 75.000 rekkaa suuntaansa ja Baltian läpi 125.000 rekkaa kohti Suomea. Selvää on, että Suomen ja Viron välillä ”merimaantietä” seilaavat Suomen lipun alla liikennöivät kaksi matkustaja-rahti-

alusta toimivat merkittävinä huoltovarmuuden turvaajina. Nämä alukset toimittavat tavaraa Suomen teollisuudelle, ravintoloihin ja muihin ravitsemusliikkeisiin, kauppoihin ja sitä kautta yksittäisille kuluttajille. Liikennevirran ehtyminen tietää ”huoltokatkosta” kaikille toimijoille. Saaressa sijaitseva Suomi on riippuvainen merikuljetuksista. Säännölliset ja ennustettavat merikuljetukset tukevat kansantaloutta, kun toimijat saavat tavaransa varmuudella ja ajallaan.

Suomen lipun alla oleva tonnisto on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana ja varustamot ovat pystyneet tuomaan Suomen lipun alle uusia aluksia vuoden 2008 finanssikriisin jälkimainingeissa. Kaikki 2010-luvulla rakennetut suomalaiset uudisrakennukset, yhteensä 15 alusta, on liputettu Suomen lipun alle. Niiden lisäksi Suomeen on myös hankittu parikymmentä vieraiden lippujen alta tulevaa käytettyä alusta.

Keinot, joilla suomalaista tonnistoa on saatu vahvistettua ovat osittain perustuneet poliittisiin päätöksiin. Hallitus ja eduskunta ovat päättäneet, että varustamoverotusta on uudistettu tonnistorotuksen avulla siten, että se on kilpailukykyinen muiden EU-maiden vastaavien järjestelmien kanssa. Työehtosopimuksia on taas kehitetty joustavampaan suuntaan siten, että ne sallivat mm. ulkomaisen työvoiman rajoitetun käytön lastialuksilla (ns. sekamiehistyssopimus).

Kaikki nämä toimet ovat edesauttaneet suomalaisen merenkulun ylläpitämistä ja vahvistamista. Suomalainen merenkulku ei ole pelkkä rauta, eli tonnisto, vaan kotimainen merimiesammattikunta ja kehittyvä merimiesammattitaito sekä merenkulun osaaminen talvimerenkulun olosuhteissa. Suomalaiset merenkulun miehistöt tuleekin ottaa nykyistä selvemmin keskiöön Suomen meripolitiikassa, jossa huomio on asiakirjatasolla kiinnitetty enemmän tekniikkaan, tonnistoon, automatisaatioon ja ympäristöön. Kaikissa näissä Suomi on edelläkävijä maailmassa, mutta kotimaisia miehistöjä ja merenkulun osaamistamme ei saa unohtaa.

Nuoria pitää kannustaa hakeutumaan merille töihin. Suomen lippu ja merenkulku tarjoavat tällä hetkellä töitä.

M/s Finbo Cargo saapui kesäkuussa liikenteeseen Suomen lipun alle

- tarjoaa työtä kotimaisille merenkulkijoille
- varustamo maksaa verot Suomeen ja tukee kansantaloutta

"Kodinomainen ja rauhallinen laiva matkustaa, jolla pääsee suoraan Vuosaaresta Muugaan, eikä tarvitse körötellä Helsingin tai Tallinnan keskustan ruuhkissa. Laivamatkalla voi nauttia maittavan kotiruoan, jolla saa vatsansa täyteen ja matka jatkuu taas."



Sinivalkoista seilausta Suomenlahden yli

Eckerö Line liputtaa kotimaisuuden puolesta

Eckerö Linen uusi matkustaja-autolautta, M/s Finbo Cargo, alkoi seilata Vuosaaresta Viron Muugaan kesäkuun lopussa. Suomen lipun alle saapunut matkustaja-autolautta on tarjonnut työtä kotimaisille merenkulkijoille – ja mikä hienointa, vakituisia työpaikkoja.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU JA PYRY HUIKURI



KATSO VIDEO
YOUTUBESTA: **YOUTUBE.COM**
HAKUSANA:
MERIMIES-UNIONI

Merimies-Unionilla on
YouTubessa oma kanava.





M/s Finbo Cargon koko miehistön määrä on 31 henkeä. Eckerö Linen pääluottamusmies Patrick Kuronen kävi laivalla jo tapaamassa miehistöä ja selittämässä asioita. Alus seilaa Suomen lipun alla ja sillä työskentelee suomalaisia ja virolaisia. Kurosen käyntiä laivalla pidettiin hyvänä, niin ollaan alusta lähtien asioista perillä.



Baarin yhteydessä on suuri ja avara sali, jossa voi nauttia matkan aikana merimaisemista ja ottaa rennosti.



Baarin myyjä Virve Lundström palvelee laivan matkustajia ja rekkakuskeja viroksi, suomeksi, ruotsiksi, venäjäksi ja englanniksi.

Eckerö Line kuuluu Eckerö-konserniin. Eckerö Linella on Suomen lipun alla nyt kaksi alusta, jotka seilaavat Suomen ja Viron väliä. Toinen niistä on Helsingistä Tallinnaan liikennöivä matkustajalaiva M/s Finlandia ja toinen Vuosaaresta Muugaan rahtia ja matkustajia kuljettava M/s Finbo Cargo. Koti-

mainen varustamo maksaa verot Suomeen toisin kuin Viron lipun alla seilaavat Tallinkin matkustaja-alukset, joiden kotipaikka on Viro. Suomalaisen varustamon uusi alus, M/s Finbo Cargo, tuo reitille kaivattua kilpailua.

Uusi laiva on saanut matkustajilta todella hyvän vastaanoton

M/s Finbo Cargo on saanut matkustajilta ja rekkakuskeilta todella hyvän vastaanoton sen liikennöinnin alettua. Eckerö Linen uusi ropax-alus vähentää Helsingin keskustan kautta kulkevan rekkaliikenteen määrää, kun rahtikuljetuksia siirtyy Vuosaareen. Finbo Cargon kyydissä kulkee paljon myös henkilö-

autoja, matkailuautoja ja moottoripyöriä. Ne pääsevät suhauttamaan laivalla suoraan Helsingin kehäkolmoselta Tallinnan ”kehäkolmoselle” ja jatkamaan siitä nopeasti edelleen matkaa kohti Etelä-Viroa ja Baltiaa. Vuosaaresta Muugaan seilataan alle kolmessa tunnissa, mikä lyhentää merimatkaa vartilla.

Baarissa avarat merimaisemat

M/s Finbo Cargo on kodikas laiva ja aluksessa vallitsee vanhan ajan merihenki, jota varsinkin monet paljon laivoilla matkustavat kaipaavat. Laivasta löytyy baari, josta voi ostaa kahvia ja pientä purtavaa, yhden viinilasinkin ja siirtyä nauttimaan antimia rauhalliseen suureen saliin. Baarisalia reu-



”Tämä on todella rauhallinen ja mukava laiva matkustaa. Tämä on nyt neljäs kerta, kun olemme kyydissä mukana. Ruoka on hyvää ja laivalla rauhallinen tunnelma. Emme kaipaa tänne mitään karaokea”, kertoo työ-/vapaa-ajanmatkalla oleva pariskunta. Muugasta he kertovat suuntaavansa kohti Latviaa.



KOKKI KARI KIURU

nustavat suuret ikkunat, joista avautuvat valoisat merimaisemat. Meri kimmeltää auringossa ja moni ottaa ulapasta kännykällään kuvia.

M/s Finbo Cargo ottaa matkustajia kyytiin vain ajoneuvon kyydissä. Alukseen voidaan ottaa yhteensä 366 matkustajaa. Ropaxilla matkustaa paljon rekkakuskeja ja matkailijoita. Merimatka Suomenlahden yli tarjoaa monille ennen kaikkea lepohtetken. Baarissa on todella hiljaista ja seesteinen tunnelma.

Baarin myyjä **Virve Lundström** kertoo toiveensa toteutuneen, kun hän sai työpaikan uudelta alukselta.

”Työskentelin aiemmin rahtilaivalla, joten tiedän mitä tämä työ pitää sisällään ja siksi toivoin pääseväni tälle laivalle töihin”, hän hymyilee.

Lundström on työskennellyt merillä nyt 23 vuotta. Meriuran aikana ovat tulleet tutuiksi kaikki eri ”linet”, eli Eesline, Tallink, Viking Line ja Eckerö. Vuodesta 2014 lähtien hän on tehnyt töitä Suomen lipun alla.

Kotiruokaa, jolla saa mahan täyteen

Finbo Cafateriassa myydään matkustajille kahvilatuotteita, aamiaista ja kotiruokaa edulliseen hintaan.

”Kesällä laivan lähtiessä liikenteeseen meillä oli täällä asiakkaita tungokseen asti”, kokki **Ulla Pirhonen** kertoo.

Eckerö Line toi uuden aluksen liikenteeseen nopealla aikataululla, joten aluksen kahvila ja menu laitettiin pystyyn työtä pelkäämättömällä otteella.



”Lähdimme tyhjästä ja käytimme luovuuttamme, mutta ihmeen hyvin myös selvisimme ensimmäisistä työviikoista”, Pirhonen muistelee nyt laivan liikkeelle lähtöä kesäkuussa.

”Meillä on täällä erittäin hyvä porukka ja ryhmähenki, jonka voimalla olemme selviytyneet”, hän nostaa esiin monta kertaa puheessaan.

Keittiössä työskentelee kaksi kokkia. Pirhosen työpari on **Kari Kiuru**. Kiuru aloitti merityöt vuonna 1988 *Kristina Cruisella*. Eckerö-varustamossa hän on työskennellyt *M/s Translandialla*, *M/s Transparadenilla* ja viimeksi *M/s Finlandialla*, josta hän siirtyi nyt *Finbo Cargo*lle.

”Tämä uusi alus tuo itsellekin hyvää vaihtelua. Uusi laiva tarjoaa aina uutta motiva-

tiota ja uuden oppimista”, ripeästi keittiössä paikkoja kuntoon laittava Kiuru kertoo.

Kokkien lisäksi ravintolassa työskentelee viisi henkilöä, joiden vastuulle kuuluvat kahvilan lisäksi messit ja hytit. Hyttejä alukselta löytyy kaikkiaan 48 kappaletta.

Vuosaaren satamavalvojat saattavat henkilöliikenteen ”convoyssa” satamaan

Vuosaassa rekat ryhmittyvät jonoihin odottamaan laivaan pääsyä. Rahtia otetaan kyytiin kahdelle kannelle. Autokaistaa aluksessa on 2 000 metriä, eli 200 metriä enemmän kuin *M/s Finlandiassa*.

Yliperämies **Anders Grankull**, puolimatruusi **Pyy Huikuri** ja pursimies **Erik Turakka** käyvät nopean neuvottelun ja ➤



Komentosillan "komppania": Perämies Jens Jensen (vas.), kapteeni Ronny Rosenberg, perämies Fredrik Rauhala ja kapteenioppilas Bertil Carlsson.

alkavat sitten ohjata rekkoja yksi kerrallaan aluksen rumaan. Työ vaatii ripeitä otteita ja jatkuvaa valveilla oloa.

"Täytyy antaa suuri kiitos **Port Servicen (Etelä-Suomen Satamapalvelut)** satama-

valvojille, jotka ovat olleet meille suuri apu työssä", pursimies Erik Turakka lähettää heille kiitoksen.

Rekkakuskit ovat tottuneet ajamaan satamassa, mutta henkilöautoja ei voi pääs-

^ Laiva seisoo Muugassa viikonlopun, mutta konehuoneessa on pitänyt niin kiirettä, että maissa ei ole ehtinyt vielä käydä. Uusi laiva ja tekniikka ovat kuitenkin hyvä haaste oppia uutta. Miehistö on selvästi ylpeä, että he saavat "tuunata" Suomen lipun alle saapunutta alusta. Konepäällikkö Stefan Malmström (etualalla), Filip Forselius, 2. konemestari ja takana konemestari Janne Heikkilä.

tää liikkumaan sinne omin päin. Satamavalvojat ohjaavat satamaan saapuvat henkilöautot, prätvät sekä matkailuvaunut omalle kaistalleen ja saattavat ne sitten convoysa satama-alueen läpi laivaan. Letkan edessä ajaa saattoauto, jota autot seuraavat.

"Satamajärjestelyt Vuosaaren päässä toimivat jo kohtuullisen hyvin. Muugassa tilanne on vielä toinen", kansimiehistö kertoo.

"Muugan sataman byrokratiaa pitäisi jouhevoittaa ja sataman liikennejärjestelyitä parantaa, mutta uskomme että nekin kyllä saadaan ajan myötä kuntoon, kun päästään vauhtiin."

Muugan vapaasatama sijaitsee 15 kilo-

metrin päässä Tallinnan keskustasta. Finbo Cargolla saapuva rahtiliikenne haluttiin ohjata pois Tallinnan keskustasta, jotta se ei ruuhkauta Tallinnan katuja. Taustalla lienee vaikuttanut myös **Tallink**, joka ei halunnut Tallinnan päässä omien alustensa läheisyyteen uusia kilpailevia aluksia.

Hyvä yhteishenki tekee laivan

Finbo Cargo tekee arkipäivisin kaksi lähtöä Vuosaaresta Muugaan ja takaisin. Aluksen kyytiin lastataan Vuosaarissa parhaillaan ajoneuvoja, eikä kansimiehistöllä ole aikaa lörrötellä liikojia. Työ tehdään ripeästi, irrotetaan köydet ja lähdetään matkaan. Laiva seisoo viikonloput laiturissa Muugan päässä. Tuolloin alukseen tehdään huoltotöitä.

”Yhteistyössä olemme laittaneet tämän paatin liikkeelle ja miehistö tekee laivan, kuten sanotaan.”

Miehistö antaa toisilleen kiitosta hyvästä ryhmähengestä.



M/s Finbo Cargo on entinen **P&O Ferriesin** alus. Aiemmat omistajat, engelsmannit, veivät laivalta mennessään kaiken mikä irti lähtee venttiileitä ja letkuja myöten, työkaluista puhumattakaan. Miehistö kiittää Eckerö Line-varustamoja siitä, että se on hankkinut alukselle kaikki tarvikkeet, joita on tarvittu. Hankintoja on pitänyt tehdä työkaluista lähtien. Uudella aluksella on todella paljon kuntoon laitettavaa, mutta se juuri tekee työstä mielenkiintoista, miehistö tuumii.

”Tämä laiva on kiinnostava ”systeemi” ja tavoitteenamme on saada se hyvään kuntoon”, yhtä mieltä ovat konepäällikkö **Stefan Malmström** ja 1. konemestari **Janne Heikkilä**.

Uusi laiva tarjoaa mahdollisuuden kartoittaa myös omaa osaamista.

”Hain tänne töihin, koska uuden aluksen liikennöinnin alku on hieno haaste”, konepäällikkö Malmström painottaa.

”Aluksen pääkonetyyppi ei ole kovin ylei-

nen, se on Wärtsilä 9L38, joka käsittääksemme löytyy **Aalto Shippingin M/s Airistosta** ja raakaöljytankkeri **M/t Masterasta**.”

Nuoret merimiehet saivat vakituisia töitä alukselta

M/s Finbo Cargon konehuoneessa työskentelee 10 hengen miehistö per törni. Suomen lipun alle saapunut alus on tarjonut työtä pidempään seilanneille, mutta myös nuorille meriuraansa vasta aloiteleville. Vahtikonemies **Roope Purhonen** ja moottorimies **Jere Laitinen** ovat yhdet heistä.

”Olin töissä Sulzerin pumpputehtaalla Kotkassa. Sitten sain soiton, että täällä olisi



MOOTTORIMIES JERE LAHTINEN



VAHTIKONEMIES ROOPE PURHONEN

töitä tarjolla”, **Etelä-Kymenlaakson ammattiopistosta (Ekami)** viime keväänä vahtikonemestariksi valmistunut Jere kertoo.

Sekä Laitinen että Purhonen saivat kummatkin vakituiset työpaikat M/s Finbo Cargolta. Tämä varmasti sitouttaa nuoria ammattiin, kun heille on heti alkajaisiksi tarjolla muutakin kuin määräaikaista työsuhteita.

”Toimin täällä vahtikonemiehenä ja minulla on meneillään viimeinen vuosi Kotkassa **XAMK:ssa** konepäällikön opintoja, Purhonen kertoo.

Varustamoissa esiintyy tällä hetkellä pulaa työvoimasta, joten osaajista on pidettävä kiinni. Merenkulun uutiset, joissa suunnitellaan alusten sekamiehittämistä eivät luo nuorille turvallista tunnetta alan työllisyysilanteesta tulevaisuudesta. On siis paljon myös varustajista itsestään kiinni, minkälaista julkisuuskuvaa he ylläpitävät merenkulusta. Hyviäkin esikuvia on olemassa. Suomalainen Eckerö Line ja Eckerö-konserni liputtavat vahvasti suomalaisen merenkulun nimeen ja pitävät kotimaisuutta ja suomalaisia merityöpaikkoja tärkeänä asiana.



M/S FINBO CARGO

Lippu: Suomen lippu

Rakennettu: 2000
Espanjassa

Liikennöi viimeksi: P&O
Ferriesillä Liverpoolin ja
Dublinin välillä

Matkustajat: 366
matkustajaa

Laivan pituus: yli 180 metriä

Leveys: yli 25 metriä

Autokaista: vajaa
2 000 metriä

Tilat: mukavat
matkustajatilat, kahvila,
istumasalonki ja 48 hyttiä

Eckerö Linen TV-mainos herätti kiinnostuksen: ”Tuonne haluan töihin”

Elämä on välillä elokuvaakin ihmeellisempää. Venezuelalaisen Ninova Bermúdez-Cuencan kotimaassa olevat ystävät olivat hämmentyneitä, kun he kuulivat ystävänsä menneen naimisiin suomalaisen miehen kanssa, muuttaneen kylmään Pohjolaan ja ryhtyvän vielä merimieheksi.



”Kannattaa harkita kaksi kertaa”, huumorintajuinen **Ninova Bermúdez-Cuenca** toteaa suoraan, miten venezuelalainen ja suomalainen elämäntyöli kohtaavat.

”Kulttuuriero välillämme on suuri: meillä ollaan kotimaassa eläväisiä ja puhutaan. Suomalaiset ovat taas hiljaisia.”

Ninovalla on ollut menneen vuoden aikana paljon elämänmuutoksia. Hän on naimisissa suomalaisen miehen kanssa ja muutti vuosi sitten uuteen kotimaahansa. Yllättävää kyllä, kylmässä Pohjolassa vaikeinta ei ole pimeä vuodenaika, vaan valoisa.

”Aurinko ei laske kesällä lainkaan, vaan koko ajan on valoisaa. Se vaatii sopeutumista.”

Venezuelasta kotoisin oleva Ninova asui ja työskenteli Italiassa 12 vuotta muoviteollisuuden palveluksessa. Suomeen saavuttuaan tomera ja eteenpäinpyrkivä nainen päätti saada pian töitä uudesta kotimaastaan. Ninova katseli TV:tä, kun hän näki Eckerö Linen mainoksen uudesta laivasta.

”Katselin mainosta ja päätin, että tuonne haluan töihin.”

Niinpä Ninova otti varustamoon yhteyttä. Varustamosta soitettiin hänelle pian takaisin.

”Kului vain muutamia tunteja, niin minun oltiin varustamosta jo yhteydessä – ja täällä nyt olen”, hän hymyilee.

”En ole koskaan aiemmin ollut merillä töissä, mutta tämä vaikuttaa mukavalta työltä.”

Työkaverit ovat ottaneet Ninovan vastaan auttavaisin mielin ja miehistö on kohteliasta.

”Purserimme **Robin Roth** on selostanut minulle paljon asioita merenkulusta, joten olen työni alusta lähtien saanut opastusta merityöhön.” 

Huoltovarmuuskeskus: Meriliikenteen huoltovarmuuden kannalta iso merkitys on sillä, onko aluksen miehitys kotimaista vai ulkomaalaista



Suomi kuuluu eurooppalaiseen ja globaaliin toimintaympäristöön, jonka kanssa maamme käy vuoropuhelua. Määrättyjä ydintoimintoja ei voi kuitenkaan laskea vieraan valtion avun varaan, vaan kotimainen kontrolli on säilytettävä. Niihin lukeutuvat merikuljetukset.

"Huoltovarmuuden turvaamisen kannalta tärkeää on, että kykenemme kommunikoidaan kunnon mahdollisessa häiriötilanteessa tai poikkeusoloissa", **Huoltovarmuuskeskuksen johtaja Sauli Savisalo** toteaa.

"On iso etu, jos aluksilla on kotimaista miehitystä tai alusten päällystö tai omistajat kotimaisia."

Huoltovarmuuskeskuksen työ on miettiä kaikkia mahdollisia skenaarioita, joita voi tapahtua: jos aluksella on muu kuin suomalainen miehistö, kommunikointi poikkeusoloissa laivaväkeen saattaa olla haastavaa, jos se ei ymmärrä heille puhuttua kieltä.

Uusien ammatillisten työpaikkojen synty on tärkeää

Suomen huoltovarmuuteen vaikuttaa myös Itämeren erityisolosuhteet: karikkeiset ja vaikeat vedet sekä talviolosuhteet.

Osaavaan miehistöön ja sen tulevaisuuteen on panostettava.

"Pitää olla elävä työmarkkina. On tarjottava alan koulutusta, tutkimusta ja kehitystä siten, että syntyy ammatillisia työpaikkoja ja mahdollisuuksia päästä eteenpäin."

Aluksen omistusjärjestely vaikuttaa huoltovarmuuteen

Miehistön ja lipun ohella aluksen omistusjärjestely on merkityksellinen huoltovarmuuden kannalta.

"On huolehdittava siitä, että on edellytykset riittävälle kotimaisuudelle säilyvät. Jos aluksen omistaja on kotimaassa tai yrityksen toiminta on vakiintunut Suomeen, yritys on aidommin sitoutunut toimintaan."

Kotimainen tai Suomeen vakiintunut yritys ja Huoltovarmuuskeskus voivat yhdessä valmistautua erinäisiin tehtäviin ja luoda yhteistoimintaa koko merikuljetusketjun kanssa.

"Minimipalvelukyky pitäisi kyetä säilyttämään tavaravirran kannalta jopa niin, että kyetään toimimaan erityisissä olosuhteissa, jossa esimerkiksi väylästä ei ole käytössä. Tämä on mahdollista kotimaassa vakiintuneesti toimivien yritysten kanssa."

Kansantalous riippuu toimivasta merilogistiikasta

Kotimaisten toimijoiden investointikykyyn tulee panostaa, jotta merikuljetuskapasiteettia on riittävästi tarjolla.

"Kansantalous on huoltovarmuuden tärkeä kulmakivi. Tarvitaan ennustettavia ja hyvin toimivia merikuljetuksia. Reitti- ja linjaliikenteen säännöllisyys ovat tärkeitä tekijöitä huoltovarmuuden kannalta."

Riittävä jäänmurto ja satamaverkosto

Huoltovarmuuden ylläpito ja varmistaminen edellyttävät myös monia erityistoimia.

"Jäänmurtokaluston tulee olla riittävää myös 2020-luvulla, sekä luotsauksen, väylänhoidon ja satamatoimintojen kunnossa".

"Erityisesti satamakysymys on tärkeä.

Satamamme ovat sijoittuneet pitkin rannikkoa. Yksi mahdollinen uhkakuva on, että Itämeren liikennejärjestelyt voivat poikkeusoloissa muuttua hyvinkin nopeasti."

"Silloin meillä täytyy olla valmius siirtää materiaalivirtoja jonnekin muualle ja siellä täytyy olla valmiudet vastaanottaa näitä materiaalivirtoja. Tavaravirtojen muutto toisiin paikkoihin on ehdottomasti vaikeaa, Savisalo luettelee toimia.

Suomen 100 miljoonasta kuljetustonnista teollisuuden raaka-aineet ja energiakuljetukset muodostavat merkittävän osan.

"Olemme tällä hetkellä miettimässä ja tunnistamassa asioita, jotka liittyvät erityisjärjestelyihin. Yhdentyyppinen erityisjärjestely on jo toteutettu öljyläivaston kanssa, jossa on lähdetty jopa ihan omistukselliselta pohjalta varmistamaan asioita", Savisalo kertoo.

Viisaita päätöksiä

Huoltovarmuuskeskuksen työ on ohjeistaa ja neuvoa erinäisiä päättäjiä päätöksenteossa. Suomen huoltovarmuusasioista päättää eduskunta.

"Kun tehdään poliittisia päätöksiä, ei saisi tehdä päätöksiä, jotka heikentävät Suomen kykyä selvittää poikkeusoloissa ja vakavissa häiriötilanteissa. Kansalla pitää olla turva". ⚓

Huoltovarmuus riippuu tavaroiden saatavuudesta:

Baltiasta	75.000 rekkaa suuntaansa
Baltian läpi	125.000 rekkaa
Saksasta	150.000 rekkaa
Ruotsista	100.000 rekkaa
muista maista	75.000 rekkaa



Suomen silta maailmaan ovat laivat

Suomalaisilla varustamoilla on tilauksessa 13 uutta laivaa

Päätöksentekijöiltä – eli hallitukselta ja eduskunnalta – toivotaan nyt poliittisessa päätöksenteossa kauaskatseisuutta ja järkeviä ratkaisuja, jotta alukset saadaan tuotua Suomen lipun alle ja luotua maahan lisää merityöpaikkoja.

Suomalainen merenkulku on samassa tilanteessa kuin 10 vuotta sitten

Tilanne vuonna 2010

Vuoden 2010 tienoilla varustamoilla oli tilattuna useita aluksia eri maiden telakoilta. Sekä varustajilla että telakoilla oli tavoitteena, että nämä alukset liputettaisiin Suomen lipun alle. Näin myös on tapahtunut – ja **kaikki vuoden 2010 valmistuneet uudisrakennukset ovat tulleet Suomen lipun alle.**

Ratkaisuja, joiden turvin varustamoiden on kannattanut liputtaa uudet alukset Suomeen, ovat olleet seuraavat:

- Poliittiset päätökset: hallitus ja eduskunta päättivät, että varustamoverotus muutetaan siten, että se on kilpailukyinen muiden EU-maiden vastaavien järjestelmien kanssa.
- Työehtosopimuksia on kehitetty joustavampaan suuntaan, ne sallivat mm. ulkomaisen työvoiman rajoitetun käytön lastialuksilla (ns. sekamiehityssopimus)
- Lastivarustamoiden verotusta on uudistettu vuonna 2012 kilpailijamaiden tasolle uudella tonnistoverolailla.

Nämä toimet johtivat siihen, että Suomen lipun alla seilaava tonniston määrä on lähtenyt nousuun.

Vuodesta 2010 vuoteen 2019 mennessä suomalainen tonnisto on kasvanut noin 15 prosenttia. Tällä hetkellä (syyskuu 2019) Suomen lipun alla seilaa 120 alusta.

Huomionarvoista on, että suomalaisen tonniston kasvu on tapahtunut finanssikriisin jälkeisessä taantumassa. Tonniston

kasvu on osoitus kuitenkin siitä, mitä poliittisilla päätöksillä ja työmarkkinaratkaisuilla voi saada hyvää kehitystä aikaiseksi.

Tilanne vuonna 2019

Nyt olemme jälleen samankaltaisessa tilanteessa kuin 10 vuotta sitten: suomalaisilla varustamoilla on tilattuna 13 alusta, joiden on tarkoitus tulla Suomen lipun alle ja Suomen liikenteeseen lähivuosina, mikäli merenkulun edellytykset maassamme ovat suotuisat.

Ratkaisut, joilla alukset saadaan tuotua Suomen lipun alle ja luotua lisää uusia merityöpaikkoja, ovat:

- Poliittinen päätöksenteko: eduskunta päätti viime joulukuussa yksimielisesti, että suomalaisen merenkulun kilpailukyvyn parantamiseksi ja alusten pitämiseksi Suomen lipun alla, valtioneuvosto ryhtyy pikaisiin toimenpiteisiin, jolla verotus saadaan tärkeimpien kilpailijamaiden vastaavaksi, esimerkiksi kehittämällä merenkulun palautusjärjestelmää.
- Työmarkkinaratkaisut, joilla taataan, että kilpailukyky säilyy.

Jatkotoimet

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä teki selvityksen, jossa tutkittiin suomalaisen merenkulun palautusjärjestelmän kehittämistä. Työryhmän työn tulos oli, että kehittämiselle ei ole esteitä. Merenkulun tukijärjestelmää olisi järkevintä kehittää siten, että Suomi tulee puoliväliin Ruotsin mallia. Voidaan puhua siis niin sanotusta ”sekamallista”. Seuraava askel asiassa ovat poliittiset päätökset.

Vertailun vuoksi: Ruotsin nettopalkkatuki on kaksinkertainen Suomen tukeen ver-

rattuna, vaikka henkilöstömäärä Ruotsissa on 1,4 kertainen Suomen henkilöstömäärään verrattuna.

Ruotsissa valtio takaa uusien alusten rahoittamista

Suomalaisen tonniston keski-ikä on tällä hetkellä maailman korkeimpia. Suomeen pitäisi luoda samanlainen järjestelmä, mikä on ollut Ruotsissa käytössä jo vuosikymmeniä. Ruotsissa toimii valtion täysin omistama **Skeppshypotek** (Svenska Skeppshypotekskassan), joka voi myöntää lainaa aluksen hankkimiseksi aluskiinnityksiä vastaan enimmillään 70 prosenttia tai jopa 80 prosenttia aluksen hankintahinnasta. Pienvarustamoille voidaan ulottaa jopa 90 prosenttiin aluksen hankintahinnasta.

Suomalaisilla pienillä varustamoilla on halukkuutta uudistaa vanhaksi käyviä laivojaan, mutta niiden rahoitus on haastavaa. Jotta Suomen lipun alla seilaavaa tonnistoa saadaan uudistettua ja vahvistettua, valtion takuujärjestelmän kehittäminen uusien alusten rahoittamiseksi olisi kannattavaa. Näin pienet suomalaiset lastivarustamot pärjäävät tulevaisuudessa mm. uusien ympäristövaatimusten kanssa. ⚓

Kuluneen 10 vuoden aikana suomalainen tonnisto on kasvanut **15 %** ja Suomen lipun alla seilaa tällä hetkellä **120 alusta.**



Rahtiliikenteessä Itämerellä on:



Suomalaisten varustamoiden kannattavuus (liikevoitto **noin 2 %**) on selvästi heikompi kuin ruotsalaisten (liikevoitto **noin 5 %**) ja virolaisten (liikevoitto **noin 15 %**).

Meriliikennetoimialan kotimaiset yritykset työllistävät

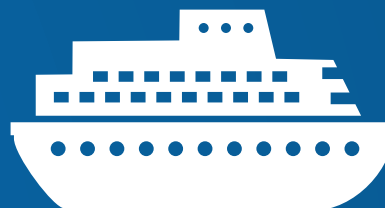


7310 henkilöä

ja matkustaja- merenkulun yritykset



4 288 henkilöä



Suomi tukee varustamojaan samoin periaattein kuin EU-maat; meriliikenteen osuus viennistä **noin 90 %** ja tuonnista **80 %**.

Sisäänliputus 2010–2019

Eri toimenpiteet ovat yhdessä johtaneet siihen, että kaikki 2010-luvulla rakennetut suomalaiset uudisrakennukset, yhteensä 15 alusta, on liputettu Suomen lipun alle. Niiden lisäksi Suomeen on myös hankittu parikymmentä vieraiden lippujen alta tulevaa käytettyä alusta.

YKSI SUOMEN LIPUN ALLE TUOTU ROPAX–ALUS:

- tarjoaa työtä myös kymmenille merenkulkijoille
- työllistää kymmeniä alihankkijoita
- ylläpitää merenkulkuammattitaitoa ja meriklusterin osaamista
- varustamotoiminnasta verot Suomeen
- alus seilaa Suomen lipun alla, mikä on ainoa keino taata huoltovarmuus poikkeusoloissa

YKSI SUOMEEN TUOTU MATKUSTAJA–AUTOLAUTTA:

- tarjoaa työtä sadoille merenkulkijoille
- työllistää useita kymmeniä, jopa satoja, alihankkijoita
- muut kuten yllä

Suomen vahvuudet merenkulussa

Suomi on pystynyt ylläpitämään:

- omaa kauppalaivastoa
- merenkulkijaväestöä
- telakkateollisuutta
- koko meriklusteri työllistää Suomessa yli **50 000 henkilöä**

Meriliikenne on kansantalouden kokoon suhteutettuna huomattavasti tärkeämpää Suomessa kuin Ruotsissa.



Merimies-Unionin edustajakokous 14.–15.5.2020, Helsinki

Ensi keväänä pidetään jälleen Merimies-Unionin edustajakokous.
Edustajakokous kokoontuu neljän vuoden välein.

Asetu ehdokkaaksi!

Oletko kiinnostunut toiminnasta Merimies-Unionissa? Merimies-Unionin edustajakokous tarjoaa kaikille kiinnostuneille jäsenille hyvät mahdollisuudet päästä vaikuttamaan ja päättämään liiton tulevaisuuden suunta-
viivoista. Edustajakokous valitsee valtuuston ja hallituksen jäsenet.

Vaalipiirit

Merimies-Unionin sääntöjen mukaan kukin jäsenyhdistys, eli ammattiosasto, muodostaa oman *vaalipiirinsä*, josta kokousedustajat valitaan jäsenmäärän mukaisessa suhteessa. Kustakin vaalipiiristä valitaan yksi edustaja kutakin alkavaa 200 ääni- ja vaalioikeutettua jäsentä kohti, kuitenkin vähintään yksi edustaja. (Jäsenmäärät lasketaan vaalin toimittamista edeltävän kalenterivuoden kesäkuun lopun tilanteen mukaan.)

Ehdokkaaksi voit asettua omassa vaalipiirissäsi, eli omassa ammattiosastossasi. Jotta voit asettua ehdolle, sinun on pitänyt kuulua ammattiosastosi kuusi (6) kuukautta ennen ehdokasasettelulle varatun ajan alkamista, edellyttäen että olet ollut koko ajan Merimies-Unionin jäsen. (Äänestykseen ja ehdokasasetteluun eivät saa osallistua eläkkeelle siirtyneet ja tämän johdosta jäsenmaksuvapautuksen saaneet jäsenet.)

Merimies-Unionin edustajakokous

Aika: 14.–15.5.2020

Paikka: Helsinki, Kuljetusliittojen talo
(John Stenbergin ranta 6)

Ehdokasasettelu 1.10.–15.11.2019

Ehdokasasettelu on parhaillaan käynnissä. Ehdokkaat edustajakokousvaalia varten asetetaan jäsenyhdistysten (ammattiosastojen) kokouksissa ja työpaikoilla toimeenpantavissa ehdokasasettelukokouksissa, jotka on pidettävä 1.10.–15.11.2019.

Jäsenyhdistyksen ehdokasasettelukokouksen kutsuu koolle yhdistyksen hallitus ja työpaikoilla toimeenpantavan ehdokasasettelukokouksen luottamusmies.

Ehdokkaaksi nimeäminen edellyttää ehdokkaan kirjallisen suostumuksen.

Jäsenyhdistykset toimittavat ehdokasluettelot (ja tarvittavat dokumentit) Unionin Helsingin toimistoon niin, että ne ovat perillä viimeistään **29.11.2019 klo 16.00**.

Muistutus ehdokkaaksi asettuville: ota itsestäsi hyvä passikuva / muu laadukas ja riittävän suuriresoluutioinen valokuva, jonka ehdokkaan tulee toimittaa Merimies-lehden toimitukseen. Ehdokkaista julkaistaan kuvat ja tiedot "vaalilehdessä" Merimieheissä nro 1/2020, joka ilmestyy helmikuussa 2020.

Lisätietoa ehdokkaaksi asettumisesta voit kysyä suoraan omasta ammattiosastostasi tai luottamusmiehiltä sekä Unionista.



Äänestäminen

Varsinainen vaali toimitetaan vuoden 2020 alussa. Jokainen liittoäänestyksessä äänioikeutettu saa äänestää omassa vaalipiirissään yhtä (1) ehdokasta.

Äänestys toimitetaan postiäänestyksenä.

Äänestysaika: 20.1.–16.3.2020

Vaalimateriaali postitetaan Merimies–Unionin äänioikeutetuille jäsenille kotiin postitse tammi-kuussa. Seuraa siis kotipostiasi!

Kotiin saapuvassa vaalimateriaalissa ovat:

- tarkemmat vaaliohjeet kuinka äänestäminen tapahtuu
- ehdokasluettelo
- vaalilippu ja sille oma kirjekuori sekä
- vastauskuori, jossa postimaksu on valmiiksi maksettu.

Äänestäminen on tehty mahdollisimman helpoksi ja selkeäksi. Äänestettyäsi jätä äänestyskuoresi postin toimitettavaksi. (Äänestyksessä viimeistään 16.3.2020 klo 12.00 Postille palautuneet äänet otetaan huomioon.)



Mikä on edustajakokous?

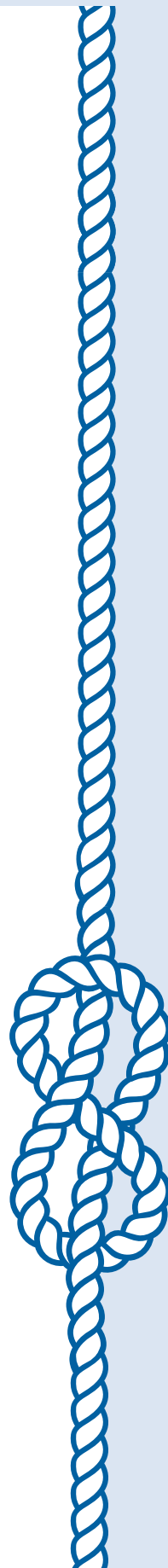
Edustajakokous on Merimies–Unionin korkein päättävä elin. Edustajakokouksessa luodaan suuntaviivat seuraavalle nelivuotiskauden toiminnalle. Edustajakokous valitsee myös liiton johtohenkilöt, hallituksen ja valtuuston yhteisistä asioista päättämään.

Varsinaisessa edustajakokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

1. kokouksen järjestäytyminen;
2. toiminta- ja tilikertomukset edellisen varsinaisen edustajakokouksen jälkeiseltä ajalta sekä tilintarkastajien lausunnot;
3. päätetään kuluneen tilikauden tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä tilivelvollisille;
4. vahvistetaan toiminnan suuntaviivat ja taloussuunnitelma seuraavaa edustajakokoukseen varten;
5. valitaan valtuuston puheenjohtaja ja valtuuston muut varsinaiset jäsenet sekä heidän henkilökohtaiset varajäsenensä;
6. valitaan hallituksen puheenjohtaja, liittosihteeri ja hallituksen muut varsinaiset jäsenet sekä heidän henkilökohtaiset varajäsenensä;
7. valitaan tilintarkastajat ja varatilintarkastajat;
8. päätetään edustajakokousedustajille maksettavista päivärahoista ja matkakustannusten korvauksista; sekä käsitellään edustajakokoukselle tehdyt aloitteet.

Tee edustajakokoukselle aloitteita!

Edustajakokouksessa käsitellään aloitteita, joita jokaisella henkilöjäsenellä tai jäsenyhdistyksellä on oikeus tehdä edustajakokoukselle. Kaikilla Merimies–Unionin jäsenillä on siis oikeus tehdä kokoukselle aloitteita. Aloitteet on jätettävä kirjallisina Merimies–Unionin hallitukselle viimeistään kaksi (2) kuukautta ennen edustajakokousta. Aloitteen sisältöä ei ole rajattu ja se voi koskea mitä tahansa alaan liittyvää asiaa. Mikäli mielessä on siis kysymys, johon haluaisit lisätietoa, kannattaa olla aktiivinen. Aloitteiden teossa apua voit kysyä esimerkiksi omasta ammattiosastostasi: smu.fi > ammattiosastot



Huoltovarmuuskeskus:

”Äärimmäinen kauhukuva on, että kauppamerenkulku Itämerellä häiriintyy vakavasti”

Suomalaisilla tankkilaivoilla työskentelee suomalainen miehistö. He ovat huolissaan Nesteen tilaamien uusien raakaöljytankkilaivojen omistuksesta ja lippuvaltiosta sekä ennen kaikkea siitä, että huoltovarmuuslaivoillamme työskentelee tulevaisuudessakin vain ja ainoastaan suomalaista työvoimaa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Huoltovarmuuden osalta on varauduttava siihen, että kaikki ei mene niin kuin on suunniteltu ja logistiset virrat häiriintyvät, huoltovarmuuskeskuksen virkaatekevä toimitusjohtaja Asko Harjula toi esiin Poliitikkaradiossa 4.9.2019.

Huoltovarmuuskeskuksen virkaatekevä toimitusjohtaja **Asko Harjula** pitää Itämerellä tapahtuvaa mahdollista öljyonnettomuutta suurimpana riskinä Suomen huoltovarmuudelle, hän kertoi Poliitikkaradion haastattelussa 4.9.2019.

Ennen tätä kommenttia Huoltovarmuuskeskus myi keväällä pimennossa Suomen ainoan raakaöljytankkerin, *M/t Masteran*, ruotsalaiselle rahoitusyhtiölle *SEB Leasingille*. Miksi asia haluttiin salata?

Suomen niin sanottu huoltovarmuuslaivasto öljykuljetuksen osalta koostuu viidestä tankkilaivasta ja kolmesta hinaajasta. Nykyiset tankkerit alkavat käydä vanhoiksi. Neste on tilannut jo kaksi uutta aframax-luokan raakaöljytankkeria Koreasta, joiden on määrä valmistua vuoden 2021 lopulla. Neste on ilmoittanut, ettei se halua palata enää varustamotoiminnan pariin ja etsii parhailaan uusille aluksille ulkopuolista omistajaa.

Suomalaisilla tankkilaivoilla työskentelee suomalainen miehistö. He ovat huolissaan uudisrakennusten lippuvaltiosta ja ennen kaikkea siitä, että huoltovarmuuslaivoillam-

me työskentelee tulevaisuudessakin vain ja ainoastaan suomalaista työvoimaa.

Miksi Suomen ainoa raakaöljytankkeri *M/t Mastera* myytiin Ruotsiin? *Itälehti* kävi tiedustelemassa asiaa Huoltovarmuuskeskukselta heinäkuussa.

Miksi Mastera-kaupasta Ruotsiin ei tiedotettu julkisuudessa?

– Se on liikesalaisuus, Huoltovarmuuskeskuksen varatoimitusjohtaja Asko Harjula vastasi tuolloin lehdelle.

”Entä jos pitkäaikainen kriisi yllättää ja alus on ulkomaalaisomistuksessa, kuka määrää laivan liikkeitä?”

– Jos alus on ruotsalaisessa omistuksessa, niin tietenkin omistaja päättää, missä laiva kulkee ja mitä se kuljettaa, Harjula kommentoi.

Vielä keväeseen saakka *Mastera* oli *Huoltovarmuuskeskuksen* ja työeläkeyhtiö *Ilmarisen* omistuksessa. Nyt *Masteran* uusi omistaja on *SEB Leasing Oy*, jonka emoyhtiö on ruotsalainen finanssijätti *Skandinaviska Enskilda Banken*. Omistajavaihdos tapahtui 29.4.2019. Samoihin aikoihin ruotsalaiseen *SEB*-pankkiin töihin meni myös **Anne Berner**, joka toimi liikenneministerinä

Juha Sipilän hallituksessa. Monien mielestä tankkerikauppa vaatii selvittämistä.

Öljyonnettomuus Itämerellä – vain ajan kysymys?

Kylmä ilmasto, syrjäinen sijainti ja riippuvuus merikuljetuksista luovat puitteet Suomen huoltovarmuudelle. Miten Suomi varautuu vakavien häiriötilanteiden ja poikkeusolojen varalle? *Poliitikkaradio* pui 4. syyskuuta Suomen huoltovarmuutta. Vastaajana oli jälleen Huoltovarmuuskeskuksen varatoimitusjohtaja Asko Harjula.

Harjula nosti Itämerellä tapahtuvan öljyonnettomuuden suurimmaksi riskiksi Suomen huoltovarmuudelle.

”Äärimmäinen kauhukuva on, että kauppamerenkulku Itämerellä vakavasti häiriintyy – tai jopa estyy”, Harjula vastasi toimittaja **Linda Pelkosen** kysymykseen.

”Itämeren yleiset turvallisuusuhat ovat alhaisemmat kuin muutamia kymmeniä vuosia sitten, jolloin Suomenlahti olisi suljettu kauppalaivoilta”, Harjula viittasi sodan aikaan.

”Tämän päivän suuruhka on sen sijaan esimerkiksi öljyonnettomuus, joka voisi syntyä ihan vahingon seurauksena. Se on äärettömän suuri riski.” ➤



Suomalaisille tankkilaivoilla työskentelevillä merimiehillä on erityisosaamista ja niin sanotut öljykirjat. He ovat sitoutuneita hoitamaan velvoitteensa ja toimittamaan Suomeen öljyä epävakainakin aikoina. Suomalainen merimies ei jätä laivaansa ja kotimaataan pulaan. Osa suomalaisista merimiehistä on määrätty sodanajan sijoituspaikaksi aluksille, mikä usein unohtuu.



Itämeri lukeutuu maailman vilkkaimmin liikennöityihin merialueisiin. Esimerkiksi kolmannes Venäjältä tulevasta öljystä kulkee Suomenlahden kautta.

"Kyllä meitä hieman hirvitti, kun valtio ei jäänyt enemmistöomistajaksi kotimaisessa energiayhtiössä, eli Nesteessä"

Suomalaisten energiansaanti pohjautuu ennen kaikkea Nesteeseen.

"Neste perustettiin aikoinaan Suomessa varastoimaan öljyä ja toimii energiahuoltomme kivijalkana. Vahva kotimainen – joko valtiollinen tai institutionaalinen omistus – olisi yhtiöön enemmän kuin suotavaa", Harjula toi esiin nyt Poliitikkaradion haastattelussa.

Haastattelun myötä alkoi käydä ilmi, että Sipilän hallituksen kaikkiin ehdotuksiin ei ole suhtauduttu vihreällä valolla Huoltovarmuuskeskuksessa. Huoltovarmuuskes-

kuksen virkaatekevä toimitusjohtaja Asko Harjula kertoi Huoltovarmuuskeskuksen olleen eri linjoilla silloisen pääministeri **Juha Sipilän** kanssa energiayhtiö Nesteen osakkeiden myynnistä.

"Huoltovarmuuskeskus käy paljon keskusteluja valtion omistajaohjauksen kanssa. 95 prosenttisesti olemme yleensä samaa mieltä asioista. On kuitenkin tapauksia, joissa olisimme ehkä hieman pidättäväisempiä", Harjula myönsi.

"Kyllä meitä hieman hirvitti, ettei valtio jäänyt enää enemmistöomistajaksi kotimaisissa energiayhtiöissä."

"Ei se (osakkeiden myynti) nyt katastrofi ollut, mutta sillä on merkitystä, kuka ostaja on. Suoraan sanottuna tietyt ilmansuunnat ovat riskialttiita", Huoltovarmuuskeskuksen virkaatekevä toimitusjohtaja toi esiin huolensa.

Toimittaja täsmensi Harjulan tarkoittavan siis Nesteen osakkeita?

"Tarkoitat siis, että Suomen strategista omaisuutta ei kannata siis myydä sellaisille tahoille, jotka saattavat käyttää sitä väärin tai saada liikaa valtaa Suomessa. Puhut siis tästä Nesteestä."

Sipilän hallitus pisti Nesteen "lihoiksi" ja myi viime töinään Masteran Ruotsiin?

Tätä Harjula tarkoitti. Valtio luopui Nesteen enemmistöomistuksesta pääministeri Juha Sipilän virkakaudella. Pääministeri Juha Sipilä laittoi ensi töikseen virkaan astuessaan vuonna 2016 "taseet töihin" ja perusti **Valtion kehitysyritys Vaken**, johon siirrettiin myytäviä valtionyhtiöitä. Kaikkia yhtiöitä ei ollut tarkoitus myydä kokonaan. Vuonna 2016 Vakeen päätettiin siirtää yhdeksän valtionyhtiön osakkeita, joita olivat muun muassa *Posti* ja *Neste*.

Vuonna 2016 valtion strategisen omistuksen alarajaksi määriteltiin 33,4 prosent-



tia. Aiemmin valtiolla tuli olla valtionyhtiöissä täysi omistus tai enemmistöomistus, eli yli 50 prosenttia, jos kyseessä on strateginen omistus. Nyt Suomen valtio omistaa Nesteen osakkeita enää vain 35,96 prosenttia. Valtion Kehitysyhtiö Vake Oy omistaa

Kuka määrittelee sen, mikä omistus on valtiolle strateginen?

Valtion omistajaohjausyksikkö ja sen esityksestä maan hallitus määrittelevät sen, mikä omistus on valtiolle strateginen. Huoltovarmuuskeskuksen rooli on toimia asiassa asiantuntija, jota kuullaan.

puolestaan 8,31 prosenttia Nesteen osakkeita.

”Se joka omistaa, se määrää”

Neste on Suomen menestyneimpiä yrityksiä. Yhtiön tuottamat osinkotuotot ovat hyvä tulonlähde valtiolle. Onko tällaisten valtionyhtiöiden osakkeita järkevä myydä?

”Lypsäviä lehmiä ei kannata myydä - tai jos niitä myydään se kannattaa tehdä hyvin harkitusti”, Harjula vastasi.

Huoltovarmuuden kannalta strategisesti merkittävissä yhtiöissä, kuten energiayhtiöissä, omistuksella on myös turvallisuuspuoli.

”Se, joka omistaa, se myös määrää”. Siksi omistuksella on suuri merkitys. Nykyisin on myös nähtävissä voimakkaana ilmiönä, että eräissä maissa, joissa valtio toimii voimakkaana toimijana esimerkiksi energiabisneksessä, niin niissä toimivilla yrityksellä saattaa olla muitakin tavoitteita kuin voiton

hankkiminen, eli jokin poliittinen tehtävä.”

”Huoltovarmuuden osalta pitää varautua myös siihen, että kaikki ei mene niin kuin on suunniteltu ja logistiset virrat häiriintyvät”, Harjula muistutti.

Huoltovarmuuskeskuksen entinen toimitusjohtaja nosti vuonna 2015 ilmestyneessä kirjassaan esiin, että talvisotaan ei varauduttu riittävän hyvin ja ajoissa. Nyt olisikin hyvä kuulla, kuka myi Masteran Ruotsiin? Miksi? Ja ennen kaikkea mitä seuraavaksi? ➤➤

*Kylmä ilmasto, syrjäinen sijainti ja riippuvuus merikuljetuksista luovat puitteet Suomen huoltovarmuudelle. Miten Suomi varautuu vakavien häiriötilanteiden ja poikkeusolojen varalle? **Politiikkaradiossa** 4.9.2019 toimittaja **Linda Pelkosen** vieraana oli **Huoltovarmuuskeskuksen** virkaatekevä toimitusjohtaja **Asko Harjula**.*

”Satoja suomalaisia merityöpaikkoja ja osajia on mennyt – mutta meneekö loputkin? Vielä ei ihan ole myöhäistä reagoida”

Selvitysmies siirtäisi valtion kehitysyhtiö Vaken varat (2 miljardia) takaisin valtiolle ja siirtäisi päätösvallan takaisin eduskunnalle

Suomen valtio sai kesäkuussa 2018 myymistään Nesteen osakkeista 861 miljoonaa, eli lähes miljardin. Nämä varat siirrettiin Valtion Kehitysyhtiö Vakeen. Nyt entisillä Nesteen osakevaroilla voisi rahoittaa uusien raakaöljytankkilaivojen rakentamista ja ostaa sekä liputtaa alukset Suomeen ja työllistää kotimainen miehistö. Neste varmasti maksaisi aluksista markkinahintaista ”vuokraa”, joten raha palaisi myös valtiolle takaisin: ”Pistetään pääoma töihin”, voisi keskusta nyt todeta.

Valtion Kehitysyhtiö Vakeen liittyvä keskustelu sai uuden käänteen syyskuussa, kun selvitysmies **Jouni Hakala** julkaisi selvityksen, jossa hän tuo esiin että **Valtion kehitysyhtiö Vake oy** tulee liittää **Suomen Teollisuussijoitukseen (Tesi)** ja Vakeen kerätty yhtiömuotoinen pääoma tulee palauttaa valtiolle. Asiasta uutisoi Helsingin Sanomat 16.9.2019.

Hakalan mukaan Vakelle annetut tavoitteet ovat luonteeltaan selvästi elinkeinopoliittisia. Hakalan mukaan Vake voidaan säilyttää nykyisessä osakeyhtiömuodossaan, mutta sen toiminnan tulee tukeutua jatkossa Tesin nykyisiin pääomavaroihin. Tämä on hänen mukaansa ”loogista”, koska Teollisuussijoitus (Tesi) toimii työ- ja

elinkeinoministeriön [TEM] ohjauksessa”.

Käytännössä ehdotukset tarkoittavat sitä, että Vakeen siirretyt valtion osakeomistukset ja varat, runsaat kaksi miljardia euroa, siirrettäisiin takaisin valtioneuvoston kansliaan. Tällöin valta investointipäätöksistä siirtyy takaisin eduskunnalle ja korostaa eduskunnan roolia.

”Vakeen on siirretty lähes miljardin arvosta Nesteen osakkeita. Nyt näillä varoilla voisi rahoittaa uusien raakaöljytankkereiden hankkimista, joita on tilattu jo Koreasta kaksi kappaletta. Alusten on määrä valmistua 2021”, *OSM Ship Managementin* Merimies-Uniönin jäsenten pääluottamusmies **Turo Ihalainen** esittää.

”Eikö valtion olisi viisautta omistaa raakaöljytankkerit sekä pian aikansa päässä –

ja uudistamistarpeessa olevat tuotetankkerit, jotka kai nekin vielä kuuluvat Suomen huoltovarmuuteen?”, Ihalainen toteaa.

”Hatusta heitettynä” arviolta noin 350 miljoonalla eurolla saisi turvattua ”raudan”, eli uudet tankkerit. Valtion omistuksessa ne saisi Suomen valtion ohjaukseen mahdollisena kriisiaikana ja samalla turvattaisiin aluksilla seilaavien noin 250 työntekijän työpaikat.”

”Jos annamme kaiken mennä ja toimimme vain bisnesmiesajattelulle, joka ei sääliä tunne, niin 2030-luvulla Suomessa ei ole enää nykyistä tankkilaivaosaamista. Käy kuten telakoille, että laivoja on, mutta suomalainen merimiesosaaminen on mennyt”, Ihalainen huokaa.

Neste on tilannut uudet tankkerit, mutta



Kuvassa raakaöljytankkeri Mastera myytiin huhtikuussa ruotsalaiselle investointipankille, SEB Leasing Oy:lle.

Öljytankkeri- kuljetukset ovat tuottoisa bisnes

Entiset Nesteen tankkilaivat muodostavat nyt jokainen oman osakeyhtiönsä. Alla esimerkit Masteran ja Suulan tuottoprosenteista.

SSC Maslaiva Oy M/t Mastera

Yrityksen tilikautena 12/2018, SSC Maslaiva Oy, teki 9 197 000 EUR liikevaihtoa ja sen tulos oli 495 000 EUR. Yrityksen nettotulosprosentti oli 5,4 prosenttia.

SSC Suula Oy M/t Suula, tuotetankkeri

SSC Suula Oy (2614880-4) on perustettu vuonna 2014 ja sen toimialana on Meriliikenteen tavarankuljetus. Yrityksen tilikautena 12/2018, SSC Suula Oy teki 4 061 000 EUR liikevaihtoa ja sen tulos oli 196 000 EUR. Yrityksen nettotulosprosentti oli 4,83 prosenttia.

ei halua omistaa niitä tai harjoittaa varustamotoimintaa. Entisiä Nesteen tankkilaivoja on jäljellä Suomen lipun alla viisi kappaletta. Aluksia miehittää OSM Ship Management-niminen yhtiö, jonka emoyhtiö toimii Norjassa.

”Tankkilaivojen omistus on ehdottomasti saatava Suomeen – se on jo turvallisuuspoliittinen kysymys, kun katselee uutisia maailmalta öljykuljetuksiin liittyen. Alusten on oltava Suomen lipun alla ja miehistön suomalaista”, Ihalainen on huolestunut Itä-

merenkin öljykuljetusten turvallisuudesta.

Selvitysmies Hakalan malli romuttaisi käytännössä pääministeri Sipilän luomuksen, Vaken. Kun Vaken varojen uudelleensijoittamisen aika koittaa, olisi todellakin aika muistaa sille osakkeita siirtänyttä Nestettä, joka kaipaa nyt Koreassa rakenteilla oleville aluksille nyt omistajaa. Se on vähintään, mitä valtio voi nyt tehdä, koska kotimaa-han on kuljetettava nyt ja tulevaisuudessa öljyä oman maan tankkereilla. 

Jouni Hakala on Elinkeinoelämän keskusliiton (EK) yrittäjyydestä ja elinkeinopolitiikasta vastaava johtaja mutta korostaa tehneensä selvityksen yksityishenkilönä. Hän kertoo Helsingin Sanomille, ettei ole saanut selvitystyönsä aikana minkäänlaista poliittista ohjausta.

Entisten Nesteen tankkereiden miehitysrumba käynnistyi Nesteen lopetettua varustamotoimintansa. Suomen 11 tankkilaivasta kuusi myytiin ulkomaille ja viisi jätettiin niin sanotuksi huoltovarmuustonnistoksi. Alukset jäivät Huoltovarmuuskeskuksen ja Ilmarisen omistukseen. Alusten miehitystä hoitamaan saapui norjalainen OSM Ship Management.



Palkkapäivä – tuli ja meni

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Miltä ajalta merenkulkijan palkka maksetaan? Milloin palkka erääntyy ja on maksettava? Entä työsuhteen päättyessä?

LAKIMIES: Merityösopimuslain (756/2011) 2:14 §:n mukaan palkka lasketaan työhön saapumispäivän alusta työsuhteen päättymispäivän loppuun, jollei laissa ole toisin säädetty. Toisin sanoen, palkka maksetaan sen päivän alusta, jolloin alukselle saavutaan riippumatta siitä, ryhdytäänkö työhön tuon vuorokauden aikana. Esimerkiksi Turku-Tukholma-linjaliikenteessä aluksen matkaan on lähdettävä illalla, vaikka varsinainen työaika alkaisikin vasta yöllä tai seuraavana aamuna. Sama pätee työsuhteen päättymispäivänä. Kun alus saapuu satamaan aamupäivällä, maksetaan myös tuolta päivältä palkka, vaikka työntekijän työvuoro olisikin päättynyt jo ennen keskiyötä.

Pykälään on kirjattu myös se, että merityössä *pienin palkan yksikö on päiväpalkka*. Merityösopimuslaki ei tunne, eivätkä näin ollen myöskään työehtosopimukset, tuntipalkan käsitettä. Työehtosopimusten taulukoissa palkat on määritelty kuukausipalkkoina. Niistä päiväkohtainen palkka määritellään mainitun lain 14 §:n mukaisesti jakamalla kuukausipalkka 30:lla.

Työsuhteen alussa palkka maksetaan myös *matka-ajalta* työntekijän kotoa alukselle. Tämä poikkeussääntö koskee siis ensimmäistä matkaa työhön työsopimuksen aikana eli toistaiseksi voimassa olevan työsopimuksen alussa kerran. Määräaikaisen työsopimuksen alussa matka-ajan palkka maksetaan jokaisen työsopimuksen alussa.

Merityösopimuslain lähtökohta, että palkka on maksettava käteisenä (MTSL 2:20 §), eroaa maatyön työsopimuslaista. Lainsäätäjä on katsonut, että on tärkeää turvata merenkulkijan oikeus saada tarvittaessa ainakin osa palkasta käteisenä ja esimerkiksi satamankäynnin yhteydessä maksupaikkakunnan valuutassa. Käytännössä palkat maksetaan työsopimuksessa sovitulle tilille tilisiirtotoina. ”Kuitti” palkan maksusta on työnantajan laatima *palkkalaskelma*, josta käy ilmi palkan suuruus ja määräytymisen perusteet.

Merityösopimuslain 2:17 §:n mukaan palkka on maksettava palkanmaksukauden viimeisenä päivänä, jollei toisin sovita. *Palkanmaksukausi* voi olla enintään kuukauden mittainen. Usein onkin niin, että palkanmaksukausi on kalenterikuukausi ja työsopimuksessa palkanmaksupäiväksi on sovittu seuraavan kuukauden 15. päivä. Jos sovittu palkanmaksupäivä osuu lauantaille tai pyhäpäivälle, palkka erääntyy jo edeltävänä arkipäivänä (MTSL 2:19 §).

Palkka, joka on siis työntekijän saatavaa työnantajalta, *erääntyy palkanmaksupäivänä*. Palkan on oltava nostettavissa palkan erääntymispäivänä (MTSL 2:20 §). Jos palkka myöhästyy eli ei ole sovittu työntekijän tilillä, on työntekijällä oikeus *viivästyskorkoon* korkolain (633/1982) mukaisesti.

Työsuhteen päättyessä päättyy MTSL 2:18 §:n mukaan myös palkanmaksukausi. Toisin sanoen, palkka erääntyy maksettavaksi työsuhteen viimeisenä päivänä. Tämä aiheuttaa esimerkiksi työsopimuksen purkutapauksissa käytännön ongelmia. Ulosmaksussa eli lopputilissä tulee maksaa kaikki ylityö- ja lomakorvaukset, erityisiin työsuorituksiin perustuvat lisät ja mahdolliset muut saatavat, mutta palkkahallinnolla ei välttämättä ole näistä kaikista vielä tietoa työsopimuksen päättymishetkellä. Tästä johtuen työehtosopimuksissa on sovittu erityisistä määräajoista, joiden kuluessa työnantajan on suoritettava ulosmaksu työsuhteen päättymisen jälkeen. Esimerkiksi ulkomaanliikenteen työehtosopimusten mukaan ulosmaksu on oltava työntekijän käytettävissä viipymättä, kuitenkin viimeistään kuuden arkipäivän kuluessa. Jos palkkaan liittyy työsuhteen päättymishetkellä epäselvyyksiä, on työnantajan selvitettävä ne niin, että ulosmaksun on oltava työntekijän käytettävissä viimeistään 10. arkipäivänä työsuhteen päättymisestä. Työehtosopimuksessa siis annetaan työnantajalle hieman selvitys- ja maksuaikaa. Jos työnantaja haluaa suorittaa ulosmaksun tätä myöhemmin, esimerkiksi työsopimuksen mukaisena palkanmaksupäivänä, on siitä sovittava erikseen työsuhteen päättämisen yhteydessä.

Merityösopimuslain 2:18 mukaan maksun viivästyessä työntekijällä on oikeus korkolain mukaisen viivästyskoron lisäksi nk. *odotusajan palkkaan* eli täyteen palkkaan enintään kuudelta odotuspäivältä. Suoritus katsotaan viivästyneeksi, jos se myöhästyy yli erääntymispäivän eli yllä mainituista työehtosopimuksen mukaisista 6 tai 10 päivän määräajoista. Mikäli saatavaan liittyy jotakin epäselvyyttä tai viivästyminen johtuu laskuvirheestä tai muusta erehdyksestä, työntekijällä on oikeus odotuspäivien palkkaan lain mukaan vain, jos hän on huomauttanut suorituksen viivästymisestä työnantajalle kuukauden kuluessa työsuhteen päättymisestä.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Terveisiä työtuomioistuimesta

TUOMIO TT 2019:80

Riita-asia koski työsopimuksen irtisanomisen perustetta. Tapauksessa ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksen työntekijä oli kutsuttu laivatoimikuntaan kuultavaksi sen johdosta, että hän oli kieltäytynyt pistoko-keena suoritetusta puhallustestistä. Yllät- täen toimikunnan kokouksessa rikkomus- luettelo olikin pidempi: luvaton oleskelua hytissä työaikana sekä palokierrokseen ja työasuun liittyvät laiminlyöntejä. Todistaja- lausuntojen pohjalta todettiin, ettei näyttöä ollut siitä, että työntekijä olisi toiminut pa- lokierroksia tehdessään ohjeiden vastaises- ti tai eri tavoin kuin kollegansa eikä näin ollen ollut vaarantanut aluksen turvalli- suutta.

Moitittavaksi toiminna-ksi katsottiin ainoastaan hytissä oleilu työaikana, mitä koskeva varoitus oli vanhentunut. Työnan- tajan menettely laivatoimikunnassa ei ollut täysin asianmukaista, minkä lisäksi tuo- mioistu- in katsoi irtisanomispäätökseen vaikuttaneen aiheettomasti myös alkoholi- testauksesta kieltäytymisen sekä muita epäasiallisia, mm. epätasapuoliseen kohte- luun liittyviä seikkoja. Näin ollen tuomiois- tuin katsoi, ettei työnantajalla ollut oikeutta päättää työsopimusta ja se määrättiin mak- samaan työntekijälle korvauksena perus- teettomasta irtisanomisesta 10 kuukauden palkka sekä korvaamaan työntekijän oikeu- denkäyntikulut.

Tuomio on äänestyspäätös 3-3, jossa puheenjohtajan kanta voitti. Äänestys kos- ki sitä, voitiinko alkoholitestauksesta jät- täminen, eli puhaltamatta jättäminen, kat- soa sopimusrikkomukseksi. Tuomareiden enemmistö katsoi, ettei voi. Työntekijän velvollisuus osallistua alkoholitestauk-

seen on perustuttava lakiin eikä vain työ- ehtosopimukseen. Eduskunnan perustus- lakivaliokunnan mietinnöissä on otettu selkeä kanta siihen, että poikkeuksista pe- rustuslain mukaiseen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen on säädettävä lailla. Tuomiossa saatiin siis lisäbonuksena laiva- toimikuntamenettelyä koskevan oikeuskäy- tännön lisäksi vahvistus siitä, että päihde- politiikka-liitesopimuksen alkoholitestausta koskevat määräykset ovat lainmukaisia.

TUOMIO TT 2019:89

Jutussa oli kyse ulkomaanliikenteen mat- kustaja-alussopimuksen ikälisää koskevan määräyksen tulkinnasta eli siitä, mitkä päi- vät otetaan huomioon määriteltäessä mää- rääikaisten työntekijöiden ikälisään oikeut- tavaa aikaa. Vastaava tes-määräys löytyy myös muista erityisehtosopimuksista. Tuomioistuimelta pyydettiin kannanottoa siihen, miten ko. määräystä on tulkittava ottaen huomioon erityisehtosopimuslain 1 lu- vun 6 §. Sen mukaan tilanteissa, joissa on tehty useita peräkkäisiä, keskeytymättö- mää tai vain lyhytaikaisin keskeytyksin jatku- via määräaikaisia työsopimuksia, työ- suhteen katsotaan työsuhde-etuuksien määräytymisen kannalta jatkuneen yhden- jaksoisena. Tes-määräystä ei ole muutettu erityisehtosopimuslain ja kyseisen pykälän voimaantulon vuonna 2011 jälkeen.

Mainittu erityisehtosopimuslain pykälä juontaa juurensa määräaikaisia työntekijöi- tä koskevaan EU-direktiiviin, jonka mukaan määräaikaisissa työsuhteissa ei saa sovel- taa epäedullisempia työehtoja kuin vakitui- sissa. Yleisen tulkintaperiaatteen mukaan jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä on tulkittava EU-oikeusmyönteisesti ja tä-

mä koskee myös työehtosopimuksia. Anne- tussa yksimielisessä tuomiossa näiden pe- riaatteiden soveltamista ei painotettu, vaan tuomioistu- in tyytyi toteamaan, että työeh- tosopimuskohdan vakiintuneen sovelta- miskäytännön vahvistaminen on ”*syrynnän kieltoa koskeva ja tasapuoliseen kohteluun velvoittava pakottava lainsäädäntö huo- mioon ottaen mahdollinen*”. Ratkaisussa siis korostuu työtuomioistuimen toimival- ta ja rooli työehtosopimuksen tulkitsijana.

Lopputulema oli, että ko. tes-määräystä sovelletaan kuten aiemminkin eli määrä- aikaisten työntekijöiden ikälisään oikeutta- vaan aikaan lasketaan kumulatiivisesti ainoastaan työsopimusten voimassaolo- päivät eli työpäivät eikä ulosmaksettavia vapaa- tai vuosilomapäiviä.

Merityösopimuslain 1:6 ei ole pakottava lainsäädäntö, vaan siitä voidaan sopia toi- sin työehtosopimuksessa. Rivien välistä voidaankin siis lukea, että tuomioistu- in jät- tää määrääikaisten ikälisäkysymyksen työ- ehtosopimusosapuolten ratkaistavaksi tu- levaisuudessa.

Tuomiot ovat luettavissa kokonaisuudes- saan työtuomioistuimen kotisivuilla ja Fin- lexissä.

Paljon juttuja vireillä

Parin viime vuoden aikana juttuja on ollut pahimmillaan vireillä yli kaksikymmentä, mikä lieene Merimies-Unionin kaikkien ai- kojen ennätys. Tämä kertoo valitettavalla ta- valla työnantajien haluttomuudesta löytää yhdessä ratkaisu riita- ja erimielisyyssasiois- sa. Osa jutuista liittyy työsuhteen päättämi- seen, mutta myös työehtosopimuksen tul- kintaa koskevia riitoja on ollut useita. 🚢

Sataman valoista kuolemanleirille

Natsi-Saksa kaappasi toisen maailmansodan loppuvaiheissa 360 suomalaista merimiestä ja -naista keskitysleireilleen. Porilaiset Esko Railamaa ja Jaakko Peltonen selvisivät tuhoamisleiriltä hengissä, mutta henkisesti haavoittuneena. Raumalainen 92-vuotias Pentti Roslöf kesti keskitysleirin kauheet Jehovan avulla.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH



Tämä Jaakko-veljeni Saksasta tuoma saksalaissotilaan reppu oli meillä vintillä piilossa vuosikymmeniä. Kukaan ei halunnut palauttaa sen mukanaan tuomia muistoja mieleensä, Markus Peltonen sanoo.

Porin Tiilimäellä rivitalon keittiön pöydän ääressä istuu kaksi vakavaa miestä. He ovat vuosikymmeniä surreet merille lähteiden iso-veljiensä karua kohtaloa saksalaisissa keskitysleireissä toisen maailmansodan loppuvaiheissa.

Markus Peltonen on tuonut muistojensa lisäksi Jaakko-veljeltään Natsi-Saksan tuliaisena saamansa saksalaissotilaan reppu.

– Tämä oli meillä vintillä piilossa vuosikymmeniä. Kukaan ei halunnut palauttaa sen mukanaan tuomia muistoja mieleensä. Reppu on jo ensimmäisen maailmansodan ajalta, Markus Peltonen kertoo.

Mauri Railamaa on piirtänyt paperille kuvan isoveikka-Eskolta omimastaan Hitler-jugendin puserosta.

– Eskolla oli se päällään, kun hän tuli kotiin. Puserossa oli hienot kiiltävät alumiinipapit ja kuvioitua vyökoukua. Se istui yhtä hyvin yhdeksänikäiselle nassikalle kuin nälkää nähneelle velipojalle. Pidin puseroa koko seuraavan kesän, Mauri Railamaa muistelee.

Eskon ja Jaakon kohtalo sinetöitiin syyskuun 19. päivä 1944, kun Suomi ja Neuvostoliitto solmivat välirauhan ja entisestä aseveljestä Saksasta tuli vihollinen. Saksa takavarikoi hallitsemisissaan satamissa olleet suomalaiset kauppalaivat ja



Tässä on Esko-veljeni pankkikirja, johon valtiokonttori maksoi 54 000 markan korvauksen kahdeksan kuukauden keskitysleirikokemuksesta. Rahalla sai vuonna 1945 polkupyörän, Mauri Railamaa sanoo.



Esko Railamaan sotilaspassi ja kuolinilmoitus sekä pikkuveli-Mauri Railamaan piirtämä Hitler-jugendin pusero.

vei 360 suomalaista merenkulkijaa keskitysleireille.

– Velipojat tulivat kyllä hengissä takaisin, mutta he olivat henkisesti niin pahoin haavoittuneita, että eivät koskaan tulleet ennalleen, Mauri Railamaa ja Markus Peltonen sanovat.

Ruumiillista ja henkistä kidutusta

17-vuotias Jaakko Peltonen lähti Mäntyluodosta merille s/s *Coronan* jungmannina keväällä 1944. Nuorukainen oli hakenut myös asepalvelukseen, mutta tullut hylätyksi vähäisen ikänsä vuoksi.

– Meitä oli viisi lasta, ja isän mielestä oli hyvä, että yksi lähtee. Näin jäi yksi suu vähemmän ruokittavaksi. Äiti pelkäsi poikansa puolesta eikä koskaan hyväksynyt isän päätöstä päästää poika merille, Markus Peltonen muistelee.

Äidin pelot kävivät toteen samana päivänä, kun Suomi ja Neuvostoliitto solmivat välirauhan. Saksalaiset kaappasivat s/s *Coronan* Kielin kanavassa ja veivät miehistön Kielin ja Hampurin lähistöllä sijaitseviin **Brauner Bergin** ja **Wilhelmsburgin** keskitysleireille.

Jungmanni Jaakko Peltosen painajainen kesti kahdeksan kuukautta. Nykyään 83-vuotias pikkuveli Markus on ihmetellyt ihmisen pahuutta jo yli 70 vuotta.

– Jaakko kertoi, että leirillä ei koskaan

tiennyt, mitä päivä tuo tullessaan. Joka aamu hirtettiin pari italialaista ja puolalaista, vankeja hakattiin henkijieveriin, heillä ei ollut nimeä vaan numero. Numero oli osattava saksaksi, se oli elämisen ehto.

Pikkuveli kertoo, miten leirillä nälkiintynyt isoveljensä kaverineen oli livahtanut aidanraosta hakemaan ruokaa, mutta jäänyt verksekseltään kiinni.

– Kuulusteluissa Gestapon miehet olivat näyttäneet nälkiintyneelle velipojalle kuvia herkullisista ruoka-annoksista. Vaikka siellä tapahtui kauheita, niin vielä tällaista henkistä kiduttamista. Mihin ihminen oikein pystyy, Markus Peltonen pohtii.

Saksan läntisistä ja hollantilaisista satamista vietiin Brauner Bergin leirille 114 suomalaista ja Wilhelmsburgin leirille 23 suomalaista merenkulkijaa.

– Kun tieto suomalaisten merimiesten kohtalosta kiiri Porin perälle, vanhempani yrittivät selvittää Jaakon olinpaikkaa **Suomen Punaisen Ristin** kautta. Se oli turhaa, sillä jälkepäin selvisi, että järjestö teki läheistä yhteistyötä natsien kanssa, Markus Peltonen muistelee.

Kun Jaakko palasi Tanskan ja Ruotsin kautta kotiin syksyllä 1945, hän painoi 35 kiloa ja kärsi pahoista hengitysvaikeuksista sekä astma-kohtauksista. Öisin pikkuveli heräsi isoveljen huutoihin. Sota oli vieläkin läsnä.

– Eikä se koskaan hellittänyt. Kun Saksan valtio tarjosi Jaakolle 1960-luvulla paikkaa keuhkoparantolassa, veli sanoi ”Ei koskaan edes sinnepäin”. Oli saanut kuulla tarpeeksi sikakoirahuutoja, Markus Peltonen kertoo.

”Täitä raavittiin ja lyötiin”

Vuoden 1944 loppukesällä 17-vuotias porilainen **Esko Railamaa** päätti kahden samanimikäisen kaverinsa **Pentti Säilän** ja **Veijo Vaitilon** kanssa lähteä merille. Pesti järjestyi, ja Mäntyluodon satamassa kolmikko odotti apukonein varustettu purjelaiva *M/aux Svanen*.

Suomen ja Neuvostoliiton solmima välirauha lopetti myös Suomen ja Britannian välisen sotatilan, ja purjelaiva *Svanen* määränpää olikin Englanti.

– Saksammi pysäytti aluksen Pohjanmerellä ja vei Norjaan. Siellä miehistö sai liikkua vapaasti, ja heillä oli sauma paeta Ruotsiin. Eivät paenneet. Velipojan mukaan he kokivat laivan kodikseen ja jäivät.

– Miehistö teki siinä ison virheen, mutta osan syystä laitauksen myös Suomen silloisen hallituksen piikkiin. Hallitus olisi voinut ilmoittaa suomalaisille laivoille, että tilanne Saksan aseveljenä on muuttumassa. Näin miehistö olisi osannut varautua pahimpaan, Mauri Railamaa sanoo.

Kun Suomi aloitti sotatoimet Saksaa vastaan syksyllä 1944, Saksa otti haltuunsa Norjan rannikolla aikarahtauksessa olleet 34 suomalaista alusta. Saksalaiset vangitsivat laivoissa palvelleet 127 miehistön jäsentä ja veivät heidät Osloon edustalla olevalle **Hovedoyan** saareen.

Hovedoyassa saksalaiset antoivat suomalaisille kaksi huonoa vaihtoehtoa: joko allekirjoituksellasi sitoudut taistelemaan Saksan ja Hitlerin puolesta tai katoat sodan melskeisiin.

Esko Railamaa, Pentti Säilä ja Veijo Vaitilo kuten muutkaan suomalaiset eivät allekirjoittaneet. Edessä oli matka kohti **Stettinin** kaupungin lähellä sijaitsevan **Stutthoffin** tuhoamisleirin sivuleiriin **Pölitziin**. Piikkilankojen sisään ahdattiin 118 suomalaista merenkulkijaa, joista yhdeksän oli naisia.



– Tätä raavittiin ja lyötiin. Sen sain Eskosta irti. Myöhemmin vuosina ostin kaksi pulloa konjakkia ja yritin saada veljen puhumaan. Ei onnistunut. Esko herkistyi, ja katsoi mm. romanttisen sotaelokuvan ”Sujujen silta” neljään kertaan, Mauri Railamaa muistelee.

Kun Esko Railamaa tuli kotiin syksyllä 1945, isä ei tunnistanut 19-vuotiaasta poikaansa.

– Isä kertoi katselleensa ikkunasta, että kadulla kulki pelkkä pusero henkarissa. Vasta kotiovella hän tajusi, että se oli hänen poikansa Esko, Mauri Railamaa kertoo.

Isä kertoi katselleensa ikkunasta, että kadulla kulki pelkkä pusero henkarissa. Vasta kotiovella hän tajusi, että se oli hänen poikansa Esko.

”Tytöjen kohtalo muutti minut”

Porin naapurikaupungin Rauman merimuseon arkistoista löytyy *M/aux Oman* kapteenin **Nestori Kuusiston** luettelomainen päiväkirja Norjasta Pölitzin keskitysleirille internoitujen suomalaisten merimiesten kohtaloista.

– Ikävä kyllä, paljon enempää ei meillä ole. Sen sijaan täältä löytyy joitain esineitä ja dokumentteja merimiesten kohtaloista ensimmäisen maailmansodan ajalta, museon amanuenssi **Paula Kupari** pahoittelee.

Sen sijaan aivan merimuseon naapurissa Vanhasta Raumasta löytyy Pölitzin kauhut kokenut 92-vuotias **Pentti Roslöf**. Vaikka miehen muisti arkipäivän askareissa on hieman heikentynyt, 75-vuoden takaiset muistot elävät yhä mielessä.

– Muistan porilaiskolmikon Railamaan, Säilän ja Vaitilon hyvin. Meidän neljän yhteinen taival alkoi Norjasta ja päättyi sekasortoiseen Saksaan sodan loppuvaiheissa, Roslöf muistaa.

Jungmanni Pentti Roslöf kuljetti sotatarvikkeita Nestori Kuusiston kipparoimassa

M/aux Omassa pitkin Norjan rannikkoa saksalaisten tukikohtiin. Syyskuussa 1944 saksalaiset vangitsivat laivan miehistön. Samalla alkoi 17-vuotiaan Pentti Roslöfin kahdeksan kuukautta kestänyt painajainen.

– Olisimme hyvin ehtineet välttää keskitysleirimatkan, mutta laivamme varustamo **Yrjänen & Kumpp.** patisti meidät provision toivossa vielä yhdelle matkalle Kristiansandista pohjoiseen. Se koitui kohtaloksemme. Marraskuussa tuli lähtö keskitysleirille Saksaan, Roslöf kertoo.

Pölitzissä Roslöf menetti nimensä ja nuorukaisesta tuli numero 3809. Komentoa pitivät SS-vartijoiden lisäksi pampuiksi kutsutut luottovangit. Kohtelu oli julmaa, ja Roslöf sai todistaa jatkuvaa tappamista ja kokea hakkaamista, nälkää ja nöyryytystä.

92-vuotiaan silmät kostuvat vieläkin, kun hän muistelee joutuneensa todistamaan kahden nuoren tytön kidutusta leirin

pihamaalla. Kokemus muutti Pentti Roslöfin koko elämän.

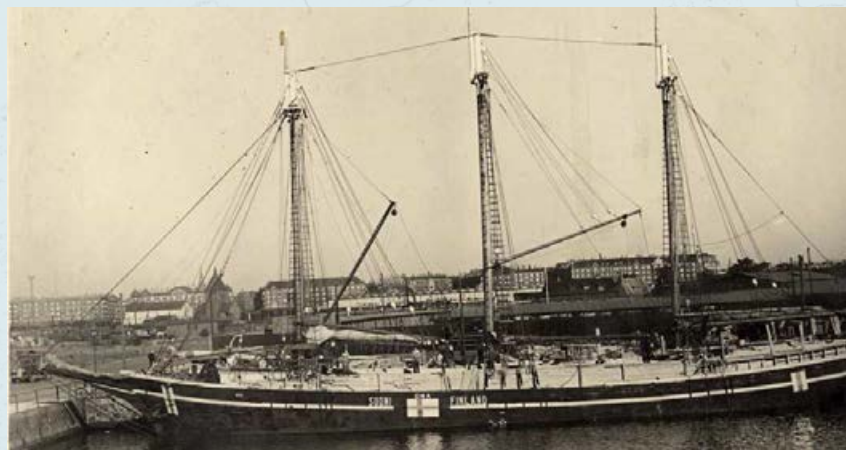
– Vartijanroikaleet pahoinpitelivät joulmasti kaksi vuorokautta näitä koulutyttyjä, mutta tytöt kestivät kauheet Jehovan uskonsa avulla. Tämä näky vaikutti minuun niin, että turvauduin silloin myös Jehovaan. Usko on kantanut minua tähän päivään asti, Roslöf sanoo.

Kun liittoutuneet pommittivat Pölitzin leirin maan tasalle vuoden 1945 helmikuun 8. ja 9. päivä, ainakin kymmenkunta suomalaista merimiestä kuoli.

– Se oli kuin ukonilma. Makasimme nä litteänä mahallaan maassa. Pommit nostivat miehiä ylös. Kauhu ja sokki olivat päällä. Maaliskuussa meidät siirrettiin kaimamaan juoksuhautoja Oder-joen länsirannalle estämään venäläisten etenemistä, Roslöf muistelee.

Juoksuhaudat eivät estäneet puna-armei-

Jungmanni Pentti Roslöf kuljetti sotatarvikkeita Nestori Kuusiston kipparoimassa M/aux Omassa pitkin Norjan rannikkoa saksalaisten tukikohtiin. Aluksen miehistön kohtaloksi tuli pakkokuljetus Pölitzin keskitysleiriin.



92-vuotiaan Pentti Roslöfin päivät kuluivat rauhallisesti kotona Vanhassa Raumassa.



jan etenemistä, ja huhtikuussa suomalaiset merimiehet pakenivat lähestyviä venäläisiä länteen ja yrittivät päästä liittoutuneiden puolelle.

Porilaiskolmikosta Veijo Vaitilo onnistui pääsemään Tanskan ja Ruotsin kautta kotiin. Kuolema oli vapauttanut Pentti Säilän jo aiemmin.

– Minä, Esko Railamaa ja kymmenet muut jäimme puna-armeijan käsiin. He veivät meidät kokoamisleirille Berliiniin. Siellä venäläiset ilmoittivat lähettävänsä meidät Leningradin kautta Suomeen. Se oli myös tuskainen taival, Pentti Roslöf muistelee.

Lokakuun lopulla nälkiintynyt suomalaisjoukko saapui Vainikkalan raja-asemalle, josta matka jatkui täisaunaan ja kuulusteluihin Hangon Tulliniemeen.

Marraskuussa 1945 Esko Railamaa ja Pentti Roslöf palasivat kotiin. Esko Poriin ja Pentti Raumalle.

"Ei enää koskaan"

Keittiön pöydän ääressä Porin Tiilimäellä istuu kaksi vakavaa miestä. Esko Railamaan ja Jaakko Peltosen pikkuveljet Mauri ja Markus sanovat, että velipojat eivät koskaan toipuneet keskitysleirien aiheuttamista painajaisistaan.

Esko Railamaa kuoli lapsettomana poikamiehenä vain 49-vuotiaana vuonna 1975.

– Sota jätti levottomuuden. Esko kävi kyllä tansseissa, ja hänellä oli pari pirun kaunista tyttöä. Mutta hän oli niin haavoittunut, että ei oikein uskaltanut, pikkuveli Mauri kertoo.

Jaakko Peltonen kuoli lapsettomana poikamiehenä vain 56-vuotiaana vuonna 1983.

Jaakon rankat kokemukset Brauner Bergin keskitysleirillä läntisessä Saksassa järkyttivät nuorukaista niin pahasti, että hän kärsi mielenterveysongelmista koko loppukänsä.

– Jaakko kuoli hengitysvaikeuksiin Satalinnan sairaalassa Harjavallassa. Kukaan ei vaivautunut tarkistamaan velipojan tilaa koko yönä, vaikka hän oli ollut jo pitkään tosi huonossa kunnossa, pikkuveli Markus ihmettelee.

Mauri Railamaa ja Markus Peltonen toivovat, että isoveljien kohtalot antaisivat ny-

nr 431

Porteckning över internerade finska sjöbefäl och manskap.

Sjökaptenar:	Nr.				
	1.	Boman, Ake Fredrik	(B)h.-"	1/8	-99.
	2.	Daniellson, Johannes Sigurd	(B)l.-"	28/6	-12.
	3.	Haltamo, Bruno Aleksander	(B)e.-"	5/10	-11.
	4.	Haggblom, Bruno August	(B)n.-"	7/10	-08.
	5.	Jering, Ake J.W.	(B)c.-"	18/11	-11.
	6.	Johansson, Joris	(B)a.-"	4/8	-01.
	7.	Johansson, Rurik Johannes	(B)f.-"	23/11	-08.
	8.	Johansson, Ove Mikael (Bris)	(B)i.-"	13/12	-08.
	9.	Kuivala, Nillo Aaron	(B)d.-"	21/10	-02.
	10.	Kuusisto, Nestor	(B)o.-"	17/3	-02.
	11.	Movall, Karl Valdemar	-"	13/10	-14.
	12.	Niska, Carl-Ivar	(B)b.-"	10/7	-14.
	13.	Pettersson, Yrjö Einar	(B)j.-"	19/10	-03.
	14.	Puranen, Eero	-"	5/9	-11.
	15.	Simell, Egon Torkel	(B)m.-"	15/3	-09.
	16.	Söderlund, Linus Albin	(B)k.-"	19/12	-07.
	17.	Vikström, Erik Johannes	(B)g.-"	12/6	-12.
Koffardkaptenar:	18.	Haimelin, Lauri	-"	22/12	-02.
	19.	Hyryk, Frans Aleksander	(B)t.-"	3/10	-98.
	20.	Silvan, Gunnar Hjalmar	(B)q.-"	3/4	-10.
	21.	Stenroos, Henrik Edvin	(B)p.-"	4/5	-09.
Överstyverar:	22.	Svoboda, Bertil	-"	3/4	-18.
	23.	Sjöman, Fredrik Alex	-"	31/10	-14.
	24.	Johansson, John Adolf	(B)s.-"	16/9	-18.
	25.	Kallan, Arne Albin	(B)r.-"	3/7	-16.
	26.	Laaksonen, Evald	-"	10/9	-19.
	27.	Samula, Mikael	(B)u.-"	3/6	-14.
	28.	Sjöstrand, Magnus Georg	-"	14/5	-03.
	29.	Söderlund, Johannes Artur	-"	25/5	-15.
	30.	Vestermark, Hugo Lennert	-"	7/12	-11.
Styrare:	31.	Finnberg, Karl Henrik	-"	8/7	-16.
	32.	Saarell, Artur Vidar	-"	14/2	-16.
	33.	Karlsson, Ernst	-"	20/10	-11.
Understyverar:	34.	Hilanto, Aastaa	-"	29/1	-07.
	35.	Valin, Vieno	-"	25/5	-12.
Övermaskinmästare:	36.	Ahtikari, Abraham	-"	7/8	-10.
	37.	Möller, Arvid	-"	4/9	-07.
	38.	Nordström, Bertel	-"	12/8	-17.
Maskinmästare:	39.	Eklund, Holger	-"	23/9	-18.
	40.	Eriksson, Gunnar	-"	25/8	-20.
	41.	Helakari, Kosti Mielo	-"	26/9	-14.
	42.	Lind, Karl Vilhelm	-"	2/4	-88.
	43.	Lindén, Ragnar	-"	29/6	-03.
	44.	Patanen, Onni Viljam	-"	7/11	-07.
Undermaskinmästare:	45.	Aaltonen, Juho	-"	1/8	-01.
	46.	Gustavsson, Anton Valdemar	-"	21/11	-02.
	47.	Androos, Arvid	-"	20/11	-03.
	48.	Koström, Eino Pasvol	-"	11/9	-04.
	49.	Koström, Karl Viktor	-"	16/8	-00.
Dispersmästare:	50.	Ahlfors, Karl Allan	-"	26/6	-00.
	51.	Isak, Aatto	-"	19/7	-20.
	52.	Jansson, Fridolf	-"	23/8	-20.
	53.	Nordlund, Ernst Valter	-"	9/11	-16.
	54.	Pettersson, Johan	-"	24/1	-06.
	55.	Sjölund, Valter	-"	16/3	-18.
	56.	Sköglund, Gunnar	-"	2/1	-19.
	57.	Söderberg, Frans Viktor Elias	-"	23/8	-04.
	58.	Tiainen, Bruno	-"	21/10	-09.
	59.	Vesterberg, Martin	-"	26/8	-16.

Anm. Märket (B) anger de personer vilka fört befäl.

fortsettning & följande sida, "vänd".

Internoitujen merimiesten nimilista. (Rauman merimuseo)

kynuurisolle ajattelemisen aihetta.

– Vaaralliset ajatukset saavat yhä enemmän tilaa niin meillä kuin maailmalla. On tärkeää, että näistä vuosikymmenten takai-

sista kauheuksista puhutaan. Isoveljien kohtalot eivät enää koskaan saa toistua, Mauri Railamaa ja Markus Peltonen muistuttavat. 

Merityön sanastoa

Merityö ja sitä koskeva lainsäädäntö ja työehtosopimukset vilisevät erilaisia käsitteitä ja termejä. Osa niistä on puhtaasti alakohtaisia ja koskevat vain vesillä työskentelyä, osa samoja kuin maatyössä. Aukeamalle on kerätty sanoja, jotka käytännössä tuntuvat aiheuttavan eniten sekaannusta ja kysymyksiä. Riippuen asiayhteydestä käsitteillä voi olla erilainen sisältö. Määritelmät on pyritty muotoilemaan lyhyesti ja yleiskielen sanoin ymmärrettäväksi myös muille kuin merenkulkijoille. Tämän takia juridisia mutkia on paikoin suoristettu. Tarkemmat oikeudelliset määritelmät ovat työehtosopimuksissa ja lainsäädännössä. Seuraavassa Merimies-lehdessä julkaistaan sanaston toinen osa.

MERENKULKIJAT

miehistö:

muissa kuin kansi- ja koneosaston päällystätehtävissä työskentelevät työntekijät. Miehistöön kuuluvat ovat Suomen Merimies-Unionin jäseniä

päällystö:

kansiosastolla päällikkö ja perämiehet, koneosastolla konepäällikkö ja konemestarit. Päällystön ammattiliittoja ovat Suomen Konepäällystöliitto ja Suomen Laivanpäällystöliitto

päällikkö:

aluksen kapteeni

vuorotyöntekijä:

työntekijä, jonka työ on jaettu säännöllisesti toistuviin vahtivuoroihin esimerkiksi kaksi- ja kolmivahtivuorojärjestelmän mukaan

päivätyöntekijä:

työntekijä, jonka työtä ei ole jaettu vahtivuoroihin ja joka ei ole taloustyöntekijä

taloustyöntekijä:

työntekijä, jonka työtehtävät liittyvät laivaväen tai matkustajien muonitukseen ja huolenpitoon ja niihin kuuluva toimisto- ja esimiestyö, joka ei ole kansi- tai konepalvelutyötä

harjoittelija:

merenkulun oppilaitoksessa opiskeleva henkilö, mutta voi myös olla kokki- tai tarjoilijaharjoittelija

TYÖEHTOSOPIMUS

työehtosopimus:

ammattiliiton ja työnantajajärjestön tai ammattiliiton ja yksittäisen työnantajan välinen kirjallinen sopimus työ- ja palkkaehdoista

yleissitova työehtosopimus:

työehtosopimus, joka on todettu yleissitovuuden vahvistamislautakunnan päätöksellä valtakunnallisesti niin edustavaksi, että sitä on sovellettava alalla vähimmäisehtoina myös järjestäytymättömien työnantajien toimesta. SMU:n työehtosopimuksista yleissitovia ovat ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus, ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimus (piontonnistomääräyksineen), kotimaanliikenteen matkustaja-alussopimus ja vajjerilosseja koskeva työehtosopimus

normaalisitova työehtosopimus:

työehtosopimus, johon sen osapuolet ja niiden jäsenet ovat sidottuja

paikallinen sopimus:

sopimus, joka tehdään työpaikalla työnantajan edustajien ja luottamusmiehen välillä. SMU:n työehtosopimukset eivät sisällä valtuutuksia sopia paikallisesti harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta. Aluskohtaisia paikallisia sopimuksia tehdään ammattiliiton ja varustamon välillä. Ks. miehityssopimus

liitesopimus:

työehtosopimus, joka on laajemman sektori- tai työnantajakohtaisen työehtosopimuksen itsenäinen osa, sisällöltään tiettyyn asiakokonaisuuteen keskittyvä

kuten luottamusmiehen oikeudet ja tehtävät, päihdepolitiikka tai sodanvaara

miehityssopimus:

työehtosopimus, joka tehdään varustamo-työnantajan ja ammattiliiton välillä tietyn aluksen laivaväen määrästä ja pätevyyksistä sekä palkkaehdoista. Miehityssopimusta sovelletaan aina rinnakkain ja toisiaan täydentäen sektori- tai työnantajakohtaisen työehtosopimuksen kanssa

edullisemmuussääntö:

työsopimuksia ja työehtosopimuksia koskeva oikeudellinen periaate, jonka mukaan on aina mahdollista sopia työntekijän kannalta paremmin kuin mitä lainsäädännössä ja työehtosopimuksessa määrätään

PALKKAUS

kuukausipalkka:

palkka, joka maksetaan kuukauden pituiselta palkanmaksukaudelta. Merityöehtosopimusten taulukoissa eri toimien palkat on määritelty kuukausittain. Päiväkohtainen palkka saadaan jakamalla kuukausipalkka 30:lla. Merityössä ei tunneta tuntipalkkaa

kuukausiansio, täysi palkka:

palkka, joka sisältää kuukausi- tai takuupalkan ja työ- ja työehtosopimuksen perusteella maksettavat muut lisät ja korvaukset

takuupalkka:

kuukausipalkkana määritelty palkka, joka sisältää korvauksen säännöllisenä

työaikana tehdystä työstä sekä sovitusta määrästä ylityötä sekä muita sovittuja lisä

palveluraha:

lisä tai korvaus, joka perustuu kaikkeen aluksella tapahtuneeseen ja ennakoon ostetun tarjoilun ja myynnin (lukuun ottamatta myymälässä pulloittain myytävää alkoholia) määrään

lisä:

korvaus, joka maksetaan palkan lisäksi ja joka voi olla kiinteä tai ns. tilannelisiä, joka maksetaan vain tehdystä työstä tai tietystä työtehtävästä tai olosuhteesta, voi sisältyä takuupalkkaan

luontoisetukorvaus:

työehtosopimukseen perustuva rahallinen korvaus mm. vapaajakson, vuosiloman tai työkyvyttömyyden ajalta saamatta jäävästä työnantajan aluksella järjestämästä ravinnosta ja asunnosta

luontoisedun verotusarvo (letu):

vuosittain Verohallinnon verotusta varten määrittelemä euromääräinen arvo työvuoron aikana saadulle asunto- ja ravintoedulle

puuttuvan miehen palkka:

työntekijöiden kesken jaettava työnantajalle muodostuva palkan säästö tai ylityökorvaus tilanteessa, jossa työpisteen tavanomaisesta vahvuudesta puuttuu työntekijä

slabi:

ulkomaanliikenteessä työskentelevän oikeus hankkia ja viedä ulos aluksesta mm. valmisteverollisia tuotteita verottomaan ”henkilökuntahintaan”

TYÖSOPIMUS

työsopimus:

merityössä aina kirjallisesti tehtävä sopimus työnantajan ja työntekijän välillä työsuhteen aikana sovellettavista työehdoista

työsuhde:

alkaa työmatkan ja työnteon aloittamisesta ja päättyy (satamassa) työsuhteen päättymiseen tai päättämiseen, voi

koostua useista peräkkäisistä työsuhteen suhteista, keskeytyksellä tai lyhyin keskeytyksin

koeaika:

työsuhteen alkuun sijoittuva ajanjakso, pituudeltaan enintään puolet määräaikaisen työsuhteen kestosta ja aina enintään 6 kuukautta, koeaikana molemmat työsuhteen osapuolet voivat purkaa työsuhteen päättymään välittömästi

irtisanominen:

työsuhteen päättäminen irtisanomisen jälkeen (työnantaja: asiallinen ja painava syy, työntekijä: ei perusteluvelvollisuutta)

irtisanominen ilman irtisanomisaikaa:

työntekijän oikeus päättää työsuhteen merityösuhteen laissa mainituissa erityislajeissa esim. aluksen siirtyminen sodanvaara-alueelle

purkaminen:

työsuhteen päättäminen heti ilman irtisanomisaikaa, jolloin työsuhteen viimeinen päivä on purkamisilmoituksessa mainittu päivä (oltava aina erittäin painava syy)

TYÖAIKA

säännöllinen työaika:

enintään 8 tuntia vuorokaudessa, enintään 40 tuntia viikossa

ylityö:

säännöllisen työajan ylittävä työaika. Ylityö voi olla työehtosopimuksen mukaan takuupalkkaan sisältyvää ylityötä ja/tai ylityötä, joka korvataan erikseen

lepoaika:

vähimmäisaika, jonka aikana työntekijä nukkuu ja muutoin palautuu työstä. Vähimmäismäärä vuorokaudessa 10 tuntia enintään kahdessa osassa, viikossa 77 (tai 84) tuntia. Lepoajan häiriintyessä työntekijälle on annettava korvaava lepoaika työaika lyhentämällä

ruoka-aika/-tauco, kahvitauco:

ruokatauon ollessa vähintään puoli tuntia,

sitä ei lasketa työaikaan. Mikäli ruokatauko on lyhyempi kuin puoli tuntia, se lasketaan työaikaan. Ruokatauot eivät jaa työaikaan tai -päivää osiin

työvuoro:

- a) vuorottelujärjestelmän mukainen perättäisten työpäivien jakso, joka on tavallisesti pituudeltaan 7 päivän ja 6 viikon väliltä
- b) perättäisten työtuntien ajanjakso vuorokaudessa

vahtivuoro:

kansi- ja koneosastoilla noudatettu työvuoro, joka perustuu vahtivuorojen säännölliseen vaihtumiseen esimerkiksi 4 tai 6 tuntia

vahti- tai työvuoroluettelo:

merenkulun työaikalakien mukainen kirjallinen suunnitelma, josta ilmenee työ- ja vapaavuorojen alkamis- ja päättymisajat työjakson aikana

työaikalakirjanpito:

työnantajan vastuulla oleva ja säilytettävä asiakirjakokoelma: 1) suunnitelmat työvuorojen ja työajan sijoittumisesta vuorokauden eri ajankohtiin, 2) vähimmäislepoaikojen sijoittuminen ja toteutuminen, 3) toteutuneet työtunnit, yli-, hätä- ja sunnuntaityötunnit ja niistä suoritettavat korvaukset ja korotusosat

vuorottelujärjestelmä:

työ- ja vapaajaksojen vaihtelua ja rytmitymistä koskeva järjestelmä esimerkiksi 1:1-vuorottelu, jossa esimerkiksi 8 päivän työjaksoa vastaa 8 päivän vapaajakso.

työvuorolistat:

- a) työnantajan laatima vuorottelujärjestelmän toteuttamista koskeva, vähintään 6 kuukautta kattava suunnitelma, josta käy ilmi työntekijän työ- ja vapaajaksojen sijoittuminen kalenteriin
- b) sama kuin työvuoroluettelo

Nokipannukahvit Iso-Enskerissä

Puut rätisevät Iso-Enskerin saaren keittokatoksessa. Veneretkeilijät istuvat tyytyväisinä odottamassa tuoretta kahvia. Venerittäjä **Timo Lokki** sekoittaa pannukahvia kiehuvan veden joukkoon. Raikkaassa saaristomaisessa kahvi maistuu. Aurinko paistaa ja on lämmintä, muttei liian kuuma. Saaren yllä henkii raikas tuuli. Parempaa retkisäätä ei voi toivoa.

”Pannukahvin keitto on enemmän satuman kauppaa kuin taitoa”, kapteeni Timo Lokki lisää kuumen veden sekaan kahvinporoja.

SELKÄMEREN VENERETKET kuljettaa matkustajia Porista Selkämeren kansallispuiston eri saariin. Tarjolla on kesäisin vakiomatkoja ja tilausristeilyitä. Lokki on hyvä esimerkki siitä, että merenkulku tarjoaa työtä myös pienemmissä yrityksissä ja tuo ihmisille toimeentulon. Esimerkiksi Porin kaltaiselle merikaupungille risteilyt ovat tärkeä tuote ja veneretkiä myydään muun muassa **VisitPori**-sivuston kautta.

Tämäkertaisella risteilyllä on mukana kahdeksan henkeä. Seurue koostuu kolmesta eri porukasta ja osuvasti kyydissä istuu kaikki eri ikäryhmät edustettuina perheen pienimmistä nuorisoon, työikäisiin ja eläkeläisiin. Kaikki he ovat lähteneet vene-risteilylle nauttimaan merimatkasta ja kau- niista saaristolunnosta.

PORISSA, REPOSAAREN LÄHELLÄ sijaitseva Iso-Enskerin saari on yksi Selkämeren kansallispuistoon kuuluvista saarista. Iso-Enskerin saari on seissyt luonnontilaisena jo useamman kymmenen vuoden ajan ja kuuluu **Natura**-alueeseen. Saaren luonto on monipuolinen ja siihen voi tutus-

tua helposti luontopolkua pitkin. Iso-Enskeri on hyvä retkikohde kaiken ikäisille, sillä luontopolun jaksavat kävellä sekä perheen pienimmät että vanhusväestö. Polun varrella on mukava syödä mustikoita, joita saaresta löytyy erittäin runsaasti. Koskematon luonto ja meriympäristö rauhoittavat mielen.

MEILLE SUOMALAISILLE mustikat ja meri voivat kuulostaa helposti jokapäiväisiltä asioilta, mutta ulkomaalaisille ja turisteille ne ovat asioita, joita ei omassa kotimaassa ole tarjolla. Saarten puhdas luonto ja Suomen verraten kylmä kesäsää on ilmastomuutoksen myötä houkutteleva matkakohde. Siinä kun me suomalaiset matkaamme kylmää pakoon, meille tullaan kuumaa pakoon. Jopa Suomen syksyinen pimeys ja kolea sää ovat kuumuudesta kärsivien maiden asukkaille ”raikas” ja viilentävä kokemus.

KAIKILLA SUOMALAISILLA ei ole omaa laivaa, jolloin järjestetyt veneretket tarjoavat upean elämyksen matkata kauniisiin ja uniikkeihin saariimme, johon muuten ei ole pääsyä. Iso-Enskerin veneretkellä oli matkassa mukana jo varttuneempaa väkeä, joille oman veneen ylläpito ja ajo olivat käyneet liian työläisiksi. Nyt he pääsivät saareen Selkämeren Veneretkien järjestämällä risteilyllä.

Matkan varrella kapteeni Timo Lokki selosti paikallisista nähtävyyksistä samalla kun ajaa laivaansa kohti saarta. Erikoinen ”kummajainen” Porin edustalla on kivistä rakennettu saari, jonka eräs paikallinen rakensi omin voimin aikanaan autiolle kalliolle. Pie-



VENERYTTÄJÄ TIMO LOKKI

nellä merestä nousevalla maankohoamalla ei ollut mitään ja mies alkoi kasata sen päälle vain kiviä. Vuosien työn jälkeen kalliolla on ”mökki”, joka muistuttaa ennemminkin kivistä kasattua bunkkeria. Syynä rakentaa ”mökki” näinkin erikoiseen paikkaan ja materiaalein olivat kuuleman mukaan hyttysset, joita ei merellä ole.

SELKÄMEREN KANSALLISPUISTO sijaitsee Merikarvian, Porin, Luvian, Eurajoen, Rauman, Pyhärannan, Uudenkaupungin ja Kustavin ulkosaaristossa. ↴

Iso-Enskeri, Pori

Saarella on retkisatama ja 1,3 kilometrin mittainen luontopolku, nuotiopaikka, käymälä ja keittokatos. Saaresta löytyy myös hyvä uimapaikka ja kaunis ranta. Saaren erikoisin nähtävyys on suuri pirunpelto, joita ei löydy yhtä suurina muilta Porin edustan saarilta.



KATSO VIDEO
YOUTUBESTA: **YOUTUBE.COM**
HAKUSANA:
MERIMIES-UNIONI

Merimies-Unionilla on
YouTubessa oma kanava.

Ruotsalainen varustamo työllistää ruotsalaisia merenkulkijoita.

Ruotsalaisvarustamo Wallenius SOL otti Suomen länsirannikon satamien linjaliikenteen haltuunsa

Nyt varustamo alkaa kuljettaa Wärtsilän rahtia Vaasasta maailmalle

Keväällä perustettu uusi ruotsalaisvarustamo Wallenius SOL tiukentaa otettaan Itämeren rahtikuljetuksissa. Wallenius SOL avaa marraskuussa viikoittaisen yhteyden Vaasan sataman sekä belgialaisten Antwerpenin ja Zeebruggen satamien välillä.

Ruotsi on saanut selvästi vahvan valtiotoiminnan merenkulupolitiikkansa vauhtiin ja maan rahtitonnisto kasvaa sekä uusiutuu. Tämä koituu suomalaisen varustamoiden tappioksi. Suomessa pitäisi kehittää alusrahoitusjärjestelmää vastaavaksi kuin Ruotsissa, jotta suomalaisten varustamoiden olisi helpompi hankkia uusia aluksia. Monilla suomalaisilla varustamoilla on halua investoida uuteen tonnistoon, mutta rahoitusta ei ole helppo saada ja tämä koituu maamme varustamoiden kompastuskiveksi.

Wallenius Wilhelmsen Oceania syytetään kartellirikoksesta Australiassa
Wallenius SOL -varustamo kuuluu Wallenius-yrityksryppäeseen. Yhtä siihen kuuluvaa yhtiötä, **Wallenius Wilhelmsen Oceania**,

syytetään Australiassa kartellipetoksesta vuosien 2011–2012 välisenä aikana. Asiasta uutisoi *Sjöfartstidningen* 26.8.2019.

Wallenius SOL-varustamo (SOL= Svenska Orient Linen) perustettiin viime huhtikuussa. Varustamo se on uinut hiljaa kuin kala vedessä Suomen merikuljetusten markkinoille ja vienyt rahtejamme. Ruotsalaisvarustamolla oli jo perustamisensa aikaan tiedossa linjakartta Suomen länsirannikon satamiin, joista se aikoo kuljettaa rahteja. Puolen vuoden sisällä varustamon ”sotasuunnitelma” on käynyt toteen ja nyt se kuljettaa rahteja jo Kemistä, Oulusta, Pietarsaaresta sekä marraskuusta lähtien Vaasasta.

Wallenius SOL Kuljettaa Stora Enson ja Metsä Boardin kuljetuksia
Ruotsalaisen SOL-Wallenius-varustamon alukset kuljettavat Suomen metsäteollisuuden tuotteita Oulusta, Kemistä ja Pietarsaaresta maailmalle. Uusi varustamo ilmoitti tehneensä pitkät rahtaus sopimukset **Stora Enson** ja **Metsä Boardin** kanssa. Wallenius-SOL aikoo tuoda liikenteeseen myös kaksi aivan uutta alusta, jolla aletaan kuljettaa suomalaisia metsäteollisuuden tuotteita. Tämä on jättänyt suomalaiset rahtivarustamot hämmennyksen valtaan, sillä kyseessä ovat muun muassa Suomen uusista suunnitteilla olevista metsätehtaista maailmalle tehtävät kuljetukset.

Ruotsissa toimii valtion täysin omistama **Skeppshypotek** (Svenska Skeppshypotekskassan), joka voi myöntää lainaa aluksen hankkimiseksi aluskiinnytyksiä vastaan enimmillään 70 prosenttia tai jopa 80 prosenttia aluksen hankintahinnasta Svenska Skeppshypotekskassan). Pienvarustamoille voidaan ulottaa jopa 90 prosenttiin aluksen hankintahinnasta. Näin ollen ei ole mikään ihme, että Ruotsi on pystynyt investoimaan viime aikoina paljon uuteen tonnistoon.

Metsä Board on suomalainen pörssiyritys. **Suomalainen Metsäliitto** omistaa osakepääomasta 41 prosenttia, joten erikoista on, jos suomalaisia metsäteollisuuden tuotteita aletaan yksipuolisella ilmoituksella kuljettaa Suomesta pois ruotsalaisilla aluksilla. Tästä asiasta tulisi ehdottomasti suomalaisten päättäjienkin olla tietoisia, koska uusien biotuotetehtaiden rakentaminen on herättänyt eduskunnassa vilkasta keskustelua.

Uusien suunnitteilla olevien biotuotetehtaiden on markkinoitu luovan uusia työpaikkoja Suomeen toteutuessaan. Metsäteollisuuden merikuljetusten osalta näin ei ole käynyt, jos ruotsalainen varustamo kyytiä kaiken aikaa maastamme tavaraa. Ruotsalainen varustamo maksaa veronsa Ruotsiin ja työllistää ruotsalaisia merenkulkijoita. 🇸🇪



Hae Unionin mökkiin talvi- ja kevätkaudelle 2020



Hiihtolomaviikkojen haku Unionin Levin, Himoksen mökkeihin ja Fuengirolan lomahuoneistoon on käynnissä.

VIIKOT 7–16 (10.2.–20.4.) 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 30.11.2019 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.



FUENGIROLA

Unionin Espanjan lomahuoneisto sijaitsee Fuengirolassa, noin 20 kilometrin päässä Malagasta (Lämmin aurinkorannikko). Huoneisto on täysin varusteltu. Huoneiston hintaan sisältyy loppusiivous ja petivaatteet.

Levin ja Himoksen mökit sekä Fuengirola ovat kevätkaudella varattavissa ilman arvontaa 1.1.–9.2. ja 21.4.–1.6. välisinä aikoina.

UNIONIN MUUT MÖKIT

Muut Unionin mökit ovat varattavissa koko kevätkauden 1.6.2020 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.



UUSI JÄSENETU

Fuengirolan lomahuoneisto (Espanja)

Uusi lomahuoneisto vuokrattavissa jäsenten lomakäyttöön



Lomahuoneistoa voi vuokrata käyttöönsä Merimies–Unionin mökkivarauskalenterista: smu.koutavaraus.fi

MERIMIES–UNIONI ON HANKKINUT jäsenten käyttöön lomahuoneiston Espanjasta, Fuengirolasta. Lomahuoneistoa voi vuokrata käyttöönsä syyskuusta lähtien. Huoneiston vuokra-aika on viikko ja se maksaa 390 euroa. Lomahuoneistoa voivat vuokrata kaikki Merimies–Unionin jäsenet, niin työssäkäyvät kuin eläkeläiset ja opiskelijajäsenet.



FUENGIROLA sijaitsee lämpimällä aurinkorannikolla noin 20 kilometrin päässä Malagasta.

Vuokrattavissa oleva lomahuoneisto on täysin varusteltu. Huoneistossa on langaton nopea wifi. Pyykinpesukone, tiskikone. Liinavaatteet. Kahvinkeitin. Vedenkeitin. Ruoanlaittovälineet ja astiat.

Huoneiston hintaan sisältyy loppusiivous ja petivaatteet.

Huoneistolle pääsee Malagan lentokentältä joko taksilla tai junalla. Omalla autolla tuleville huoneistolla on oma autopaikka.

Nyt vuokralle tuleva Merimies–Unionin lomahuoneisto on väliaikainen vuokrahuoneisto, joka on jäsenten käytössä siihen saakka, kunnes Merimies–Unionin ostama uusi moderni lomahuoneisto valmistuu aruion mukaan keväällä 2021. Merimies–Unioni on ostanut Fuengirolasta uuden rakenteilla olevan lomahuoneiston, joka tulee jäsenten vuokrakäyttöön sen valmistuttua.

Hampurin merimieskirkko

Suomen Merimieskirkko toimii maailmalla Ateenassa, Brysselissä, Lontoossa, Luxemburgissa, Rotterdamissa ja Hampurissa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Hampurin Merimieskirkolla on kirkkosali, jossa järjestetään erilaisia tilaisuuksia ristiäisistä hautajaisiin ja kirkonmenoihin.

Hampurissa Merimieskirkko sijaitsee Hampurin keskustassa osoitteessa: Ditmar-Koel-Straße 6, Hamburg.

”Merenkulkijat käyvät kyllä täällä, jos laiva tulee Hampuriin. Nykyään Hampuriin ei aja linjalaivoja, mutta silloin tällöin suomalaisia laivoja Hampurissa poikkeaa. Kirkon sosiaalikuraattorit vierailevat kuitenkin Suomen lipun alla olevilla aluksilla tai aluksissa, joissa on suomalaisia merimiehiä Pohjois-Saksan satamissa”, Pohjois-Saksan Merimieskirkon johtaja **Valtteri Salmi** kertoo.

Kirkon sosiaalikuraattorit tapaavat merimiehiä aluksilla

Pohjois-Saksassa suomalaisia aluksia lii-

kennöi Lyypekkiin, Travemündeeseen, Bremeniniin, Bremenhaveniin, Rostockiin ja Kieliin. Hampurin merimieskirkon sosiaalikuraattorit tekevät liikkuvaa työtä ja käyvät näissä satamissa tapaamassa alusten väkeä.

”Sosiaalityöntekijät käyvät aluksilla spontaanisti ja pyynnöstä, eli kannattaa olla Hampurin Merimieskirkkoon yhteydessä”, Salmi mainostaa.

Merimiesten on mahdollista käydä myös Hampurin Merimieskirkolla esimerkiksi saunomassa tai kahvilla. Merimieskirkolla on käytössä tätä työtä varten pikkubussi, jolla se kuljettaa merimiehiä satamasta kirkolle ja takaisin. Sama ”diili” koskee rekkakuskeja, jotka myös käyttävät kirkon palveluita.

Merimieskirkko on kuin majatalo

”Ihmiset tulevat ja menevät. Toiset saapuvat kahville ja lukevat lehden, toiset majoittuvat Merimieskirkon tiloissa.”

Hampurin Merimieskirkko tarjoaa majoitusta. Merimieskirkossa voi yöpyä kuka tahansa.

”Hampurin Merimieskirkosta löytyy nykyisin kaksi kahden hengen vierashuonetta ja alakerrasta ryhmämajoitus, jossa on sängyt 14 hengelle sekä tupatila. Kirkon yläkertaan on rakennettu myöhemmin lisää vielä kolmen ja viiden hengen majoitushuoneet ja keittiö.”

Yöpyminen Merimieskirkolla ei ole kallista. Yö ryhmämajoituksessa maksaa 20 euroa ja siitä ylöspäin huoneiden hinnat yöltä ovat 30 ja 40 euroa.

Merimiehet käyvät Merimieskirkossa laivalta ja vuokraavat huoneita joskus lomamatkoillaan. Hampuri, kuten muutkin merimieskirkot palvelevat tänä päivänä paljon myös muita ulkosuomalaisia ja matkailijoita, jotka voivat yöpyä merimieskirkon tiloissa.

Hampurin Merimieskirkolla työskentelee Salmen lisäksi vakituinen palveluvastaava **Tiina Ylitalo**, joka vastaa kirkon majoituspuolesta, kaupasta sekä saunasta. Sen lisäksi kirkon kaupassa työskentelee vuosivapaaehtoisia. Vuoden varrella kirkon toimintaan osallistuvat lukuisat vapaaehtoiset.



Merimieskirkossa tulijoita tervehtii sen pitkäaikaisen asukki, 38-vuotias papukaija Tseki.



Kesäkuussa vietettiin työkerhon kesäjuhlaa, jossa oli kukkamekkoteema. Työkerho kokoontuu kerran viikossa ja siellä valmistetaan esimerkiksi joulubasaariin tuotteita ja vaihdetaan kuulumisia.



Valtteri Salmella on vankka sosiaalityön tausta. Hän on työskennellyt Pohjois-Saksan Merimieskirkon johtajana vuoden alusta. Sitä ennen hän työskenteli Rotterdamin merimieskirkolla.

Ulkosuomalaisille Merimieskirkko luo siteen kotisuomeen

Merimiesten lisäksi Merimieskirkko palvelee ihmisiä, jotka ovat muuttaneet Suomesta maailmalle ja haluavat ylläpitää suomalaisia sukujuuriaan. Merimieskirkossa heistä käytetään nimitystä ulkosuomalaiset.

”Hengellisyyden lisäksi kirkolla on monenlaista toimintaa, kirkko tekee sosiaalityötä, diakoniaa ja monimuotoista kulttuuritoimintaa: on teatteria, musiikkia ja kuoroa sekä askartelupiirejä”, kuvailee Salmi.

Kirkosta löytyvät tilat jopa Suomi-koululle, jonne Saksassa asuvat suomalaiset perheet tuovat lapsiaan leikkimään ja ylläpitämään suomen kielen taitoaan. Merimieskirkon työ kattaa ihmiset perheen pienimmistä eläkeläisiin.

”Eilen meillä oli täällä Kotkan laulumiehet ja tupa täynnä väkeä. Jokainen istumapaikka oli varattu”, Salmi hymyilee.

Joulubasaari täyttää kadun marraskuun kahtena viimeisenä viikonloppuna

Joulumyyjäiset ovat suuri tapahtuma. Joulumarkkinat järjestetään kaikilla pohjoismaisilla Merimieskirjoilla yhteistyössä muiden pohjoismaisten merimieskirkkojen kanssa. Markkinat pidetään marraskuun kahtena viimeisenä viikonloppuna.

”Merimieskirkon tilat myllätään silloin täysin. Talon alakertaan rakennetaan supermarket, jossa on myynnissä erilaisia ruokia. Myyntivalitit ovat ruisleipä, suomalainen ruoka ja käsityöt sekä taide-esineet; kirjat, kortit ynnä muut.”

”Meillä on huippuporukka järjestämässä markkinoita. He ovat tehneet työtä jo vuosikausia ja tietävät mikä täällä liikkuu. Joulubasaarin järjestäminen vaatii satojen vapaaehtoisten työpanoksen”, Salmi kuvailee joulumarkkinoiden laajuutta.

Arvion mukaan Joulumarkkinoilla vieraillee jopa 40 000 kävijää, mutta tarkkaa tilastoa vierailijoista ei ole. Joulumarkkinat ovat kuitenkin merkittävä tulonlähde Hampurin Merimieskirkon toiminnan pyörittämiseen.

”Hampurin Merimieskirkko rahoittaa toiminnastaan 60–70 prosenttia itse erilaisella palvelutuotannolla ja tavaranmyynnillä. Kirkko saa myös avustuksia ja lahjoituksia.”

Sosiaalityöntekijöiden (laivalla kiertävät sosiaalikirjasto- ja kirkko-työntekijät) palkkaan saadaan rahaa Suomen valtiolta, mikä kattaa heidän palkkansa. Hampurin Merimieskirkolla on kaksi sosiaalityöntekijää. Suomalaisia sosiaalityöntekijöitä toimii kirkon tehtävissä

ulkomailla yhteensä kahdeksan: Hampurin lisäksi Ateenassa, Brysselissä, Antwerpenissä, Rotterdamissa ja Isossa-Britanniassa.

Katri Oldendorff on uusi

Saksan Pohjoisen alueen pappi

Katri Oldendorff toimii Saksan pohjoisen alueen suomalaispappina. Katri huolehtii myös Hampurin merimieskirkon hengellisestä elämästä. Hän aloitti toimessaan tämän vuoden alussa, kun tehtävässä toiminut **Satu Oldendorff** jäi eläkkeelle. Sattuman kauppaa on se, että papiksi koulutautunut Katri siirtyi äitinsä, Satu Oldendorffin jalanjäljille Saksaan. Ennen Hampurin pestiä Katri johti Benelux-maiden suomalaista merimieskirkkoa. 📍

merimieskirkko.fi

pohjoissaksa.merimieskirkko.fi

HAMPURISSA Merimieskirkon toiminta käynnistyi merimiespappi **Toivo Waltarin** myötä, kun hän perusti Hampurin merimieskirkon 1901. Ensimmäinen oma kirkko menetettiin Hampurin pommituksissa. Vuoteen 1966 saakka toimintaa järjestettiin Ruotsin merimieskirkolla. Tuolloin Hampuriin valmistui Suomen nykyinen Merimieskirkko, joka toimii osoitteessa: Ditmar-Koel-Straße 6, Hamburg. Hampurin suomalaisesta merimieskirkosta löytyy kahvila, Suomi-kauppa, majoitushuoneita, kirkkosali ja alakerrassa sauna.

Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko

Finnische Seemannsmission in Norddeutschland
Ditmar-Koel-Straße 6
DE-20459 Hamburg
Puh. +49-40-316971
hampuri (at) merimieskirkko.fi

LAKIMUUTOS: Osa-aika- tai pätkätyön palkka vaikuttaa työttömyysetuuteen vasta palkan maksupäivänä

Huhtikuun alusta lukien pienimuotoinen työ on vaikuttanut työttömyysetuuteen vasta, kun palkka on maksettu. Muutos lisää tulojen säännöllisyyttä osa-aika- ja keikkatyötä tekevillä.

Aiempi tapa huomioida palkkatulot sillä jaksolla, millä ne on ansaittu, on viivästyt-

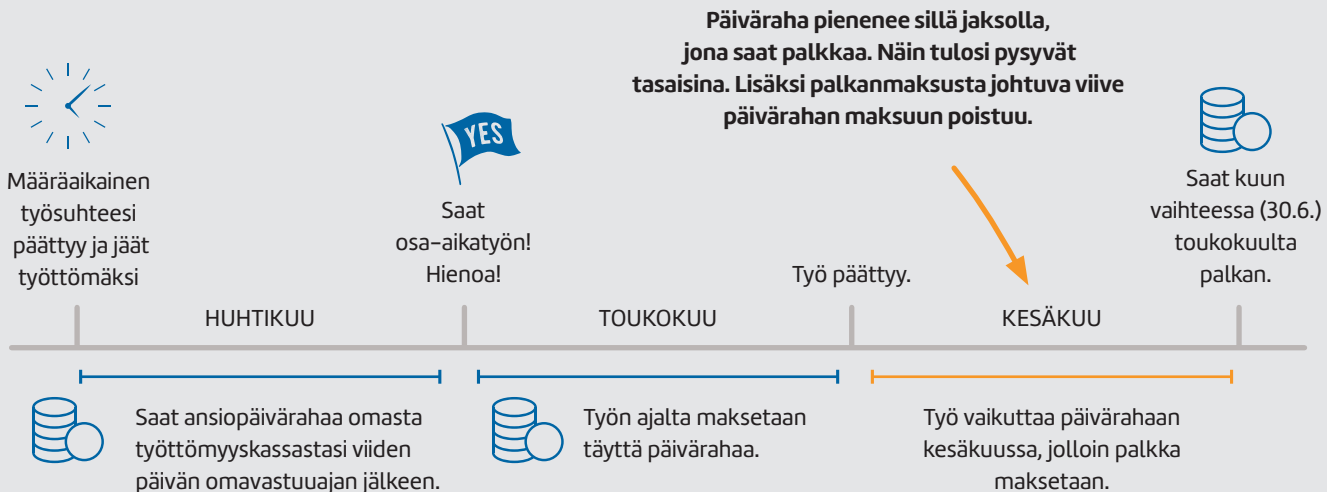
tänyt etuuden maksua niillä henkilöillä, jotka ovat saaneet palkan ja palkkatiedot vasta viikkoja sen jälkeen, kun työ on tehty.

Muutos on tullut voimaan siten, että ennen 1.4.2019 tehty työ on huomioitu työn ansainta-ajankohdan mukaan. 1.4.2019 ja sen jälkeen tehty työ huomioidaan silloin, kun työstä maksetaan palkka.

Ansiopäivärahan saajien tekemän osa-aika- ja pätkätyön määrä on kasvanut joka vuosi vuoden 2012 jälkeen. Viime vuoden aikana 36 % ansiopäivärahaa saaneista teki etuudella myös töitä.

Lähde: www.tyvj.fi

Tilanne lakimuutoksen jälkeen (1.4.):



Två passagerar-fraktfartyg under finsk flagg trafikerar mellan Finland och Estland – övriga seglar under estnisk flagg

Den finska sjöfarten fick i somras fin förstärkning då det inhemska rederiet Eckerö Line registrerade ett nytt ropax-fartyg under finsk flagg. *M/s Finbo Cargo* trafikerar från Nordsjö till Muuga i Estland och får bort frakt- och personbilstrafiken från centrala Helsingfors. Miljön tackar, liksom invånarna i området, när lastbilsrallyt i Västra terminalen minskar.

I och med inflaggningen av det nya fartyget trafikerar nu två passagerar-och fraktfartyg under finsk flagg mellan Finland och Estland. Det andra av dem är Eckerö Lines *M/s Finlandia*. Det är den enda *passagerar-bilfärjan* under finsk flagg som åker mellan Helsingfors och Tallinn. Alla andra fartyg mellan Helsingfors och Tallinn är Tallink-fartyg och ett Viking Line-fartyg, *M/s Viking XPRS*, som alla seglar under estnisk flagg.

Trafiken mellan Finland och Estland är livlig och de finska passagerarna spelar en viktig roll på resorna till Estland. Helsingfors och Tallinn skiljs åt av 70 km breda Finska viken, som nås via en sjöväg. Finländare och estländare har alltid åkt till andra sidan viken, och trafiken över viken kommer inte att minska även om passagerar-fraktfartygen under finsk flagg som seglar från Finland till Estland skulle flaggas ut. Passagerare finns det gott om och de skulle istället bara välja andra fartyg, som seglar under främmande flagg – antingen estnisk eller svensk. En utflaggning skulle leda till att finska sjömän skulle mista sina arbetsplatser. Finska statens arbetskraftskostnader skulle öka och de inhemska sjömanskaperna skulle försvinna. Det estniska rederiet Tallink betalar inte heller skatt i Finland så som inhemska Eckerö Line, som flaggar för inhemska.

Försörjningsberedskapen är beroende av tillgången på varor. Fartyg som går mellan Finland och Estland transporterar en betydande mängd frakt från Finland ut i världen och tillbaka. Enbart från Baltikum kommer det 75 000 till Finland och genom Baltikum kör 125

000 lastbilar mot Finland. Det är tydligt att de två passagerar-fraktfartyg som seglar under finsk flagg på "sjölandsvägen" mellan Finland och Baltikum är viktiga för att trygga försörjningsberedskapen. De levererar varor till den finska industrin, restauranger och andra kostföretag, affärer och därigenom till den enskilda konsumenten. Ett sinande trafikflöde skulle innebära ett "underhållsstopp" för alla aktörer. Finland ligger på en ö och är beroende av sjötransporter. Regelbundna och förutsebara sjötransporter tryggar nationalekonomin, då aktörerna får sina varor säkert och i tid.

Tonnaget under finsk flagg har vuxit de senaste tio åren och rederierna har kunnat registrera nya fartyg under finsk flagg i efterdyningarna av 2008 års finanskris. Alla finska nybyggnationer från 2010-talet, totalt 15 fartyg, har registrerats under finsk flagg. Dessutom har ett tjugotal begagnade fartyg som seglat under främmande flagg köpts in till Finland.

Metoderna för att stärka det finska tonnaget har delvis baserats på politiska beslut. Regeringen och riksdagen har beslutat att förnya rederibeskattningen genom en tonnagebeskattnings så att den kan konkurrera med liknande system i andra EU-länder. Kollektivavtalen har i sin tur utvecklats i en mer flexibel riktning så att de tillåter bl.a. begränsad användning av utländsk arbetskraft på lastfartyg (s.k. blandbesättningsavtal).

Alla dessa åtgärder har bidragit till att upprätthålla och stärka den finska sjöfarten. Den finska sjöfarten består inte bara av järn, alltså tonnage, utan också av en inhemska sjömanskår och utvecklande sjömansyrkesskicklighet samt sjöfartskunskaper i vintersjöfartsförhållanden. Finska sjöfartsbesättningar bör också lyftas fram ännu mer i den finska sjöfartspolitik, där fokus på dokumentnivå ligger mer på teknik, tonnage, automatisering och miljö. Finland är global föregångare inom alla dessa, men vi får inte glömma de inhemska besättningarna och våra sjöfartskunskaper.

Ungdomar måste uppmuntras att söka jobb till sjöss. Den finska flaggen och sjöfarten erbjuder för närvarande arbete.

I juni började M/s Finbo Cargo trafikera under finsk flagg

- erbjuder inhemska sjöfarare arbete
- rederiet betalar skatt i Finland och stöder nationalekonomin

"Ett hemtreuligt och lugnt fartyg att resa med som man kommer direkt från Nordsjö till Muuga med utan att behöva se sig fram i rusningstrafiken i centrala Helsingfors eller Tallinn. Under fartygsresan kan man njuta av god hemlagad mat som man blir mätt på och sedan fortsätta resan."



Blåvit färd över Finska viken

Eckerö Line flaggar för inhemskhet

Eckerö Lines nya passagerarbilfärja M/s Finbo Cargo började segla från Nordsjö till estniska Muuga i slutet av juni. Färjan seglar under finsk flagg och har erbjudit arbete åt inhemska sjöfarare – och bäst av allt: fast arbete.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER SAANA LAMMINSIVU OCH PYRY HUIKURI



SE VIDEON
PÅ YOUTUBE: [YOUTUBE.COM](https://www.youtube.com)
UPPSLAGSORD:
MERIMIES-UNIONI

Sjömans-Unionen har en egen
kanal på YouTube.



Lättmatros Jaana Torvinen i Muga hamn.

Eckerö Line tillhör Eckerö-koncernen. Eckerö Line har nu två fartyg under finsk flagg som seglar mellan Finland och Estland. Det ena är passagerarfartyget *M/s Finlandia*, som seglar från Helsingfors till Tallinn, och det andra är *M/s Finbo Cargo*, som transporterar frakt och passagerare från Nordsjö till Muuga. Det inhemska rederiet betalar skatt i Finland, till skillnad från **Tallinks** passagerarfartyg som seglar under estnisk flagg och har Estland som hemplats. Det finska rederiets nya fartyg, *M/s Finbo Cargo*, skänker rutten efterlängtat konkurrens.

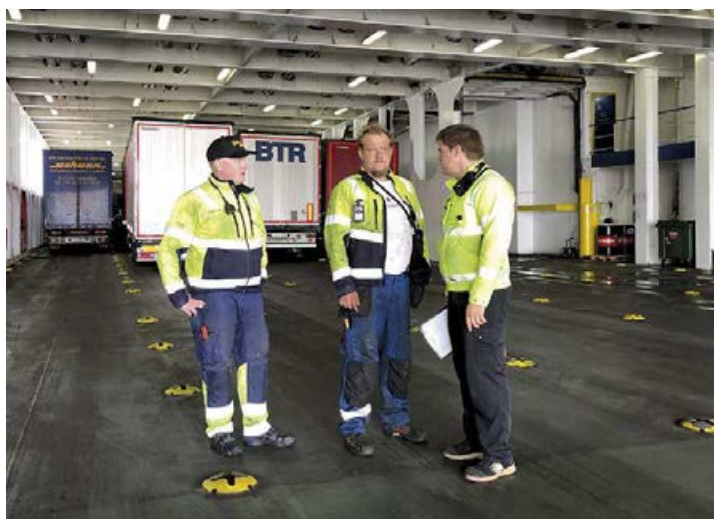
Det nya fartyget har fått ett mycket bra mottagande från passagerarna

M/s Finbo Cargo har fått ett mycket bra mottagande från passagerarna och lastbilschaufförerna efter att det började trafikera. Eckerö Lines nya ropax-fartyg minskar mängden lastbilstrafik genom centrala Helsingfors, då frakttransporterna flyttas till Nordsjö. *Finbo Cargo* transporterar också många personbilar, husbilar och motorcyklar. De kan ta sig direkt från Ring III i Helsingfors till "Ring III" i Estland med fartyget och därifrån snabbt fortsätta resan mot södra Estland och Baltikum. Det tar

mindre än tre timmar att segla från Nordsjö till Muuga, vilket förkortar sjöresan med en kvart.

Öppna sjölandskap i baren

M/s Finbo Cargo är ett hemtrevligt fartyg med gammaldags maritim anda, vilket i synnerhet många av passagerarna som reser mycket på fartyg längtar efter. På fartyget finns det en bar där man kan köpa kaffe och något litet att äta, eller kanske ett glas vin, och sätta sig att njuta i den stora lugna salen. Barsalen kantas av stora fönster som öppnar upp mot ett ljust sjölandskap. Ha-



< Av däckspersonalen på M/s Finbo Cargo hinner överstyrman Andreas Grankull, lättmatros Pyry Huikuri och båtsman Erik Turakka med i bilden.

vet skimrar i solen och många tar kort på havet med mobilen.

M/s Finbo Cargo tar endast ombord passagerare i bil. Fartyget kan ta emot totalt 366 passagerare. Många lastbilschaufförer och passagerare åker med ropax-fartyget. Sjöresan över Finska viken erbjuder framför allt en stunds vila för många. I barren är det riktigt tyst och rofyllt.

Barförsäljare **Virve Lundström** berättar att hennes dröm gick i uppfyllelse när hon fick jobb på det nya fartyget.

"Jag arbetade på ett fraktfartyg förut, så jag vet vad jobbet innebär och ville därför komma till det här fartyget", ler hon.

Lundström har arbetat till sjöss i 23 år. Under sin karriär till sjöss har hon lärt känna alla olika "lines", dvs. Eesline, Tallink, Viking Line och Eckerö. Från och med 2014 har hon arbetat under finsk flagg.

Hemlagad mat som mättar

I *Finbo Cafeteria* säljer man kaféprodukter, frukost och hemlagad mat till förmånligt pris till passagerarna.

"När fartyget började trafikera i somras var det fullproppat med kunder här", berättar kocken **Ulla Pirhonen**.

Eckerö Line fick det nya fartyget i trafik på kort tid, så det gällde att hugga i för att få klart fartygets kafé och meny.

"Vi började med tomma händer och använde vår kreativitet, men de första arbetsveckorna gick också förvånansvärt bra", säger Pirhonen om när fartyget sattes i trafik i juni.

"Vi är ett riktigt bra gäng här och har god sammanhållning som har gjort att vi klarat oss", nämner hon många gånger under intervjun.

Två kockar arbetar i köket. Pirhonen arbetar med **Kari Kiuru**. Kiuru började arbeta till sjöss 1988 på *Kristina Cruises*. I Eckerö-rederiet har han arbetat på M/s *Translandia*, M/s *Transparaden* och senast på M/s *Finlandia*, varifrån han kom till Finbo Cargo.

"Det här nya fartyget ger bra variation. Ett nytt fartyg erbjuder alltid ny motivation och nya kunskaper", berättar Kiuru, som snabbt gör i ordning i köket.

Förutom kockarna arbetar fem personer i restaurangen. De ansvarar för kaféet och för mässen och hytterna. Fartyget har totalt 48 hytter.

Hamnövervakarna i Nordsjö leder persontrafiken till hamnen i konvoj

I Nordsjö grupperar sig lastbilarna i köer i väntan på att få köra ombord. Frakten körs ombord på två däck. Fartyget har 2 000 meter bilfil, vilket är 200 meter mer än M/s *Finlandia*.

Överstyrman **Anders Grankull**, lättmatros **Pyry Huikuri** och båtsman **Erik Turakka** diskuterar lite snabbt och börjar sedan guida ombord lastbilarna en i taget i fartygets lastrum. Arbetet kräver raska tag och ständig koll.

"Vi måste rikta ett stort tack till **Port Services (Etelä-Suomen Satamapalvelut)** hamnövervakare, som har varit till stor



ÖVERSTYRMAN ANDERS GRANKULL



LÄTTMATROS PYRY HUIKURI

hjälp i arbetet", säger båtsman **Erik Turakka** tacksamt.

Lastbilschaufförerna är vana vid att köra i hamnen, men man kan inte låta personbilar köra där på egen hand. Hamnövervakarna visar in personbilarna, motorcyklarna och husbilarna som kommer till hamnen i egna filer och leder dem sedan i konvoj genom hamnområdet till fartyget. Framför konvojen kör en följebil som bilarna följer efter.





Fartyget står i Muuga över veckoslutet, men i maskinrummet har man haft så fullt upp att man inte hunnit gå i land än. Det nya fartyget och den nya tekniken är däremot en bra utmaning och erbjuder nya kunskaper. Besättningen är helt klart stolt över att få "trimma" ett fartyg under finsk flagg. Maskinchef Stefan Malmström, förste maskinmästare Janne Heikkilä och andra maskinmästare Filip Forselius går igenom dagens arbete.



"Kompaniet" på kommandobryggan: Styrman Jens Jensen (t.v.), kapten Ronny Rosenberg, styrman Fredrik Rauhala och kaptenelev Bertil Carlsson.



^

Chief purser Robin Roth har seglat hela sitt liv. Han kom till Finbo Cargo från M/S Finlandia. Det nya fartyget och den nya linjen är lugnare än Finlandia, som har tre dagliga avgångar mellan Helsingfors och Tallinn. Finbo har bara två och transporterar fler lastbilschaufförer och semesterfirare än traditionellt kryssningsfolk.

"Hamnarrangemangen i Nordsjö fungerar redan hyfsat bra. I Muuga är situationen en annan", berättar däckspersonalen.

"Byråkratin i Muuga hamn borde bli smidigare och hamnens trafikarrangemang bättre, men vi tror att man kommer att få ordning på dem med tiden när man kommer igång."

Frihamnen i Muuga ligger 15 km från

centrala Tallinn. Man ville styra bort frakttrafiken som kommer med Finbo Cargo från centrala Tallinn så att den inte orsakar trängsel på gatorna i Tallinn. Tallink har förmodligen också påverkat saken, då de inte ville ha nya konkurrerande fartyg nära sina egna fartyg i Tallinn.

Bra sammanhållning gör fartyget

Finbo Cargo har två tur- och returavgångar från Nordsjö till Muuga per vardag. I Nordsjö lastar man som bäst på fordon, så däckspersonalen har inte tid att småsnacka. De arbetar flitigt, lossar rep och åker sedan iväg. Under veckosluten står fartyget vid kaj i Muuga. Då utför man underhåll på fartyget.

"Tillsammans har vi fått den här båten i trafik, och besättningen gör ju som bekant fartyget."

M/s Finbo Cargo tillhörde tidigare **P&O Ferries**. De tidigare ägarna, engelsmännen, tog allt de kunde från fartyget när det sålde

Besättningen
tackar varandra
för den goda
sammanhållningen.



det, som ventiler och slangar och till och med verktyg. Besättningen tackar Eckerö Line-rederiet för att det har skaffat alla tillbehör som behövs på fartyget. De har fått köpa in allt, ända ner till verktyg. Det finns mycket som behöver ställas i ordning på det nya fartyget, men det är just det som gör arbetet intressant, säger besättningen.

"Det här fartyget är ett intressant "system", och vårt mål är att få det i gott skick", säger maskinchef **Stefan Malmström** och förste maskinmestare **Janne Heikkilä**.

Det nya fartyget erbjuder även möjligheter att förbättra sina kunskaper.

"Jag sökte jobb här eftersom det är en fin utmaning att följa ett nytt fartyg i början av dess trafikering", betonar maskinchef Malmström.

"Fartygets huvudmaskin är inte särskilt vanlig – den är en Wärtsilä 9L38, som så

vitt vi förstår finns hos **Aalto Shippings M/s Airsto** och råoljetankern **M/t Mastera**."

Unga sjömän fick fast arbete på fartyget

En tio man stark besättning arbetar i M/s Finbo Cargos maskinrum varje törn. Det finskflaggade fartyget har erbjudit arbete åt mer erfarna sjömän, men också åt sådana som precis inlett sin karriär till sjöss. Vaktmaskinman **Roope Purhonen** och motorman **Jere Laitinen** är två av dem.

"Jag arbetade på Sulzers pumpfabrik i



MOTORMAN JERE LAITINEN



VAKTMASKINMAN ROOPE PURHONEN

Kotka. Då fick jag ett samtal om att det finns jobb här", berättar Jere, som utexaminerades som vaktmaskinmästare från **Södra Kymmenedalens yrkesinstitut Ekami** i våras.

Såväl Laitinen som Purhonen fick fast arbete på M/s Finbo Cargo. Det kommer nog att förbinda dem till yrket, eftersom de redan från början erbjuds något annat än en visstidsanställning.

"Jag arbetar som vaktmaskinmästare här och går mitt sista år på **XAMK** i Kotka, där jag studerar till maskinchef", berättar Purhonen.

För närvarande är det brist på arbetskraft i rederiet, så det gäller att hålla fast i förmågorna. Nyheter från sjöfarten om planer på blandbesättning på fartygen får inte ungdomarna att känna sig trygga med selsättningsläget i branschen i framtiden. Vilken offentlig bild som redarna ger av sjöfarten hänger alltså mycket på dem själva också. Det finns även goda exempel. Finska Eckerö Line och Eckerö-koncern flaggar starkt för finsk sjöfart och betraktar inhemsighet och finska sjöarbetsplatser som viktiga. ➤

M/S FINBO CARGO

Flagg: finsk

Byggt: 2000 i Spanien
Trafikerade senast: med P&O Ferries mellan Liverpool och Dublin

Passagerare:
366 passagerare

Fartygets längd: över
180 meter

Bredd: över 25 meter

Bilfil: knappt 2 000 meter

Utrymmen: trevliga
passagerarutrymmen, kafé,
sittsalong och 48 hytter

Eckerö Lines TV-reklam väckte intresse: ”Där vill jag jobba”

Ibland är livet märkligare än en film. Vännerna i venezuelanska Ninova Bermúdez-Cuencas hemland blev förvånade när de hörde att deras vän hade gift sig med en finsk man, flyttat till kalla Norden och till och med blivit sjöman.

”**M**an måste tänka över det två gånger”, säger gladlynta **Ninova Bermúdez-Cuenca** är- ligt om hur den venezuelanska och finska livsstilen möts.

”Kulturskillnaderna mellan oss är stora: i mitt hemland är vi livliga och pratar mycket. Finländarna är i sin tur tystlåtna.”

Det har hänt mycket i Ninovas liv det gångna året. Hon är gift med en finsk man och flyttade till sitt nya hemland för ett år sedan. Förvånande nog är det svåraste med Norden inte den mörka årstiden, utan den ljusa.

”Solen går inte ner alls på sommaren, utan det är ljus hela tiden. Det kräver anpassningsförmåga.”

Venezuelanska Ninova bodde och arbetade i Italien i tolv år inom plastindustrin. Hon är energisk och framåtsträvande och bestämde sig för att snabbt hitta ett jobb i sitt nya hemland när hon kom till Finland. Ninova tittade på TV när hon såg Eckerö Lines reklam för deras nya fartyg.

”Jag såg reklamen och bestämde mig för att jag ville jobba där.”

Ninova tog kontakt med rederiet, som snart ringde tillbaka.

”Det gick bara några timmar, så kontaktade de mig från rederiet – och här är jag nu”, säger hon med ett leende.

”Jag har aldrig förut arbetat till havs, men det verkar vara ett roligt arbete.”

Arbetskamraterna har tagit emot Ninova hjälpsamt och besättningen är artig.

”Vår chief purser **Robin Roth** har förklarat mycket för mig om sjöfarten, så jag har fått vägledning i hur arbetet till sjöss fungerar ända från början.” ⚓



NINOVA BERMÚDEZ-CUENCA



LAGÄNDRING: Lönen för deltid – eller korttidsjobb påverkar arbetslöshetsförmånen först på löneutbetalningsdagen

Sedan den 1 april påverkar arbete i liten skala arbetslöshetsförmånen först när lönen betalas ut. Ändringen ökar inkomstregelbundenheten hos alla som arbetar deltid eller gör ströjobb.

Det tidigare sättet att beakta löneinkomsterna under den period som de tjänats in har fördröjt utbetalningen av förmånen för

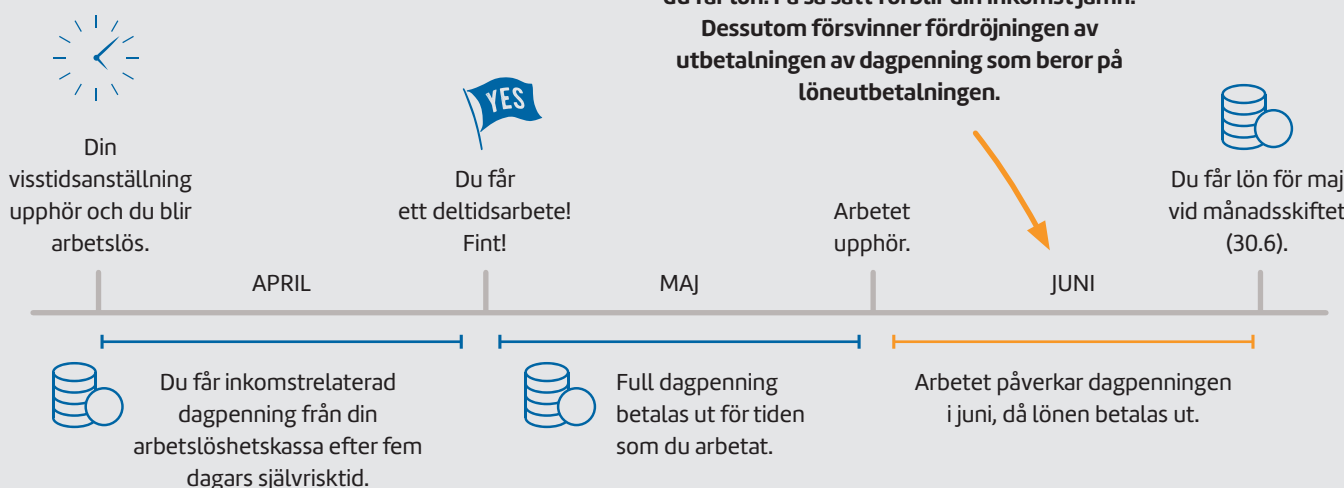
de personer som får sin lön och sina löneuppgifter först veckor efter att arbetet har utförts.

Ändringen innebär att arbete som utförts före 1.4.2019 beaktats i enlighet med intjäningstidpunkten. Arbete som utförts 1.4.2019 och därefter beaktas då lönen för arbetet utbetalas.

Mängden deltid- och korttidsjobb bland mottagare av inkomstrelaterad dagpenning har ökat varje år sedan 2012. Förra året arbetade 36 % av mottagarna av inkomstrelaterad dagpenning samtidigt som de fick förmån.

Källa: www.tyj.fi

Läget efter lagändringen (1.4):



Laivakorpuista lehtipihviin, ruokatalouden kehitys Suomen kauppalaivastossa: purjelaivojen niukkuudesta nykyajan runsauteen

Minkälaisia ruokia laivoilla on valmistettu eri aikakausina? Kuinka ruokatarvikkeet saatiin ennen- vanhaan säilymään pitkillä merimatkoilla? Millaista oli kokin työ purjelaivassa? Näihin ja muihin kysymyksiin löytyy vastaus tästä runsaasti kuvitetusta tietokirjasta.

Tämä historiallisiin dokumentteihin ja haastatteluihin perustuva tietokirja on ensimmäinen lajissaan, sillä laivojen ruokataloudesta ei aikaisemmin ole julkaistu tietokirjaa. Kirjassa käydään läpi reilun 200 vuoden aikajakso purjelaivakauden säännöstelystä nykyajan monipuoliseen ruokatarjontaan laivoilla. Äänensä saavat

myös laivakokit värikkäillä kertomuksillaan työstään.

....Kalapullat olivatkin kysyttyä tavaraa, jos ne oli paistettu kauniin ruskeiksi, mutta niissäkin oli tarkkaan laskettu määrä, monta-ko mieheen. Jos kalapulliin tehtiin currykastike, synkkeni pakstörnissä olevan ruuanhakkijan naama....

Kirjan kirjoittaja Anne-Marie Takalo on itsekin seilannut lähes 30 vuotta kokkis- tuerttina eri laivoissa.

Kirja on kovakantinen ja sitä on saatavana Mepassa (25,00 €), Forum Marinumissa, Rauman Merimuseossa ja Raahen Museossa (28,00 €)



MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

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

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

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

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

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

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

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

Försörjningsberedskapscentralen: Huruvida besättningen är inhemsk eller utländsk har stor betydelse för sjöfartens försörjningsberedskap



Finland tillhör en europeisk och global verksamhetsmiljö som vårt land för en dialog med. Bestämda kärnfunktioner kan däremot inte vara beroende av hjälp från främmande länder, utan den inhemska kontrollen måste bevaras. Det inkluderar sjötransporter.

"För att trygga försörjningsberedskapen är det viktigt att vi kan kommunicera ordentligt vid en eventuell störningssituation eller i undantagsförhållanden", konstaterar **Försörjningsberedskapscentralens** direktör **Sauli Savisalo**.

"Det är en stor fördel om fartygen har inhemsk besättning eller om befälet eller ägarna är inhemska."

Försörjningsberedskapscentralens arbete är att fundera ut alla möjliga scenarion som kan inträffa: om fartygets besättning inte är finsk kan det vara svårt att kommunicera med dem i undantagsförhållanden om de inte förstår språket som talas.

Viktigt med nya professionella arbetsplatser

De särskilda förhållandena i Östersjön påverkar också den finska försörjningsberedskapen: svåra vatten fulla med grynnor samt vinterförhållandena. Det gäller att satsa på en kunnig besättning och dess framtid.

"Man måste ha en levande arbetsmarknad. Man måste erbjuda branschutbildning, forskning och utveckling så att det uppstår professionella arbetsplatser och möjligheter att komma framåt."

Fartygets ägararrangemang påverkar försörjningsberedskapen

Vid sidan om besättningen och flaggen är även fartygets ägararrangemang viktigt för försörjningsberedskapen. Det gäller att se till att det finns förutsättningar för en tillräckligt hög grad av inhemska. "Om fartygets ägare finns i Finland eller om företagets verksamhet är etablerad i Finland är det mer genuint förbundet till verksamheten."

Ett inhemskt företag eller ett företag som etablerat sig i Finland och Försörjningsberedskapscentralen kan tillsammans förbereda sig på vissa uppgifter och skapa ett samarbete med hela sjötransportkedjan.

"När det gäller varuflödet borde man kunna bevara en minimiserviceförmåga så att man kan verka i särskilda förhållanden då t.ex. farleden inte används. Det är möjligt med företag som är etablerade i Finland."

Nationalekonomin är beroende av en fungerande sjölogistik

Man måste satsa på inhemska aktörers investeringsförmåga för att trygga en tillräcklig sjötransportkapacitet.

"Nationalekonomin är en viktig hörsten i försörjningsberedskapen. Det behövs förutsebara och välfungerande sjötransporter. Regelbunden rutt- och linjetrafik är viktiga faktorer för försörjningsberedskapen."

Tillräcklig isbrytning och hamnätverk
Upprätthållandet och tryggheten av försörjningsberedskapen förutsätter också många särskilda åtgärder.

"Isbrytningsutrustningen måste vara tillräcklig även på 2020-talet och lotsningen, farledsskötseln och hamnfunktionerna måste vara i ordning."

"Hamnfrågan är särskilt viktig. Våra hamnar ligger längs kusten. En potentiell hotbild är att Östersjöns trafikarrangemang kan förändras mycket snabbt i undantagsförhållanden."

"Då måste vi vara beredda att flytta materialflödena någon annanstans och där måste vi vara beredda att ta emot dessa materialflöden. Det är mycket svårt att flytta varuflöden till andra platser", säger Savisalo.

Industriråvaror och energitransporter utgör en betydande del av Finlands 100 miljoner transportton.

"Vi håller just nu på att fundera på och identifiera saker som är knutna till specialarrangemang. Ett slags specialarrangemang har redan förverkligats med oljeflottan, där man börjat säkerställa saker och ting ända ner på ägarnivå", berättar Savisalo.

Kloka beslut

Försörjningsberedskapscentralens arbete är att instruera och rådge vissa beslutsfattare i deras beslut. Riksdagen fattar beslut om saker som rör Finlands försörjningsberedskap.

"När man fattar politiska beslut borde man inte fatta sådana som försvagar Finlands förmåga att klara sig i undantagsförhållanden och allvarliga störningsförhållanden. Landet måste ha trygghet." ⚓

Försörjningsberedskapen är beroende av tillgången på varor:

75 000	lastbilar från Baltikum i ena riktningen
125 000	lastbilar genom Baltikum
150 000	lastbilar från Tyskland
100 000	lastbilar från Sverige
75 000	lastbilar från andra länder



Fartygen är Finlands bro till världen

Finska rederier har beställt 13 nya fartyg

Nu vill man se långsiktighet och vettiga lösningar i beslutsfattarnas – dvs. regeringens och riksdagens – politiska beslut så att man kan registrera fartyg under finsk flagg och skapa fler sjöarbetsplatser i landet.

Den finska sjöfarten befinner sig i samma läge som för tio år sedan

Läget år 2010

Omkring år 2010 hade rederierna beställt flera fartyg från varven i olika länder. Såväl redarna som varven hade som mål att registrera dessa fartyg under finsk flagg. Så blev det också – och **alla nybyggnationer från 2010 har registrerats under finsk flagg.**

Lösningarna som gjorde det lönsamt för rederierna att registrera nya fartyg under finsk flagg är:

- Politiska beslut: regeringen och riksdagen beslutade att ändra rederibeskattningen så att den kan konkurrera med liknande system i andra EU-länder.
- Kollektivavtalen har utvecklats i en mer flexibel riktning så att de tillåter bl.a. begränsad användning av utländsk arbetskraft på lastfartyg (s.k. blandbesättningsavtal)
- Beskattningen av lastrederier gjordes om 2012 med en ny tonnageskattelag så att den motsvarar beskattningen i konkurrerande länder.

Dessa åtgärder ledde till att tonnage som seglar under finsk flagg har börjat växa.

Från 2010 till 2019 har det finska tonnage vuxit med cirka 15 procent. För närvarande (september 2019) seglar 120 fartyg under finsk flagg.

Värt att notera är att tonnage vuxit under recessionen efter finanskrisen. Det är dock ett bevis på den goda utveckling som

politiska beslut och arbetsmarknadslösningar kan få till stånd.

Läget år 2019

Nu befinner vi oss i ett liknande läge som för tio år sedan: finska rederier har beställt 13 fartyg som ska registreras under finsk flagg och sättas i finsk trafik de närmaste åren om förutsättningarna för sjöfarten i vårt land är gynnsamma.

Lösningarna som medför att fartyg registreras under finsk flagg och nya arbetsplatser skapas är:

- Politiska beslut: riksdagen beslutade enhälligt i december förra året att förbättra den finska sjöfartens konkurrensförmåga och behålla fartyg under finsk flagg; statsrådet vidtar snabba åtgärder för att få beskattningen att motsvara den i de viktigaste konkurrerande länderna, t.ex. genom att utveckla sjöfartens återbärings system.
- Arbetsmarknadslösningar som garanterar att konkurrenskraften bevaras.

Fortsatta åtgärder

En av kommunikationsministeriet tillsatt arbetsgrupp gjorde en utredning där de undersökte utvecklingen av ett återbetalningssystem för den finska sjöfarten. Resultatet av arbetsgruppens arbete var att det inte finns några hinder för utvecklingen. Vettigast vore att utveckla sjöfartens stödsystem så att Finland hamnar i mitten av den svenska modellen. Då kan man tala om en s.k. "blandmodell". Nästa steg i detta är att fatta politiska beslut.

Som jämförelse: Sveriges nettolönestöd är dubbelt så stort som Finlands stöd, trots

att Sverige har 1,4 så mycket personal som Finland.

I Sverige garanterar staten finansieringen av nya fartyg

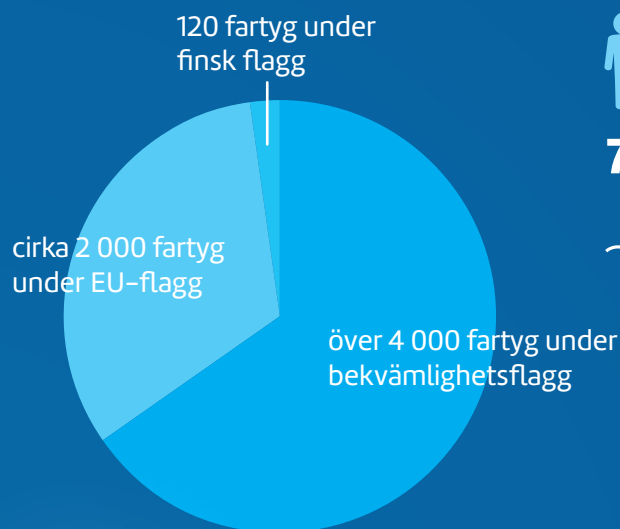
Den genomsnittliga åldern på det finska tonnage är för närvarande bland de högsta i världen. Finland borde skapa ett liknande system som använts i Sverige i flera år. I Sverige finns statligt ägda **Skeppshypotek** (Svenska Skeppshypotekskassan), som kan bevilja lån för inköp av fartyg mot fartygsinteckningar. Lånet kan vara som mest 70 eller till och med 80 procent av fartygets inköpspris. För små rederier kan de sträcka sig ända upp till 90 procent av fartygets inköpspris.

Finska små rederier vill förnya sina åldrande fartyg, men har svårt att finansiera det. För att kunna förnya och stärka tonnage under finsk flagg vore det lönsamt att utveckla ett statligt garantisystem för att finansiera nya fartyg. På så sätt skulle små finska lastrederier klara sig i framtiden med bl.a. de nya utsläppskraven. ⚓

Under de senaste tio åren har det finska tonnage vuxit med **15 %** och för närvarande seglar **120 fartyg** under finsk flagg.



Fraktrafiken på Östersjön består av:



Finska rederiers lönsamhet (rörelsevinst **cirka 2 %**) är betydligt svagare än svenska (rörelsevinst **cirka 5 %**) och estniska (rörelsevinst **cirka 15 %**).

Inhemskt företag inom sjötrafiksektorn sysselsätter

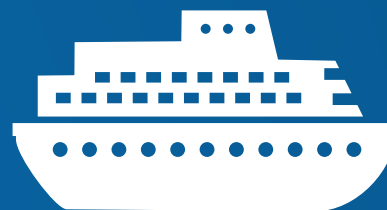


7 310 personer

och företag inom passagerarsjöfarten



4 288 personer



Finland stödjer sina rederier enligt samma principer som EU-länderna; sjötrafikens andel av exporten är **cirka 90 %** och av importen **80 %**.

Inflaggning 2010–2019

Olika åtgärder har tillsammans lett till att alla finska nybyggnationer från 2010-talet, totalt 15 fartyg, har registrerats under finsk flagg. Dessutom har ett tjugotal begagnade fartyg som seglat under främmande flagg köpts in till Finland.

ETT ROPAX-FARTYG SOM REGISTRERAS UNDER FINSK FLAGG:

- erbjuder arbete åt ett tiotal sjöfarare
- sysselsätter tiotals underleverantörer
- bevarar yrkeskunskaperna om sjöfart och kunskaper om sjöklustret
- gör att rederiet betalar skatt i Finland
- seglar under finsk flagg, vilket är det enda sättet att garantera försörjningsberedskapen i undantagsförhållanden

EN PASSAGERAR-BILFÄRJA SOM REGISTRERAS UNDER FINSK FLAGG:

- erbjuder arbete åt hundratals sjöfarare
- sysselsätter tiotals, upp till hundratals, underleverantörer
- resten enligt ovan

Finlands styrkor inom sjöfarten

Finland har lyckats bevara:

- en egen handelsflotta
- en sjöfararbefolkning
- varvsindustrin
- över **50 000 personer** i sysselsättning inom sjöklustret i Finland

Sett till storleken på nationalekonomin är sjötrafiken betydligt viktigare i Finland än i Sverige.

Sjömans-Unionens kongress den 14.–15.5.2020, Helsingfors

Nästa vår anordnas Sjömans-Unionens kongress igen. Kongressen sammanträder vart fjärde år.

Ställ upp som kandidat!

Är du intresserad av Sjömans-Unionens verksamhet? Sjömans-Unionens kongress erbjuder alla som är intresserade medlemmar goda möjligheter att påverka och besluta om riktlinjerna för förbundets framtid. Kongressen väljer också fullmäktige och styrelseledamöter.

Valkretsar

Enligt Unionens stadgar bildar varje medlemsförening, dvs. fackavdelning, sin egen *valkrets*, ur vilken man väljer kongressrepresentanter i relation till antalet medlemmar. Från varje valkrets väljs en representant per varje begynnande tvåhundra röst- och valberättigade medlemmar, dock minst en representant. (Medlemsantalet räknas enligt situationen i slutet av juni kalenderåret före valförrättningen.)

Man kan bli kandidat i sin egen valkrets, dvs. sin fackavdelning. För att bli kandidat ska man ha tillhört sin fackavdelning sex (6) månader innan tiden för kandidatnomineringen inleds, under förutsättning att man hela tiden varit medlem i Sjömans-Unionen. Medlemmar som gått i pension och som därför är befriade från medlemsavgiften får dock inte delta i röstningen eller kandidatnomineringen.

Sjömans-Unionens kongress

Datum: 14.–15.5.2020

Plats: Transportförbundens hus
(John Stenbergs strand 6, Helsingfors)

Kandidatnominering 1.10.–15.11.2019

Kandidatnomineringen pågår nu. Kandidater till kongressvalet nomineras på möten som ska anordnas i medlemsföreningarna (på fackavdelningarna) och på kandidatnomineringsmöten på arbetsplatserna den 1.10.–15.11.2019.

Föreningens styrelse kallar till medlemsföreningens kandidatnomineringsmöte. Förtroendemannen kallar till kandidatnomineringsmöte som skall hållas på arbetsplatser.

Kandidatnominering kräver ett skriftligt medgivande från vederbörande.

Medlemsföreningarna överlämnar kandidatförteckningar (och nödvändiga dokument) till Unionens kontor i Helsingfors så, att dom är framme senast **29.11.2019 kl 16.00**.

Påminnelse i tidningen Sjömannen för blivande kandidater:

ta ett bra passfoto av dig själv/ett annat foto av hög kvalitet och med tillräckligt stor upplösning och skicka in det till tidningen Sjömannens redaktion. Foton på och information om kandidater publiceras i "valtidningen" Sjömannen nr 1/2020, som kommer ut i februari 2020.

Mer information om hur du blir

kandidat får du direkt av din fackavdelning eller din förtroendeman eller från Unionen.



Röstning

Själva valet äger rum i början av 2020. Varje röstberättigad medlem får rösta på en (1) kandidat i sin valkrets. **Röstningen sker genom poströstning.**

Röstningsperioden är den 20.1.–16.3.2020

Valmaterialet skickas hem till Sjömans-Unionens röstberättigade medlemmar per post i januari. Håll därför koll på din post!

Valmaterialet som skickas hem innehåller:

- närmare anvisningar om hur röstningen äger rum
- en kandidatförteckning
- en valsedel och ett kuvert samt
- ett svarskuvert med porto betalt.

Röstningen har gjorts så enkel och tydlig som möjligt. Efter att ha röstat skickar du in röstkuvertet per post. (Röster som inkommit till Posten senast den 16.3.2020 kl. 12.00 godkänns).



Vad är en kongress?

Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. På kongressen drar man upp riktlinjerna för verksamheten under nästa fyraårsperiod. Kongressen utser också förbundets ledning, styrelse och fullmäktige som fattar beslut i gemensamma frågor.

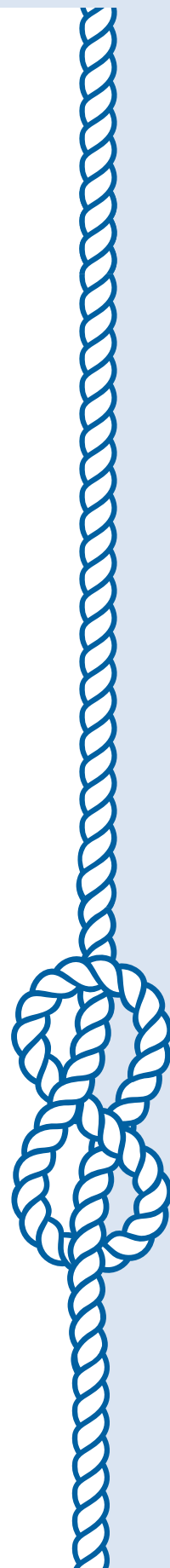
På den ordinarie kongressen tar man upp följande ärenden:

1. mötets konstitution,
2. verksamhets- och räkenskapsberättelser från tiden efter den föregående ordinarie kongressen samt revisorernas utlåtanden,
3. beslutar om att fastställa den gångna räkenskapsperiodens bokslut och bevilja de redovisningsskyldiga ansvarsfrihet,
4. fastställer verksamhetens riktlinjer och ekonomiska plan för den kommande kongressperioden,
5. väljer fullmäktigeordförande och övriga ordinarie fullmäktigeledamöter samt deras personliga suppleanter,
6. väljer styrelseordförande, förbundssekreterare och övriga ordinarie styrelseledamöter samt deras personliga suppleanter,
7. väljer revisorer och revisorssuppleanter,
8. beslutar om dagpenning och reseersättning för kongressrepresentanterna och behandlar motioner som inkommit till kongressen.

Skicka in en motion till kongressen!

På kongressen behandlar man motioner, som varje personmedlem eller medlemsförening har rätt att skicka in till kongressen. Alla medlemmar i Sjömans-Unionen har alltså rätt att skicka in motioner till kongressen. Motionerna ska skickas in till Sjömans-Unionens styrelse i skriftlig form senast två (2) månader före kongressen.

Motionens innehåll är inte begränsat och den kan beröra vad som helst i anknytning till branschen. Så om du har något du vill veta mer om gäller det att vara aktiv. Du kan be t.ex. din fackavdelning om med hjälp att skriva en motion.



SPT Nyhetsbyrån 3.9.2019: Sjömans-Unionen: Det åländska rederiet Lundqvist betalar 1 048 euro i månadslön till sina matroser på bolagets oljetankfartyg

Fyra av tio bekvämlighetsflaggade fartyg som angör finska hamnar struntar i att följa kollektivavtal. Även det åländska rederiet Lundqvist vägrar förhandla om ett acceptabelt kollektivavtal för besättningen på sina tankfartyg.

TEXT OCH BILD: NYHETSBYRÅ SPT 3.9.2019, NYHETSCHEF MIKAEL SJÖVALL

En stor del av alla fartyg som angör finska hamnar är bekvämlighetsflaggade. Begreppet bekvämlighetsflagg betyder att fartyget är registrerat i ett land som erbjuder rederierna låga fasta kostnader och begränsad kontroll av säkerhet. Till exempel Panama, Marshallöarna och Liberia säljer billiga registreringspaket till rederier.

– Bekvämlighetsflaggningen i sig innebär inte att ett rederi bryter mot kollektivavtal, men om man väljer att registrera sitt fartyg i till exempel Liberia för att undvika kostnader så vill man ofta minimera sina kostnader också i avlöningen av fartygets besättning, säger koordinatoren **Kenneth Bengts** på Sjömans-Unionen.

Bengts ingår i ett internationellt nätverk som övervakar att de bekvämlighetsflaggade fartygen följer den internationella transportarbetarfederationen ITF:s spelregler och betalar skälig lön till sina sjömän. Nätverket består av 130 inspektörer runtom i världen.

– Vi erbjuder sjömännen hjälp och kollar bland annat om rederierna följer ett skäligt kollektivavtal och om de utbetalda lönerna motsvarar det totala antalet timmar som sjömännen har jobbat ombord, säger Bengts.

1 048 euro i månadslön

Enligt ITF:s standardmodell för kollektivavtal ska månadslönen för en matros uppgå till cirka 3 000 euro. I många kontrollbesök som ITF:s inspektörer har gjort utomlands visar det sig att rederierna inte tillämpar något ITF-godkänt kollektivavtal. I de finska hamnarna är det främst de utländska rede-

rierna som missköter sig, uppger Sjömans-Unionen.

– På vår lista över problematiska rederier finns också det åländska rederiet Lundqvist. Enligt våra uppgifter betalar Lundqvist 1 150 amerikanska dollar eller cirka 1 048 euro i månadslön till sina matroser som jobbar ombord på rederiets oljetankfartyg, säger Kenneth Bengts.

Rederiet Lundqvists oljetankfartyg är bekvämlighetsflaggade i Bahamas. Lundqvists oljetankfartyg anlöper inte finska hamnar och går i trafik på världshaven.

Hur kommer det sig att rederierna tillåter så låga lönenivåer?

– Det är rena vilda västern. Det existerande systemet med bekvämlighetsflaggning möjliggör olika typer av missbruk. Enligt Bengts har Sjömans-Unionen försatt sju fartyg i blockad i fjol på grund av att de berörda rederierna inte följer ett acceptabelt kollektivavtal.

– Vi har möjlighet till samarbete med stuvarna i hamnarna. De kan som en sista utväg stödja oss och stoppa lasthanteringen på fartygen.

"De går sin egen väg"

I vissa fall har rederier som struntar i kollektivavtalen lyckats undgå sanktioner genom att anlita jurister som utverkar så kallade tillfälliga säkringsåtgärder vid den lokala tingsrätten. Ett dylikt beslut hjälper fartygen att segla vidare utan ekonomiska eller juridiska påföljder. Överväger ni aktioner mot rederiet Lundqvist?



– Så länge deras oljetankfartyg inte går i trafik till finska hamnar så kan vi inte ingripa. En del av rederiet Lundqvists fartyg har blivit inspekterade av mina utländska kollegor som rapporterar att rederiet vägrar underteckna ett acceptabelt kollektivavtal med ett ITF-anslutet fackförbund. De verkar gå sin egen väg och följer inte kutymen i branschen, säger Bengts.

Lundqvist-rederierna äger tio moderna oljetankfartyg och är största ägare i **Viking Line**. Rederiets bolag **Alfa** och **Hildegard** omsatte 46,9 miljoner euro i fjol och gjorde en rörelsevinst på 20,02 miljoner euro. Bland kunderna finns i dag de flesta av världens allra största oljebolag som till exempel **Shell**, **Conoco Phillips**, **Exxon** och **Chevron**.

SPT har inte lyckats nå Lundqvist-rederiernas vd **Ben Lundqvist** för en kommentar. 

Ett svenskt rederi anställer svenska sjöfarare.

Det svenska rederiet Wallenius SOL tog kontroll över linjetrafiken i hamnarna längs den finska västkusten och tog frakter från finska rederier

Nu börjar rederiet transportera frakt åt Wärtsilä från Vasa ut i världen

Det nya svenska rederiet Wallenius SOL grundades i våras och stärker sitt grepp om Östersjöns frakttransporter. I november inleder Wallenius SOL veckotransporter mellan Vasa hamn och hamnarna i belgiska Antwerpen och Zeebrugge.

Sverige har utan tvekan fått fart på sin starka statsdrivna sjöfartspolitik, och landets frakttonnage både växer och förnyas. Det är en förlust för finska rederier. Finland borde utveckla sitt fartygsfinansieringssystem till att motsvara Sveriges så att finska rederier lättare ska kunna köpa nya fartyg. Många finska rederier vill investera i nytt tonnage men har svårt att få finansiering, vilket är en stötesten för rederierna i vårt land.

Wallenius Wilhelmsen Ocean anklagas för kartellbrott i Australien

Rederiet Wallenius SOL ingår i rederigruppen Wallenius. Ett av Wallenius bolag, **Wallenius Wilhelmsen Ocean**, anklagas för kar-

tellbrott i Australien mellan 2011–2012. *Sjöfartstidningen* skrev om det 26.8.2019.

Wallenius SOL (SOL= Svenska Orient Linen) grundades i april i år. Rederiet har tyst som en fisk simmat in på den finska sjötransportmarknaden och tagit våra frakter. Det svenska rederiet kände redan då det grundades till linjekartan till hamnarna längs den finska kusten, varifrån det tänker transportera frakter. Inom ett halvår har rederiets "krigsplan" förverkligats och det transporterar nu frakt från Kemi, Uleåborg och Jakobstad samt från och med november från Vasa.

Wallenius SOL transporterar frakt åt Stora Enso och Metsä Board

Fartygen i det svenska rederiet Wallenius SOL transporterar produkter från den finska skogsindustrin från Uleåborg, Kemi och Jakobstad ut i världen. Det nya rederiet meddelade att de ingått långa befракtingsavtal med **Stora Enso** och **Metsä Board**. Wallenius SOL tänker också sätta in två helt nya fartyg som ska transportera produkter från den finska skogsindustrin. Det har förbryllat de finska fraktrederierna, då det bland annat handlar om globala transporter från nya planerade träförädlingsanläggningar i Finland.

Metsä Board är ett finskt börsbolag. Finska **Metsäliitto** äger 41 procent av aktieka-

pitalet i Metsä Board. Därför är det anmärkningsvärt att produkter från den finska skogsindustrin genom ett ensidigt meddelande börjar transporteras bort från Finland med svenska fartyg. De finska beslutsfattarna bör absolut känna till detta, då byggandet av nya bioproduktfabriker har orsakat livliga diskussioner i riksdagen.

De nya planerade bioproduktfabrikerna har sagts skapa nya arbetsplatser i Finland. När det gäller sjötransporter av produkter från skogsindustrin har det inte blivit så, med tanke på att ett svenskt rederi transporterar gods från vårt land. Ett svenskt rederi betalar skatt i Sverige och anställer svenska sjöfarare. ⚓

I Sverige finns statligt ägda **Skeppshypotek** (Svenska Skeppshypotekskassan), som kan bevilja lån för inköp av fartyg mot fartygsinteckningar. Lånet kan vara som mest 70 eller till och med 80 procent av fartygets inköpspris. För små rederier kan de sträcka sig ända upp till 90 procent av fartygets inköpspris. Därför är det inte så konstigt att Sverige har kunnat investera i mycket nytt tonnage den senaste tiden.



Från hamnens ljus till dödslägren

I slutet av andra världskriget tillfångatog Nazi-Tyskland 360 finska sjömän och -kvinnor och förde dem till sina koncentrationsläger. Björneborgsborna Esko Railamaa och Jaakko Peltonen överlevde förintelselägret, men fick mentala skador. 92-åriga Pentti Roslöf från Raumo uthärdade hemskheterna i koncentrationslägret med hjälp av Jehova.

TEXT OCH BILDER JUHA GRANATH



Denna ryggsäck från en tysk soldat som min bror Jaakko tog med sig låg gömd på vinden hos oss i flera årtionden. Ingen ville väcka minnena som den bär med sig, säger Markus Peltonen.



Vid köksbordet i radhuset i Tegelbacken i Björneborg sitter det två allvarliga män. De har i flera årtionden sört det hemska öde som drabbade deras sjöfarande storebröder i tyska koncentrationsläger i slutet av andra världskriget.

Markus Peltonen har förutom sina minnen även tagit med en ryggsäck som tillhört en tysk soldat och som hans storebror Jaakko hade med sig hem från Nazi-Tyskland.

– Den låg gömd på vinden hos oss i flera årtionden. Ingen ville väcka minnena som den bär med sig. Ryggsäcken är redan från första världskriget, berättar Markus Peltonen.

Mauri Railamaa har ritat en bild av en

Hitlerjugends tröja som hans storebror Esko ägde.

– Esko hade den på sig när han kom hem. Tröjan hade fina glänsande aluminiumknappar och mönstrade bälteskrokar. Den satt lika bra på en 9-årig nazist som på Mauris svältande bror. Jag bar tröjan hela följande sommar, minns Mauri Railamaa.

Eskos och Jaakkos öde förseglades den 19 september 1944, då Finland och Sovjetunionen slöt mellanfreden och den före detta vapenbrodern Tyskland blev fienden. Tyskland beslagtogs de finska handelsfartygen som låg i hamnarna som de kontrollerade och förde 360 finska sjöfarande till koncentrationslägren.

– Bröderna återvände visserligen vid liv, men var så svårt skadade mentalt att de



Detta är min bror Eskos bankbok, som statskontoret satte in 54 000 mark på som kompensation för hans åtta månader långa upplevelse i koncentrationslägret. För pengarna fick man år 1945 en cykel, säger Mauri Railamaa.

aldrig blev sig själva igen, säger Mauri Railamaa och Markus Peltonen.

Fysisk och psykisk tortyr

17-åriga Jaakko Peltonen gick till sjöss från Tallholmen som jungman på s/s *Corona* våren 1944. Han hade även sökt militärtjänst, men nekats på grund av sin låga ålder.

– Vi var fem barn, och pappa tyckte det var bra att en åkte. På så sätt blev det färre att utfordra. Mamma var rädd för sin sons skull och accepterade aldrig pappas beslut att låta sonen gå till sjöss, minns Markus Peltonen.

Mammas farhågor besannades samma dag som Finland och Sovjetunionen slöt mellanfreden. Tyskarna kapade s/s *Corona* i Kielkanalen och förde besättningen till koncentrationslägren **Brauner Berg** och **Wilhelmsburg** nära Kiel och Hamburg.

Jungman Jaakko Peltonens mardröm varade i åtta månader. Hans nu 83-åriga lillebror Markus har förundrat sig över människans ondska i över 70 år.

– Jaakko berättade att de aldrig visste hur dagen skulle bli i lägret. Varje morgon hängdes ett par italienare och polacker, fångar slogs sönder och samman, de hade inga namn, utan bara nummer. Man var tvungen att kunna numret på tyska för att ens överleva.

Lillebror berättar hur storebror svalt i

lägret och tillsammans med sina kamrater hade smitit genom ett hål i stängslet för att hämta mat, men åkte fast.

– Under förhören hade männen från Gestapo visat min utsvultna bror bilder på läckra måltider. Trots att det hände hemska saker där så torterades de alltså också psykiskt. Vad är människan egentligen kapabel till, funderar Markus Peltonen.

Från hamnarna i västra Tyskland och från Holland fördes 114 finska sjömän till lägret i Brauner Berg och 23 till lägret i Wilhelmsburg.

– När uppgifterna om de finska sjömännens öde nådde Björneborg försökte mina föräldrar ta reda på var Jaakko befann sig genom **Finlands Röda Kors**. Det var meningslöst, eftersom det senare visade sig att organisationen samarbetade nära med nazisterna, minns Markus Peltonen.

När Jaakko kom hem igen via Danmark och Sverige hösten 1945 vägde han 35 kilo och hade svåra andningssvårigheter och astmaanfall. På natten vaknade lillebror av storebrors rop. Kriget var fortfarande närvarande.

– Och det försvann aldrig. När tyska staten på 1960-talet erbjöd Jaakko en plats på ett lungsanatorium, sade han "Aldrig någonsin ens åt det hållet". Han hade hört tillräckligt med svinhundsrop, berättar Markus Peltonen.

"Blev rivna och slagna"

På sensommaren 1944 beslutade sig 17-åriga Björneborgsbon **Esko Railamaa** att gå till sjöss tillsammans med sina två jämnåriga vänner **Pentti Säilä** och **Veijo Vaitilo**. De ordnade ett arbete, och i hamnen i Tallholmen väntade segelfartyget *M/aux Svanen* utrustad med en hjälpmotor på trion.

Mellanfreden mellan Finland och Sovjetunionen avslutade också krigstillståndet mellan Finland och Storbritannien, och segelfartyget *Svanen* hade just England som destination.

– Tyskarna stoppade fartyget på Nord-sjön och förde det till Norge. Där fick besättningen röra sig fritt och hade möjlighet att fly till Sverige. Det gjorde de inte. Enligt min bror såg de fartyget som sitt hem och stannade kvar.

– Där begick besättningen ett stort fel, men till viss del skyller jag det på Finlands dåvarande regering. Regeringen hade kunnat meddela de finska fartygen att läget som vapenbroder till Tyskland höll på att förändras. På så sätt hade männen kunnat bereda sig på det värsta, säger Mauri Railamaa.

När Finland inledde militära operationer mot Tyskland hösten 1944 tog Tyskland 34 finska fartyg som var tidsbefraktade vid den norska kusten i besittning. Tyskarna fängslade de 127 medlemmarna i besättningen på fartygen och förde dem till ön **Hovedøya** utanför Oslo.

På Hovedøya gav tyskarna finländarna två dåliga alternativ: antingen förbinder du dig genom din underskrift att strida för Tyskland eller så försvinner du i krigets kaos.

Esko Railamaa, Pentti Säilä och Veijo Vaitilo, liksom övriga finländare, skrev inte under. Framför sig hade de en resa mot **Pölitiz**, ett sidoläger till förintelslägret **Stutthoff** nära staden **Stettin**. 118 finska sjöfara-re, varav nio kvinnor, packades in bakom taggtrådarna.

– De blev rivna och slagna. Det fick jag ur Esko. Flera år senare köpte jag två flas-

Esko Railamaas soldatpass och dödsannons samt en Hitler-jugends tröja som lillebror Mauri Railamaa ritat.



kor konjak och försökte få honom att prata. Det lyckades inte. Esko blev känslös och tittade bl.a. på den romantiska krigsfilmen Dimmornas bro fyra gånger, minns Mauri Railamaa.

När Esko Railamaa kom hem hösten 1945 kände deras pappa inte igen sin 19-åriga son.

– Pappa berättade att han tittade ut genom fönstret och såg en tröja på en galge komma gående på gatan. Först vid ytterdörren förstod han att det var sonen Esko, berättar Mauri Railamaa.

Pappa berättade att han tittade ut genom fönstret och såg en tröja på en galge komma gående på gatan. Först vid ytterdörren förstod han att det var sonen Esko.

”Flickornas öde förändrade mig”

I arkivet i marinmuseet i Björneborgs grannstad Raumo finns *M/aux Omas* kapten **Nestori Kuusistos** förteckningsliknande dagbok om det öde som drabbade de finska sjömän som internerades från Norge till koncentrationslägret Pölitz.

– Tyvärr har vi inte så mycket mer. Däremot finns det en del föremål och dokument om sjömännens öde från första världskriget, beklagar museets amanuens **Paula Kupari**.

I Gamla Raumo alldeles intill marinmuseet finns däremot 92-åriga **Pentti Roslöf**, som upplevt fasorna i Pölitz. Även om hans vardagsminne har försvagats något är hans minnen från 75 år tillbaka fortfarande lika levande.

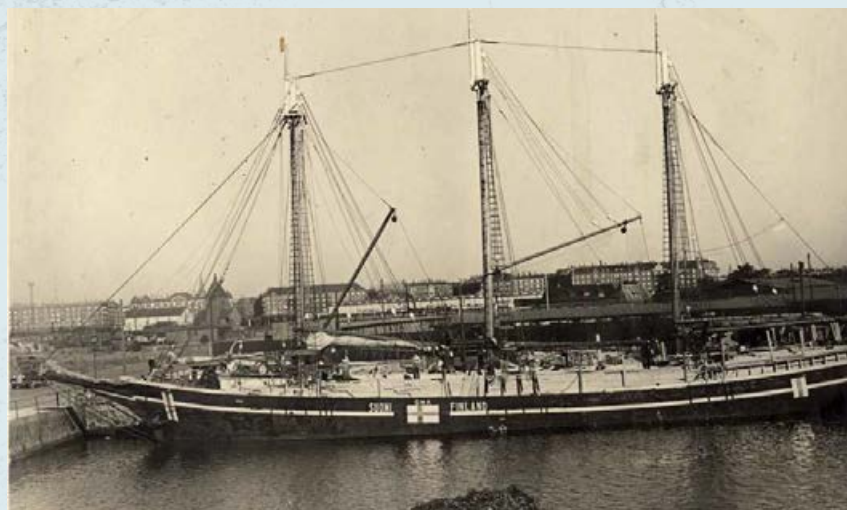
– Jag minns Björneborgstrion Railamaa, Säilä och Vaitilo mycket väl. Vår gemensamma väg började i Norge och slutade i kaotiska Tyskland i krigets slutskede, minns Roslöf.

Jungman Pentti Roslöf transporterade krigsmateriel på skeppare Nestori Kuusistos *M/aux Oma* längs den norska kusten till

92-åriga Pentti Roslöfs dagar förflyter lugnt hemma i Gamla Raumo.



Jungman Pentti Roslöf transporterade krigsmateriel på skeppare Nestori Kuusistos *M/aux Oma* längs den norska kusten till tyska baser. Fartygsbesättningens öde blev tvångstransport till koncentrationslägret Pölitz.



tyska baser. I september 1944 tillfångatog tyskarna fartygets besättning. Då började även 17-åriga Pentti Roslöfs åtta månader långa mardröm.

– Vi hade gott och väl kunnat undvika resan till koncentrationslägret, men fartygets rederi **Yrjänen & Kumpp** fick oss med hopp om provision att göra ytterligare en resa från Kristansand till norr. Det blev vårt öde. I november skickades vi till koncentrationslägret i Tyskland, berättar Roslöf.

I Pölitz blev Roslöf av med sitt namn och blev nummer 3809. Kommandot fördes både av SS-vakter och av förtroende-fångar, som kallades pampar. Bemötandet var grymt och Roslöf fick bevittna ett ständigt dödande och utsättas för slag, hunger och förödmjukelse.

92-åringens ögon tåras än idag när han minns hur han fick bevittna hur två unga

flickor torterades på lägergården. Upplevelsen förändrade Pentti Roslöfs hela liv.

– De hemska vakterna misshandlade skolflickorna brutalt i två dygn, men flickorna klarade hemskheterna tack vare sin tro på Jehova. Den synen påverkade mig så mycket att jag också tydde mig till Jehova. Tron har burit mig fram till idag, säger Roslöf.

När de allierade bombade Pölitz-lägret och jämnade det med marken den 8 och 9 februari 1945 dog minst ett tiotal finska sjömän.

– Det var som ett åskväder. Vi låg på magen med näsan mot marken. Bomberna lyfte män från marken. Vi var skräckslagna och chockade. I mars förflyttades vi till den västra stranden av floden Oder för att gräva skyttegravar som skulle stoppa ryssarna, minns Roslöf.

Skyttegravarna förhindrade däremot inte Röda arméns framåttryckningar, och i april flydde de finska sjömännen från de annalkande ryssarna till väst och försökte komma över på de allierades sida.

Av Björneborgstrion lyckades Veijo Vaitio ta sig hem via Danmark och Sverige. Döden hade redan befriat Pentti Sälä.

– Jag, Esko Railamaa tio andra hamnade hos Röda armén. De förde oss till ett uppsamlingsläger i Berlin. Där meddelade ryssarna att de skulle skicka oss till Finland via Leningrad. Det var också en plågsam resa, minns Pentti Roslöf.

I slutet av oktober kom den utsultna finska gruppen till gränsstationen i Vainikkala, varifrån resan fortsatte till en lusbastu och förhör i Tulludden i Hangö.

I november 1945 kom Esko Railamaa och Pentti Roslöf hem. Esko till Björneborg och Pentti till Raumo.

"Aldrig mer"

Vid köksbordet i Tegelbacken i Björneborg sitter det två allvarliga män. Esko Railamaa och Jaakko Peltonens småbröder Mauri och Markus säger att deras bröder aldrig återhämtade sig från mardrömmarna efter koncentrationslägren.

Esko Railamaa dog som barnlös ungkarl vid endast 49 års ålder 1975.

– Kriget efterlämnade en oro. Esko gick visserligen på danser och hade ett par riktigt snygga tjejer. Men han var så skadad att han inte riktigt vågade, berättar lillebror Mauri.

Jaakko Peltonen dog som barnlös ungkarl vid endast 56 års ålder 1983.

Jaakkos hemska upplevelser från koncentrationslägret Brauner Berg i västra Tyskland skakade om den unge mannen så illa att han led av mentala problem hela resten av livet.

– Jaakko dog av andningssvårigheter på Satalinna sjukhus i Harjavalta. Ingen brydde sig om att se hur min bror mätte på hela natten, trots att han längre varit riktigt dålig, säger lillebror Markus.

Mauri Railamaa och Markus Peltonen hoppas att storebrödernas öden kan ge dagens ungdom något att tänka på.

HR06 43:1

Porteckning över internerade finska sjöbefäl och manskap.

Sjökaptenar:	Nr.				
	1.	Boman, Ake Fredrik	(B)h.-"	1/8	-99.
	2.	Danielsson, Johannes Sigurd	(B)l.-"	28/6	-12.
	3.	Haltamo, Bruno Aleksander	(B)e.-"	5/10	-11.
	4.	Haggblom, Bruno August	(B)n.-"	7/10	-08.
	5.	Jering, Ake J.W.	(B)c.-"	18/11	-11.
	6.	Johansson, Joris	(B)a.-"	4/8	-01.
	7.	Johansson, Rurik Johannes	(B)f.-"	23/11	-08.
	8.	Johansson, Ove Mikael (Bris)	(B)i.-"	13/12	-08.
	9.	Kuivala, Nillo Aaron	(B)d.-"	21/10	-02.
	10.	Kuusisto, Nestor	(B)o.-"	17/3	-02.
	11.	Movall, Karl Valdemar	-"	13/10	-14.
	12.	Niska, Carl-Ivar	(B)b.-"	10/7	-14.
	13.	Pettersson, Yrjö Einar	(B)j.-"	19/10	-03.
	14.	Puranen, Aaro	-"	5/9	-11.
	15.	Simell, Egon Torkel	(B)m.-"	15/3	-09.
	16.	Söderlund, Linus Albin	(B)k.-"	19/12	-07.
	17.	Vikström, Erik Johannes	(B)g.-"	12/6	-12.
Koffardskaptenar:	18.	Haimelin, Lauri	-"	22/12	-02.
	19.	Hyrsky, Frans Aleksander	(B)t.-"	3/10	-98.
	20.	Silvan, Gunnar Hjalmar	(B)q.-"	3/4	-10.
	21.	Stenroos, Henrik Edvin	(B)p.-"	4/5	-09.
Överstyrmän:	22.	Srivägen, Bertil	-"	3/4	-18.
	23.	Selkman, Fredrik Alex	-"	31/10	-14.
	24.	Johansson, John Adolf	(B)s.-"	16/9	-18.
	25.	Kallman, Arne Albin	(B)r.-"	3/7	-18.
	26.	Laaksonen, Evald	-"	10/9	-19.
	27.	Samula, Mikael	(B)u.-"	3/6	-14.
	28.	Sjöström, Magnus Georg	-"	14/5	-03.
	29.	Söderlund, Johannes Artur	-"	25/5	-15.
	30.	Vestermark, Hugo Lennert	-"	7/12	-11.
Styrmän:	31.	Finnberg, Karl Henrik	-"	8/7	-16.
	32.	Saarell, Artur Vidar	-"	14/2	-16.
	33.	Karlsson, Ernfriid	-"	20/10	-11.
Understyrmän:	34.	Hilanto, Aastaa	-"	29/1	-07.
	35.	Valin, Vieno	-"	25/5	-12.
Övermaskinmästare:	36.	Ahtikari, Abraham	-"	7/8	-10.
	37.	Moiilanen, Arvid	-"	4/9	-07.
	38.	Nordström, Bertel	-"	12/8	-17.
Maskinmästare:	39.	Eklund, Holger	-"	23/9	-18.
	40.	Eriksson, Gunnar	-"	25/8	-20.
	41.	Helaskari, Kosti Mielo	-"	26/9	-14.
	42.	Lind, Karl Vilhelm	-"	2/4	-88.
	43.	Lindén, Ragnar	-"	29/6	-03.
	44.	Patanen, Onni Viljam	-"	7/11	-07.
Undermaskinmästare:	45.	Aaltonen, Juho	-"	1/8	-01.
	46.	Gustavsson, Anton Valdemar	-"	21/11	-02.
	47.	Mindros, Arvid	-"	20/11	-03.
	48.	Koström, Eino Paavo	-"	11/9	-09.
	49.	Koström, Karl Viktor	-"	16/8	-00.
Dispersmästare:	50.	Ahlfors, Karl Allan	-"	26/6	-00.
	51.	Isak-Ahti, Ake	-"	19/7	-20.
	52.	Jansson, Fridolf	-"	23/8	-20.
	53.	Nordlund, Ernst Valter	-"	9/11	-16.
	54.	Pettersson, Johan	-"	24/1	-98.
	55.	Sjölund, Valter	-"	16/3	-18.
	56.	Skoglund, Gunnar	-"	2/1	-19.
	57.	Söderberg, Frans Viktor Elias	-"	23/8	-94.
	58.	Tiainen, Rauno	-"	21/10	-99.
	59.	Vesterberg, Martin	-"	26/8	-16.

Anm. Märket (B) anger de personer vilka fört befäl.

Fortsättning & följande sida, "vänd".

Namnlista med internerade sjömän. (Sjöfartsmuseet i Raumo)

– Farliga tankar får allt mer utrymme både hos oss och ute i världen. Det är viktigt att man talar om dessa gångna hemskhe-

ter. Våra storebröders öden får aldrig upprepas, påminner Mauri Railamaa och Markus Peltonen. ⚓



Lönedagen – den kom och den gick

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: För vilken tid betalas lön till sjöfararen? När förfaller lönen till betalning? Och hur är det när anställningsförhållandet upphör?

JURISTEN: Enligt lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) 2:14 § beräknas lönen från början av den dag arbetstagaren infinner sig till sitt arbete och till utgången av den dag anställningsförhållandet upphör, om inte något annat bestäms någon annanstans i lag. Med andra ord betalas lön från början av den dag man kommer till fartyget oavsett om man börjar arbeta under det dygnet. När det gäller t.ex. linjetrafiken mellan Åbo och Stockholm måste man åka med fartyget på kvällen, trots att den egentliga arbetstiden kanske börjar först på natten eller nästa morgon. Detsamma gäller den dag anställningsförhållandet upphör. När fartyget ankommer hamnen på förmiddagen betalas lön även för den dagen, även om arbetstagarens skift skulle ha slutat redan före midnatt.

I paragrafen står det också att den *minsta löneenheten vid sjöarbete är daglön*. Lagen om sjöarbetsavtal, och därmed även kollektivavtalen, känner inte till begreppet timlön. I kollektivavtalens tabeller fastställs lönerna som månadslöner. Av dem fastställs den dagliga lönen i enlighet med 14 § i nämnda lag genom att dela månadslönen med 30.

I början av anställningsförhållandet betalas lön även för *restiden* från arbetstagarens hem till fartyget. Denna undantagsregel gäller alltså den första resan till arbetet under arbetsavtalet, dvs. en gång i början av det tillsvidare gällande arbetsavtalet. I början av en viss-tidsanställning betalas lön för restiden i början av varje arbetsavtal.

Sjöarbetsavtalslagens utgångspunkt att lönen ska betalas kontant (lagen om sjöarbetsavtal 2:20 §) skiljer sig från arbetsavtalslagen för arbete i land. Lagstiftaren har ansett det viktigt att trygga sjöfarens rätt att vid behov få åtminstone en del av lönen kontant och t.ex. i samband med hamnbesök i betalningsortens valuta. I praktiken betalas lönerna till ett konto som angetts i arbetsavtalet som kontoöverföring. "Kvittot" på lönebetalningen är en av arbetsgivaren upprättad *lönespecifikation*, av vilken lönens storlek och grunderna till fastställandet framgår.

Enligt 2:17 § i lagen om sjöarbetsavtal ska lönen betalas den sista dagen av lönebetalningsperioden, om inte något annat avtalas. *Lönebetalningsperioden* kan vara högst en månad. Ofta är det så att lönebetalningsperioden är en kalendermånad och att den 15:e i nästa månad överenskommit som lönebetalningsdag i arbetsavtalet. Om den avtalade lönebetalningsdagen infaller på en lördag eller helgdag förfaller lönen till betalning redan föregående vardag (lagen om sjöarbetsavtal 2:19 §). Lönen, som alltså är arbetstagarens fordran på arbetsgivaren, *förfaller till betalning på lönebetalningsdagen*.

Lönen ska kunna tas ut på förfallodagen (lagen om sjöarbetsavtal 2:20 §). Om lönen försenas eller inte är på arbetstagarens konto enligt avtal har arbetstagaren rätt till *dröjsmålsränta* enligt räntelagen (633/1982).

När *anställningsförhållandet upphör* avslutas även lönebetalningsperioden enligt lagen om sjöarbetsavtal 2:18 §. Med andra ord förfaller lönen till betalning den sista dagen i anställningsförhållandet. Det orsakar ibland praktiska problem t.ex. vid hävning av ett arbetsavtal. Vid betalning av den sista lönen, dvs. avgångsvederlaget, ska alla övertids- och semesterersättningar, tillägg som baseras på särskilda arbetsprestationer och eventuella andra fordringar betalas, men löneadministrationen har inte nödvändigtvis ännu information om alla dessa när arbetsavtalet upphävs. Därför har man avtalat särskilda tidsfrister i kollektivavtalen, inom vilka arbetsgivaren ska betala den sista lönen efter att anställningsförhållandet upphört. Enligt t.ex. utrikesfartens kollektivavtal ska den sista lönen stå till arbetstagarens förfogande omedelbart, dock senast efter sex vardagar. Om det förekommer otydligheter i anknytning till lönen när anställningsförhållandet upphör ska arbetsgivaren utreda dem så att den sista lönen står till arbetstagarens förfogande senast efter tio vardagar efter att anställningsförhållandet upphört. I kollektivavtalet ges alltså arbetsgivaren lite tid till utredning och betalning. Om arbetsgivaren vill betala lönen senare än så, t.ex. på lönebetalningsdagen enligt arbetsavtalet, ska det avtalas separat i samband med att anställningsförhållandet avslutas.

Enligt 2:18 § i lagen om sjöarbetsavtal har arbetstagaren om betalningen fördröjs rätt att utöver dröjsmålsränta få *full lön för väntedagarna*, dock för högst sex väntedagar. Betalningen betraktas som fördröjd om den försenas förbi förfallodagen, dvs. från ovan nämnda tidsfrist på sex eller tio dagar enligt kollektivavtalet. Om det förekommer otydligheter kring fordringen eller om fördröjningen beror på ett räknefel eller ett annat misstag har arbetstagaren rätt till lön för väntedagar enligt lagen bara om arbetstagaren har påpekat fördröjningen till arbetsgivaren inom en månad efter att anställningsförhållandet upphörde.

Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Hälsningar från arbetsdomstolen

DOMSLUT TT 2019:80

Rättstvisten gällde grund för uppsägning av arbetsavtal. I fallet hade en arbetstagare på ett passagerarfartyg i utrikesfart kallats till fartygskommission för att höras med anledning av att arbetstagaren hade vägrat att göra ett blåstest som gjordes som stickprov. Förvånansvärt nog var listan med överträdelser längre på kommissionens möte: otillåten vistelse i hytt under arbetstid samt försummelser i anknytning till brandrundor och arbetskläder. Baserat på vittnesutsagor konstaterades det att det inte fanns några bevis på att arbetstagaren skulle ha agerat i strid med anvisningarna eller på annat sätt än sina kollegor under brandrundorna och att arbetstagaren därmed inte hade äventyrat fartygssäkerheten.

Som klandervärt agerande betraktades endast vistelse i hytt under arbetstid, för vilken varningen hade löpt ut. Arbetsgivarens förfarande i fartygskommissionen var inte helt ändamålsenligt, i tillägg till vilket domstolen ansåg att beslutet om uppsägning omotiverat hade påverkats av vägran att alkoholtestas samt andra ovidkommande omständigheter i anknytning till bl.a. ojämnt bemötande. Därmed ansåg domstolen att arbetsgivaren inte hade rätt att avsluta arbetsavtalet och ålades att som ersättning för ogrundad uppsägning till arbetstagaren betala tio månaders lön samt ersätta arbetstagarens rättegångskostnader.

Domslutet var ett omröstningsbeslut 3-3, där ordförandens ståndpunkt avgjorde. Omröstningen rörde huruvida vägran att alkoholtestas, dvs. att inte blåsa, kan betraktas som avtalsöverträdelse. Majoriteten av domarna ansåg att det inte kan det. Arbetstagarens skyldighet att delta i alko-

holtestning måste baseras på lagen och inte bara på kollektivavtalet. I riksdagens grundlagsutskotts betänkande har man tagit tydlig ställning till att undantag till grundlagsenlig personlig integritet måste regleras i lag. I domslutet fick man alltså som en extra bonus utöver rättspraxis rörande fartygskommissionens förfarande även en bekräftelse på att bestämmelserna om alkoholtestning enligt drogpolicy-avtalet är lagenliga.

DOMSLUT TT 2019:89

Målet handlade om en tolkning av bestämmelsen om ålderstillägg enligt utrikesfarens passagerarfartygsavtal, dvs. vilka dagar som beaktas vid bestämmande av tid som berättigar visstidsanställda till ålderstillägg. Motsvarande kollektivavtalsbestämmelse finns även i andra sjöarbetskollektivavtal. Domstolen ombads ta ställning till hur denna bestämmelse ska tolkas med hänsyn till 1 kap. 6 § i sjöarbetsavtalslagen. Den säger att om flera tidsbestämda arbetsavtal efter varandra har ingåtts, utan avbrott eller endast med korta avbrott, anses anställningsförhållandet ha fortgått utan avbrott när anställningsförmånerna bestäms. Kollektivavtalsbestämmelsen har inte ändrats sedan sjöarbetsavtalslagen och den aktuella paragrafen trädde i kraft 2011.

Nämnda paragraf i sjöarbetsavtalslagen härstammar från EU-direktivet för visstidsanställning, enligt vilket man inte får tillämpa oförmånligare arbetsvillkor på visstidsanställningar än på fasta anställningar. Enligt den allmänna tolkningsprincipen ska medlemsländernas nationella lagstiftning tolkas EU-rättspositivt, och det gäller även kollektivavtal. Tillämpningen av dessa

principer betonades inte i det avgivna enhälliga domslutet, utan domstolen nöjer sig med att konstatera att bekräftandet av etablerad tillämpningspraxis för kollektivavtalspunkten är ”*möjligt med beaktande av den tvingande lag som rör förbud av diskriminering och förpliktar till ett jämställt bemötande*”. I avgörandet framhävs alltså arbetsdomstolens befogenhet och roll som tolkare av kollektivavtal.

Resultatet var att kollektivavtalsbestämmelsen i fråga tillämpas såsom tidigare, dvs. att endast arbetsavtalens giltighetsdagar räknas kumulativt till den tid som berättigar visstidsanställda till ålderstillägg, dvs. arbetsdagar och inte ledighets- eller semesterdagar som ska betalas.

1:6 i sjöarbetsavtalslagen är ingen tvingande lagstiftning, utan kan avtalas annorlunda i kollektivavtalet. Man kan alltså läsa mellan raderna att domstolen lämnar frågan om ålderstillägg för visstidsanställda till kollektivavtalsparterna att avgöra i framtiden.

Domsluten kan läsas i sin helhet (på finska) på arbetsdomstolens hemsida och på Finlex.

Många fall under behandling

Under de senast två åren har det som mest varit över 20 fall under behandling, vilket torde vara ett rekord för Sjömans-Unionen. Det visar på ett beklagligt sätt arbetsgivarernas ovilja att tillsammans hitta en lösning på tvister och meningsskiljaktigheter. En del av fallen har med avslutande av anställningsförhållande att göra, men det har även förekommit flera tvister rörande tolkningen av kollektivavtalet. 🇫🇮



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

VECKORNA 7–16 (10.2.–20.4.) 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 30.11.2019. 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 tvätttrum 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.



FUENGIROLA

Semesterlägenhet i Fuengirola ligger vid en varm solstrand ca 20 kilometer från Malaga. Semesterlägenheten som hyrs ut är fullt utrustad. Priset för lägenheten inkluderar slutstädning och sängkläder.

Under vårsäsongen kan stugorna i Levi, Himos och semesterlägenhet Fuengirola bokas utan lottdragning den 1.1.–9.2. och 21.4.–1.6.

UNIONENS ANDRA STUGOR

Unionens andra stugor kan bokas under hela vårsäsongen fram till 1.6.2020 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.



Semesterlägenhet i Fuengirola i Spanien hyrs ut för medlemmarnas semesteranvändning



Semesterlägenheten kan hyras via Sjömans-Unionens stugbokningskalender: smu.koutavaraus.fi

SJÖMANS-UNIONEN HAR SKAFFAT en semesterlägenhet i Fuengirola i Spanien för medlemmarnas bruk. Semesterlägenheten kan hyras från och med september. Hyresperioden är en vecka och kostar 390 euro. Alla medlemmar i Sjömans-Unionen kan hyra semesterlägenheten, såväl arbetande medlemmar som pensionärer och studentmedlemmar.



FUENGIROLA ligger vid en varm solstrand ca 20 kilometer från Malaga.

Semesterlägenheten som hyrs ut är fullt utrustad. Lägenheten har trådlös snabb wifi. Tvättmaskin och diskmaskin. Sänglinnen. Kaffebryggare. Vattenkokare. Matlagningsredskap och porslin.

Priset för lägenheten inkluderar slutstädning och sängkläder.

Från Malagas flygplats tar man sig till lägenheten med taxi eller tåg. För de som kommer med egen bil har lägenheten en egen parkeringsplats.

Sjömans-Unionens semesterbostad som nu kommer till uthyrning är en tillfällig hyreslägenhet som står till medlemmarnas förfogande tills den nya moderna semesterlägenheten som Sjömans-Unionen köpt blir klar, uppskattningsvis våren 2021. Sjömans-Unionen har köpt en semesterbostad som är under konstruktion i Fuengirola och som medlemmarna kommer att kunna hyra när den är klar.

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Syyskokous ja pikkujoulut

Syyskokous pidetään **lauantaina 30.11.2019 kello 13.00** Hotelli Pietari Kylläisessä (Olavinkatu 15, 57130 Savonlinna). Illalla kello 19.00 revyy **Karvahatun paluu** Savonlinnasalilla (Kylpylaitoksentie 4, 57130 Savonlinna) ja sen jälkeen jotain suuhun pantavaa. Paikkoja rajoitettuihin hintaan 30€/henkilö. **Sitovat ilmoittautumiset perjantaihin 1.11.2019** mennessä Markulle, p. 0400 768 414, s-posti: markku.j.rautiainen@gmail.com tai Sepolle, p. 050 368 2298, s-posti: seppo.immonen57@gmail.com

POHJOINEN

Syyskokous ja SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous 26.10.2019

Pohjoisen osasto kokoontuu Merimies-Unionin edustajakokouksen ehdokasasettelukokoukseen **26.10.2019 klo 17.00**. Paikka on Puistopaviljonki Kemissä. (Meripuistonpolku 11, 94100 Kemi. www.puistopaviljonki.fi). Pohjoisen osaston **syyskokous** järjestetään **26.10.2019 klo 17.30**. Paikka on Puistopaviljonki, Kemi. (Huom! Osaston hallitus kokoontuu samassa paikassa klo 15.00.)

SATAMA-ALA

Syyskokous ja SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous 28.10.2019

Satama-alan osaston syyskokous maanantaina 28.10.2019 klo 14.00. Kokous pidetään Merimies-Unionin Helsingin toimistolla, 1. kerroksen kabinetissa. (Kuljetusliittojen talo, John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki) (Huom! Osaston hallitus kokoontuu klo 12.00.) Samassa kokouksessa 28.10.2019 klo 14.00 pidetään myös **Satama-alan Merimies-Unionin edustajakokouksen ehdokasasettelukokous**.

ÅLAND/AHVENANMAA

Höstmöte 31.10.2019 Och nominering av representanter till FSU:s kongress

Ålandsavdelningen håller höstmöte torsdagen den 31 oktober kl. 18.00. På avdelningens kontor: Ålandsvägen 40, Mariehamn. **Efter mötet hålls nomineringen av representanter till kongressen nästa år.**

LOUNAIS-SUOMI

Syyskokous 6.11.2019

Aika: keskiviikko 6.11.2019 klo 16.00 alkaen
Paikka: Turun Kellariravintola, Linnankatu 16, Turku
Kokouksessa valitaan hallitukseen puheenjohtaja, varsinaiset jäsenet ja varajäsenet seuraavaksi kahdeksi vuodeksi. Vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunnitelma vuodelle 2020. Käsitellään muut sääntömääräiset asiat. **Huom! Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun 30.10. mennessä**, puh. (02) 233 7416.

Lounais-Suomen osaston SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous 6.11.2019

Aika: keskiviikko 6.11.2019 klo 16.00
Paikka: Turun Kellariravintola, Linnankatu 16, Turku. *Osaston jäsenet, tervetuloa!*

Jouluglögiti Turun toimistolla 9.12. Klo 11–13

Tervetuloa jouluglögille maanantaina 9.12.2019 klo 11–13 Turun toimistolle, Maariankatu 6 b, 5. krs. *Tervetuloa!*

Poikkeuksellisesti **Lounais-Suomen osasto (006)** ei järjestä tänä vuonna pikkujouluja Ripesän korkeiden korjauskustannusten takia.

ITÄKUSTI

Syyskokous 18.10.2019 klo 14

Itäkustin osaston syyskokous pidetään perjantaina 18.10.2019 klo 14.00 Pyhtäällä Villa Varpusessa. Samalla on mahdollista osallistua syystalkoisiin.

Itäkustin ja Etelä-Suomen osaston pikkujoulut Silja Europalla 26.11.2019

Itäkusti ja Etelä-Suomen osasto tarjoavat risteilyn jäsenilleen hintaan 40 € (avecit

Etelä-Suomen osaston pikkujouluristeily 26.11.2019

**Tervetuloa merihenkilöiden pikkujouluristeilylle!
Pikkujouluristeily M/s Silja Europalla 26.11.2019.**

Risteilyn järjestää Etelä-Suomen osasto (009). Osa muista ammattiosastoista sponsoroi omia jäseniään mukaan.

Tarjolla on jouluruokaa, juomaa ja tanssia sekä huippuseuraa. Paketin hinta osaston jäsenelle 40 euroa ja avecille 60 euroa.

Hinta sisältää:

- Hytin B-luokassa (jaettu kahden hengen hytti)
- illallisbuffetin juomineen
- aamiaisen
- tervetulomalat ja pientä purtavaa
- drinkkilippuja

Lisämaksu 1. hengen huoneesta 13 euroa.

60 €). **Ilmoittaudu mukaan Facebookin kautta** tai lähetä sähköpostia 1.10. mennessä: smu.itakusti@gmail.com. Ilmoittaudu nopeasti, sillä Itäkustin osastosta 30 ensimmäistä itäkustilaista mahtuu mukaan!

LÄNSI-SUOMI

Syyskokous 15.11.2019 klo 18, ravintola Hejm
Länsi-Suomen osasto järjestää syyskokouksen perjantaina 15.11.2019 ravintola Hejmässä. Kello 17 kokoontuu osaston johtokunta. Kello 18 alkaen pidetään osaston varsinainen syyskokous, johon kai osaston kaikki uudet ja vanhat jäsenet ovat tervetulleita! Kokouksen jälkeen ruokaillaan ravintola Hejmässä Kalaranta (os. Sininen tie 1, Vaasa).

Pikkujoulut 30.11.2019 klo 19, ravintola Strampen

Tervetuloa Länsi-Suomen osastolaiset pikkujouluihin ravintola Strampeniin lauantaina 30.11.2019 klo 19. (Strampen, Rantakatu 6, Vaasa). **Ilmoittautumiset viimeistään 18.11.2019 mennessä** Jan-Erik Berlinille, puh. 050 516 3863. Hinta jäseniltä 35 euroa ja avecilta 55 euroa. Maksusuoritus tulee olla tilillä 20.11.2019 mennessä. Tilitiedot: SMU Länsi-Suomen osasto FI81 1528 3000 123690. (Kirjoita viestikenttään osallistujan nimi ja summa.)

ETELÄ-SUOMI

SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokous II

Aika: 8.11.2019 klo 11
Paikka: Ravintola Salve, Helsinki

Syyskokous 8.11.2019

Etelä-Suomen osasto järjestää syyskokouksen perjantaina **8.11.2019 klo 13.00 Ravintola Salvessa** Helsingissä (Hietalahdenranta 5 C,

Helsinki). Osasto tarjoaa ruoat, kaikki jäsenet tervetuloa mukaan! Osaston hallitus kokoontuu klo 10.45.

LAIVAN VIHDEAMMATTILAISET

Syyskokous 4.11.2019

Syyskokous järjestetään ruokailun merkeissä Turussa ravintola Brahen Kellarissa. Kokouksessa käsitellään viralliset syyskokousasiat.

Aika: maanantai 4.11.2019 klo 17.30

Ilmoittautumiset viimeistään 31.10.2019:

viihdeammattilaiset@gmail.com

Ilmoitukset/Annonser

IN MEMORIAM

Leif Drockila

Merimies-Unioni kunnioittaa Tallink Siljan entisen pitkäaikaisen pääluottamusmiehen muistoa.



Leif Drockila oli Merimies-Uniönin hallituksen jäsen vuosina 15.5.1996–31.3.2012. Hän toimi Merimies-Uniönin hallituksen varapuheenjohtajana vuodet 2008–2012. Näiden lisäksi hän oli aktiivinen jäsen Etelä-Suomen osastossa, jossa hän istui myös hallituksessa.

Leif Drockila työskenteli Tallink Siljan pääluottamusmiehenä pitkän toimikauden, vuodet 2000–2012. Drockila tunnettiin taitavana neuvottelijana ja tarpeen vaatiessa jämpäkinä henkilönä, joka ottaa ohjat käsiinsä.

Karismaattinen Drockila oli hyvä kohtaamaan ihmisiä ja kertoi arvostavansa työssään laivan baarissa vanhan ajan *James Bond* -aikaa, jolloin drinkeistä tehtiin upeita ja laivalla oli pientä pilkettä silmäkulmassa.

Leif Drockilan muistoa kunnioittaen,
Suomen Merimies-Uniönin henkilökunta

*

YT-matruusi

Kari Johannes Hartikainen

s. 17.10.1946

k. 4.6.2019

Kari nukkui pois pitkän sairauden murtamana Satakunnan keskussairaalassa. Hän oli monta maata nähnyt, oli itää ja oli etelää. Hän oli kaikissa laivoissa tuttu ja oli niissä kuin kotonaan.

Kaipaamaan jäivät, puoliso, lapset, lastenlapset sekä muut sukulaiset, ystävät ja työtoverit. Kari jäi eläkkeelle *J/m Voimasta*.

*

Veini "Silveri"

Silvennoinen

s. 13.3.1940

k. 17.6.2019



On laiva valmiina

lähtöön se

kaukomaille käy,

missä taivaalla illan tullen ei pohjantähteä näy

Kun nousee purjeet purren ja köydet irrotetaan,
tänne ystävä armas surren sua jäämme me
kaipailemaan

Isämme lähti merille v. 1957 *M/s Helios*-aluksella ja jäi eläkkeelle vuonna 1995 *Gts Finnjetiltä*.

Pappaa kaipaamaan jäivät:

puoliso Pirjo

lapset Ismo, Sari ja Kirsi perheineen

sekä muut sukulaiset ja useat ystävät

Lämmin kiitos osanotoista.

*

Paavo Einari Penjala

s. 8.2.1934, Raahe

k. 31.5.2019, Vaasa

Minne meri ja taivas kantaa,
minne aalto ja tuuli käy;
siellä nouse aurinko hohtaa ja
sydämmelles lempeän rauhan suo.

Lepää rauhassa,
puoliso, pojat perheineen,
muut sukulaiset ja ystävät

*

Tuomo Uolevi Peltola

s. 29.7.1946

k. 9.9. 2019

Poistui yllättäen keskuudestamme,
jäi suuri sanaton ikävä.

Suremaan jäivät:

vaimo, tytär, poika perheineen, ja
lastenlapset, sisaret sekä suuri ystävien
joukko

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos *M/s Serenaden* henkilökunnalle muistamisesta jäädessäni oloneuvokseksi. Jälkeen vuosien työntäyteisten edessä on aika omien harrastusten. Kiitos yhteisistä vuosista! "Aina kovimmassa paikassa"

Jan Sundell

Kiitos *M/s Finnmaidin* henkilökunnalle muistamisesta jäädessäni eläkkeelle.

Esa Runsala

Hiukan myöhässä tulevat suuret kiitokset *M/s Hjördiksen* porukalle, ja etenkin Markulle lahjasta, kun jäin eläkkeelle.

Terveiset myös niin monille entisille työkavereille *Langh Shipillä* ja *Finnlinesillä*.

Kauko Ojala

Tuhannet Kiitokset Sere "Rautarouva" & Comp. muistamisesta kun saavutin Eläke Sataman. **Pekka Ahmakarin** puheeseen viitaten "Kaislikkoa on seilattu nyt tarpeeksi". Iso Kiitos! Ilon Kautta Jatketaan!

Vuokko Laitinen

KIITOS / TACK

Kiitos *Fennican* henkilöstölle muistamisesta täyttäessäni JÄLLEEN täysia vuosikymmeniä. **Risto Kosonen**

Kiitos 75-vuotispäiväni muistamisesta Merimies-Uniönin henkilökunnalle ja merimiehille. **Erkki Ukkonen**

SYNTYMÄPÄIVÄT

Martti "Masu" Taberman 90 vuotta
6.11.2019. Martti lähti merille vuonna 1948. Toimi Merimies-Uniönin asiamiehenä vuodesta 1955 eteenpäin 25 vuoden ajan.

KULTAMERKIT

Abrahamsson Rainer
Palen Ingmar
Filip Elander
Järvenpää Tarja



Kalajuttu

Miikka Forsberg kiskaisi Merimies-Uniönin mökiltä aimo vonkaleet lokakuun alussa.



Posti Green

Muista ilmoittaa eläkkeelle jäännistäsi Merimies-Unionin jäsenrekisteriin

HYVÄ ELÄKKEELLE SIIRTYNYT JÄSEN, muista ilmoittaa Merimies-Unionin jäsenrekisteriin itse eläkkeelle jäämisestäsi. Tieto eläköitymisestä saapuu jäsenrekisteriin nykyisin ainoastaan ilmoittamalla itse asiasta.

Eläkkeellä olet jäsenmaksuista vapautettu ja oikeutettu samoihin Merimies-Unionin jäsenetuihin, eli saat muun muassa ilmaiseksi lehden, alennusta bensasta ja voit vuokrata Unionin mökkejä käyttöösi jne.

Mikäli kuitenkin teet eläkkeellä osa-aikaisia töitä, tuosta ansiotulosta tulee maksaa Merimies-Unionin jäsenmaksu.

MERIMIES-UNIONIN JÄSENREKISTERI

Puhelin: 09-615 2020

(vaihe, pyydä yhdistämään siitä jäsenrekisteriin)

Suora sähköpostiosoite jäsenrekisteriin:
jasenrekisteri@smu.fi

Kom ihåg att meddela medlemsregistret om din pension

BÄSTA PENSIONERAD MEDLEM, kom ihåg att meddela Sjömans-Unionens medlemsregister när du blir pensionerad. Informationen om pensionen når medlemsregistret endast om man själv meddelar om det.

Som pensionär är du befriad från medlemsavgiften och har rättigheter till samma förmåner som tidigare, till exempel medlemstidningen, rabatt på bensin, rättighet att hyra Unionens stugor osv.

Ifall du arbetar under din pension skall medlemsavgiften betalas från förvärvsinkomsten.

SJÖMANS-UNIONENS MEDLEMSREGISTER

Telefon: 09-615 2020 (telefonväxel, be att koppla till medlemsregistret)

Direkt e-post till medlemsregistret:
jasenrekisteri@smu.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
Arkinen klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTÖMYSSKASSA

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

TYÖTÖMYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmögatan 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

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

Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelusihteeri /
Sekreterare för medlemsregistret
och medlemservice
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

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 BESÖKADDRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADDRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00