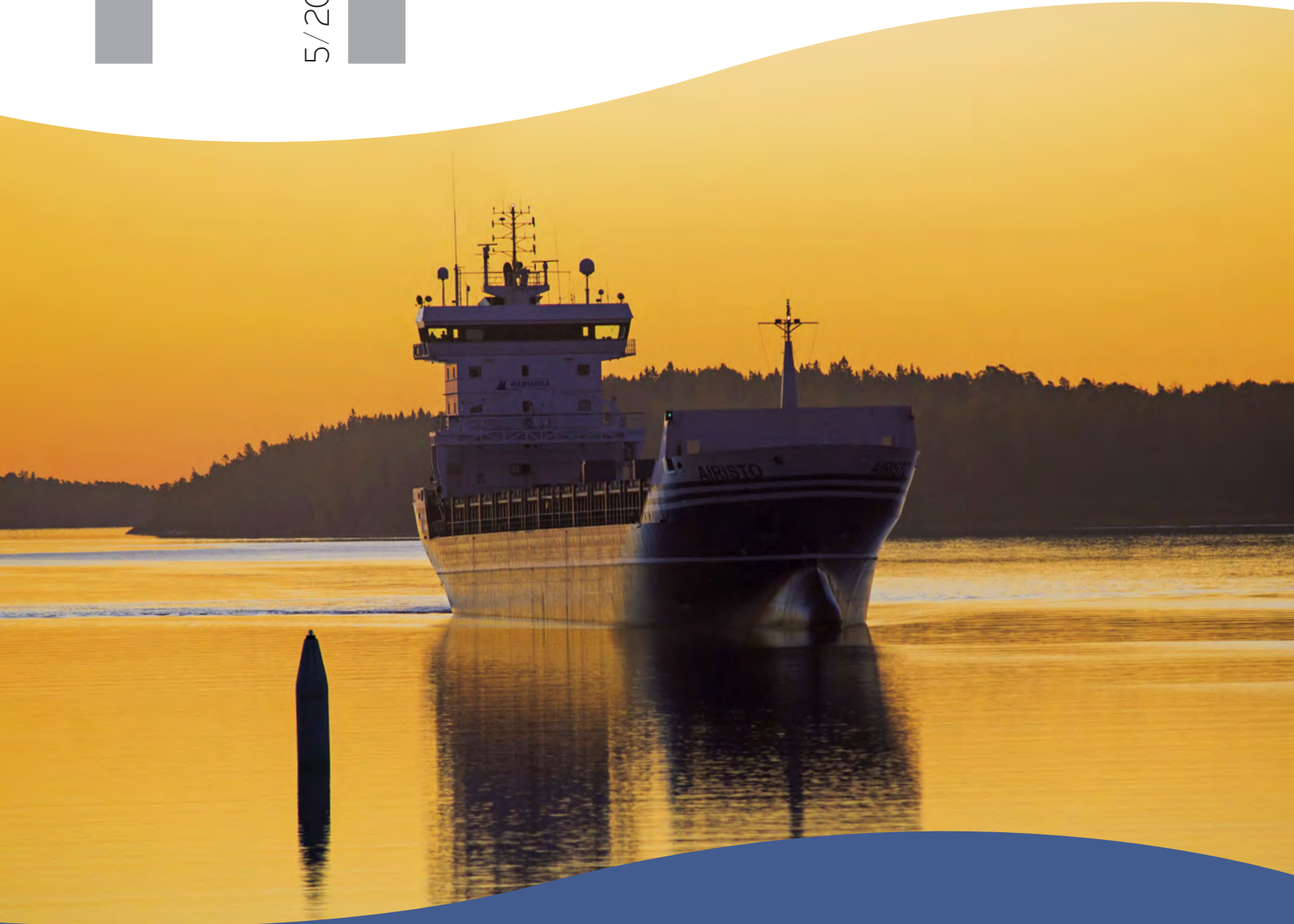




# MERIMIES

## SJÖMANNEN



Kuulumisia  
Kemistä

**Merenkulkijat:  
Kolmikanta on kultaa**

**Esittelyssä uusi varustamo:  
Aalto Shipping**

Finland har fått ett nytt rederi:  
Aalto Shipping

Esittelyssä uusi varustamo:  
Aalto Shipping



SAANA LAMMINSIVU

Zitting jatkaa  
ITF:n Fair Practice  
Committeassa



ARTO JOKELA

Työnkuvassa  
messi-isäntä



SAANA LAMMINSIVU

## sisältö | innehåll

- 4 Valtuuston julkilausuma: kolmikanta on kultaa
- 13 Satama-alalle syntyi tes-neuvottelutulos
- 15 Seuraavissa vaaleissa ratkaistaan Suomen suunta
- 16 Kuulumisia Kemistä
- 22 Tieoa jäseneduista: Turva ja Eversheds
- 28 Lakimies

- 48 Hälsningar från Kemi
- 56 Medlemsförmån

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu  
Kannen kuvassa Aalto Shippingin M/s Airisto

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES  
SJÖMANNEN  
2018 | 5

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

VAIHD E • 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 2018 • TIDTABELLEN 2018

| nro | aineisto toimituksessa<br>material i redaktion | ilmestymisen<br>utges |
|-----|------------------------------------------------|-----------------------|
| 1   | 4.2.                                           | 22.2.                 |
| 2   | 8.4.                                           | 3.5.                  |
| 3   | 27.5.                                          | 14.6.                 |
| 4   | 30.9.                                          | 18.10.                |
| 5   | 25.11.                                         | 13.12.                |

# Color Line jatkaa Norjan kansallisessa alusrekisterissä

Viisivuotinen kamppailu päättyi Norjassa merimiesten hurraa-huutoihin marraskuun lopussa. Color Line-varustamon alukset säilyvät Norjan kansallisessa alusrekisterissä (NOR). Se tarkoittaa, että aluksilla säilyvät norjalaiset työehdot ja palkat.

Pohjoismaiset ammattiliitot estivät yhteistyössä Norjan Color Line -varustamon Kielin kanavassa seilaavien alusten siirron norjalaiseen kansainväliseen alusrekisteriin (NIS). Tapaus on voitto norjalaisille merenkulkijoille ja siitä on noussut kansainvälinen symboli kuljetusalan työntekijöille.

**M**arraskuun lopussa saimme kuulla hyviä uutisia Norjasta. Norjan hallitus antoi päätöksen, että Color Line-varustamon on pidettävä Kielin kanavassa seilaavat laivansa jatkossakin Norjan kansallisessa alusrekisterissä. Tämä oli suuri huojennus varustamon 700 työntekijälle, joita uhkasi alusten siirto halvempaan norjalaiseen kansainväliseen alusrekisteriin (NIS). Käytännössä se olisi tarkoittanut norjalaisille merimiehille työpaikan menetystä ja heidän korvaamistaan halvemmalla työvoimalla.

Color Linen -varustamon norjalaiset merimiehet saivatkin kuulla viisi vuotta sitten todellisen uutispommin, kun varustamo ilmoitti aikeistaan siirtää Kielin kanavassa seilaavat laivansa norjalaisesta kansallisesta alusrekisteristä Norjan kansainväliseen alusrekisteriin (NIS). Kansainvälisen alusrekisterin työehdot ovat kansallista alusrekisteriä huomattavasti heikommalla ja siitä saatavalla palkalla on vaikea tulla toimeen Pohjoismaissa. Kansainvälisen alusrekisterin työntekijät ovatkin usein pitkälle Euroopan ulkopuolista, eli non-eu-työvoimaa.

Uutinen käynnisti Norjan merimiesliitossa viisivuotisen kamppailun merimiesten työpaikkojen ja työehtojen puolustamiseksi. Päivänselvää oli, että alusten siirtoa kansainväliseen alusrekisteriin ei voida hyväksyä. Kyse oli ihmisistä ja perheistä. Työntekijöiden lapset

olivat mukana mielenosoituksissa heiluttamassa Norjan lippua. Uhkana myös oli, jos Color Line purjehtisi halvemmalla ulkomaalaisella työvoimalla, ilmiö voisi levitä myös muihin Pohjoismaihin ja niiden merimiehet olisivat vaarassa menettää työpaikkansa.

Pohjoismaalaiset ammattiliitot, ja etenkin Pohjoismaainen kuljetustyöntekijöiden federaatio (NTF), tukivat Norjan merimiesliittoa sen pitkässä taistelussa. Työhön osallistuivat myös Suomen Merimies-Unioni ja Ruotsin merimiesliitto (SEKO Sjöfolk).

Taistelusta muodostui vuosien mittainen, mutta se kannatti. Marraskuussa Norjan hallitus antoi budjettilakiin liittyvän päätöksen, jossa se toteaa että Color Line -varustamon on pidettävä aluksensa Norjan kansallisessa alusrekisterissä jatkossakin. Color Line-varustamon merimiehet olivat huojentuneita ja onnellisia.

Yhteiseen iloon voivat osallistua myös muut pohjoismaalaiset kuljetustyöntekijät. Saatu voitto on merkittävä myös siksi, että sillä saattaa olla vaikutuksia myös Tanskassa ja Saksassa tällä hetkellä paljon käytössä olevaan kansainväliseen alusrekisteriin.

Pohjoismaainen yhteistyö ja taistelu kannattaa. Sammen er i sterke! Yhdessä olemme vahvempia!

Merimies-Unionin valtuuston julkilausuma 30.10.2018

## **Merenkulkijat peräänkuuluttavat kolmikantaa neuvottelupöytiin**

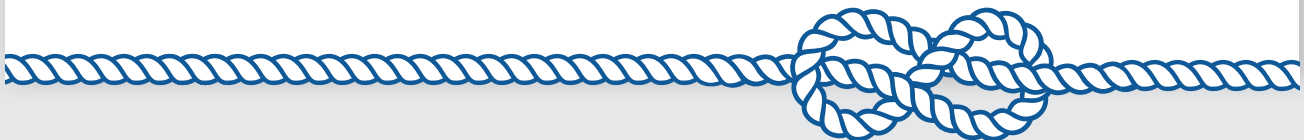
Viime aikaiset tapahtumat osoittavat jälleen kerran, että kolmikantainen neuvottelujärjestelmä on puolustamisen arvoinen asia. Sillä on vankka ja arvostettava asema suomalaisessa yhteiskunnassa. Kolmikanta on demokratian osa, ja nykyisen maan hallituksen yritykset murentaa kolmikanta ovat osuneet pahasti sen omaan nilkkaan. Viimeisin niistä on niin sanottu irtisanomislaki, jolla hallitus pyrki heikentämään työntekijöiden irtisanomissuojaa pienissä yrityksissä.

Hallitus on toimillaan antanut ymmärtää, että kolmikantaneuvottelut, joihin osallistuu maan hallitus, työnantajajärjestöt ja työntekijäjärjestöt ovat menneen talven lumia. Silti hallitus itse on tuonut pöytiin esityksiä, joista on päätetty Suomen Yrittäjien pöydissä muita työnantajajärjestöjä saati työntekijöitä kuulematta.

Kolmikantaisessa neuvottelujärjestelmässä työntekijöitä edustavilla järjestöillä on mahdollisuus olla mukana päättämässä itseään koskevista asioista. Suomi on sitoutunut kansainvälisiin sopimuksiin ja neuvotteluvetoitteisiin, jotka koskevat kolmikannan järjestämistä ja turvaamista.

Merenkulussa kolmikantainen neuvottelujärjestelmä on osoittautunut erityisen tärkeäksi. Työ- ja elinkeinoministeriön alaisuudessa toimii merimiesasiain neuvottelukunta (MAN) jaostoineen. Sen tehtävänä on asetuksen mukaan mm. edistää yhteistyötä viranomaisten ja merenkulkualan työmarkkinajärjestöjen välillä, tehdä esityksiä ja aloitteita merenkulkijoiden työolojen kehittämiseksi sekä käsitellä kaikki merimieslainsäädännön toimeenpanoa ja kehittämistä koskevat asiat.

Nykyisen hallituskauden aikana MAN on kokoontunut käsittelemään lähinnä merityötä koskevien EU-direktiivien toimeenpanoon liittyviä asioita. Esimerkiksi liikennepalvelulain työntekijöitä koskevat pykälät jäivät neuvottelukunnassa kokonaan käsittelemättä. Tänä vuonna neuvottelukunta on kokoontunut vasta vain neljä kertaa. Merimies-Unionin valtuusto muistuttaa, että kolmikanta on merenkulussa kultaa.





AIRISTO

# Aalto Shipping 2018

## Suomeen syntyi uusi varustamo

Varustamon kolmas kuivarahtialus, M/s Airisto,  
saapui lokakuussa Suomen lipun alle.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

*”Palautamme tonnistoa suomalaisiin käsiin”*

## 100 % SUOMALAISOMISTEINEN VARUSTAMO

### SUOMALAISOMISTEINEN VARUSTAMO JA ALUKSET

Aalto Shipping on sata-prosenttinen suomalaisomisteinen yhtiö. Varustamon kaikki alukset seilaavat Suomen lipun alla.

### MERENKULUN TYÖPAIKKOJA

Varustamo panostaa suomalaisten merenkulkijoiden tulevaisuuteen. Varustamo tarjoaa nuorille harjoittelupaikkoja aluksillaan. Varustamon Suomen lipun alle saapuneet alukset tarjoavat uusia työpaikkoja suomalaisille merimiehille.

*”Miehistö tekee laivan.”*

– Toimitusjohtaja Tatu Laurila

### HUOLTOVARMUUS

Varustamon Suomen lipun alla seilaavat alukset ovat kotimaalle merkittävä turva kriisitilanteessa. Vastaavan kokoluokan aluksia ei ole Suomessa tarjolla.

Kaluston lisäksi huoltovarmuus pitää sisällään kotimaisen merenkulun osaamisen ja miehistön saatavuuden.

Varustamo katsoo pidemmälle tulevaisuuteen ja tekee pitkäjänteistä työtä kotimaisen merenkulkuelinkeinon eteen.

### M/s Airisto

Rakennettu: 2 000

Pituus: 132 m

Syvyys: 16 m

Paino: 8 734 (DWT)

1A –jääluokka

Laivassa kaksi erillistä lastiruumaa, osittaiset välikannet. Lastitilojen suuruus jopa 12 700 kuutiometriä.

M/s Airisto on monikäyttöinen lastialus, jolla voi kuljettaa erilaisia lasteja konteista lähtien.

*M/s Airisto aloittaa kotimaassa Meriaura-varustamon rahtauksessa. Sopimus on monivuotinen ja laiva ajaa erilaista irtolastia Itämeren ja Pohjanmeren alueella. Inkoosta M/s Airiston kyytiin lastattiin ensimmäiselle matkalleen sepeliä, jota käytetään Itämeren kaasuputken pohjanrakennustöissä.*



*”Huoltovarmuus pitää sisällään kaluston lisäksi kotimaisen miehistön ja merenkulun osaamisen. Tämä unohdetaan usein ja puhutaan vain laivoista.”*

**SUOMEEN EI OLE SYNTYNYT** vähään aikaan uusia varustamoita. Aalto Shipping aloitti toimintansa keväällä 2018. Alkukesästä varustamo toi Suomen lipun alle kaksi jäävahvisteista kuivarahtialusta: M/s Auroran ja M/s Bothnian.

**AALTO SHIPPING TOI** lokakuussa Suomen lipun alle kolmannen kuivarahtialuksensa. Uusi alus sai nimekseen M/s Airisto ja sen kotipaikka on Turku.

**UUDEN VARUSTAMON** ja uuden aluksen saapuminen Suomen satamaan siniristilipun alla oli historiallinen tapahtuma. Kultainen auringonnousu siivitti M/s Airiston ensimmäistä matkaa Suomen lipun alla Inkoon satamaan. Alus saapui Suomeen Tallinn Shipyardin telakalta.

Aalto Shippingin perustaja ja toimitusjohtaja Tatu Laurila:

## Uskon suomalaiseen merenkulkuun, osaamiseen, laivanomistamiseen ja merimiehiin

Aalto Shippingin toimitusjohtaja Tatu Laurila on seurannut kuinka laivoja on myyty ulos Suomesta ja ”touhu” alkoi hieman harmittaa häntä. Sen johdosta hän perusti uuden varustamon, Aalto Shippingin, jonka tavoitteena on palauttaa tonnisto takaisin Suomen lipun alle.

**V**arustamon perustamistyöt käynnistyivät reilu vuosi sitten Laurilan autotallista, jossa toimi alkusi varustamon konttori. Laurila ja varustamon fleet manager / henkilöstöpäällikkö **Matti Jerkkola** ajoivat omakustanteisesti – ja jopa autossa yöpyen – ympäri Eurooppaa etsimässä varustamolle sopivia laivoja. Nyt Suomen lipun alla seilaa jo kolme uutta alusta.

Ajatus uudesta suomalaisesta varustamosta ei syntynyt yhdessä yössä, vaan ystävykset Tatu Laurila ja Matti Jerkkola pyörittelivät mielessään vuosia ajatusta uudesta varustamosta. Kummatkin heistä ovat työskennelleet merenkulun parissa nuoresta pojasta lähtien.

”Uskomme suomalaiseen merenkulkuun ja osaamiseen. Suomen lipun alle tarvitaan uutta kotimaista tonnistoja myös tulevaisuudessa, sillä nykyinen kalusto alkaa olla jo melko vanhaa”, Laurila toteaa.

Suurin haaste oli löytää varustamon perustamiseen tarvittava rahoitus. Rahoittajaksi ryhtyi kotimainen finanssiryhmä **Taaleri**. Aalto Shippingin omistus on sataprosenttisesti suomalainen. Käytännössä Taaleri on rahoittanut alusten hankinnan. Varustamon tehtävä on hankkia ja hoitaa muu liiketoimintaan liittyvä rahoitus.

”On hieno asia, että varustamo on rakennettu suomalaisella pääomalla. Omistajia, kuten esimerkiksi perhesijoituksia, on ympäri Suomen ja erityisesti Turun seudul-

ta, joka on myös varustamon kotipaikka.”

”Siitä juontaa myös M/s Airiston nimi. Halusimme aluksen nimeen jotakin Turun seutuun liittyvää. Airisto kuulosti sopivalta nimeltä”, toimitusjohtaja Laurila ja johtaja **Jorma Alanne** Taalerista kertovat Inkoon satamassa, jonne he ovat tulleet paikan päälle tapaamaan miehistöä aluksen ensimmäisellä matkalla Suomen lipun alla.

### Uusi varustamo on suuri ponnistus

”Tämä on vaatinut äärettömän kovaa puskemista meiltä kaikilta, että olemme saaneet vietyä työtä eteenpäin. Varustamotoiminta on hyvin viranomaishallittua ja byrokratia on teettänyt paljon työtä.”

Ensimmäisen toimintavuotensa aikana Aalto Shipping on tuonut Suomen lipun alle jo kolme uutta alusta. Lokakuussa Suomen lipun alle saapunut M/s Airisto tulee Meriauran rahtaukseen.

”Sijoittajille on tärkeää, että on suomalainen kumppani. Kaksi ensimmäistä alusta menivät ulkomaiseen rahtaukseen”, Alanne toteaa.

### Vanhan ajan hakurahtia

Kesällä liikenteessä aloittaneet M/s Bothnia ja M/s Aurora ajavat hakurahtia pääasiassa Välimeren alueella.

”M/s Aurora on parhaillaan matkalla Marokkoon. Meillä on ollut varustamossa alusta lähtien aluksia, jotka ajavat Välimerellä, Mustallamerellä ja Afrikassa. Meri-







### Kakkukahvit uudella laivalle ja varustamolle

M/s Airisto –laivaa Inkoossa vastaanottamassa olivat Jorma Alanne Taalerista, varustamon kolmas omistaja Michael Schröder. Tilaisuudessa paikan päällä oli myös Meriauran edustajana oli operations superintendent Mathias Landor.



miehet näkevät aluksillamme eri satamia ja kaupunkeja sekä maailmaa. Merenkulussa on muutakin kuin vain tämä Suomen ja Ruotsin väli”, Laurila näkee hyvänä.

”Viime viikolla M/s Bothnia kävi Romaniassa. Satamakapteenin mukaan suomalainen alus ei ole koskaan aiemmin käynyt kyseisessä satamassa – ei ainakaan 20 vuoteen – hän tarkisti satamakirjoista.”

Aalto Shippingin alusten reitit edustavat vanhan ajan hakurahtiliikennettä, jossa seuraava määränpää saattaa olla tuntematon.

”Laivaväkemme joutuu nyt hieman opettelemaan työtä, joka on jäänyt hieman unholaan. Toisaalta satamat, joissa käymme, ovat iso rikkaus ja kokemus”, Laurila tuumii.

Työpaikkana Aalto Shipping tarjoaa ”vanhan ajan merimiestyötä”, jossa näkee eri maita ja satamia. Varustamo on kiinnostanut työpaikkana jo monia.

### Harjoittelupaikkoja nuorille

Toimitusjohtaja Laurila kertoo uskovansa suomalaisen merenkulkuun, osaamiseen, laivanomistamiseen ja merimiehiin.

”Minulle on ollut alusta pitäen sydämen asia tarjota suomalaisille nuorille harjoittelupaikkoja aluksiltamme. Näin saadaan uusia ihmisiä kiinnostumaan alasta. Kun tarjoamme heille harjoittelupaikkoja, he lähtevät opiskelemaan alaa ja luomme merenkululle tulevaisuutta.”

”Tietysti meidän täytyy ”miksata” varustamon suomalaisen miehistön kanssa yhteen myös kansainvälistä miehistöä, koska merenkulku on kansainvälistä. Tavoitteenamme on tarjota työtä suomalaisille merimiehille, niin päällystölle kuin miehistölle.”

Laurila korostaa miehistön merkitystä varustamotoiminnassa. Hän itse on aloittanut työuransa lukioikäisenä laivan talouspuolelta, josta hän siirtyi koneeseen (M/s Silja Europa). Armeijan hän kävi laivastossa.

”Varustamo ja laiva ei ole yhden miehen

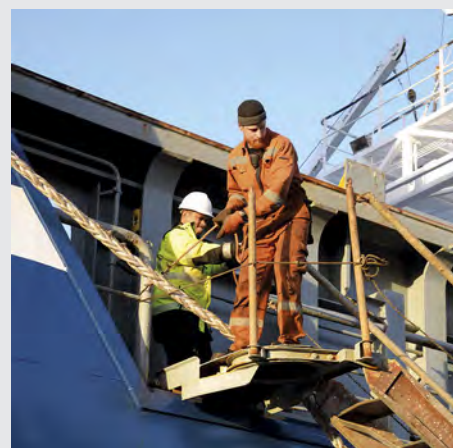


### Varustamon johdolla vankka merenkulkutausta

Aalto Shipping Companyn toimitusjohtaja Tatu Laurila ja henkilöstöpäällikkö Matti Jerkkola. Varustamon kolmas osakas on Michael Schröder.

tai naisen show, vaan yhdessä olemme vahvempia ja teemme tätä työtä. Saamme porukkaa innostumaan. Olemme löytäneet paljon hyviä ihmisiä ja yhteistyökumppaneita toimintaan mukaan, jotka vievät työtä eteenpäin.”





Kadetti-perämies Artem Rost



Oikealla aluksen päällikkö Anssi Partio. Vasemmalla varustamon henkilöstöpäällikkö ja kipparina itsekin toimiva Matti Jerkkola.

## Miehistö tekee laivan

**"H**uoltovarmuus pitää sisälleen kaluston lisäksi kotimaisen miehistön ja merenkulun osaamisen. Se unohtetaan usein ja puhutaan vain laivoista. Aalto Shipping haluaa katsoa pidemmälle tulevaisuuteen ja panostaa nuoriin, uusiin merenkulun osaajiin. Sen vuoksi otimme M/s Bothnialle heti laivan päälle harjoittelijoita matkalle mukaan", toimitusjohtaja **Tatu Laurila** kertoo.

"Merenkulku ja varustamatoiminta eivät perustu vain kalustoon, vaan osaavaan henkilöstöön. Sanonta 'miehistö tekee laivan', pitää paikkansa ja siksi haluamme panostaa asiaan. Laivasta muodostuu aina miehistönsä näköinen."

Aalto Shippingin alukset ovat hyväkuntoi-

sia ja uuteen tekniikkaan panostetaan M/s Airiston neitsytmatka Inkooseen sujui miehistön mukaan hyvin. Heidän vilpiltömän mielipiteensä mukaan alus on ikäänsä nähden todella hyvässä kunnossa. Aluksen hytit ovat tilavat ja viihtyisät, eivät kolkkoja kuten useissa täysin uusissa aluksissa. Mainitsemisen arvoinen on myös aluksen komentosilta.

"M/s Airiston komentosillalla on käytössä moderneimmat ohjauslaitteet, mitä Suomen lipun alla tällä hetkellä on olemassa. Komentosillalla on käytössä esimerkiksi *Furunon Ecdis* -laitteet ja paljon muuta", esitteli aluksen päällikkö **Anssi Partio** tilavaa komentosiltaa. Partio toimi M/s Airiston kipparina yhdessä **Matti Jerkkolan** kanssa aluksen ensimmäisellä mat-

kalla Suomen lipun alla. Alus seilasi Tallinn Shipyardin telakalta Inkoon satamaan.

"Olemme tyytyväisiä, että meillä on todella hyvä miehistö laivoillamme. Emme ole tarvinneet paljon ulkopuolisia ratkomaan ongelmia, vaan olemme pärjänneet itse, missä tulee näkyviin suomalaisen päällystön osaaminen", toimitusjohtaja Laurila puolestaan toteaa.

"M/s Airistolla oli telakalla kokonaan suomalainen miehistö laittamassa alusta kuntoon. Hollantilainen superintendent oli telakalla silmin nähden hämmästynyt, miten hyvin suomalainen poosu ja matruusi hoitavat kaikki työt", hän kehuu miehistöään. Telakalta lähdettyä alukselle tuli sopimuksen mukainen miehistys, eli osa miehistöstä vaihtui non-eu-työntekijöihin.

## 2. perämies (second officer)

### Larry Wyn Olmedo

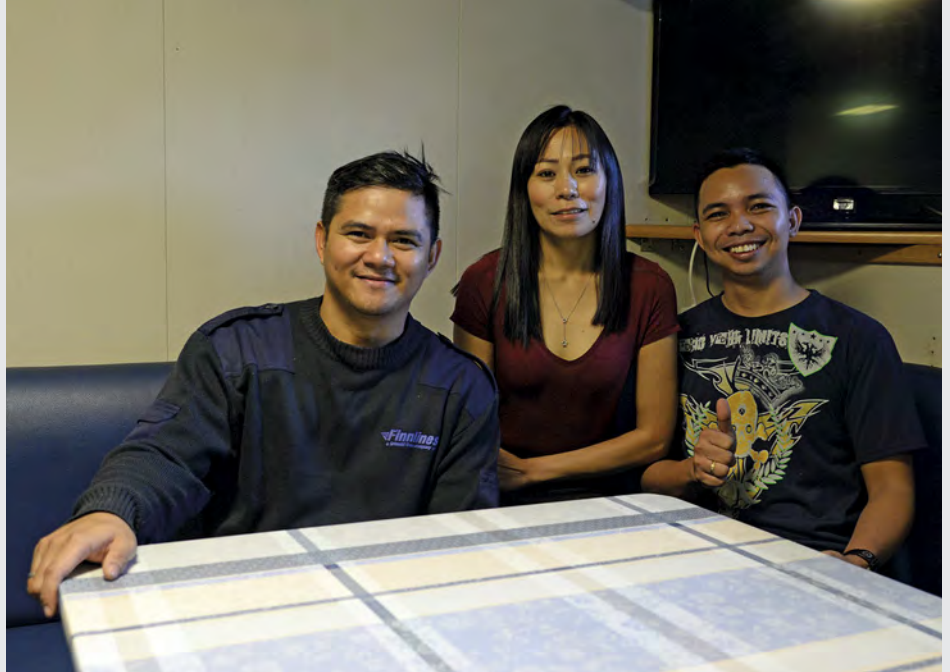
Larry Olmedo on työskennellyt Suomen lipun alla noin vuoden verran. ”Työskentelin Finnlinesilla kaksi sopimusta toisena perämiehenä”, hän kertoo. Nyt Larry työskentelee M/s Airisto -aluksella vastaavassa tehtävässä.

Ennen töitään Suomessa Larry työskenteli Saksan lipun alla kadettina. Merille hän aloitti työt vuonna 2007. 11 vuoden merimiesuransa aikana hän on ehtinyt seilaa Aasiassa, Etelä-Amerikassa, Välimerellä ja Mustallamerellä.

Pohjoismaalainen työkuultuuri ja työehdot saavat mieheltä kiitosta: ”Suomen lipun on todella hyvä.”

Larryllä on myös tietoa Suomen ja Ruotsin lipun välisistä eroista.

”Ruotsin lipun alla käsittääkseni saa eläkkeelle jäädessä vielä jonkun bonuksen, jos olen oikein ymmärtänyt. Siinä näen eron Suomen ja Ruotsin lipun välillä”, hän toteaa.



## Wiper

### Mardon R. Orain

Mardon on ensimmäistä kertaa töissä Suomen lipun alla. Sitä ennen hän työskenteli Grimaldilla M/s Eurocargo Trieste -aluksella ja M/s Eurocargo Istanbulilla. Molemmat alukset seilaavat Maltan lipun alla ja liikennöivät Välimerellä.

Merimiesuransa alussa Mardon oli töissä Aasiassa japanilaisessa varustamossa. ”Kalastimme tonnikalaa”, hän kertoo. Työkuultuuri ja hierarkkia japanilaisissa laivoissa on hyvin tiukka, Mardon miettii. ”Suomessa olemme kaikki kuin veljiä keskenämme”, hän hymyilee. Tämän johdosta hän on viihtynyt todella hyvin ensimmäiset työpäivät Aalto Shippingin palveluksessa.

## Pääkokki

### Lynette Calibo

Inkoon satamassa on kiireinen aamu. Laiva on saapunut aamuvarhaisella satamaan, mutta Lynette valmistaa jo vauhdilla lounasta miehistölle. ”Tämä on poikani lempiruokaa”, Lynette kertoo kauhoessaan herkullisen tuoksuisia kananpaloja kattilasta. Vesi nousee eittämättä kielelle. Lynette kertoo päätyvänsä aina merille uudestaan töihin ”koska kysytään”, vaikka hän kertoo kärsivänsä toisinaan merisairaudesta.

Itämeren aallot eivät ole kuitenkaan yhtä suuria kuin Välimeren, jossa Lynette työskenteli kuuden vuoden ajan Grimaldin (Atlantic) palveluksessa. Sitä ennen hän työskenteli Dubaissa viiden tähden hotellissa esimiestehtävissä keittiöpuolella kuuden



vuoden ajan (2004–2010). ”Dubai on hieno paikka, pidän siitä todella paljon.” Työ Dubaissa oli mukavaa, mutta mielessä olivat kotona Filippiineillä odottavat lapset. ”Lapsia oli kova ikävä, mutta tekemällä töitä Dubaissa sain tienattua heille rahaa koulutukseen.”

Merille Lynette päätyi, kun häntä ”haukuttiin”. Alkuaan hän mietti, että hän ei koskaan mene rahtilaivalle töihin, mutta ”täällä sitä taas ollaan”, huumorintajuinen nainen nikkaa silmää. Itämeri on Lynetelle tuttu jo Finnlinesilta, jossa hän työskenteli M/s Finnbreeze -laivalla pääkokkina neljän vuoden ajan. Sitä ennen hän työskenteli M/s Finnpulpilla. ➤



**AALTO SHIPPINGILLÄ** on tällä hetkellä kolme nykyaikaista jäävahvisteista kuivarahtilaivaa Suomen lipun alla.

M/s Aurora ja M/s Bothnia ajavat hakurahtiliikennettä tällä hetkellä Väli-meren alueella. Alukset ovat keskenään sisarlaivoja ja ne on rakennettu Hollannissa vuonna 2002.

Alusten lastikantavuus on 7 750 tonnia (dwt), ja kokonaispituus noin 120 metriä. 1 A - jääluokan kuivalastilaivat pystyvät operoimaan vaikeissakin jääolosuhteissa ja alukset ovat hyvin energiatehokkaita polttoaineenkulutuksen suhteen.

Hollannista hankitut alukset ovat suhteellisen hyvässä kunnossa ikäänsä nähden. Alukset ovat ajaneet pitkin maailmaa ja olleet muun muassa Kanadassa Torontossa Isoillajärvillä ja muualla.



*Inkoon satamatyöntekijät ottivat vastaan M/s Airiston.*

## Aalto Shippingin Suomen lipun alla olevat alukset tuovat kotimaalle turvaa kriisiolosuhteissa

**AALTO SHIPPINGIN** kolme Suomen lipun alla seilaavaa alusta on merkittävä turva Suomelle huoltovarmuuden osalta.

”Kriisiolosuhteissa kraanalaivamme ja jäävahvistettu tonnisto, voivat olla Suomelle poikkeusolosuhteissa todella hyvä etu”, laivaston käynyt toimitusjohtaja Laurila toteaa.

Kotimainen tonnisto on ainoa keino turvata Suomen omat kuljetukset poikkeusolosuhteissa, hän muistuttaa.

Laurila ei halua mässäillä nykyisellä maailmantilanteella, joka silmin nähden vetää hänet vakavaksi. Kuten kaikki muutkin. Maailman suurvallat turvaavat omaa etuaan ja omasta Itämerestämme on tullut yhä strategisempi.

”Osittain talouspakotteista johtuen kaikki alkavat turvaamaan omaa etuaan. Me yritämme rakentaa Aalto Shippingiä ja sitä kautta kantaa kortemme kekoon Suomen eteen. Jos tulee kriisitilanne, voimme olla tärkeä toimija. Aluksillamme on suomalainen päällystö ja suomalaista miehistöä, sataprosenttinen omistus Suomessa ja aluksemme seilaavat Suomen lipun alla.”

”Tarkoituksenamme on tuoda lisää kalustoa Suomen lipun alle Itämerelle, sitä kaivataan. Suomalainen tonnisto alkaa olla jo niin vanhaa, että näemme että tässä on potentiaalia”, Laurila uskoo vahvasti tulevaisuuteen. ⚓

### Taaleri investoi suomalaiseen tonnistoon

Inkoon satamassa M/s Airisto-laivaan oli tutustumassa laivan kotimaisia omistajia Taalerista. Taaleri asiakkaineen omistaa Aalto Shipping Company –varustamon yhdessä toimivan johdon kanssa. Taaleri on pääomittanut omistuksensa Aalto Shipping Company –varustamossa kanssajohdon kanssa, jossa yhtiö sijoittaa asiakkaidensa rinnalla omasta taseestaan.

# Satama-alalle syntyi työehtosopimusratkaisu

Satamavalvojia ja nosturinkuljettajia koskeva työehtosopimus

**AUTO- JA KULJETUSALAN Työntekijäliitto AKT ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry ja Avainta ry** ovat sopineet niiden välillä 1.2.2018–28.2.2021 voimassa olevan Kokkolan, Naantalin, Oulun, Rauman ja Turun Sataman satamavalvojia ja nosturinkuljettajia koskevan työehtosopimuksen mukaisten palkkojen tarkistuksista 1.3.2019 ja 1.3.2020 seuraavasti:

## Satamavalvojat

Satamavalvojen ja nosturinkuljettajien palkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan 1.3.2019 alkaen 2.2 % ja 1.3.2020 alkaen ahtausalan ja ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia ja matkustaja-aluksia koskevan työehtosopimusratkaisun mukaisesti.

Jos ahtausalan ja ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia ja matkustaja-aluksia koskevista palkankorotuksista sovitaan myöhemmin kuin 1.3.2020, satamavalvojen ja nosturinkuljettajien palkankorotukset toteutetaan takautuvasti 1.3.2020 alkaen.

## Zitting jatkaa ITF:n Fair Practice Committeessa

KUVAT ARTO JOKELA

**KANSAINVÄLISEN KULJETUSTYÖNTEKIJÖIDEN** liiton ITF:n 44. kongressi järjestettiin 14.–20. lokakuuta 2018 Singaporessa. Kongressiin osallistui lähes 2 500 kokousedustajaa.

Tämän kertaisessa kongressin teemoja olivat vahvasti digitalisaatio ja automatisaatio. Kokouksessa tehtiin myös tärkeitä päätöksiä. ITF:n ahtaajien ja merimiesten yhteinen kokous julisti Melbournen Victorian sataman mukavuuslippusatamaksi.

Merimies-Uniönin puheenjohtaja **Simo Zitting** jatkaa **Fair Practice Committee**n (mukavuuslippulaivakomitea) jäsenenä ja hänet valittiin myös sen johtoryhmän jäseneksi seuraavaksi viisivuotiskaudeksi.



Merimies-Uniönin liittosihteeri Kenneth Bondas (vas.) ja puheenjohtaja Simo Zitting (oik).



# Usein kysyttyä

## Sain kirjeen maksamattomista/ puuttuvista jäsenmaksuista, keneen minun tulee olla yhteydessä?

Sekä kassa että liiton jäsenrekisteri tarkastelevat jäsenmaksujasi ja saattavat lähettää sinulle kirjeen puutteellisista tai maksamattomista jäsenmaksuista. Jäsenmaksuasioissa ensisijainen yhteydenottotaho on liiton jäsenrekisteri. Pääset asioimaan liiton jäsenrekisterin kanssa liiton e-asioinnin kautta tai puhelimitse.

Mikäli olet päivärahan saajana tai olet lähettänyt kassalle ensimmäisen hake-

muksesi ja kassa lähettää sinulle erillisen laskun maksamattomista jäsenmaksuista, voit olla yhteydessä kassaan, jolloin näemme tarkemmat tiedot jäsenmaksuvajeen synnystä.

## Mitä tehdä, jos päivärahoja ei näy pankkitilillä maksupäivänä?

Kassa laittaa päivittäin maksuun valmiiksi käsitellyt hakemukset. Käytännössä päivärahat ovat jäsenten tilillä viimeistään kahden päivän päästä siitä, kun hakemus on käsitelty. Tarkka maksupäivä ilmenee maksuilmoituksesta. Mikäli rahaa ei mak-

suilmoituksessa mainittuna maksupäivänä näy omalla pankkitilillä, kannattaa ensisijaisesti käydä katsomassa oman pankin sivuilta, ilmoitetaanko siellä mahdollisesti häiriöstä. Kassa maksaa päivärahat OP:n tililtä, joten myös OP:n verkkosivut voi tarvittaessa tarkistaa. **Yleisin syy siihen, ettei päivärahoja näy tilillä maksupäivänä on häiriö pankin verkkotoiminnassa.**

Mikäli pankin verkkosivuilla ei ilmoiteta häiriöstä, kannattaa olla yhteydessä kassaan, niin voimme yhdessä selvittää, mitä on tapahtunut.

## Muutoksia verokorttien toimittamisessa vuonna 2019

**KASSA ON TÄHÄN MENNESSÄ** saanut jäsenten verotiedot suoraan verottajalta sähköisesti. Vuoden 2019 alusta lukien kassa saa myös jäsenten muutosverokortit sähköisenä, joten niitä ei enää erikseen tarvitse toimittaa kassalle. Muutosverokorttia tilatessa kannattaa kuitenkin muistaa edelleen tilata kortti etuutta varten, ei palkkaa varten, jotta kassa voi käyttää muutosverokorttia.

## Poikkeuksia kassan aukioloajoissa

Kassan asiakaspalvelu Siltasaarenkadulla palvelee jatkossa uusin aukioloin. Asiakaspalvelupiste on auki arkisin klo. 9–12 ja klo 13–15.

### Joulun ja uudenvuoden aikaan kassa palvelee seuraavasti:

Perjantaina 21.12. kassa sulkeutuu klo 12.

24.12.–26.12. kassa on suljettuna.

27.–28.12. kassa palvelee normaalisti.

31.12.–1.1. kassa on suljettuna.



## SAK:n edustajisto: Seuraavissa eduskuntavaaleissa ratkaistaan Suomen suunta

Ensi kevään eduskuntavaaleissa ratkeaa voittaako sopimiseen perustuva luottamusyhteiskunta vai jatketaanko vastakkainasettelun, työehtojen heikentämisen ja leikkausten linjalla, SAK:n edustajisto toteaa ja kehottaa ihmisiä käyttämään äänioikeuttaan.

### Ääni sopimisen ja luottamusyhteiskunnan puolesta

Seuraavissa eduskuntavaaleissa äänestään Suomen suunnasta. Jatketaanko nykyisen hallituksen linjalla, jolla lisätään vastakkainasettelua, heikennetään työehtoja ja leikataan työttömiltä, vai rakennetaanko yhdessä sopien luottamusyhteiskuntaa, jossa kaikkien ääni kuuluu?

Sopimiseen perustuva luottamusyhteiskunta on ammattiyhdistysliikkeen valinta, mutta tällä vaalikaudella on osoitettu, että palkansaajat osaavat tarvittaessa myös taistella.

Nykyisen hallituksen haluttomuus kuunnella työntekijöiden ääntä on pakottanut meidät huutamaan. Kansa kokoontui toreille sankoin joukoin vastustamaan ensin työehtoja heikentäviä pakkolakeja ja sitten työttömiä kurittavaa aktiivimallia. Syksyllä jouduimme puolustamaan työntekijöiden työsuhteturvaa jopa poliittisilla työtaisteluilla. Joukkovoiman avulla saimme hallituksen kääntämään kursiaan.

Kevään eduskuntavaalien jälkeen haluamme hallituksen, joka kuulee palkansaajien äänen myös ilman megafoneja ja tuhansien ihmisten mielenosoituksia. Tarvitsemme hallituksen, joka kunnioittaa kolmikantaa ja sopimusyhteiskuntaa.

Kolmikanta ei ole mikään suomalainen

keksintö, vaan sillä on pitkät kansainväliset perinteet. Ensi vuonna 100 vuotta täytävä työelämän pelisääntöjä asettava YK:n alainen Kansainvälinen työjärjestö ILO perustuu kolmikantaiseen päätöksentekoon. Paras tapa kunnioittaa tätä juhluvuotta on palata hyväksi osoittautuneeseen sopimiseen perustuvaan malliin myös Suomessa.

### Järjestäytymällä parempaa työelämää

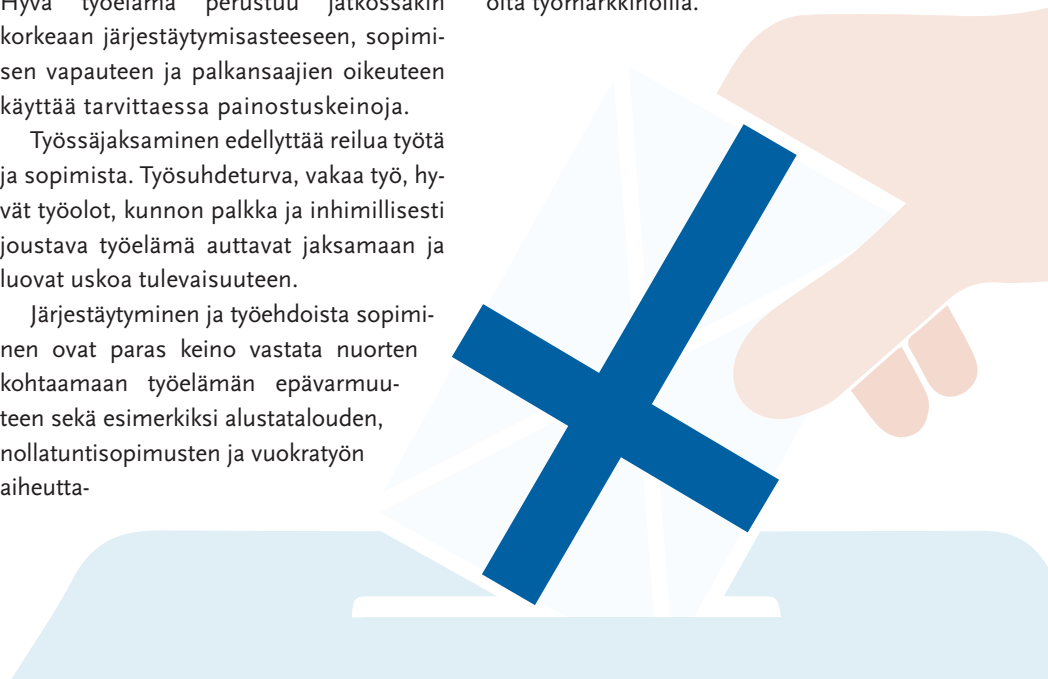
Hyvä työelämä perustuu jatkossakin korkeaan järjestäytymisasteeseen, sopimisen vapauteen ja palkansaajien oikeuteen käyttää tarvittaessa painostuskeinoja.

Työssäjaksaminen edellyttää reilua työtä ja sopimista. Työsuhdeturva, vakaa työ, hyvät työolot, kunnon palkka ja inhimillisesti joustava työelämä auttavat jaksamaan ja luovat uskoa tulevaisuuteen.

Järjestäytyminen ja työehdoista sopiminen ovat paras keino vastata nuorten kohtaamaan työelämän epävarmuuteen sekä esimerkiksi alustatalouden, nollatuntisopimusten ja vuokratyön aiheutta-

miin epäkohtiin, jotka uhkaavat synnyttää kahdet työmarkkinat. Järjestäytymisen edistäminen yli liittorajojen on meidän yhteinen tehtävä.

Keväällä äänestämme sankoin joukoin paremman työelämän ja hyvinvointivaltion puolesta. Jos emme äänestä, niin muut päättävät meidän puolestamme. Tämän vaalikauden kokemukset osoittavat, ettei vastakkainasettelun aika todellakaan ole ohi. Meillä ei ole varaa nukkua vaaleissa, koska siitä seuraisi taas unettomia öitä työmarkkinoilla.



# Tuulivoima sopii myös Kemin kansimiehille

Ajoksen sataman edustalla satsataan uusiutuvaan energiaan kolmentoista myllyn voimalla. Ne antavat työtä myös Pekka Puustille ja Ilmari Taustalle.

TEKSTI JA KUVAT **SEPPO KORHONEN**

*Kolme Ajoksen kolmestatoista tuulimyllystä on sataman edustalla aallonmurtajalla. Tuulipuiston omistaa ruotsalainen huonekalukonserni Ikea.*

*Pekka Puusti kannattaa  
tuulivoimaa. Hän on valmis  
ottamaan myllyn vaikka  
omalle pihalleen.*

**A**rctia Karhu Oy:n kansimiehet **Pekka Puusti** ja **Ilmari Tausta** laskeutuvat satamajäänmurtaja ja -hinaaja Jääsalon kannelta laivan kyljessä odottavaan Siemensin rib-veeneeseen ja lähtevät hakemaan jonkin matkan päässä laiturilla seisovia latvialaisia asentajia kyytiinsä.

Siemensin asentajat viedään Kemin Ajoksen satamasta muutamassa minuutissa läheiselle aallonmurtajalle, jossa heitä odottaa työmaa, taivaan sineen kurottavan tuulivoimalan huolto ja kunnostus. Mylly on yksi kaikkiaan kolmestatoista tuulivoimalasta, joita on viime vuosina asennettu mantereelle ja aallonmurtajalle sekä niitä varten rakennetuille keinosaarille.

"Aloimme kuljettaa asentajia viime kesänä eli tämä on aika uusi erikoisuus töisämme", Puusti ja Tausta kertovat.

Vuosina 2006–2008 rakennettu Kemin tuulivoimapuisto otettiin käyttöön 2009. Innopowerin omistuksessa ollut puisto myytiin ruotsalaiselle huonekalukonserni Ikealle 2016. Vanhat kymmenen voimalaa vaihdettiin uusiin, minkä lisäksi rakennettiin vielä kolme uutta myllyä. Ikea ilmoitti syyksi tuulivoimaan sijoittamiselle, että se haluaa omalta osaltaan kantaa vastuunsa ilmastonmuutoksen torjunnassa.

Tämä sopii hyvin myös Siemensin asentajia kuljettaville Puustille ja Taustalle. Haastatteluhetkellä lokakuun puolivälissä oli tuoreessa muistissa aiemmin alkukuussa julkaistu YK:n alaisen ilmastopaneelin IPCC:n raportti, jossa maailman valtioita kehoitettiin välittömästi ryhtymään toimiin, jotta ilmaston lämpeneminen saataisiin rajoitettua 1,5 asteeseen.

Tämä vaatisi raportin mukaan esimerkiksi uusiutuvan sähkön, kuten tuulivoiman,



osuuden nostamista sähköntuotannossa maailmanlaajuisesti yli 80 prosenttiin. Puusti ymmärtää vaatimuksen täysin.

#### "Voisin ottaa tuulimyllyn pihalleni"

"Kannatan tuulimyllyjä", Puusti ilmoittaa vakaasti ja lisää, että hän ei ole hiilenkäytön lisäämistä ajavan ja ilmastonmuutoksen torjuvan Yhdysvaltain presidentin **Donald Trumpin** kanssa samaa mieltä.

"En tässä asiassa, enkä muissakaan asioissa. Voisin vaikka ottaa tuulimyllyn omalle pihallenikin ennemmin kuin miniydinvoimalan", hän lisää.

Pekka Puusti kulkee töihin Ajoksen satamaan Oulun ja Kemin puolivälissä sijaitsevasta Iin Olhavasta, missä hänellä on vanha hirsimökki. Olhavassa on myös Suomen suurin tuulivoimapuisto.

Lähin tuulimylly seisoo Puustin mökistä noin kilometrin päässä. Siitä ei ole ollut häiriöksi, lepakot eivät ole räjähdelleet, eivätkä kuuluisat infra-aallotkaan ole elämää haitanneet. Puusti sanoo tottuneensa tuulivoiman olemassaoloon.

"Matalapaineella saattaa kuulua sellainen humahdus, kun tuulimyllyn lapa pyörittää akselinsa ympäri", Puusti selvittää.

#### "Vanhat merimiehet opettivat"

Pekka Puusti on työskennellyt Ajoksessa Arctia Karhun palkkalistoilla Jääsalolla ja



*Ilmari Taustan suvussa riittää merimiesperinteitä. "Pappani ja kaksi setääni olivat merimiehiä. Serkkuni on myös merimies", hän kertoo.*

satamajäänmurtaja Ahtolla neljä vuotta. Kolmena aikaisempana talvena Puusti teki samoja töitä Oulun satamassa. Työt siellä loppuivat, kun työnantajan sopimukset sataman kanssa päättyivät.

Ennen meren äärelle päätymistään Puusti teki kaikenlaisia "hanttihommia", joihin kuului muun muassa muutaman vuoden pesti betoni-injektioita tekevässä yrityksessä. >>



*Kemin Ajoksesta on vuosien mittaan muodostunut merkittävä tuulipuisto, jossa on myllyjä mantereella, aallonmurtajalla ja keinosaarilla.*



*Satamajäänmurtaja ja -hinaaja Jääsalo antavat Ilmari Taustalle (vasemmalla) ja Pekka Puustille työtä. He uskovat, että jään murtamista riittää tulevaisuudessa ainakin Perämerellä.*

"Olen ollut myös työttömänä. Työttömyysaikana olin mukana kunnostamassa Oulun Toppilan satamassa olevaa hinaaja Alpoa ja tapasin siellä vanhoja merimiehiä, joilta opin alasta paljon", Puusti kertoo taustoistaan, jotka selittävät pitkälle sen, miksi hänestä tuli "myöhäisherännäinen" nykyisiin töihinsä.

Alpo oli 1944 hinaushommissa länsiliitoutuneiden maihinnousussa Ranskan Normandiaan. Kuusikymmentä vuotta myöhemmin 2004 Pekka Puusti purjehti Alpolla Oulusta Normandiaan osallistuakseen maihinnousun 60-vuotisjuhlallisuuksiin.

Reilu viikko vierähti Ranskan rannikolla mainiosti, minkä jälkeen Alpo palasi miehistöineen takaisin Perämeren rannalle Ouluun.

Puusti ajatteli, että meri voisi antaa elannonkin, joten hän suoritti Kemissä koti-

maan liikenteen kansimieskoulutuksen. Hän jatkoi opiskelua WinNovalla Raumalla, missä hän opiskeli kansi- ja konepuolta. Siihen kuului myös harjoittelu.

#### **Opinnäytetyö odottaa**

Puustin työkaverin Ilmari Taustan päätyminen kansimieheksi selittyi sillä, että suvussa on merimiehiä.

"Pappani ja kaksi setääni olivat aikanaan merillä. Serkkukin on ollut ja on vieläkin merimies", hän kertoo.

Taustan oma merimieskoulutus on vielä hieman kesken. Enää puuttuu opinnäytetyö, jonka hän aikoo tehdä ensi kevään aikana.

Ennen vakituista työtään Ilmari Tausta oli kahtena kesänä Arctia Karhulla, minkä lisäksi hän oli muutaman vuoden puolimatruusina ja perämiehenä ESL-Shipping Oy:llä.

#### **Jäätä riittää murrettavaksi – ainakin Perämerellä**

Puusti ja Tausta arvelivat lokakuun puolivälissä, jolloin aurinko paistoi kirkkaalta taivaalta ja oli muutama lämpöastekin, että tänä talvena jäänmurtotöihin päästään ehkä viimeistään vuodenvaihteen jälkeen. Ajankohta riippuu ihan jäätilanteesta.

"Viime talvena jäätä oli aika rutkasti. Pääsimme tekemään töitä kahdessa vuorossa pian joulun jälkeen, ja sitä kesti vapun tienoille", he kertoivat.

Miten ilmastonmuutoksen vaikutukset kansimiesten mielestä tulevat näkymään jäänmuodostuksessa Perämerellä? Saataako jäänmurto olla jossain vaiheessa historiaa?

"Todennäköisesti jäitä piisaa tulevaisuudessakin", Puusti arvelee.

"Ainakin Perämerellä", Tausta täydentää. ⚓

# Kymmenen kilometrin juoksulenkki ja raskas rokki auttavat satamavalvojaa jaksamaan

Jari Outisen mielestä parasta työssä on vapaus – ei tarvitse jatkuvasti painaa niska limassa.

TEKSTI JA KUVAT SEPPÖ KORHONEN



*Jari Outinen on ollut Kemlin Ajoksen satamassa kaikkiaan kaksikymmentäkaksi vuotta, aluksi kraanakuskinä ja sitten satamavalvojana.*

**K**emin Ajoksen satamavalvoja **Jari Outinen** on tyytyväinen nykyiseen työhönsä. Ainakin jos sitä vertaa työhön, jota hän teki vuosituhanen alussa, jolloin hän ajoi kiskonosturia.

”Se oli raskasta työtä, jota tehtiin välillä aamukuudesta iltaikymmenen. Sitten yökotiin ja takaisin töihin aamukuudeksi. Jaksoin sitä, kun olin silloin nuorempi kuin nykyään, mutta oli se henkisesti raskasta, viisikymppinen Outinen kertoo.

Huolta aiheutti myös nosturin alla olevien ihmisten turvallisuus raskaita taakkoja nostellessa.

Kraanakuskin työ loppui, kun 1940-luvulta peräisin olleet nosturit kävivät liian hitaiksi ja Kemlin satama ei halunnut enää investoida uusiin nostureihin. Työtä tulivat jatkamaan yksityiset firmat eli tämän päivän yksityistämishuuma ei ole mitenkään uusi asia.

Satamassa yhteensä kaksikymmentäkaksi vuotta ollut Jari Outinen pitää nykyisen työnsä parhaimpana puolena vapautta.

”Joka päivä on erilainen, työpäivänsä voi rytmittää vapaasti, eikä tarvitse jatkuvasti painaa niska limassa”, hän toteaa.

## Jätteet osataan lajitella oikein

Outisen lisäksi Kemlin satamassa on yhdeksän muuta satamavalvojaa, jotka huolehtivat mm. porttivalvomosta, laivojen jätevalvonnasta, vedenannosta laivoille, köysien kiinnityksestä ja irrotuksesta.

”Ennen huolehdimme jopa lankapuhelien kytkennästä laivoihin”, hän naurahtaa.

Valvontatyö on tuottanut tulosta mm. jätehuollossa. Enää ei laivoista jätetä maihin jätteitä minne sattuu ja mitä sattuu.

”Joskus sekajätteen seassa saattoi olla hätäraketteja ja lääkkeitä, mutta nykyään laivoissa osataan lajitella jätteet ➤



Jari Outinen valmistautuu päästämään rahtilaivan irti laiturista. Kiinnitettävää ja irrotettavaa riittää, sillä Ajoksen satamassa käy noin 500 laivaa vuodessa.



kutakuinkin oikein. Satamavalvojat saavat etukäteen satamaan saapuvasta laivasta sähköpostia, jossa kerrotaan, millaista jätettä sieltä on tulossa, Outinen selvittää.

#### Ajoksessa käy 500 laivaa vuodessa

Työtä tehdään kahdessa vuorossa. Jari Outisen työviikko menee niin, että kahtena aamuvuorona työaika on kaksitoista tuntia eli työ alkaa aamukahdeksalta ja kestää ilta-kymmeneen. Sitten seuraa 24 tunnin vapaa.

”Sen jälkeen alkaa kaksi yövuoroa ilta-kahdeksalta ja kestää aamukahdeksaan. Sitten alkaa kuuden vuorokauden vapaa.”

Pitkällä vapaalla ehtii palautua kunnolla niin, että töihin ei tarvitse lähteä väsyneenä.

Ylitöitäkin Outinen joutuu silloin tällöin tekemään. Jos niitä tekee muutaman päivän peräjälkeen, unirytmisi saattaa mennä sekaisin.

”Viime yönä olin ylitöissä kun satamaan saapui kaksi isoa laivaa. Pääsin töistä aamukolmelta, mutta uni ei tullut, kun tiesi, että kohta herätyskello soi.”

Satamavalvojilta eivät työt Ajoksen satamassa lopu, sillä laivoja siellä käy tuostakin. Viime vuonna satamassa kävi lähes 500 laivaa, joka oli viisi prosenttia vähemmän kuin 2016.

”Tarkistuskäyntejä satamissa tehdään joka vuorossa”, kertoo Outinen.

Satamavalvojen alueeseen kuuluu myös läheisen StoraEnson Veitsiluodon satama, jossa käy vuosittain satakunta laivaa.

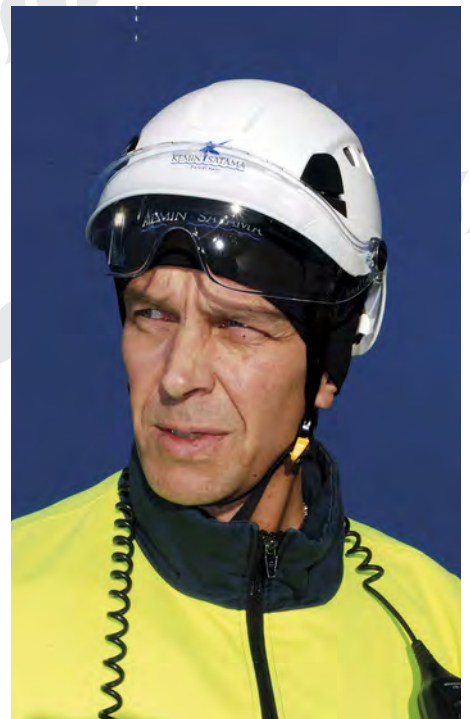
Köysien kiinnittämistä ja irrottamista joutuu siis tekemään päivittäin. Haastattelun päätteeksi Jari Outinen kiirehtii taas päästämään rahtilaivan irti laiturista.

#### Köysi katkesi ja ampui laivaan

Joskus käy niin, että köysiä katkeilee huonokuntoisuuttaan. Näistä tilanteista selviää yleensä helpolla, irrotettu ja katkennut köysi vedetään takaisin laivaan ja vaihdetaan uuteen.

Eräs tapaus on jäänyt Jari Outisen mieleen yli muiden.

”Suomalainen laiva oli tekemässä lähtöä laiturista, kun yksi kiinnitysköysi katke-



Satamavalvoja Jari Outinen pitää kuntoaan yllä tekemällä keskimäärin kolme kymmenen kilometrin juoksulenkkiä viikossa. Kotona on kuntosali, jota hän käyttää lähes päivittäin.





*Vielä muutama köysi irti ja rahtilaiva voi lähteä.*

si. Tavallisesti tällainen köysi ampuu laiturille, mutta tällä kertaa se ampuikin takaisin laivaan. Köysi meni keulatakille ja osui merimiestä nilkkaan.”

Merimies kaatui täkille ja menetti tajuntansa. Outinen oli jo hälyttämässä ambulanssia, mutta laiva ajoi takaisin laiturin ja merimieskin virkosi. Laivan kippari ilmoitti, että ambulanssia ei tarvita.

### **Rekkaliikenne kasvaa koko ajan**

Satamavalvojat tarkistavat myös satamaan saapuvien rekkien kuljettajien henkilöllisyyden ja ajoluvat. Rekkaliikenne Ajokseen on Outisen mukaan viime aikoina kasvanut.

Hän arvelee kasvun johtuvan kuljettajille maksettavista pienistä palkoista. Rekkoja tulee paljon mm. Venäjältä, Virosta ja Ukrainasta.

”Liikenne kasvaa jatkuvasti, koska kuljettajat tekevät työtään halvalla, Outinen pohtii.



*Satamavalvojan päivittäisiin rutiineihin kuuluu satamaan saapuvien rekkakuljettajien henkilöllisyyden ja ajolupien tarkistus.*

### **Juoksulenkki kolmesti viikossa**

Jari Outinen on aktiivinen liikkuja. Hän käy kymmenen kilometrin juoksulenkillä keskimäärin kolme kertaa viikossa. Onpa hän joskus juossut puolimaratoninkin, mutta kisoihin hän ei ole osallistunut.

”Lisäksi kotonani on kuntosali, jota käytän lähes päivittäin. Sain treenaukseen kipinän lähes neljäkymmentä vuotta sit-

ten, reilu kymmenvuotiaana”, Outinen kertoo.

Liikunnan ohessa satamavalvoja kuuntelee aktiivisesti musiikkia.

”Raskasta rokkia. Minulla on noin 2000 cd-levyn kokoelma, hän virnistää.

Vapaa-ajan ongelmia ei siis näytä olevan. Kyllähän noilla eväillä jaksaa valvoa satamassa. 📍

# Merimies–Unionin jäsenen vakuutusedut Turvassa

**KESKINÄINEN VAKUUTUSYHTIÖ** Turva perustettiin hieman aiemmin kuin Merimies–Unioni eli 1910. Turva on keskinäinen vakuutusyhtiö, mikä tarkoittaa sitä, että sinäkin asiakkaana omistat Turvan. Toinen tärkeä omistajataho ovat takuupääoman omistajat, joista suurin osa on ammattiliittoja, kuten Merimies–Unioni. Turva ei siis tee voittoa kasvottomille pääomasijoittajille tai osakkeenomistajille vaan vakuutus-toiminnasta syntyvä voitto käytetään palvelujen ja asiakasetujen kehittämiseen. Viime vuonna Turva jakoi asiakkaille omistaja-asiakasalennuksina yli 9 miljoonaa euroa.

## Järjestövakuutus on voimassa liiton tilaisuuksissa ja järjestötehtävissä

Tiesithän, että Merimies–Unionin jäsenet ovat vakuutettuja osallistuessaan järjestötehtäviin ja -tilaisuuksiin. Järjestövakuutus on voimassa järjestötehtävissä ja -tilaisuuksissa kaikkialla maailmassa. Järjestövakuutuksessa ei ole yläikärajaa.

Järjestövakuutus sisältää matkustajavakuutuksen, matkatavaravakuutuksen, matkavastuuvakuutuksen ja matkaoikeusturvavakuutuksen.

## Mitkä ovat järjestötehtäviä?

Järjestötehtäviä ovat liiton järjestämät, etukäteen suunnitellut kokoukset, koulutustilaisuudet, seminaarit, kesä- ja talvipäivät ja muut vastaavat tapahtumat. Järjestötehtäväksi katsotaan myös liiton edustajana toimiminen kokouksissa sekä edunvalvonta- ja järjestötehtävissä. Myös näiden tilaisuuksien yhteydessä olevat urheilutilaisuudet ja virkistystapahtumat kuuluvat Järjestövakuutuksen piiriin.

Kaikki mahdolliset urheilu- ja virkistystapahtumat eivät kuitenkaan ole järjestötehtäviä, vaikka tapahtuma olisikin esimerkiksi Merimies–Unionin ammattiosaston järjestämä. Näissä tilanteissa harkitaan tapauskohtaisesti, onko se järjestötehtäväksi luokiteltava. Viime kädessä liitto päättää, haluaako se sisällyttää kyseisen tilaisuuden Järjestövakuutuksen piiriin.

## Jäsenetusi Turvassa

Koti-, kasko- ja henkilövakuutuksista saat 10 prosentin jatkuvan alennuksen (koskee myös jatkuvaa matkustajavakuutusta). Tämän lisäksi saat asiakkuuden keston perustuvaa omistaja-asiakasalennusta 5–10 %.

Keskittämällä vakuutuksesi Turvaan saat parhaat edut.

## Toivottuja parannuksia Turvan kaskoihin

Turvan kaskotuotteet uudistuivat kesäkuun alussa. Uudistukset tuovat toivottua lisäturvaa useampaan kaskoon. Ammattiliiton jäsenille tarkoitettuun Liittokaskoon kuuluu jatkossa pysäköintiturva, joka korvaa tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon pysäköintialueella aiheuttaman vahingon ilman bonusmenetystä. Pysäköintiturva tuli osaksi myös Turvakaskoa.

Lisäksi Turvakaskoon, Peruskaskoon ja Hirvi-ilkivalta-palo-varkausvakuutukseen kuuluu jatkossa eläintörmäysturva. Liittokaskosta tämä turva löytyy jo ennestään. Muutokset astuvat voimaan kesäkuun alun jälkeen alkaneisiin uusiin vakuutuksiin sekä vanhoihin vakuutuksiin vakuutuskauden vaihtuessa. Vakuutuskauden vaihtumisen voit tarkistaa vakuutuskirjaltasi.

Tutustu jäsenvakuutuksiin ja Merimies–Unionin jäsenten vakuutusetiin liitolle räätälöidyillä nettisivuilla:

[www.turva.fi/smu](http://www.turva.fi/smu)

## Nämä vakuutusedustajat palvelevat sinua:

### LOUNAIS-SUOMI

Mika Nummelin  
[mika.nummelin@turva.fi](mailto:mika.nummelin@turva.fi)  
 040 546 0483

### ETELÄ-SUOMI

Rainer Burkland  
[rainer.burkland@turva.fi](mailto:rainer.burkland@turva.fi)  
 040 650 1985

### ITÄKUSTI

Pasi Tuononen  
[pasi.tuononen@turva.fi](mailto:pasi.tuononen@turva.fi)  
 044 9700 801

### LÄNSI-SUOMI JA MUUT ALUEET

Tuula–Anneli Rehn  
[tuula-anneli.rehn@turva.fi](mailto:tuula-anneli.rehn@turva.fi)  
 050 361 7455

Kaikkien toimipaikkojemme yhteystiedot löydät [www.turva.fi/yhteystiedot](http://www.turva.fi/yhteystiedot).

# Oikeusapua puhelimitse

EVERSHEDS  
SUTHERLAND

**p. 010 684 1400**

**Eversheds Asianajotoimisto | eversheds.fi**

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

**MERIMIES-UNIONIN** jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimistolta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen.

## Puhelinneuvonta

Tarvitessasi oikeudellista neuvontaa voit soittaa arkisin klo 10.00–16.00 Eversheds Asianajotoimiston numeroon **010 684 1400**

- **Soittaessasi ilmoita, että olet Merimies-Unionin jäsen.** (Jäsenyytesi tarkistetaan, eli sinun tulee ilmoittaa yhdistyksesi numero, jonka löydät jäsenkortista.)
- Kerro, että haluat keskustella neuvovan lakimiehen kanssa. Lakimiehen kanssa käymäsi keskustelun sisältö on luottamuksellinen ja jää vaitiovelvollisuuden piiriin.

## Palvelun laajuus ja rajaukset

Puhelinneuvonta kattaa asiat, jotka jäsen voi esittää ja lakimies selvittää puhelimesta ilman perehtymistä asiakirjoihin tai sähköposteihin. Neuvonta ei koske asiakirjojen laatimista.

Jäsen voi kysyä neuvoa esimerkiksi asunto-osakkeisiin ja kiinteistöihin liittyvissä asioissa sekä muun muassa avio- ja avoliittoon, lapsiin,

perintöön, testamentteihin, osituksiin, lahjoi-  
tuksiin jne. liittyvissä asioissa.

Neuvonnan piiriin eivät kuulu työsuhteeseen, työtehtäviin, elinkeino-, sijoitus- ja ansiotoimintaan eikä luottamustehtäviin liittyvät kysymykset. Neuvonta ei myöskään koske asioita, joista olet antanut toimeksiannon muulle asiamiehelle, eikä itse hoitamaasi asiaa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Neuvonta ei koske hakemuksia ja ilmoituksia työttömyysturva-, vakuutus-, taikka eläke- ja muissa sosiaaliturva-asioissa.

Jos asiaasi ei voida selvittää puhelinkeskustelun aikana, sinulla on mahdollisuus sopia Eversheds Asianajotoimiston kanssa toimeksiannosta. Näiden toimeksiantojen kustannukset eivät kuulu jäsenedun piiriin.

**eversheds.fi**





# Messi-isäntä minuutilleen

Laivan sydämessä työskentelee henkilö, joka ei näy ulospäin matkustajille, mutta laivahenkilökunnalle sitäkin enemmän. Messi-isäntä (eli työehtosopimuksen mukaan talousapulainen) pitää huolta siitä, että miehistölle on ruokaa pöydässä minuutilleen, ja auta armias jos näin ei ole.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

**M**erimiehelle hyvä ja ravitseva ruoka on yksi suurimmista nautinnoista törnin aikana. Laiva on merimiehen koti, joten ei ole yhdentekevää millaista sapuskaa siellä on tarjolla. Messi-isäntä **Aziouz Demnati** huolehtii *M/s Finlandian* henkilökunnan ruoista. Aluksella työskentelee neljä talousapulaista, joista kaksi on töissä ja kaksi vapaalla. Aziouz on neljästä talousapulaisesta ainoa mies, eli aito messi-isäntä.

”Messissä syö päivittäin yli sata henkeä. Se vastaa helposti pientä ravintolaa”, Aziouz tuumii.

## Työssä tärkeintä on rytmi

Miehistöllä on juuri alkamassa lounas, minkä johdosta Aziouzilla on kiire. Vikkeläliikkeinen mies työntelee tuolit pöydistä syrjään ja imuroi vanhoja ruoanmurusia lattialta aamiaisen jäljiltä. Imurin mentyä lattiat pitää vielä pyyhkiä. Sen jälkeen luodaan vielä silmäys pöytiin, ettei niihin ole jäänyt vain kahvikuppeja ja pinnat ovat puhtaat.

”Työni on täyttä minuuttipeliä. Tämä jobi vaatii ripeän luonteen, eikä tässä ehdi istuskella”, Aziouz huikkaa kasatessaan viimeiset likaiset astiat vaunuun ja kärrää ne sitten tiskattaviksi.

”Lämpimän ruoan pitää olla jo ennen puolta tarjolla. Ei voi myöhästyä tai ihmiset harmistuvat”, Aziouzin on nyt keskittyttävä messin järjestelyyn.

Hän on silminnähden tarkka työstään, eipä siis jaaritella vaan tehdään töitä. Linjaston tasot pyyhkäistään vielä kerran läpi

ja katsotaan kaikkien tavaroiden paikat kuntoon. Seuraavaksi Aziouz syöksyy takaisin keittiöön. Kärry kolisee kynnykseen, kun hän palaa messiin takaisin kärry täynnä lämpimiä ruokia.

”Salaatit paikalleen, kas näin ja tähän lämpimät ruoat. Salaattitarjonta on aluksellamme monipuolinen ja hyvä. Syön itsekin paljon salaatteja pääruokana”, hyväkuntoinen Aziouz kertoo asetellessaan lounasta paikalleen.

Kello on tasan 10.30, kun ensimmäinen lounastaja jo kurkkii sisään ovenraosta

”Saako tulla sisään?”

Messiin sisään päästyään hän antaa messikallen ymmärtää, että kello on jo puoli ja lounaan tulee olla jo linjastossa.

”Ja mitäs täällä tänään onkaan tarjolla”, hän jatkaa.

Paikat ovat tip top ja lounas on linjastos-

sa valmiin tarjolla. Aziouz esittelee kohteliaasti antimet. Merityössä ei passaa olla herkkähiipiäinen. Messi-isännän työrooli on myös psykologinen. Suuri osa laivatyöstä on asiakaspalvelua, jossa pitää jaksaa hymyillä ja olla ystävällinen matkustajalle, olipa hän millainen tahansa. Ei ole ihme, että kun kongin ovi aukeaa ja messiin pääsee ruokataulolle, päästä saattaa nousta sauhu. Onneksi hyvä ruoka, parempi mieli, rauhoittaa.

## Urheilu ja maratonit ovat pitäneet hyvässä kunnossa

Aziouz on nyt 62-vuotias. Ensi syksynä hänen olisi tarkoitus jäädä eläkkeelle. Aziouzin mukaan hänen ketterä kuntonsa pohjautuu urheiluun ja hän kertoo juoksevana maratoneja.

”Aina kun alus oli Grislehamissa, lähdin juoksemaan”, hän kertoo. ➤➤



Aziouz Demnati kiittää kaikkia  
merimiestyökavereita ja  
varustamoa menneistä  
työvuosista! Hymyllään ja  
halataan, kun tavataan!





Ennen M/s Finlandialle tuloaan Aziouz työskenteli M/s Eckeröillä, joka liikennöi Maarianhaminan ja Grislemahin välillä. "Vaimo odotti tuolloin toista lastaan. Nostan hattua hänelle, kun hän pärjäs kotona maaseudulla yksin ilman apuani aina kaksi viikkoa putkeen, kun olin töissä. Tuohon aikaan ei ollut kännyköitäkään." Suomen lipun alla seilannut alus ulosliputettiin nuuskanmyynnin päättymisen myötä Ruotsiin tammikuussa 2009. Suuren matkustaja-aluksen ulosliputus oli kova isku Suomelle ja sen miehistölle.

"En halunnut työskennellä Ruotsin lipun alla. Meillä oli siellä kaksi viikkoa töitä, viikko vapaata. Miehistöstä monet etsivät töitä muilta Suomen lipun alla olevilta laivoilta, osa jäi eläkkeelle."

Kun aika koitti, myös Aziouz vaihtoi työpaikkaa ja pääsi M/s Finlandialle. Varustamo säilyi siis samana.

"Olen työskennellyt vuodesta 1991 lähtien, eli lähestulkoon 30 vuotta, varustamon palveluksessa", hän laskeskelee.

Aziouz on kotoisin Algeriasta, syntynyt meren äärellä, hän kertoo. Merille hän lähti jo parikymppisenä ja seilasi Välimerellä.

"Työskentelin ranskalais-algerialaisessa varustamossa sekä rahti- ja että matkustajalaivoilla. Ajoimme muun muassa Alger-Marseille väliä."

Aziouz puhuu sujuvasti ranskaa, sitä opetettiin jo koulussa. Sen lisäksi hän kertoo osaavansa arabiaa ja englantia ja "vähän" italiaa sekä ruotsia.

"Mennessäni aikanaan töihin Ahvenanmaalle en edes tiennyt, missä koko paikka sijaitsee", hän naurahtaa.

Suomen kieli oli hänen mielestään vaikeinta oppia.

"Kuljin aina ranska-suomi -sanakirja taskussa."

Aziouz on ammatiltaan hovimestari. Suomeen saavuttuaan hän työskenteli ravintolassa maissa. 1990-luvun alun lama vei työt, joten hän lähti takaisin merille, koska "oli pakko saada töitä". Samaisella meritiellä ollaan edelleen.

"Onneksi minulla oli tuolloin vain yksi

lapsi, niin vaikeista vuosista selvitettiin", kertoo nyt kolmen lapsen isä. Perhe asuu Orimattilassa ja kaksi vanhinta lasta ovat lentäneet jo pesästä. Nuorin on tällä hetkellä armeijassa.

### Miehistön turvallisuuskoulutus on tärkeää

Kello lyö 11.30. Aziouzin tauko alkaa ja hän ehtii vihdoinkin istahtaa hetkiseksi pöytään alas juttelemaan.

"Vaimo on aina myrskyistä huolissaan, mutta minä en pelkää, koska Suomessa on miehistölle niin hyvää koulutusta koko ajan. On mielestäni erittäin tärkeää, että miehistöä koulutetaan", merenkulun turvallisuus on hänelle selvästi sydämen asia.

"Meillä on M/s Finlandialla turvallisuuskoulutusta ryhmille ja osalle miehistöstä aina tiistaisin. Lauantaina jäämme illalla Helsingin päässä satamaan ja silloin koulutus järjestetään koko henkilökunnalle. Otamme tuolloin vapaatunnin ja koulutukseen osallistuvat kaikki."

"Koulutus on mielestäni hyvää. Pitää vain kuunnella ja kysellä."

Merillä vuosikymmeniä seilannutta vanhaa konkaria kannattaa ehdottomasti kuunnella.

"Meriturvan harjoitus Lohjalla järjestetään viiden vuoden välein. Minulle tehtiin laaja sydänoperaatio ja joku pohti, pystynkö osallistumaan siihen. En itse epäröinyt: raskasta se oli, mutta hyvin meni."

"Ja parin vuoden välein meillä on "sukkaharjoitus" Tallinnan päässä", hän jatkaa.

Kaikkialla maailmassa miehistön ja matkustajien turvallisuudesta ei pidetä yhtä hyvää huolta. Aziouz muistaa vielä työvuodet Välimerellä, vaikka niistä on jo aikaa.

"Välimerellä myrskyt olivat kovia, eikä siihen aikaan ollut tarjolla mitään koulutusta. Sitä vain ajeltiin. Pidin rahtilaivalla hytissäni aina omia pelastusliivejä matkassa mukana. Onneksi niitä ei tarvinnut käyttää koskaan." 

## Messiapulaisen työpäivä

Päivä alkaa klo 5 ja  
sunnuntaisin klo 6

Messin siivous yöruoan jäljiltä

Aamiainen tarjolle klo 5.30 alkaen  
(sunnintaisin 7.00)

Siivous

Tauko 8.30–9.00

Lounas tarjolle 10.30 alkaen

Tauko 11.30–14.00

Päiväkahvit tarjolle 14.00  
mennessä

Päivällinen tarjolle 15.30

Siivous

Ilta- ja yöpala tarjolle  
miehistölle

Päivä päättyy klo 19.00

Aziouz tekee kahta eri työvuoroa viikon aikana. Toisen työvuoron työajat sijoittuvat kello 8.30–21.30 välille. Päivällä on aina kahden tunnin tauko.



# Hyvinvointilomat 2019

**Hyvinvointilomat ry** ja Merimies-Unioni järjestävät yhdessä ohjattuja lomaviikkoja Veikkauksen tuella.

**LOMAVIIKKOILLA** on ohjattua liikunnallista ja virkistyspainotteista ohjelmaa sekä luentoja. Loman hintaan sisältyy viikon ohjelma ja täysihoito sekä perhelomilla ohjattua lastenhoitoa (2x2 tuntia; 3–6 vuotiaille). Majoitus on viihtyisissä loma-asunnoissa: loma-asunto/perhe tai pariskunta; yksin tulevien majoitus kahden hengen loma-asunnoissa. Matkat jokainen maksaa itse.

## Loma aikuisille

|                                                                        | Loma-aika      | Hinta/henkilö | Hakuaika päättyy |
|------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|------------------|
| <b>Hyvänmielen loma</b><br>Lomakeskus Huhmari<br>lomakeskushuhmari.com | 11.–16.11.2019 | 100 € / 5 vrk | 31.3.2019        |
| <b>Työttömien loma</b><br>Lomakeskus Lautsia<br>lautsia.fi             | 10.–15.6.2019  | 50 € / 5 vrk  | 31.3.2019        |

## Loma lapsiperheille

Aikuisten omavastuuosuus on 100 € / alle 16-vuotiaat ilmaiseksi

|                                  | Loma-aika      | Hakuaika päättyy |
|----------------------------------|----------------|------------------|
| Lomakeskus Lautsia<br>lautsia.fi | 29.7.–3.8.2019 | 31.3.2019        |



Haku sähköisesti [www.hyvinvointilomat.fi/hae\\_lomalle](http://www.hyvinvointilomat.fi/hae_lomalle)

Paperisia hakulomakkeita voi tilata Hyvinvointilomien toimistosta, puh. 010 830 3400; [toimisto@hyvinvointilomat.fi](mailto:toimisto@hyvinvointilomat.fi) Lomakkeita ja lisätietoja saa myös Merimies-Unionista/Kenneth Bondas, p. 040 456 0245; [kenneth.bondas@smu.fi](mailto:kenneth.bondas@smu.fi)

**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 hoitovapaalle taikka suorittaa varusmiespalvelusta.

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

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

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

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

Taukoa maksamiseen haetaan sähköisen jäsenpalvelun kautta [www.smu.fi](http://www.smu.fi); sähköpostitse [jasenrekisteri@smu.fi](mailto:jasenrekisteri@smu.fi) tai puhelimitse puh. 09 615 2020.



## Kysymyksiä työajasta merellä osa 4:

## Jää paukkuu, kaislikossa suhisee...

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

**MERIMIES:** Miten kotimaanliikenteen työaikalaki eroaa merityöaikalasta, jota sovelletaan ulkomaanliikenteen aluksilla? Onko työehtosopimuksen kannalta merkitystä, kumpaa merenkulun työaikalakia sovelletaan? Mitä kotimaanliikenteen työaikalaisissa sanotaan säännöllisestä työajasta, ylityöstä ja lepoajoista?

**LAKIMIES:** Laki työajasta kotimaanliikenteen aluksissa (248/1982), tuttavallisesti KoTaLa, on siis 1980-luvulta, jolloin työaikaa koskevia erityislakeja oli monta muutakin. Lakia on toki vuosien kuluessa muutettu ja täydennetty useaan otteeseen. Kokonaan sitä ei kuitenkaan ole uudistettu, kuten ei ole merityöaikalakiakaan (296/1976), joka on lakina vielä vanhempi. Viimeisimmät KoTaLaan tehdyt muutokset ovat olleet periaatteellisesti tärkeitä, koska lakiin tuotiin uusia, vain sisävesiliikennettä koskevia sääntöjä. Uudet säännöt perustuvat sisävesiliikennettä koskevaan EU-direktiiviin (2014/112/EU). KoTaLa, kuten muutkin työaikaa koskevat lait, on työntekijää suojaavaa lainsäädäntöä ja sen takia pääosin *pakottavaa* eli sellaisenaan sovellettavaa, ellei työehtosopimuksessa ole muuta sovittu. Työehtosopimuksella voidaan sopia (22 §) toisin muun muassa työajan sijoittelusta ja valmiusajasta, päivittäisistä ruoka- ja lepotauoista, vuorottelujärjestelmästä sekä ylityön korvaamisesta.

KoTaLan 1 §:n mukaan lakia sovelletaan merityöehtosopimuslaissa (756/2011) tarkoitettuun työhön suomalaisessa aluksessa, jota käytetään kotimaanliikenteessä. Kotimaanliikenteellä (2 §) tarkoitetaan liikennettä Suomen rajojen sisäpuolella eli Suomen aluevesillä. Siihen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin. Lakia sovelletaan silloinkin, kun alus liikennöi tilapäisesti mainittujen vesialueiden *ulkopuolella*. Liikenteen *pääasiallisuus* siis ratkaisee sen, että KoTaLaa sovelletaan aina esimerkiksi jäänmurtajilla, vaikka ne aika ajoin liikennöivät esimerkiksi Ruotsin aluevesillä tai kauempanakin. Muita kotimaanliikenteen aluksia ovat esimerkiksi saariston yhteysalukset ja rannikon matkustaja-alukset.

Sisävesiliikennettä koskevan EU-direktiivin kansallisen toimeenpanon yhteydessä vuonna 2016 KoTaLassa piti tehdä ero kotimaan meri- ja sisävesiliikenteen (1 §) välillä. Sisävesiä ei määritellä itse lakitekstissä. Sisävesiliikenteessä ovat esimerkiksi joissa ja kanavissa tapahtuvassa puu-uitossa avustavat hinaajat ja järvi-Suomen matkustaja-alukset. Jos työntekijä työskentelee usealla samantyyppisellä aluksella, joista osa liikennöi rannikolla ja osa järviolueilla, ratkaistaan se, kumpaa vesialuetta koskevia työaikasääntöjä

työsuhteessa sovelletaan sen mukaan, missä työntekijä pääasiassa työskentelee (1 §).

Vain sisävesiliikennettä koskevia erityissääntöksiä laissa on muutamia. Esimerkiksi vuorokautista lepoaikaa on annettava 7 päivän aikana vähintään 84 tuntia (12 §, meriliikenteessä 77 tuntia). Vuorottelujärjestelmään perustuvia peräkkäisiä työpäiviä voi sisävesiliikenteessä olla enintään 31 (18 §). Heinäkuussa 2018 voimaan tullessa uudessa 9 a §:ssä säädetään työntekijän kokonaistyöajasta. Sen mukaan työaika sisävesiliikenteessä ei saa ylittää keskimäärin 48 tuntia viikossa 12 kuukauden tai sitä lyhyemmän määräaikaisen työehtosopimuksen kestoajana. Kokonaistyöajalla tarkoitetaan säännöllisen työajan ja ylityön yhteenlaskettua määrää. Jos kesäsesongiksi on tehty kolmen kuukauden määräaikainen työehtosopimus, on työajan tasaannuttava 48 tuntiin viikossa tuon kolmen kuukauden aikana.

Muistutettakoon, että työaikalaki (605/1996) koskee vain maisa tehtävää tai kiinteästi siihen kuuluvaa työtä eli esimerkiksi jokirannan ravintolalaivoja, joiden köysiä ei irroteta muuta kuin aluksen siirtämiseksi talviteloille tai vajerilosseja.

Sovellettavan työaikalain merkitys työehtosopimuksen kannalta on ensiarvoisen tärkeä. Työehtosopimus laaditaan aina tietyn työaikalain mukaan. Esimerkiksi jäänmurtajia koskeva Arctia-työehtosopimus on rakennettu KoTaLan ja ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimus merityöaikalain pohjalta. Vaikka sääntelyssä on samankaltaisuuksia, *ei liikenteessä, jossa lain soveltamisalan mukaan on sovellettava KoTaLaa, voida soveltaa merityöaikalakiin pohjautuvaa työehtosopimusta*. Tämä estää myös sellaisen työehtosopimuksen, joka perustuu maatyön työaikalakiin (605/1996), soveltamisen liikkuvalla aluksella tehtävään työhön.

Säännöllistä työaikaa koskevat säännöt ovat hyvin samanlaisia kotimaanliikenteessä ja ulkomaanliikenteessä. Kotimaanliikenteen aluksessa työntekijällä on samanlainen velvollisuus tehdä vuorokautista ylityötä (8 § ja 13 §) enintään 16 tuntia viikossa. Erona merityöaikalakiin kotimaanliikenteessä tunnetaan vuorokautisen ylityön lisäksi myös *viikkoittainen ylityö* (9 § ja 14 §), joka on korvattava lain mukaan erikseen. Samoin vuorokautista lepoaikaa (12 §) koskevat säännöt ovat sisällöltään (mm. 10 tuntia/24 tuntia) samanlaisia, mutta sen lisäksi kotimaanliikenteessä työntekijälle on annettava vähintään 30 tunnin *viikkolepo* ja sisävesiliikenteessä tietyin edellytyksin vielä *ylimääräinen viikkolepo* (12 a §). Myös päivittäisistä lepoajoista (11 §) on KoTaLassa säädetty tarkemmin.

## Täydennys ja oikaisu Lakimiehen vastaukseen lehdessä 4/2018:

**VASTAUKSEN KOLMANNEKSI VIIMEISEN** kappaleen lopussa todetaan, että *"merityöaikalaki tai työehtosopimukset eivät tunne tuntia lyhyempää aikayksikköä ylityön korvaamisessa, joten puoli tuntia ylityötä korvataan sekin täytenä tuntina"*. Pitää paikkansa, että ulkomaanliikenteen miehistöä koskevat työehtosopimukset eivät tunne tuntia lyhyempää aikayksikköä ja että ylityökorvaus rahassa määräytyy jakajan avulla kuukausipalkasta. Merityöaikalaki ja sen työaika kirjauksia koskeva 20 § sen sijaan tuntevat puolitunnin. Pykälän kolmannen virkkeen mukaan aloitettu puolitunti lasketaan ylityötä korvattaessa täydeksi puoleksi tunniksi. Painottakaamme tässä kohdin sanaa "aloitettu". Allekirjoittaneella oli nimittäin tekstiä laates-

saan mielessään erityisesti tilanne, jossa merenkulkija keskeyttää vuorokausileponsa tehdäkseen vain puolisen tuntia työtä esimerkiksi kiinnittämiseen ja irrottaakseen aluksen köydet lyhyen satamavien railun yhteydessä tai osallistuessaan pelastusharjoituksiin. Koska työntekijän *lepo keskeytyy* näissä tapauksissa reilusti yli puoleksi tunniksi valmistautumiseen ja pukeutumiseen, on näissä tilanteissa ylityökorvausta maksettava täydeltä tunnilta ensimmäiseltä levon keskeyttävältä tunnilta. Tätä tulkintaa tukee myös 9 a §:n sääntö, jonka mukaan lepoajan häiriintyessä työntekijälle on annettava *riittävä korvaava lepoaika* eli korvataan menetettyä lepoa, ei työhön käytettyä aikaa. Kiitos tarkkasilmäisille lukijoille!

## Tapaturma työpaikalla – varmista, että vakuutusyhtiölle ilmoitetaan oikeat tiedot!

**TYÖTAPATURMA- JA AMMATTITAUTILAIN MUKAAN tapaturma** on ulkoisesta tekijästä johtuva äkillinen ja odottamaton tapahtuma, joka aiheuttaa työntekijälle vamman tai sairauden. **Ulkoinen tekijä** on tapaturman uhrista riippumaton seikka: esimerkiksi jää tai öljy aluksen kannella, joka aiheuttaa kaatumisen tai kuuman öljyn roiskahtaminen iholle. Äkillisellä tarkoitetaan lyhytkestoista ja kertaluonteista. **Odottamaton** on sananmukaisesti ennalta arvaamatonta ja ennakoimatonta. Kaikkien näiden piirteitten on täyttyvä, jotta vakuutusyhtiö käsittelee tapahtunutta työtapaturmana ja maksaa korvauksia.

Tämän takia **tapaturmailmoituksella** on tärkeä ja jopa ratkaiseva merkitys. Sen jälkeen, kun työnantaja on saanut työntekijältä tai muutoin tiedon vahingotapahtumasta, työnantajan on ilmoitettava tapaturmasta vakuutusyhtiölle viipymättä ja viimeistään 10 arkipäivän kuluessa. Jos työnantaja ei tee ilmoitusta, voi vahingoittunut työntekijä tehdä sen itse suoraan vakuutusyhtiölle.

Laissa on määritelty, mitä tietoja tapaturmailmoituksen pitää sisältää. Tärkein on tapahtuneen **kuvaus eli tiedot vahingotapahtuman sattumisajasta ja -paikasta, olosuhteista, syistä ja seurauksista**. Tietojen pitää olla tarkkoja, paikkansa pitäviä ja kuvaavia. Esimerkiksi sana 'kompuroida' ei ole yhtä yksiselitteinen kuin 'kaatua' tai 'pudota'. Mieluummin kirjoittaa hieman liikaa ja seikkaperäisesti kuin liian vähän ja puutteellisesti. Ilmoitus olisikin hyvä laatia yhdessä työnantajan edustajan (usein aluksen sairaanhoitaja tai lääkintäperämies) kanssa. Jos tämä ei ole mahdollista, työntekijä

voi aina pyytää ilmoituksen tarkastettavakseen ennen kuin se lähetetään vakuutusyhtiöön. Luottamusmiehet ja työsuojeluvaltuutetut voivat myös auttaa ja toimia avustajina.

Yhtä tärkeää **hakeutua hoitoon mahdollisimman nopeasti** tapaturman jälkeen; mieluummin kerran turhaan kuin vasta ajan kuluessa. Vakuutusyhtiö arvioi tapahtunutta tapaturmailmoituksessa annettujen tietojen lisäksi lääkärin lausuntojen pohjalta, joten on tärkeää, että lääketieteelliset tutkimukset tehdään tuoreeltaan. Samasta syystä **lääkärin kirjoittamat lausunnot** on hyvä lukea tarkkaan ja pyytää tarvittaessa korjaamaan virheelliset ja puutteelliset tiedot heti.

Tarkkuus ja huolellisuus tapaturman jälkeisessä toiminnassa, hyvin laadittu ilmoitus ja kattavat lääkärinlausunnot säästävät monelta vaivalta ja muutoksenhakuprosessilta asiassa, jolla voi olla merkitystä koko loppuelämän kannalta!

Turvallista joulunaikaa!

Kysymykset tervetulleita:  
[sannaleena.kallio@smu.fi](mailto:sannaleena.kallio@smu.fi)







SAK:n tiedote 5.11.2018

## **SAK:** Yt-lain parannettava luottamushenkilöiden asemaa

**SAK KANNATTAA** yhteistoimintalain perusteellista uudistamista.

Kokonaisuudistusta ehdottavat myös **Katarina Murto** ja **Rauno Vanhanen** yt-lain muutostarpeita käsittelevässä selvityksessään, jonka he luovuttivat tänään työ- ja elinkeinoministeri **Jari Lindströmille**.

– Yt-lakiin on tehtävä muutoksia, jotka tukevat yrityksen ja henkilökunnan välistä avointa ja pitkäjänteistä työtä yritystoiminnan kehittämiseksi, jotta laki ei olisi työpäikoille pelkkä irtisanomislaki, SAK:n työehtoasiantuntija **Ismo Kokko** huomauttaa.

– Siihen, onko uudistus yksityiskohdiltaan juuri selvityksessä ehdotettu, on tässä vaiheessa liian aikaista ottaa kantaa.

Yt-lakiuudistuksen on parannettava SAK:n mielestä erityisesti luottamushenkilöiden

edellytyksiä toimia tasavertaisena neuvottelu- ja sopimiskumppanina.

– Luottamushenkilön asemaa parantavat muun muassa tiedonsaantioikeuksien lisääminen sekä ajankäytön ja osaamisen kehittäminen. Odotukset ja vaatimukset luottamushenkilöitä kohtaan kasvavat koko ajan. Tähän on tärkeää vastata selkeillä ratkaisuilla, kun lakia uudistetaan, Kokko sanoo.

Työ- ja elinkeinoministeriön tilaama selvitys antaa pääosin hyvät lähtökohdat seuraavalle hallitukselle käynnistää yt-lain uudistus.

– Yritystoiminta kehittyy nopeutuvalla vauhdilla ja lainsäädännön on pysyttävä kehityksessä perässä. Yt-lain uudistaminen on yksi tulevan hallituskauden tärkeimpiä työelämän lainsäädäntöuudistuksia.

# **SAK:** Irtisanomislain muutos lähinnä vahvistaa nykytilan

## **HENKILÖPERUSTEISIA IRTISANOMISIA**

koskeva työsopimuslain muutos on eteenässä eduskunnan käsittelyyn. SAK:n mielestä lakimuutos ei ole tarpeellinen eikä paranna työllisyyttä, muttei ole myöskään nykymuodossaan yhtä ongelmallinen kuin hallituksen aiemmat esitykset.

## **Mikä lainsäädännössä muuttuisi?**

Laissa puhutaan henkilöperusteisen irtisanomisen kohdalla kokonaisarviointista. Tätä kohtaa esitetään muutettavaksi:

Asiallista ja painavaa syytä koskevassa kokonaisarvioinnissa *otetaan huomioon työnantajan palveluksessa olevien työntekijöiden lukumäärä (uutta) sekä työnantajan ja työntekijän olosuhteet kokonaisuudessaan (tämä on myös nykylaissa).*

Nykyinen laki korostaa henkilöperusteisessa irtisanomisessa kokonaisharkintaa ja niin olisi myös jatkossa. Lakiin lisättäisiin kuitenkin, että työntekijöiden lukumäärä on otettava kokonaisharkinnassa huomioon.

## **Mikä on lakimuutoksen vaikutus käytännössä?**

Arvioimme, että muutoksella ei ole mer-

kittävää vaikutusta. Tuomioistuimet ovat jo nykyään huomioineet yrityksen koon yhtenä tekijänä, kun irtisanomisperusteen laillisuutta arvioidaan, vaikka siitä ei ole ollut lakipykälässä mainintaa.

## **Mikä ei muutu?**

Jatkossakin edellytetään, että ensin työntekijälle annetaan varoitus ja työnantajan mahdollisuus tarjota muuta työtä selvittää ennen mahdollista irtisanomista.

Lakimuutos ei myöskään vaikuta suuren työnantajan irtisanomiskynnykseen, se säilyy entisenä.

Työsopimuslaissa olevat kielletyt irtisanomisperusteet säilyvät muutoksessa ennallaan. Esimerkiksi irtisanominen sairauden perusteella on mahdollista vain, jos työntekijän työkyky on alentunut olennaisesti ja pitkäaikaisesti eikä kohtuudella voida edellyttää työsuhteen jatkamista.

Myös muun muassa työtaisteluun osallistuminen, työntekijän mielipiteet ja osallistuminen yhdistystoimintaan eivät ole jatkossakaan irtisanomisperusteita.



# Miten suomen merenkulku liittyy joulupukkiin?

**SE ON MYRÄKÄN AIMO**, joka toivottelee kaikille merenkulkijoille Hyvää Joulua. Sehän se on kohta käsillä.

Aimo on kirjoitellut merenkävijöiden elämästä, hyvistä ja huonoista asioista jo vuosia. Vaan eräs seikka on jäänyt huomiotta ja koska mitään hirveän kamalan kauheata ei ole juuri nyt horisontissa, ajatteli Myräkkä luoda silmäyksen suomalaisen merenkulun historiaan. Yllättävää kyllä, joulupukki liittyy tähän asiaan.

On sanottu, että Suomi on saari ja niinhän se eräässä mielessä onkin. Vähän on teitä maista, mutta paljon on väyliä laivoille ja pienemmillekin pursille. Niinpä on jo muutaman vuosisadan aikana jouduttu opettelemaan, miten merellä oikein ollaan ja sitä kunniotetaan. Me suomalaiset olemme kautta aikojen olleet kovassa maineessa monellakin tavalla. Merimiehet ovat olleet karskeja miehiä ja on selvää, että heidän mahdollinen alkoholin käyttönsä on suuresti liioiteltu.

Ensimmäiset ankan meren ja sään taltuttajat olivat töissä Ruotsi-Suomen postissa. Kyseinen laitos perustettiin jo niinkin varhain kuin 1638 ja postinkantajia tuli heti valtion leipiin.

Kovimmat posti-/merimiehet olivat kuitenkin reitillä Tukholma–Grisslehamn–Ahvenanmaa–Turku. Nämä rohkeat postimiehet olivat hyviä merimiehiä. Kelissä kuin kelissä he toivat pienillä pursillaan kirjeitä sekä joskus arvotavaraa tällä reitillä. Myrsky tai tynni niin posti vietiin perille. Kun meri talvella jäätynä, nämä pelottomat miehet lykkäsivät venettään jäätä pitkin kunnes pääsivät sulaan. Tässä olivat siis ensimmäiset todella kovat merenkulkijat Suomessa.

Meni muutama vuosisata ja alusten koko kasvoi. Ahvenanmaa oli itseoikeutetusti mukana, kun ruvettiin rahtaamaan lastia maailman eri kolkkiin. Tuli suuria purjeveneitä ja samalla käyttöön tuli tuttu sanonta: ”Merimiehen muija ja kalamiehen koira ruikuttavat rannalla”: (tai jotain sinnepäin. Vaikka Aimo onkin jo iäkäs, ei hänkään ihan kaikkea muista.)

## Purjeilla maailmalle

Ekä legendaarisin varustamo on Ahvenanmaalainen Erikson. Sen perustaja Gustav Erikson syntyi 1882 ja lähti merille jo 10-vuotiaana. Vähitellen hän yleni aina kapteeniksi asti ja perusti myöhemmin oman varustamon.

Hii-o-Hoi! sanoo Aimo! Tässä meillä vasta aito merikarhu!

Hän osti isoja purjelaivoja ja alkoi kuljettaa vehnää varsin huijalla reitillä Australiasta Eurooppaan. Näillä matkoilla kierrettiin Kap Horn eli Hyvän toivon niemi ja se oli miesten homma. Viimei-

set Kap Hornin kiertäjät siirtyivät tynemmille vesille alun toistakymmentä vuotta sitten muistaa Aimo.

Parhaimmillaan oli Eriksonilla peräti 46 purjelaivaa. Tunnetuimmat niistä olivat nykyään Maarianhaminassa eläkepäiviään viettävä Pommern sekä Yhdysvaltoihin joutunut Moshulu. Kuuluisimpia aluksia oli nopea Herzog Cecille, jolla rahdattiin vehnää maapallon toiselta puolelta.

Matkat kestivät kuukausia ja meri ei suinkaan ollut aina tynni. Varsin Kap Horn on edelleen kuuluisa hurjista säistään tietää Aimo.

Tässä on varsin merkittävä osa suomalaista merenkäyntiä. Saataapa olla, että noilta ajoilta on syntynyt sanonta: ”Merimies on erimies”.

Purjelaivojen aika alkoi kuitenkin olla lopussa kun höyrylaivat tulivat. Matkanopeus ei järkeä huikea alussa ollut – alle 10 solmua. Jos matkaan lähdettiin vaikkapa Kotkasta Buenos Airesiin, niin edestakainen matka kesti noin kolme kuukautta. Noihin aikoihin olivat suomalaiset merimiehet niitä harvoja, jotka pääsivät näkemään muutakin kuin lähivesiä.

Monia laulujakin sepitettiin, joiden tarkkaa todenperäisyyttä sopii ihmetellä. Sävellettiin sellaisia, kuten: ”Kuubalainen serenadi”, jossa tultiin kapakasta kai hiukkasen horjuen. Mene ja tiedä, mutta merimies näki enemmän kuin maakravut. Taisipa olla jopa niin, että matkojen eri vaiheisiin laitettiin hieman lisää ”vahvistusta” kun niitä kerrottiin vaikkapa Kotkan ravintola Kairossa tai Helsingissä olivat samanlaisia tarinaiskupaikkoja Kannas sekä Salve. Sen verran kuuluisia olivat, että Aimon mummo kielsi nuorta tyttärenpoikaa ikinä menemästä kumpaankaan. Vaikka Aimo asuikin sataman vieressä, ei tullut mentyä. Myöhemmin on tullut uhmattua mummon neuvoja.

## Villiä menoa

Takavuosina oli ajella laivoilla paitsi linjaliikennettä, niin myös ns. ”villi linjaa”, jossa menttiin rahdin perässä pitkin maailmaa. Kun laiva saatiin purettua, oli jo seuraavan rahdin paikka tiedossa. Kapteeni joutui suunnistamaan varsin eksoottisiin paikkoihin. Suomessa ei käyty kovinkaan usein, mutta ulosmaksun saattoi ottaa missä vain ja sitten pyrkiä kotiin.

Tämäkään ei ihan jokaiselle sopinut. Kun tuli kotiin, saattoi käydä niin, että lapset olivat kasvaneet sen verran, etteivät isää enää tuntenut. Pahimmassa tapauksessa ei isäkään tuntenut uusia lapsia...

Kovia merimiehiä sanoo Aimo.



Vähitellen maailma muuttui, tuli merimiesunioni Suomeen, myöhemmin Wälläri ja pikku hiljaa alkoi merimiehen olot ja työ muodostua helpommaksi. Tänä päivänä tilanne on huolimatta silloin tällöin tapahtuvista pienistä erimielisyyksistä ja kahnauksista aika rauhallinen, joten hyvä niin.

Vaan mitenäs se joulupukkia ja merimies oikein yhteen sopivatkaan?

Aimo sen selittää.

Jo ennen keskiaikaa oli monella alalla pyhimyksiä, joiden tehtävänä oli suojella tiettyjä ammatteja sekä määrättyjä ihmisryhmiä.

Santa Nicolaus oli erityisesti merimiesten, saaristolaisten, kalastajien sekä – yllättävää kyllä – varkaiden suojeluspyhimys. Tästä herrasta tuli myöhemmin joulupukki ja Amerikassa hänet tunnetaan nimellä Santa Claus, eli aika lähellä alkuperäistä nimeä. Lahjoja antavaksi hänet teki taru, jossa hän oli salanpäiten heittänyt ikkunasta kultarahoja sisältävän pussin kolmelle köyhälle siskolle, jotka talossa asuivat.

Tämän hyväntekijän patsas seisoo mm. Monacon kappelin edessä, jonne Grace sekä Rainier ovat haudatut. Varsin on meidän joulupukkimme näköinen.

Tästä saammekin oivan lopun joulupakinalle.

Kaikki merenkulkijat: Muistakaa, että joulupukki on teidän pyhimyksenne ja suojelijanne. Tästä syystä kannattaa siis juhlia joulua ja toki muuallakin kuin merillä.

Niinpä niin!

Näin päästiin taas kertomaan osia suomalaisesta merenkulusta ja samalla joulupukista, joka tämän pakinan mukaan onkin merimiehen paras ystävä.

Hyvää joulua, toivottaa Aimo Myräkkä kaikille seilaajille!

## Uusi tietokirja (2018)

### Höyrylaivalla Tallinnaan

Kirjan laajuus on 240 sivua ja se on upeasti kuvitettu. Julkaisu sopii kaikille merenkulusta kiinnostuneille.



#### Saatavuus mm.:

– Akateeminen Kirjakauppa, Booky.fi, Rosebud Kirjakauppa, Alfamer Kirjakauppa, Merikeskus Wellamo, Forum Marinum

#### Tilaukset myös kustantajalta:

Hinta 34 euroa / kpl (sis. alvn)

Tiedustelut ja tilaukset:

peter.raudsepp@elisanet.fi



## Mikä voisi lämmittää enemmän mieltä kuin lahjaksi saadut käsin neulotut villasukat?

**MONELLE MERENKULKIJALLE** törni osuu myös joulun ajaksi, eikä työ eroa arkisesta aherruksesta juhlapyhinäkään. Joulupöytä on toki katettu, minkä lisäksi messin nurkassa voi olla kasa pehmeitä paketteja. Paketeista paljastuu useimmiten villasukat, jotka joku merenkulkua ja merenkulkijoita lämmöllä ajatteleva on neulonut. Paketeissa voi olla mukana myös muuta pientä tavaraa.

Paketit on laivalle toimittanut **Merimieskirkko**, joka välittää vapaaehtoisten lahjoittamat joululahjat ”tunte mattomalle merenkulkijalle”. Useimmiten Merimieskirkon välittämä lahja on ainoa, jonka merenkulkija aattona merellä saa.

Perinne on vanhempi kuin Merimieskirkko. Paketteja jaettiin Pohjanlahden satamissa jo 1800-luvun puolivälissä kapteenskojen toimesta. Toiminta siirtyi vuosisadan lopulla Merimieskirkolle, joka perustettiin vuonna 1875.

Paketti on odotettu ja herättää toisinaan vahvojakin tunteita.

Eräänä jouluna mies pääsi työkiireiden vuoksi laivalla lahjojen jakoon vasta hännänhuippuna. Jonossa oli enää kaksi miestä, samoin oli paketteja. Suuri mies sai pienen lahjan, pieni mies suuren, ja niinpä he vaihtoivat paketteja. Myöhemmin mies tutustui tarkemmin lahjaansa, ja siitä löytyi kirje. Sen kirjoittaja kertoi, että myös hänen poikansa seilaa, ja isän ylpeydellä kehui tätä kunnon mieheksi. Kirje oli lahjaksi täysosuma, sillä kirjoittajaksi paljastui miehen oma isä.

Näitä joulupaketteja voi tuoda niin kotimassa kuin ulkomailla oleville suomalaisille merimieskirkkoille aina jouluun saakka.

**Merimieskirkko.fi**

# Merimiehen joulua vuosilta 1914 ja 1951

Alla olevat poiminnat Rauman merimuseon arkistosta kertovat, millaisissa oloissa joulua viettivät parkki TOIVO:n laivaväkeen kuulunut Onni Bärling sotajouluna 1914 sekä matruusi Esko Pasanen norjalaisella TUDOR-laivalla 1951.

TEKSTI PAULA KUPARI KUVAT RAUMAN MERIMUSEO



Toivon miehistö kävi valokuvassa 16.1.1915 Eckenfördessä. Onni Bärling on eturivissä vasemmalla.

**O**nni Bärling (1887–1971) vastaanotti joulun 1914 parkki Toivolla Eckenförden satamakaupungissa Saksassa. Toivo ja sen laivaväki oli internoitu 4. elokuuta, jolloin he olivat pahaa aavistamatta purjehtineet kohti lastinpurkusatamaa Saksassa. Koska ensimmäinen maailmansota oli syttynyt kolme päivää aikaisemmin, Venäjän lipun alla purjehtineet suomalaiset laivat ja niiden miehistöt otettiin kiinni ja eristettiin. Bärlingin päiväkirjaotteesta sotavangin joulu ei kuitenkaan vaikuta niin karulta, kuin kuvittelisi.

”23 p:nä [joulukuuta] oli aamulla vesi vähän jäässä täkillä mutta päivällä oli lämmin. Kello 10 oli meidät taas käsketty kaupungin raatihuoneelle ja me menimme sinne mutta en tiedä mitä siellä teimme sillä emme osanneet heidän

kysymyksiinsä vastata. Kun sieltä pääsimme niin kävelimme pari tuntia kaupungilla ja ilta-päivällä pestiin kanssi ja täkki joulupuhtaaksi.

Jouluaattona 24 p:nä olin useita kertoja maissa jouluostoksilla, ostin mm. joulukuusenkin. Tänne ahteriin ruokasalin pöydälle sain hyvin kauniin ja se maksoi 40 penninkiä. Rohdoskauppias Georg Hjeskeriltä sain joululahjaksi 2 pakettia pieniä kynttilöitä ja 18 kpl kynttiläjalkaa ym. Joka miehelle annoin laivan rahasta 2 mk joululahjaksi ja laivan rahalla ostin pullon viiniä, purkin marmeladia ym. joulutoonaa.

Sitten vietimme hauskan aattoillan, pidimme kuudessa valkiata ja joimme sen ympärillä teetä ja marjamehuja sekä söimme leivoksia ja marmeladia. Niin vietimme illan aina 1/2 12 asti.

Jouluna nousin ylös kello 7 ja tein tulen pesään. Vähän päästä toi kokki kahvia ja sit-



ESKO PASANEN

te laulelin joululauluja. Keskipäivällä nukuin vähän ja illalla olimme koko laivan väki elokuvissa, siellä oli hyvä ohjelma. Ilma oli hyvin kaunis ja sumua niin että emme kotia tullessa tahtoneet laivaa löytää.”

Jos Bärling piti monisanaisen tarkkaa päiväkirjaa, matruusi Esko Pasanen (1928–1998) päiväkirjamerkinnot olivat hyvin ytimekkäitä. Tämä johtui todennäköisesti pienen taskukalenterin käytöstä: Pidempään kuvailuun ei ollut tilaa. Tudor-laiva vei jouluna 1951 Pasasta kohti San Franciscoa. Nimet *Belgia* ja *Bergen* ovat laivatoverien kutsumanimiä, jotka viittaavat heidän kotipaikkoihinsa.

”24.12.1951

Maalailin ja pesin skotteja midshipissä. Acapulcon ja Manzanillan välillä. Kuuma on täkillä – pitäis olla muka jouluaatto. Ei edes Sierra Madren huipulla näy lunta. Illalla saimme pienet paketit Norjasta. Kananpoikaa ja piparkakkuja. Kolme tuntia lookoutissa [tähystämässä]. Joivat liikaa prosentteja. *Belgia* pehmitti *Bergenin*.

25.12.1951

Ei näy maata tänään. Munia ja baconia aamiaiseksi (kuten aina). Kakkua kahvin kanssa, ei töitä. Messityttö kiipesi yöllä mastoon.”

**Rauman merimuseo** on erikoismuseo, joka tallentaa raumalaisen merenkulun lisäksi valtakunnallisesti merimiehen ammatin sekä merenkulun koulutuksen historiaa. [www.rmm.fi](http://www.rmm.fi)



# Koulutusuutisia Winnova Raumalta

**TUTKINTOJEN UUDISTAMINEN** ammatillisen koulutuksen reformin mukaisesti on ollut käynnissä vuoden alusta lähtien. Vuosi alkaa olla loppuillaan ja olemme nyt viimein päässeet siihen tilanteeseen, että voimme tarjota jatkokoulutuksia miehistötasolla. Koulutus suunnitellaan jokaisen henkilökohtaisen tilanteen pohjalta ja koulutuksen suorittamisesta laaditaan henkilökohtainen suunnitelma. Keväästä alkaen on tarkoitus järjestää matruusi- ja konemieskoulutuksia viikon pituisina moduuleina. Uutta näissä koulutuksissa on, että koulutuksen voi aloittaa aiemmin ja suorittaa joustavasti. Koulutus päättyy, kun tarvittavat moduulit on suoritettu.

**KOULUTUKSEEN VOI HAKEA** voimassa olevalla vahtimiehen pätevyystodistuksella ja merimieslääkärintodistuksella; tarvittavat ja puuttuvat meripalveluspäivät (180) seilataan koulutuksen jälkeen.

**UUTTA ON MYÖS MAKSUTTOMUUS**, koska matruusin ja konemiehen koulutukset koostuvat merenkulkualan perustutkinnon osista, vain asumiskulut on hoidettava itse. Koulutukset ajankohtineen julkaistaan nettisivullamme ja sieltä tapahtuu myös ilmoittautuminen.

[www.winnova.fi/koulutukset/koulutustarjonta/merenkulkuala.html](http://www.winnova.fi/koulutukset/koulutustarjonta/merenkulkuala.html)

Länsirannikon koulutus Oy Winnova merenkulku





Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 22.11.2018

# Viestintävirasto ja Trafi yhdistyvät Liikenne- ja viestintävirastoksi – Liikennevirastosta tulee Väylävirasto

**LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN** hallinnonala uudistuu vuoden 2019 alusta. **Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto** sekä **Liikenneviraston tietyt toiminnot** yhdistetään uudeksi **Liikenne- ja viestintävirastoksi (Traficom)**. Nykyinen Liikennevirasto jatkaa **Väylävirastona**.

Uudistus vastaa toimintaympäristön muutoksiin ja huomioi asiakkaiden tarpeet entistä paremmin.

Hallitus esitti liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoja koskevien lakien (HE 61/2018 vp, HE 104/2018 vp; EV 102/2018 vp) vahvistamista 22.11.2018.

Tasavallan presidentin on tarkoitus vahvistaa lait 23.11.2018.

Voimaanpanolain on tarkoitus tulla voimaan 27.11.2018 ja muiden lakien 1.1.2019.

## Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistyvät Liikenne- ja viestintävirastoksi (Traficom).

Liikenne- ja viestintävirasto toimii valtakunnallisena tietoyhteiskunnan ja liikennejärjestelmän kehittäjänä. Se valvoo ja edistää liikenteen ja viestinnän markkinoita ja

-palveluja. Virasto on kansalaisia ja yrityksiä palveleva liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteröinti- ja hyväksyntä- sekä turvallisuusviranomaisena. Se vastaa myös tarvittavien tutkintojen järjestämisestä.

Viraston henkilöstömäärä on noin 900.

Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan käynnistyminen ei vaikuta yhdistyvien virastojen olemassa oleviin toimintoihin ja niiden asiakkailleen tarjoamiin palveluihin. Virastojen palvelut jatkuvat keskeytyksettä, ja yhdistymisen myötä niitä kehitetään ja parannetaan edelleen.

Haku viraston pääjohtajan tehtävään päättyi 8.11.2018. Pääjohtaja pyritään nimitämään marraskuun aikana.

## Väylävirasto

Nykyisen Liikenneviraston tehtävistä siirretään Liikenne- ja viestintävirastoon ja liikenteenohjausyhtiö Traffic Management Finlandiin kaikki ne tehtävät, jotka eivät suoranaisesti liity väylänpitoon. **Liikenneviraston nimi vaihtuu Väylävirastoksi**, mutta virasto jatkaa keskeytyksettä toimintaansa.

Väylävirasto on tilaajaorganisaatio, joka keskittyy tie-, rata- ja meriliikenteen väyläverkon suunnitteluun, kehittämiseen ja

kunnossapitoon sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen. Virasto vastaa myös talvimerenkulusta.

Väylävirastossa on henkilöstöä noin 400.

## Traffic Management Finland Oy

Liikenneviraston nykyiset liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut (tie- ja meriliikenteen ohjaus sekä virastossa vielä hoidettava rautatieliikenteenohjaus) siirretään perustettavaan valtion erityistehtäväyhtiöön, Traffic Management Finland Oy:hyn.

Laki, jolla Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut muutetaan osakeyhtiöksi, vahvistettiin 13.7.2018 ja se tulee voimaan 1.1.2019.

## Mitä seuraavaksi?

Tasavallan presidentin on tarkoitus vahvistaa virastouudistuksen toteuttamista koskevat lait (EV 102/2018 vp) 23.11.2018.

Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtaja pyritään nimittämään marraskuussa.

Uudet virastot aloittavat toimintansa 1.1.2019, kun lait ja asetukset liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoista tulevat voimaan.

## Alusturvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä ajantasaistetaan

Matkustaja-alusten turvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä uudistetaan ja kevennetään. Hallitus esittää muutoksia lakeihin, jotka on annettu aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista sekä alusturvallisuuden valvonnasta. Hallitus antoi esityksensä eduskunnalle 18. lokakuuta 2018.

Esityksillä on tarkoitus toimeenpanna EU:n matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien edellyttämät lakimuutokset. Direktiivien muuttamisen tavoitteena on nykyaikaistaa, yksinkertaistaa ja selkeyttää sääntelyä, vähentää hallinnollista taakkaa sekä varmistaa sääntelyn oikeasuhtaisuus.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan eräiden alustyyppien katsastuksen uudistamista, talviliikenteessä käytettävän aluksen vuosittaisesta rungonkatsastuksesta osittain luopumista sekä lainsäädännön täydentämistä perinnealuksia ja ammattiveneitä koskevilla säännöksillä.

Katsastukseen esitetyillä muutoksilla mahdollistettaisiin se, että eräiden alustyyppien turvallisuusarviointi annettaisiin katsastajan sijaan laivanisäntien tehtäväksi. Talviliikenteessä käytettävän aluksen vuosittaisesta rungonkatsastuksesta osittain luopumisen seurauksena alusten sopivuus talviliikenteeseen varmistettaisiin telakoinnin yhteydessä tehtävässä rungon tarkastuksessa.

Esityksen mukaan perinnealukset voitaisiin katsastaa ja niille voitaisiin antaa omat tekniset määräykset. Näin voitaisiin huomioida paremmin perinnealusten rakenteelliset ratkaisut ja kulttuurihistorialliset arvot. Muutoksen tarkoituksena on parantaa perinnealusten pienimuotoista kaupallista liikennekäyttöä, joka voisi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja käyttöä.

### Mitä seuraavaksi?

Hallituksen nyt eduskunnalle antamasta esityksestä käydään täysistunnossa lähetekeskustelu, jonka ajankohta ilmoitetaan eduskunnan verkkosivuilla (tulevia täysistuntoja). Lähetekeskustelun jälkeen esitys siirtyy valiokuntaan, jonka mietinnön valmistuttua asian käsittely jatkuu täysistunnossa. Lakien voimaantuloajaksi esitetään 21.12.2019.



# *Etelä-Suomen osaston pikkujoulut*

Etelä-Suomen osaston pikkujoulut vietettiin 21. marraskuuta ravintola Salvessa.

KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Oikealta: Arctian entiset pääluottamusmiehet Tapio Nurminen, Rauno Mutka, Etelä-Suomen osaston ent. taloudenhoitaja Eija Autio ja Etelä-Suomen osaston puheenjohtaja Timo Purho.



Luottamusmiehet Martti Kuusela (Arctia) ja Heikki "Hese" Suomalainen (Finnlines).



Etualalla Merimies-Unionin valtuuston entinen puheenjohtaja Markku Knuutinen.



Luottamusmies Pekka Ahmakari (Tallink Silja), Tapani Gesterberg (Tallink Silja) ja Merimies-Unionin lakimies Sannaleena Kallio.



Luottamusmies Anne Hagman (Viking Line) ja laivaluottamusmies Hannu Kumpulainen (M/s Gabriella / Viking Line)



Merimies-Unionin valtuuston puheenjohtaja Mikko Ervast, Merimies-Unionin hallituksen jäsen Satu Valapuro ja Jori Mikkola (Finnlines).





# Ravintola Salvella on ilo ja kunnia myöntää Salven vuosittainen stipendi kokki-stuertti Mikko Ervastille

Stipendin saaja on valittu Suomen Merimies-Unionin avustuksella seuraavin perustein: Mikko Ervast on kantanut esimerkillisesti vastuuta sekä merimiestyössään että luottamustehtävissään

KUVA AKIFOTO

Vuonna 1972 syntynyt Ervast työskentelee tällä hetkellä kokki-stuerttina perinteisellä jäänmurtaja Sisulla.

Pohjois-Karjalasta, Outokummusta koitoisin oleva Ervast on kulkenut vesillä pikkupojasta lähtien. Sukunsa ensimmäisenä Ervast hakeutui Raumalle merikouluun ja on sittemmin työskennellyt hetken aikaa matkustaja-aluksilla ja vuodesta 1997 valtion merenmittausretkikunnissa, tutkimusalus Arandalla ja sittemmin sekä monitoimimurtajilla että perinteisillä jäänmurtajilla kokkina ja kokki-stuerttina. Paistinkääntäjät ry on myöntänyt Rotisseurs-käädyn Mikolle vuonna 2014.

Mikko on toiminut valtion aluksilla luottamusmiehenä vuodesta 2000 ensin osastoluottamusmiehenä, sitten laivaluottamusmiehenä, varapääluottamusmiehenä ja vuodesta 2015 alkaen pääluottamusmiehenä ainakin vuoteen 2021 saakka. Ervast on toiminut aktiivisesti myös ammattiosastossaan, Merimies-Unionin valtuus-

tossa ja sen hallituksessa sekä parhaillaan hän toimii Unionin valtuuston puheenjohtajana. Luottamustoimissaan Ervast on

pyrkinyt ajamaan sekä jäänmurtajilla työskentelevien että muiden merimiesten asioita.



# Merieläkeläinen

**OLET JÄÄNYT ANSAITULLE** eläkkeelle, mutta haluaisit silti ylläpitää kontakteja entisiin työtovereihisi ja tuttaviiisi mereltä, jotka ovat jo eläkkeellä. Tähän Sinulla on parhaat mahdollisuudet liittymällä johonkin merieläkeläisyhdistykseen.

Merieläkeläisyhdistyksiä toimii monella paikkakunnalla ja ne järjestävät monipuolista toimintaa jäsenilleen, koontumisia, esitelmiä, teatterikäyntejä, matkailua ym. Yhdistykset ovat yhteistyössä myös merenkulkijain ammattiyhdistysten kanssa ja yhteisiä tapahtumia järjestetään. Jäseniä yhdistyksissä on jo yli 500 henkilöä. Myös aktiivi merenkulkija ja puoliso, joka ei ole ollut meripalveluksessa, on tervetullut kannatusjäsenenä.

Mikäli sinua kiinnostaa ole ystävällinen ja ota yhteyttä johonkin yhdistyksen puheenjohtajaan tiedot nettisivullamme osoitteessa:

**[www.merieläkeläiset.fi](http://www.merieläkeläiset.fi)**

## Sjöpensionär

**DU HAR BLIVIT** på din införtjänade pension, men vill uppehålla kontakterna med dina tidigare arbetskamrater och bekanta ifrån sjön som är pensionerade. Till detta har Du möjligheten genom att ansluta dig till någon av sjöpensionärsföreningarna.

Sjöpensionärsföreningar verkar på många orter och de ordnar en mångsidig verksamhet för sina medlemmar, möten, föredrag, teaterbesök, resor m.m. Föreningarna samarbetar även med sjöfacket och gemensamma tillställningar ordnas. I föreningarna finns det över 500 medlemmar. Även aktiva sjöfarare och make/maka är välkommen som understödande medlemmar.

Om du känner dig intresserad var vänlig och tag kontakt med någon av nedan nämnda föreningar:

**[www.merieläkeläiset.fi](http://www.merieläkeläiset.fi)**

### Helsingin Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Tapio Nurminen  
Kuusmiehenpolku 4 C 6,  
00670 Helsinki  
Puhelin 050 441 6081  
Sähköposti:  
[tapio.nurminen@saunalahti.fi](mailto:tapio.nurminen@saunalahti.fi)

### Kymenlaakson Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Tuula Valjus  
Ruukinkatu 3 B 23, 48100 Kotka  
Puhelin 050 561 4771  
Sähköposti: [tuula.valjus@gmail.com](mailto:tuula.valjus@gmail.com)

### Turun Seudun Merimieseläkeläiset ry

Puheenjohtaja Pekka Teräväinen  
Rostockinkatu 2D, 20250 Turku  
Puhelin 0400 432 668  
Sähköposti: [pekka.teravainen@pp.inet.fi](mailto:pekka.teravainen@pp.inet.fi)

### Vaasan Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Sirpa Kaikkonen  
Hämeenlinnankatu 6 F48, 65350 Vaasa  
Puhelin 0500 955475  
Sähköposti:  
[sirpa.kaikkonen4@luukku.com](mailto:sirpa.kaikkonen4@luukku.com)

### Oulun Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Timo Haipus  
Vihiluoto 5, 90440 Kempele  
Puhelin 0400 665941  
Sähköposti: [tipe@merimieskuvia.fi](mailto:tipe@merimieskuvia.fi)

### Helsingfors Nejdens

#### Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Tapio Nurminen  
Kuusmiehenpolku 4 C 6,  
00670 Helsinki  
Tel 050 441 6081  
E-post: [tapio.nurminen@saunalahti.fi](mailto:tapio.nurminen@saunalahti.fi)

### Kymmenedalens Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Tuula Valjus  
Ruukinkatu 3 B 23, 48100 Kotka  
Tel. 050 561 4771  
E-post: [tuula.valjus@gmail.com](mailto:tuula.valjus@gmail.com)

### Åbo Nejdens Sjömanspensionärer r.f.

Ordförande Pekka Teräväinen  
Rostockinkatu 2D, 20250 Åbo  
Tel. 0400 432 668  
E-post: [pekka.teravainen@pp.inet.fi](mailto:pekka.teravainen@pp.inet.fi)

### Vasa Nejdens Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Sirpa Kaikkonen  
Hämeenlinnankatu 6 F 48,  
65350 Vaasa  
Tel. 0500 955475  
E-post: [sirpa.kaikkonen4@luukku.com](mailto:sirpa.kaikkonen4@luukku.com)

### Uleåborgs Nejdens Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Timo Haipus  
Vihiluoto 5, 90440 Kempele  
Tel. 0400 665941  
E-post: [tipe@merimieskuvia.net](mailto:tipe@merimieskuvia.net)

### Merieläkeläisyhdistysten

#### Keskusliitto ry –

#### Sjöpensionärsföreningarnas

#### Centralförbund r.f.

[www.merielakelaiset.fi](http://www.merielakelaiset.fi)  
Puheenjohtaja/Ordförande  
Tapio Nurminen  
Kuusmiehenpolku 4 C 6,  
Helsinki 00670  
Puhelin/Telefon 050 441 6081  
Sähköposti/E-post:  
[tapio.nurminen@saunalahti.fi](mailto:tapio.nurminen@saunalahti.fi)





# Color Line blir kvar i det norska nationella fartygsregistret

En fem år lång kamp i Norge avgjordes till sjömännens hurrarop i slutet av november. Rederiet Color Lines fartyg blir kvar i det norska nationella fartygsregistret (NOR). Det innebär att de behåller norska arbetsvillkor och löner.

De nordiska fackförbunden förhindrade tillsammans att det norska rederiet Color Lines fartyg i Kiel-kanalen överfördes till det norska internationella fartygsregistret (NIS). Händelsen är en seger för de norska sjömännen och har blivit en internationell symbol för arbetare i transportbranschen.

I slutet av november fick vi goda nyheter från Norge. Den norska regeringen tog beslutet att Color Line ska behålla sina fartyg i Kiel-kanalen i det norska nationella fartygsregistret även i fortsättningen. Det var en stor lättnad för rederiets 700 anställda, som hotades av att fartygen överförs till det billigare norska internationella fartygsregistret (NIS). Det skulle i praktiken innebära att de norska sjömännen skulle mista sina arbetsplatser och ersättas med billigare arbetskraft.

För fem år sedan slog en riktig nyhetsbomb ner bland Color Lines norska sjömän när rederiet meddelade sina avsikter om att överföra sina fartyg i Kiel-kanalen till från det norska nationella fartygsregistret till det norska internationella fartygsregistret (NIS). Arbetsvillkoren i det internationella fartygsregistret är betydligt sämre än de i det nationella fartygsregistret och med lönen som det erbjuder är det svårt att klara sig i Norden. Arbetstagare i det internationella fartygsregistret kommer ofta från länder utanför Europa och är s.k. non-EU-arbetskraft.

Nyheten om överföringen startade en fem år lång kamp i Norges sjömansförbund för att trygga sjömännens arbetsplatser och arbetsvillkor. Det var en självklarhet att man inte kunde godkänna överföringen av fartygen till det internationella fartygsregistret. Det handlade trots allt om människor och familjer. Arbetstagarnas barn var med på demonstrationerna och viftade med den norska

flaggan. Ett annat hot om Color Line skulle segla med billigare utländska arbetskraft var att fenomenet skulle kunna sprida sig till andra nordiska länder och att deras sjömän då skulle riskera att mista sina arbetsplatser.

De nordiska förbunden, och speciellt Nordiska Transportarbetarefederationen (NTF), stöttade det norska sjömansförbundet i dess långa kamp. Finlands Sjömans-Union och svenska SEKO Sjöfolk deltog också i arbetet.

Kampen visade sig bli flera år lång, men den lönade sig. I november tog den norska regeringen ett beslut i anknytning till budgetlagen där de konstaterar att Color Line måste behålla sina fartyg i det norska nationella fartygsregistret även i fortsättningen. Sjömännen i Color Line är lättade och lyckliga.

De övriga nordiska transportarbetarna kan också delta i glädjen. Segern är viktig även på så sätt att det kan ha betydelse för det internationella fartygsregistret som för närvarande används i hög grad i Danmark och Tyskland.

Ett nordiskt samarbete och en nordisk kamp lönar sig. Sammen er vi sterke! Tillsammans är vi starka!



# Aalto Shipping 2018

## – Finland har fått ett nytt rederi

Rederiets tredje torrlastfartyg, M/s Airisto, registrerades under finsk flagg i oktober.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

*”Vi tar tillbaka kontrollen över tonnaget”*

### ETT 100 % FINSKÄGT REDERI

#### **REDERI OCH FARTYG I FINSK ÄGO**

Aalto Shipping är ett 100 % finskägt bolag. Alla fartyg i rederiet seglar under finsk flagg.

#### **ARBETSPLATSER INOM SJÖFARTEN**

Rederiet satsar på de finska sjömännens framtid och erbjuder unga en praktikplats

på sina fartyg. Rederiets fartyg bär finsk flagg och erbjuder finska sjömän nya arbetsplatser.

#### **FÖRSÖRJNINGSBEREDSKAP**

Rederiets fartyg bär finsk flagg och utgör en viktig trygghet för landet i en krissituation. Finland har inga andra fartyg i samma storleksklass.

Försörjningsberedskapen omfattar såväl utrustning som inhemska kunskaper om sjöfarten och tillgång på besättning. Rederiet blickar längre in i framtiden och arbetar långsiktigt för att trygga den inhemska sjöfartsnäringen.

*”Besättningen gör fartyget.”* – VD Tatu Laurila

M/s Airisto  
Byggnadsår: 2000  
Längd: 132 m  
Djup: 16 m  
Vikt: 8 734 (DWT)  
Isklass 1 A

Fartyget har två separata lastrum, partiella mellandäck och en lastkapacitet på hela 12 700 kubikmeter. M/s Airisto är ett fartyg med många användningsområden och kan transportera olika laster, som t.ex. containrar.

**DET ÄR LÄNGE SEDAN** nya rederier grundades i Finland. Aalto Shipping inledde sin verksamhet våren 2018. I början av sommaren registrerade rederiet två isförstärkta torrfraktfartyg under finsk flagg: M/s Aurora och M/s Bothnia.

**I OKTOBER REGISTRERADE AALTO SHIPPING** sitt tredje torrlastfartyg under finsk flagg. Det nya fartyget döptes till M/s Airisto och har sin hemmahamn i Åbo.

**ATT FINLAND FÅTT ETT NYTT REDERI** och ett nytt fartyg under blåvit flagg var en historisk händelse. Den gyllene soluppgången ackompanjerade M/s Airisto under dess första resa under finsk flagg till Ingå hamn. Fartyget kom till Finland från varvet Tallinn Shipyard.

*"Försörjningsberedskapen omfattar inte bara utrustning, utan även inhemsk besättning och inhemska kunskaper om sjöfarten. Man glömmer ofta det och talar bara om fartyg."*





## Aalto Shippings fartyg under finsk flagg erbjuder Finland trygghet i krisförhållanden

**AALTO SHIPPINGS** tre fartyg under finsk flagg bidrar till att trygga Finlands försörjningsberedskap.

– I en krissituation kan vårt kranfartyg och vårt isförstärkta tonnage utgöra en mycket god fördel för Finland, konstaterar VD Laurila.

Att ha ett inhemskt tonnage är det enda sättet att trygga transporterna i Finland under extraordinära omständigheter, påminner han.

Laurila vill inte vältra sig i dagens globala situation, som har en allvarsam effekt på såväl honom som alla andra. Världens stormakter ser till sina egna intressen och Östersjön

har blivit alltmer strategiskt viktig.

– Alla börjar trygga sina egna intressen, delvis på grund av de ekonomiska sanktionerna. Vi försöker bygga upp Aalto Shipping och på så sätt dra vårt strå till stacken för Finlands bästa. Vi kan vara en viktig aktör om det blir kris. Våra fartyg har finskt befäl och finsk besättning, de är helt i finsk ägo och de seglar under finsk flagg.

– Vi siktar på att ta in mer utrustning under finsk flagg på Östersjön, för det behövs. Det finska tonnage börjar bli så gammalt att vi ser stor potential i det vi gör, säger Laurila, som ser starkt på framtiden.

### Taaleri investerar i det finska tonnage

Fartygets inhemska ägare från Taaleri besökte M/s Airisto i Ingå hamn. Taaleri och deras kunder äger Aalto Shipping Company ihop med den operativa ledningen. Taaleri har kapitaliserat sitt innehav i Aalto Shipping Company med sitt koncept för medinvestering, där bolaget förutom kundernas pengar även investerar medel från sin egen balansomsättning.



M/s Airisto kommer att befraktas till rederiet Meriaura i Finland. Avtalet sträcker sig över flera år och fartyget kör olika bulktransporter i Östersjö- och Nordsjöområdet. I Ingå lastades M/s Airisto inför sin första resa med stenkross till gasrörsprojektet i Nordsjön.



#### BILDER PEKKA KARPPANEN



ARTEM ROTS, ANDRA STYRMAN



RIKU RANTALA, KAPTEN



ANSSI PARTIO KAPTEN



IIVARI SILEN, ÖVERSTYRMAN

Aalto Shippings grundare och VD Tatu Laurila:

## Jag tror på finsk sjöfart, finska kunskaper, finskt fartygsägande och finska sjömän

Aalto Shippings VD Tatu Laurila har sett hur fartyg sålts ut från Finland och började bli upprörd över det. Därför grundade han ett nytt rederi, Aalto Shipping, som har som mål att ta tillbaka tonnage under finsk flagg.



**A**rbetet med att grunda rederiet startade för ett drygt år sedan i Laurilas garage, som till en början fungerade som rederiets kontor. Laurila och rederiets Fleet Manager/personalchef **Matti Jerkkola** körde på egen bekostnad och med bilen som övernattningsplats runt i Europa på jakt efter lämpliga fartyg för rederiet. Nu har de redan tre nya fartyg under finsk flagg.

Tanken på ett nytt finskt rederi föddes inte över en natt, utan det var något som vännerna Tatu Laurila och Matti Jerkkola funderat på i många år. Båda har arbetat inom sjöfarten sedan de var unga.

– Vi tror på den finska sjöfarten och finska kunskaper. Finland behöver nytt inhemskt tonnage även i framtiden eftersom den nuvarande utrustningen börjar bli rätt så gammal, konstaterar Laurila.

Den största utmaningen var att skaffa pengar till rederiet. Den inhemska finansgruppen **Taaleri** ställde upp med finansiering till Aalto Shipping, som är till 100 % finskägt. Taaleri har finansierat förvärvet av fartyg, medan rederiet ansvarar för att skaffa och sköta finansieringen kring den övriga verksamheten.

– Det känns bra att rederiet byggts upp med finskt kapital. Ägarna, som t.ex. famil-

jeinvesterare, finns runt om i hela Finland och framför allt i Åboregionen, som också är rederiets hemort.

– Därifrån kommer även M/s Airistos namn. Vi ville ha ett namn som på något sätt anknöt till Åbo och Airisto lät som ett passande namn, berättar VD Laurila och direktör **Jorma Alanne** från Taaleri i Ingå hamn, dit de åkt för att träffa besättningen på fartygets första resa under finsk flagg.

### Det nya rederiet är en stor prestation

– Arbetet med rederiet har krävt enormt mycket av oss alla. En rederiverksamhet är väldigt myndighetsstyrd och byråkratin har orsakat oss mycket arbete.

Under sitt första verksamhetsår har Aalto Shipping redan registrerat tre nya fartyg under finsk flagg. M/s Airisto registrerades i oktober och kommer att befraktas till Meriaura.

– Det är viktigt för investerarna att vi har en finsk samarbetspartner. De två första fartygen befraktas i utlandet, konstaterar Alanne.

### Gammaldags trampfart

M/s Bothnia och M/s Aurora började trafikera i somras och kör trampfart främst i Medelhavsområdet.

– M/s Aurora är just nu på väg till Marocko. Vi har ända från början haft fartyg som kör på Medelhavet, i Svarta havet och





### Det nya fartyget och rederiet firas med kaffe och tårta

M/s Airisto togs emot i Ingå av Jorma Alanne från Taaleri och rederiets tredje delägare Michael Schröder. Operations Superintendent Mathias Lander från Meriaura var också med.



### Gedigen sjöfartsbakgrund hos rederiets ledning

Aalto Shipping Companys VD Tatu Laurila och personalchef Matti Jerkkola. Michael Schröder är rederiets tredje delägare.

i Afrika. Sjömännen på våra fartyg får se olika hamnar och städer och hela världen. Sjöfarten har mer att erbjuda än bara sträckan mellan Finland och Sverige, säger Laurila, som ser det som positivt.

– Förra veckan var M/s Bothnia i Rumänien. Hamnkaptenen där säger att de enligt hamnböckerna aldrig tidigare haft besök av ett finskt fartyg – åtminstone inte på 20 år.

Aalto Shippings fartyg kör gammaldags trampfartstrafik, där nästa destination kan vara okänd.

– Våra besättningar blir tvungna att lära sig saker som har fallit i glömska. I gengäld erbjuder hamnarna som de besöker stor rikedom och erfarenhet, funderar Laurila.

Som arbetsplats erbjuder Aalto Shipping "gammaldags sjömansarbete", där man får se olika länder och hamnar. Många lockas av rederiet som arbetsplats.

### Praktikplatser för unga

VD Laurila berättar att han tror på finsk sjöfart, finska kunskaper, finskt fartygsägande och finska sjömän.

– Det har ända från start varit viktigt för mig att erbjuda finska ungdomar praktikplatser på våra fartyg. På så sätt får vi nya människor att intressera sig för branschen. Genom att erbjuda dem praktikplatser får vi dem att börja studera och skapar en framtid för sjöfarten.

– Självklart måste vi även ha internationella medlemmar i vår finska besättning – sjöfarten är ju trots allt internationell. Vårt mål är däremot att erbjuda arbete till finska sjömän, såväl befäl som besättning.

Laurila lyfter fram besättningens betydelse inom rederiverksamheten. Han inledde själv sin karriär på fartygets ekonomiavdelning när han var i gymnasieåldern. Därefter gick han över till maskinavdel-

ningen (M/s Silja Europa). Lumpen gjorde han i flottan.

– Ett rederi och ett fartyg är ingen enmans- eller enkvinnasshow. Vi gör det här tillsammans, för tillsammans är vi starka. Vi inspirerar folk. Vi har fått med oss många bra människor och samarbetspartner som hjälper oss ta nästa steg. 🚢

# Vindkraft passar även däcksmännen i Kemi

Utanför Ajos hamn satsar man på förnybar energi med 13 vindkraftverk. De ger även arbete åt Pekka Puusti och Ilmari Tausta.

TEXT OCH BILDER **SEPPO KORHONEN**



*I Ajos i Kemi har man genom åren byggt upp en stor vindkraftverkspark med vindkraftverk på fastlandet, på vågbrytare och på en konstgjord ö.*

**A**rctia Karhu Oy:s däcksmän **Pekka Puusti** och **Ilmari Tausta** kliver ner från däckets på hamnisbrytaren och -bogserbåten Jääsalo i Siemens rib-båt som väntar intill och åker iväg för att plocka upp några letiska installatörer som väntar på kajen en bit bort.

På några minuter kör de Siemens installatörer från Ajos hamn i Kemi till den närliggande vågbrytaren där arbetet med underhåll och renovering av vindkraftverket som sträcker sig upp mot den blå himlen väntar. Det är ett av totalt 13 vindkraftverk som de senaste åren installerats på fastlandet och vågbrytare och på särskilt byggda konstgjorda öar.

– Vi började transportera installatörer i våras, så detta är en rätt så ny specialitet i vårt jobb, berättar Puusti och Tausta.

Vindkraftverksparken i Kemi byggdes 2006–2008 och togs i bruk 2009. Parken ägdes tidigare av Innopower och såldes till den svenska möbelkoncernen Ikea 2016. De tio gamla vindkraftverken ersattes med nya och ytterligare tre byggdes. Som skäl till investeringen meddelade Ikea att de vill ta sitt ansvar för att bekämpa klimatförändringarna.

Det passar även Puusti och Tausta, som transporterar Siemens installatörer. Vid tiden för intervjun i mitten av oktober hade man fortfarande FN:s klimatpanel IPCC:s nyligen publicerade rapport i minne. Enligt

rapporten uppmanades världens länder att omedelbart vidta åtgärder för att begränsa klimatuppvärmningen till 1,5 grader.

Det skulle enligt rapporten kräva en ökning av t.ex. andelen förnybar el, såsom vindkraft, till över 80 procent i den globala elproduktionen. Puusti förstår det helt och hållet.

## Skulle kunna ha ett vindkraftverk på sin gård

– Jag stödjer vindkraftverk, säger Puusti allvarligt och tillägger att han inte håller med USA:s president Donald Trump, som vill öka användningen av kol och avvisar klimatförändringarna.

– Inte i den frågan och inte i andra frå-



*Pekka Puusti stödjer vindkraft. Han är beredd att ha ett vindkraftverk på sin gård.*

gor heller. Jag skulle hellre ha ett vindkraftverk än ett minikärnkraftverk på min gård, tillägger han.

Pekka Puusti åker till jobbet i Ajos hamn från Ijo i Olhava, som ligger mitt emellan Uleåborg och Kemi och där han har en gammal timmerstuga. Finlands största vindkraftverkspark ligger också i Olhava.

Det närmaste vindkraftsverket ligger ungefär en kilometer från Puustis stuga. Det har inte stört honom, fladdermössen har inte exploderat och de berömda infravågorna har inte stört hans liv. Puusti säger att han vant sig vid vindkraftverket.

– När det är lågtryck kan man höra ett slags dån när vindkraftverkets vinge roterar runt sin axel, förklarar Puusti.

### Lärde sig av de gamla sjömännen

Pekka Puusti har arbetat i Ajos i Arctia Karhus tjänst på Jääsalo och på hamnisbrytaren Ahto i fyra år. De tre tidigare vintrarna utförde Puusti samma arbete i Uleåborgs hamn. Arbetet där tog slut när arbetsgivarens avtal med hamnen löpte ut.

Innan han gick till sjöss hade Puusti alla möjliga diversejobb, vilket bland annat innefattade några års arbete i ett betonginjektionsföretag.

– Jag har också varit arbetslös. Under min arbetslöshet var jag med och renoverade bogserbåten Alpo i Toppila hamn i Uleåborg och träffade där gamla sjömän som lärde mig mycket om branschen, säger Puusti om sin bakgrund, vilket till stor del förklarar varför han hamnade i sitt nuvarande yrke på gamla dar.

Alpo var bogserbåt vid de allierades landstigning i franska Normandie år 1944. 60 år senare, år 2004, seglade Pekka Puusti på Alpo från Uleåborg till Normandie för att delta i 60-årsfirandet av landstigningen.

Efter en dryg vecka på den franska kusten återvände Alpo och besättningen till Bottenvikens kust i Uleåborg.

Puusti tänkte att havet även kunde erbjuda honom ett uppehålle och genomgick



en däcksmansutbildning inom inrikesfart i Kemi. Därefter fortsatte han studera på WinNova i Raumo, där han lärde sig däck- och maskinsidan. Det inkluderade även praktik.

### Avhandlingen väntar

Puustis arbetskamrat Ilmari Tausta blev däcksmän eftersom han har sjömän i släkten.

– Min farfar och två farbröder var sjömän. Min kusin har också varit och är fortfarande sjöman, berättar han.

Taustas egen sjömansutbildningen är fortfarande inte helt klar. Avhandlingen saknas fortfarande, men den ska han göra nästa vår.

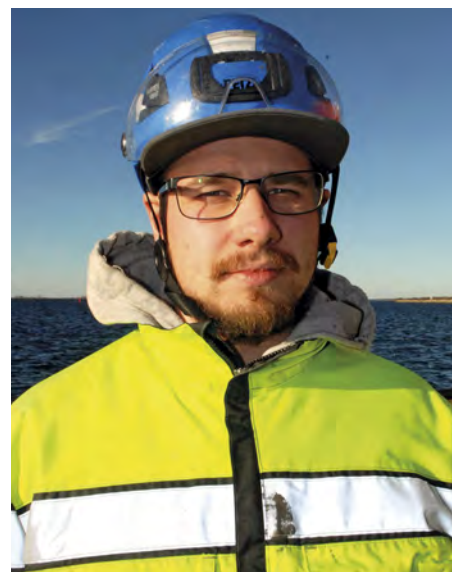
Innan han fick fast anställning arbetade Ilmari Tausta två somrar på Arctia Karhu och några år som lättmatros och styrman på ESL-Shipping Oy.

### Gott om is att bryta

#### – åtminstone i Bottenviken

I mitten av oktober, när solen sken från en klarblå himmel och det fortfarande var någorlunda varmt, gissade Puusti och Tausta att de inte kommer igång med isbrytningen förrän senast efter årsskiftet. Det beror helt på isläget.

– I vintras var det ganska mycket is. Vi



*Ilmari Tausta har gott om sjömän i släkten. – Min farfar och två farbröder var sjömän. Min kusin är också sjöman, berättar han.*

kom igång med tvåskift strax efter jul och fortsatte fram till valborg, berättar de.

Hur tror däcksmännen att klimatförändringarna kommer att påverka isbildningen i Bottenviken? Kan isbrytningen någon gång bli historia?

– Isen räcker nog till även i framtiden, gissar Puusti.

– Åtminstone i Bottenviken, fyller Tausta i. ⚓

# Tio kilometers löpning och tung rock hjälper hamnövervakaren att orka

Det bästa med jobbet är enligt Jari Outinen friheten – man behöver inte slita hela tiden.

TEXT OCH BILDER **SEPPO KORHONEN**



*Jari Outinen har arbetat i Ajos hamn i Kemi i totalt 22 år, först som kranförare och sedan som hamnövervakare.*

**J**ari Outinen är hamnövervakare i Ajos i Kemi och är nöjd med sitt nuvarande arbete. Åtminstone om man jämför med arbetet han hade i början av 2000-talet, då han körde rälskran.

– Det var ett tungt arbete som ibland sträckte sig från sex på morgonen till tio på kvällen. Därefter åkte jag hem över natten och kom tillbaka igen kl. sex på morgonen. Då orkade jag det eftersom jag var yngre, men det var psykiskt tungt, säger 50-åriga Outinen.

Han oroade sig också för säkerheten för folk som befann sig under rälskranen när han lyfte tunga gods.

Arbetet som kranförare upphörde när kranarna från 1940-talet blev för långsam-

ma och Kemi hamn inte längre ville investera i nya kranar. Arbetet kom i fortsättningen att utföras av enskilda företag, så dagens privatiseringsvurm är inget nytt.

Jari Outinen har arbetat i hamnen i totalt 22 år och tycker att friheten är det bästa med det nuvarande jobbet.

– Varje dag ser annorlunda ut, man kan planera sin dag själv och behöver inte slita hela tiden, konstaterar han.

## Bra på att sortera avfallet

Förutom Outinen finns det nio andra hamnövervakare i Kemi hamn. De sköter bl.a. hamnportens kontrollrum, övervakar fartygens avfallshantering, ser till att fartygen får vatten och sköter lösgöringen och förtöjningen av rep.

– Förr i tiden kopplade vi till och med trådtelefoner till fartygen, skrattar han.

Övervakningsarbetet har gett resultat i bl.a. avfallshanteringen. Fartygen lämnar inte längre avfall här och var i land.

– Ibland kunde vi hitta nödraketer och läkemedel i blandavfallet, men idag sorterar de avfallet någorlunda rätt på fartygen. Vi får e-post i förväg om vilka fartyg som är på väg in i hamn med information om vilket slags avfall de bär med sig, förklarar Outinen.

## 500 fartyg kommer till Ajos varje år

Arbetet utförs i två skift. Jari Outinen gör först två tolvtimmars morgonskift, dvs. han börjar kl. 8 på morgonen och slutar kl. 22 på kvällen. Därefter är han ledig i 24 timmar.





*Hamnövervakare Jari Outinen håller sig i trim genom att springa tio kilometer i genomsnitt tre gånger i veckan. Hemma har han ett gym som han använder nästan dagligen.*



*Jari Outinen förbereder sig att lossa ett lastfartyg från kajen. Han får förtöja och lossa många rep eftersom det kommer omkring 500 fartyg om året till Ajos.*

– Sedan gör jag två nattskift från kl. 20 på kvällen till kl. 8 på morgonen. Därefter är jag ledig i sex dagar.

Under den långa ledigheten hinner man återhämta sig ordentligt så att man inte behöver vara trött när man går till jobbet igen.

Ibland måste Outinen även jobba över. Om han gör det några dagar i rad kan det störa sömnrutinen.

– I natt jobbade jag över eftersom det kom två stora fartyg till hamnen. Jag lämnade jobbet vid 3 på morgonen, men kunde inte somna eftersom jag visste att väckarklockan snart skulle ringa.

Arbetet tar aldrig slut för hamnövervakarna i Ajos eftersom det hela tiden kommer nya fartyg. Förra året kom det nästan 500 fartyg till hamnen, vilket är fem procent färre än 2016.

– Vi gör inspektionsrundor i hamnen varje skift, berättar Outinen.

Hamnövervakarna ansvarar även för Stora Ensos hamn i Veitsiluoto, som årligen tar emot ett hundratal fartyg.

Det innebär alltså att de måste förtöja och lossa fartyg dagligen. Efter intervjun

skyndar Jari Outinen tillbaka för att lösgöra ett fraktfartyg från kajen.

### **Repet gick av och träffade fartyget**

Ibland händer det att repen går av för att de är i så dåligt skick. För det mesta löser man sådana situationer lätt: man drar tillbaka det lösa och trasiga repet till fartyget och ersätter det med ett nytt.

En händelse har etsat sig fast i Jari Outinens minne.

– Ett finskt fartyg skulle lämna kajen när ett av förtöjningsrepen gick av. I vanliga fall träffar ett sådant rep kajen, men den här gången flög det tillbaka mot fartyget. Repet hamnade på fördäck och träffade en sjöman på vristen.

Han föll omkull och tappade medvetandet. Outinen höll på att ringa efter ambulans när fartyget åkte tillbaka till kajen och sjömannen piggnade till. Fartygets kapten meddelade att de inte behövde någon ambulans.

### **Lastbilstrafiken ökar hela tiden**

Hamnövervakarna kontrollerar också identiteten och körtillstånden hos lastbilschaufförer som kommer till hamnen. Enligt Outi-

nen har lastbilstrafiken till Ajos ökat den senaste tiden.

Han gissar att det beror på chaufförernas låga löner. Det kommer många lastbilar från bl.a. Ryssland, Estland och Ukraina.

– Trafiken ökar hela tiden eftersom chaufförerna arbetar så billigt, funderar Outinen.

### **Springer tre gånger i veckan**

Jari Outinen är en aktiv motionär. Han springer tio kilometer i genomsnitt tre gånger i veckan. Han har även sprungit några maraton, men har inte deltagit i någon tävling.

– Jag har även ett gym hemma som jag använder nästan dagligen. Jag fastnade för träning för snart 40 år sedan när jag var drygt 10 år, berättar Outinen.

Förutom att motionera lyssnar han aktivt på musik.

– Jag älskar rock. Jag har en samling med ungefär 2 000 CD-skivor, flinar han.

Han tycks alltså inte lida brist på sysselsättning, vilket gör det lätt att orka med arbetet i hamnen. 🚢



## Vanliga frågor

### Jag fick ett brev om obetalda/ felande medlemsavgifter. Vem ska jag kontakta?

Såväl kassan som förbundets medlemsregister kontrollerar dina medlemsavgifter och kan skicka ett brev om felande eller obetalda avgifter. I frågor som rör medlemsavgiften ska du i första hand kontakta förbundets medlemsregister. Det kan du göra genom förbundets e-tjänst eller via telefon.

Om du får dagpenning eller har skickat in din första ansökan till kassan och kassan skickar en separat faktura för obetalda

medlemsavgifter kan du kontakta kassan, så tittar vi närmare på vad som ligger bakom problemet.

### Vad ska jag göra om dagpenningen inte syns på mitt bankkonto på utbetalningsdagen?

Kassan betalar dagligen ut färdigbehandlade ansökningar. I praktiken finns dagpenningen på medlemmens konto senast två dagar efter att ansökan har behandlats. Den exakta utbetalningsdagen framgår av utbetalningsmeddelandet. Om pengarna inte syns på ditt bankkonto det

datum som angivits på utbetalningsmeddelandet bör du i första hand gå in på din banks webbsida för att se om det förekommer några störningar. Kassan betalar ut dagpenning via OP, så därför kan du vid behov även kontrollera OP:s webbsida. **Den vanligaste orsaken till att dagpenningen inte syns på kontot på utbetalningsdagen är en störning i bankens nätverksamhet.**

Om banken inte informerar om någon störning på sin webbsida bör du kontakta kassan så att vi tillsammans kan reda ut vad som hänt.

## Ändringar i inlämnande av skattekort år 2019

**KASSAN HAR HITTILLS** fått medlemmar-  
nas skatteuppgifter i elektroniskt format  
direkt från skattemyndigheten. Från och  
med början av 2019 får kassan även med-  
lemmarnas ändringsskatte kort i elektro-  
niskt format, varvid de inte längre behöver  
lämnas in separat till kassan. Vid beställ-  
ning av ändringsskatte kort bör man dock  
komma ihåg att fortfarande beställa kortet  
för förmån, inte för lön, så att kassan kan  
använda ändringsskatte kortet.

### Avvikelser i kassans öppettider

Kassans kundtjänst på Broholmsgatan betjänar i fortsättningen med nya öppettider. Kundtjänstpunkten har öppet vardagar kl. 9–12 och kl. 13–15.

Under jul och nyår betjänar kassan enligt följande:

Fredag 21.12 stänger kassan kl. 12.

24.12–26.12 har kassan stängt.

27.–28.12 betjänar kassan som vanligt.

31.12–1.1 har kassan stängt.



Sjömans-Unionen fullmäktiges uttalande 30.10.2018

## Sjömännen efterlyser trepart till förhandlingsborden

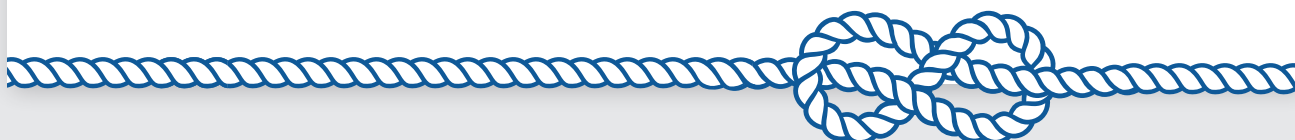
Den senaste tidens händelser visar än en gång att ett treparts förhandlingssystem är något som är värt att försvara. Det har en gedigen och beaktansvärd ställning i det finska samhället. Trepartsystemet är en del av demokratin och landets nuvarande regerings försök att krossa det har slagit tillbaka mot den. Det senaste försöket är den så kallade uppsägningslagen, med vilken regeringen vill försvaga arbetstagarnas uppsägningskydd i små företag.

Regeringen har genom sitt agerande låtit förstå att trepartsförhandlingarna, som landets regering, arbetsgivarorganisationerna och arbetstagarorganisationerna deltar i, tillhör det förgångna. Trots det har regeringen själv lagt fram förslag som man beslutat om vid Företagarna i Finlands bord utan att höra andra arbetsgivarorganisationer eller arbetstagare.

I ett treparts förhandlingssystem har organisationerna som representerar arbetstagarna möjlighet att vara med och besluta om sådant som rör dem. Finland har förbundit sig till internationella avtal och förhandlingsskyldigheter som rör anordnandet och tryggheten av ett trepartsförfarande.

Inom sjöfarten har trepartsförhandlingssystemet visat sig vara särskilt viktigt. Delegationen för sjömansärenden (MAN) och dess avdelningar lyder under arbets- och näringsministeriet. MAN:s uppgift är enligt förordningen att bl.a. främja samarbetet mellan myndigheter och sjöfartsbranschens arbetsmarknadsorganisationer, lägga fram förslag och motioner för att utveckla sjöfararnas arbetsförhållanden samt behandla alla ärenden som rör verkställandet och utvecklingen av sjömanslagstiftningen.

Under den nuvarande regeringstiden har MAN samlats för att behandla saker främst i anknytning till verkställandet av EU-direktiv som rör sjöarbete. Delegationen tog inte alls upp till exempel de paragrafer i lagen om transportservice som rör arbetstagare. I år har delegationen bara samlats fyra gånger. Sjömans-Unionens fullmäktige påminner att trepart är guld inom sjöfarten.



# Minutiös mässvärd

I hjärtat av fartyget arbetar en person som inte syns utåt för passagerarna, men desto mer för fartygspersonalen. Mässvärden (enligt kollektivavtal ekonomibiträde), ser till att besättningen har mat på borden på minuten – och nåde den om det inte gör det.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

**G**od och näringsrik mat är en av de största njutningarna för en sjöman under en törn. Fartyget är sjömannens hem, så maten som serveras spelar en viktig roll. Mässvärden **Aziouz Demnati** sköter maten åt personalen på *M/s Finlandia*. På fartyget finns det fyra mässarbetare, varav två arbetar och två är lediga. Aziouz är den enda mannen av de fyra mässbiträdena och är alltså en äkta mässvärd.

– Varje dag äter fler än 100 personer i mässen. Det motsvarar lätt en liten restaurang, funderar Aziouz.

## Det viktigaste i arbetet är rytmen

Det är lunchdags för besättningen och Aziouz har fullt upp. Han flyttar undan stolarna från borden med snabba rörelser och dammsuger upp gamla frukostrester från golvet. Efter dammsugningen måste han även torka av golvet. Därefter blickar han ut över borden för att se till att det inte finns några kaffekoppar kvar och att ytorna är rena.

– I det här jobbet handlar det om minuter. Det kräver kvickhet, man hinner inte sitta ner, säger Aziouz samtidigt som han lägger de sista smutsiga faten i vagnen och kör in dem till disken.

– Den varma maten måste stå framme redan före halv. Det går inte att vara sen för då blir folk irriterade, säger Aziouz och fokuserar på att snygga till mässen.

Han är utan tvekan noggrann i sitt arbete och pratar inte i onödan, utan jobbar på. Han torkar av serveringsbänkarna en gång till och ser till så att allt är som det ska. Därefter skyndar han in köket igen. Vagnen slår i tröskeln när han kommer tillbaka med en vagn full med varm mat.



*Aziouz Demnati tackar alla sina sjömanskollegor och rederiet för de gångna arbetsåren! De ler och kramar när de träffas!*

– Salladerna ska på plats, så där, och så ska den varma maten hit. Vi har ett brett och bra salladsutbud på fartyget. Jag äter själv mycket sallad till huvudrätt, berättar vältränade Aziouz när han ställer fram lunchen.

Klockan är prick 10.30 när den första lunchgästen kikar in genom dörröppningen.

– Får jag komma in?

När han kliver in låter han mässkallen förstå att klockan redan är halv och att maten ska stå framme.



– Jaha, och vad bjuder ni på idag?, fortsätter han.

Allt är som det ska och lunchen står framme. Aziouz presenterar artigt vad som serveras. Till sjöss går det inte att vara känslig. Mässvärden har också en psykologisk roll. En stor del av arbetet på ett fartyg handlar om kundservice, man måste orka le och vara vänlig mot passagerarna oavsett hur de är. Inte konstigt att besättningen ibland ryker av ilska när de kliver in i mässen för en matpaus. Som tur är får den goda maten dem på bättre humör och lugnar ner dem.

### **Idrott och maratonlopp har gett bra kondition**

Aziouz är nu 62 år. I höst är det tänkt att han ska gå i pension. Enligt Aziouz beror hans smidighet på idrott och han berättar att han springer maratonlopp.

– När fartyget låg i Grisslehamn gav jag mig alltid ut på en löptur, berättar han.

Innan han kom till M/s Finlandia arbetade Aziouz på M/s Eckerö, som trafikerade mellan Mariehamn och Grisslehamn. Fartyget seglade under finsk flagg, men flaggades ut till Sverige 2009 i samband med att snusförsäljningen upphörde. Utflaggningen av det stora passagerarfartyget var ett hårt slag för Finland och fartygets besättning.

– Jag ville inte arbeta under svensk flagg. Vi arbetade i två veckor och var lediga i en. Många i besättningen sökte jobb på andra fartyg under finsk flagg, andra gick i pension.

När det var dags bytte även Aziouz jobb och hamnade på M/s Finlandia. Han blev alltså kvar i samma rederi.

– Jag har arbetat i rederiets tjänst sedan 1991, alltså nästan 30 år, räknar han.

Aziouz kommer från Algeriet och är född vid havet. Han gick till sjöss i 20-årsåldern och seglade på Medelhavet.

– Jag arbetade för ett fransk-algeriskt rederi på såväl frakt- som passagerarfartyg. Vi körde bland annat mellan Alger och Marseille.

Aziouz talar flytande franska, vilket han lärde sig redan i skolan. Han berättar att han dessutom kan arabiska och engelska och "lite" italienska och svenska.

– När jag en gång i tiden började arbeta på Åland visste jag inte ens var det låg, skrattar han.

Han tycker att finska språket var svårast att lära sig.

– Jag hade alltid med mig en fransk-finsk ordbok.

Aziouz är utbildad hovmästare. Efter att han kommit till Finland arbetade han i land på en restaurang. Han blev av med jobbet i samband med lågkonjunkturen på 1990-talet och återvände till sjöss eftersom han "var tvungen att hitta jobb". Han är kvar där än idag.

– Som tur var hade jag bara ett barn då, så vi klarade oss igenom de tuffa åren, berättar Aziouz, som numera är far till tre barn. Familjen bor i Orimattila och de två äldsta barnen har redan lämnat boet. Den yngsta är just nu i armén.

### **Viktigt med säkerhetsutbildning för besättningen**

Klockan slår 11.30. Aziouz rast börjar och han hinner äntligen sätta sig ner en stund för att prata.

– Min fru oroar sig alltid för stormar, men jag är inte rädd eftersom man hela tiden har så bra utbildning för besättningen i Finland. Jag tycker att det är väldigt viktigt att besättningen utbildas, säger han och förklarar att säkerhet inom sjöfarten är en hjärtefråga för honom.

– På M/s Finlandia har vi säkerhetsutbildning för grupper och en del av besättningen på tisdagar. På lördagskvällarna ligger vi kvar i hamn i Helsingfors och då anordnas utbildning för hela personalen. Då tar vi ledigt i en timme och alla deltar i utbildningen.

– Jag tycker att utbildningen är bra. Det gäller bara att lyssna och fråga.

Aziouz har seglat i flera årtionden, så det lönar sig verkligen att lyssna på honom.

– Meriturva anordnar övningar i Lojo

## **Mässbiträdets arbetsdag**

Väckning vardagar kl. 5  
och söndagar kl. 6.

Städning av mässen efter  
nattmaten.

Servering av frukost från  
kl. 5.30 (på söndagarna 7.00)

Städning.

Rast 8.30–9.00.

Servering av lunch från  
kl. 10.30.

Rast 11.30–14.00.

Servering av eftermiddags-  
kaffe senast kl. 14.00.

Servering av middag senast  
kl. 15.30.

Städning.

Servering av kvällsmat och  
nattmat för besättningen.

Arbetsdagen är slut kl. 19.00.

vart femte år. Jag har genomgått en stor hjärtoperation och någon undrade om jag kunde delta i övningen. Självtvekade jag inte alls: visst var det tungt, men det gick bra.

– Vartannat år har vi dessutom en "strumpövning" i Tallinn, fortsätter han.

Besättningen och passagerarnas säkerhet tas inte om hand lika väl i hela världen. Aziouz minns fortfarande åren på Medelhavet fast det har gått lång tid.

– På Medelhavet kunde det storma rejält och på den tiden erbjöds man ingen utbildning. Man bara körde på. Jag hade alltid med mig egna räddningsvästar i min hytt på fraktfartyget. Som tur är behövde jag aldrig använda dem. ⚓

# Försäkringsförmåner i Turva för medlemmar i Sjömans-Unionen

## ÖMSESIDIGA FÖRSÄKRINGSBOLAGET

Turva grundades 1910, alltså något tidigare än Sjömans-Unionen. Turva är ett ömsesidigt försäkringsbolag, vilket innebär att även du som kund äger Turva. En annan viktig ägare är ägarna av garantikapitalet, varav de flesta är fackförbund som Sjömans-Unionen. Turva delar alltså inte ut vinst till anonyma kapitalinvestorer eller aktieägare, utan vinsten från försäkringsverksamheten används för att utveckla tjänsterna och kundförmånerna. Förra året delade Turva ut över 9 miljoner euro till sina kunder i form av ägarkundsrabatter.

### Organisationsförsäkringen gäller vid förbundets tillställningar och organisationsuppgifter

Du visste väl att Sjömans-Unionens medlemmar är försäkrade när de deltar i organisationsuppgifter och -tillställningar? Organisationsförsäkringen gäller under organisationsuppdrag och -tillställningar i hela världen. Organisationsförsäkringen har ingen övre åldersgräns.

Den inkluderar en resenförsäkring, resgodsförsäkring, reseansvarsförsäkring och reserättsskyddsförsäkring.

### Vad är organisationsuppgifter?

Organisationsuppgifter är på förhand pla-

nerade möten, utbildningar, seminarier, sommar- och vinterdagar och liknande evenemang anordnade av förbundet. Som organisationsuppdrag betraktas även situationer där en medlem fungerar som representant för förbundet på möten och i intressebevaknings- och organisationsuppdrag. Även idrotts- och rekreationsevenemang som anordnas i anslutning till dessa tillställningar omfattas av Organisationsförsäkringen.

Alla eventuella idrotts- och rekreationsevenemang betraktas dock inte som organisationsuppdrag, även om evenemanget i fråga anordnas till exempel av en av Sjömans-Unionens fackavdelningar. I dessa situationer övervägs från fall till fall huruvida ett evenemang kan klassificeras som organisationsuppdrag. Det är i sista hand förbundet som bestämmer om evenemanget i fråga ska inkluderas i Organisationsförsäkringen.

### Din medlemsförmån i Turva

Du får 10 % fast rabatt på hem-, kasko- och personförsäkringar (gäller också fortlöpande resenförsäkring). Dessutom får du 5–10 % i ägarkundsrabatt beroende på hur länge du varit kund. Genom att koncentrera alla dina försäkringar till Turva får du de bästa förmånerna.

### Önskade förbättringar i Turvas kaskoförsäkringar

Turvas kaskoprodukter förnyades i början av juni. Förnyelserna medför önskat extraskydd i flera kaskoförsäkringar. Förbundskasko för medlemmar i ett fackförbund inkluderar i fortsättningen ett parkeringsskydd, som utan bonusförlust ersätter skada som orsakats av en okänd bil på en parkeringsplats. Parkeringsskyddet ingår nu även i Turvakasko.

I fortsättningen ingår även ett djurkollisionsskydd i Turvakasko, Baskasko och Älgskade-, skadegörelse-, brand eller stöldförsäkringen. I Förbundskasko finns detta skydd sedan tidigare. Ändringarna träder i kraft i nya försäkringar som börjar gälla efter juni och när en ny försäkringsperiod börjar i gamla försäkringar. Du kan se när den nya försäkringsperioden börjar i ditt försäkringsavtal.

Bekanta dig med medlemsförsäkringarna och försäkringsförmånerna för Sjömans-Unionens medlemmar på Turvas webbsida för förbundet:

[www.turva.fi/smu](http://www.turva.fi/smu)

## Dessa försäkringsrepresentanter betjänar dig:

### SYDVÄSTRA FINLAND

Mika Nummelin  
[mika.nummelin@turva.fi](mailto:mika.nummelin@turva.fi)  
 040 546 0483

### SÖDRA FINLAND

Rainer Burkland  
[rainer.burkland@turva.fi](mailto:rainer.burkland@turva.fi)  
 040 650 1985

### ÖSTKUSTEN

Pasi Tuononen  
[pasi.tuononen@turva.fi](mailto:pasi.tuononen@turva.fi)  
 044 9700 801

### VÄSTRA FINLAND OCH ÖVRIGA OMRÅDEN

Tuula-Anneli Rehn  
[tuula-anneli.rehn@turva.fi](mailto:tuula-anneli.rehn@turva.fi)  
 050 361 7455

Kontaktuppgifterna till alla våra kontor finns på [www.turva.fi/yhteystiedot](http://www.turva.fi/yhteystiedot).



# Rättshjälp över telefon

EVERSHEDS  
SUTHERLAND

**tel. 010 684 1400**

**Eversheds Advokatbyrå | eversheds.fi**

Medlemsförmån: Juridisk rådgivning i frågor som rör privatlivet

**SJÖMANS-UNIONENS** medlemmar har som medlemsförmån rätt att få telefonrådgivning av **Eversheds Advokatbyrå** i rättsliga frågor som rör medlemmarnas privatliv. Genom att känna till sina rättigheter och skyldigheter i förväg kan man undvika konflikter och skador. Tjänsten är gratis för medlemmar.

## Telefonrådgivning

Om du behöver juridisk rådgivning kan du ringa Eversheds Advokatbyrå på tfn **010 684 1400** vardagar kl. 10.00–16.00.

- **Tala om att du är medlem i Sjömans-Unionen när du ringer.** (Ditt medlemskap kontrolleras och du måste därför ange din förenings nummer, som står på medlemskortet.)
- **Säg att du vill tala med en rådgivande jurist.** Innehållet i samtalet med juristen är konfidentiellt och omfattas av tystnadsplikten.

## Tjänstens omfattning och begränsningar

Telefonrådgivningen täcker frågor som medlemmen kan ställa och juristen reda ut över telefon utan att sätta sig in i handlingar eller e-postmeddelanden. Rådgivningen omfattar inte upprättande av handlingar.

Medlemmen kan be om råd i frågor som rör t.ex. bostadsaktier och fastigheter samt bland annat äktenskap och samboförhållande, barn, arv, testamente, bodelning, gåvor m.m.

Rådgivningen omfattar inte frågor som rör arbetsförhållande, arbetsuppgifter, närings-, placerings- och inkomstbringande verksamhet eller förtroendeuppgifter. Rådgivningen omfattar inte heller ärenden som du gett i uppdrag till ett annat ombud eller som du själv driver i en domstol eller annan myndighet. Rådgivningen omfattar inte ansökningar eller anmälningar i arbetslöshetsskydds-, försäkrings-, pensions- eller andra socialskyddsfrågor.

Om ni inte kan reda ut ditt ärende under telefonsamtalet kan du komma överens med Eversheds Advokatbyrå om ett uppdrag. Kostnaderna för sådana uppdrag omfattas inte av medlemsförmånen.

**eversheds.fi**





## Frågor om arbetstid till havs, del 4:

## Isen smäller och det susar i vassen...

TEXT SANNALEENA KALLIO

**SJÖMANNEN:** Hur skiljer sig arbetstidslagen för inrikesfart från sjöarbetstidslagar som tillämpas på fartyg i utrikesfart? Har det någon betydelse för kollektivavtalet vilken arbetstidslag för sjöfarten som tillämpas? Vad säger arbetstidslagarna för inrikesfart om regelbunden arbetstid, övertidsarbete och vilotider?

**JURISTEN:** Lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982) är från 1980-talet, då det även fanns många andra speciallagar rörande arbetstid. Lagen har dock förändrats genom åren och kompletterats i flera omgångar. Däremot har den inte förnyats helt och hållet, liksom inte heller sjöarbetstidslagen (296/1976), som är ännu äldre som lag. De senaste ändringarna i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart har varit principiellt viktiga, eftersom den fick nya bestämmelser som endast rör inlandssjöfart. De nya bestämmelserna baseras på EU-direktivet om inlandssjöfart (2014/112/EU). Lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart är liksom andra lagar som rör arbetstid en lag som skyddar arbetstagaren och är därför huvudsakligen *tvingande*, dvs. ska tillämpas som sådan såvida inget annat avtalats i kollektivavtalet. Med ett kollektivavtal kan man avtala (22 §) något annat rörande bland annat arbetstidens förläggning och beredskapstid, dagliga mat- och vilopausar, avlösningssystem och ersättning av övertidsarbete.

Enligt 1 § i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart *tillämpas* lagen på sådant arbete som avses i sjöarbetstidslagen (756/2011) på finska fartyg i inrikesfart. Med inrikesfart (2 §) avses trafik inom Finlands gränser, dvs. i finska territorialvatten. Med det jämsställs trafik på Saima kanal och via Rysslands vattenområden i omedelbar anslutning därtill till Viborg. Lagen tillämpas även då fartyget trafikerar tillfälligt *utanför* nämnda vattenområden. *Trafikens huvudsaklighet* är alltså det som avgör att lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart alltid tillämpas på t.ex. isbrytare, även om de då och då trafikerar t.ex. i svenska territorialvatten eller längre bort. Andra fartyg i inrikesfart är t.ex. skärgårdens förbindelsefartyg och kustens passagerarfartyg.

I samband med att EU-direktivet om inlandssjöfart verkställdes nationellt år 2016 var man tvungen att skilja mellan havs- och inlandssjöfart (1 §) i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart. Insjöar definieras inte i själva lagtexten. Fartyg i inlandssjöfart är t.ex. bogserbåtar som assisterar vid timmerflottning i älvar och kanaler och passagerarfartyg i Insjöfinland. Om en arbetstagare arbetar på flera av samma arbetsgivares fartyg på samma gång, varav en del av fartygen trafikerar längs kusten och en del i sjöområden, be-

stäms tillämpningen av arbetstidsbestämmelserna utifrån det vattenområde där arbetstagaren huvudsakligen arbetar (1 §).

Det finns några specialbestämmelser som rör bara inlandssjöfart i lagen. Vilotiden per dygn får t.ex. inte understiga 84 timmar under sju dagar (12 §, i havssjöfart 77 timmar). Det maximala antalet på varandra följande arbetsdagar baserade på ett avlösningssystem i inlandssjöfart är 31 (18 §). I nya 9 a § som trädde i kraft i juli 2018 regleras arbetstagarens maximala arbetstid. Enligt den får arbetstiden vid inlandssjöfart i genomsnitt inte överstiga 48 timmar i veckan under en period på 12 månader eller den kortare period som ett arbetsavtal för viss tid gäller. Med maximal arbetstid avses den sammanräknade mängden regelbunden arbetstid och övertidsarbete. Om ett tidsbundet arbetsavtal på tre månader tecknats för sommarsäsongen ska arbetstiden spridas ut på 48 timmar per vecka under dessa tre månader.

Notera även att arbetstidslagen (605/1996) bara rör arbete som utförs i land eller i fast anknytning till det, dvs. till exempel restaurangfartyg vid en älvstrand vars rep bara lossas när fartyget ska ställas undan för vintern eller vajerfärjor.

Den tillämpliga arbetstidslagens betydelse för kollektivavtalet är mycket stor. Ett kollektivavtal upprättas alltid utifrån en bestämd arbetstidslag. Till exempel Arctia-kollektivavtalet för isbrytare baseras på lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart och utrikesfartens handelsfartygsavtal på sjöarbetstidslagen. Även om det finns likheter mellan bestämmelserna *kan inte ett kollektivavtal som baseras på sjöarbetstidslagen tillämpas på trafik där lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart ska tillämpas enligt lagens tillämpningsområde*. Det förhindrar även att ett kollektivavtal som baseras på arbetstidslagen för arbete i land (605/1996) tillämpas på arbete på ett rörligt fartyg.

Bestämmelserna om regelbunden arbetstid är mycket lika i inrikesfarten och utrikesfarten. På ett fartyg i inrikesfart har arbetstagaren samma skyldighet att göra övertidsarbete per dygn (8 § och 13 §) i högst 16 timmar per vecka. En annan skillnad från sjöarbetstidslagen vid inrikesfart förutom övertidsarbete per dygn är *övertidsarbete per vecka* (9 § och 14 §), som enligt lagen ska ersättas separat. Bestämmelserna om vilotiden per dygn (12 §) har också liknande innehåll (bl.a. 10 timmar/24 timmar), men en arbetstagare i inrikesfart måste dessutom ges en *veckovila* på minst 30 timmar och i inlandssjöfart under bestämda förutsättningar dessutom *extra veckovila* (12 a §). Även de dagliga vilotiderna (11 §) har reglerats närmare i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart.

## Komplettering och rättelse av juristens svar i nummer 4/2018:

**I SLUTET AV TREDJE SISTA** stycket av svaret konstateras följande: *"Sjöarbetstidslagen eller kollektivavtalen känner inte till någon kortare tidsenhet än en timme vid ersättning av övertidsarbete, så en halvtimmes övertidsarbete ersätts också som en hel timme."* Det stämmer att kollektivavtalen för besättning i utrikesfart inte känner till någon kortare tidsenhet än en timme och att monetär ersättning för övertidsarbete fastställs med en divisor av månadslönen. Sjöarbetstidslagen och 20 § i den som rör arbetstidsbokföring känner däremot till halvtimmar. Enligt paragrafens tredje mening räknas en påbörjad halvtimme som en full halvtimme vid ersättning för övertidsarbete. Notera ordet "påbörjad". Undertecknad hade då texten skrevs nämligen

en särskild situation i åtanke där en sjöman avbryter sin dygnsvila för att utföra bara en halvtimmes arbete med att t.ex. förtöja och lossa ett fartyg i samband med ett kort hamnbesök eller vid deltagande i räddningsövningar. Eftersom arbetstagarens *vila avbryts* i sådana situationer i mer än en halvtimme om man räknar med förberedelser och påklädning ska ersättningen för övertidsarbete i sådana fall betalas för en hel timme från den första timmen som avbröt vilan. Denna tolkning stöds även av bestämmelsen i 9 a §, enligt vilken en arbetstagare ska *ges tillräckligt med ersättande vilotid* om dennes vilotid störs, dvs. man ersätter den förlorade vilan, inte tiden som lagts på arbete. Tack till våra skarpsynta läsare!

## Olycksfall i arbetet – se till att anmäla rätt uppgifter till försäkringsbolaget!

**ENLIGT LAGEN OM OLYCKSFALL** i arbetet och om yrkessjukdomar är ett **olycksfall** en plötslig, oförutsedd händelse som orsakas av en yttre faktor och leder till en skada eller en sjukdom hos en arbetstagare. En **yttre faktor** är en omständighet som är oberoende av olycksfallets offer: t.ex. is eller olja på fartygets däck som orsakar ett fall eller att het olja stänker på huden. **Plötslig** avser kortvarig och av engångsnatur. **Oväntad** är ordagrant oanad och oförutsedd. Alla dessa drag måste uppfyllas för att försäkringsbolaget ska behandla det inträffade som olycksfall i arbetet och betala ut ersättning.

Därför har **olycksfallsanmälan** en viktig och till och med avgörande roll. Efter att arbetsgivaren fått kännedom om skadehändelsen från arbetstagaren eller på annat sätt ska arbetsgivaren anmäla olycksfallet till försäkringsbolaget utan dröjsmål och senast inom tio vardagar. Om arbetsgivaren inte gör någon anmälan kan den skadade arbetstagaren själv göra det direkt till försäkringsbolaget.

I lagen fastställs vilka uppgifter som olycksfallsanmälan ska innehålla. Viktigast är en **beskrivning av det inträffade, dvs. information om när och var skadehändelsen inträffade, omständigheterna, orsakerna och följderna**. Uppgifterna måste vara exakta, korrekta och beskrivande. Till exempel ordet "snubbla" är inte lika entydigt som "ramla" eller "falla". Skriv hellre för mycket och ingående än för lite och knapphändigt. Anmälan bör helst upprättas tillsammans med en företrädare för arbetsgivaren (ofta fartygets sjukskötare eller medicinstyrman). Om det inte är möjligt kan ar-

betstagaren alltid be att få granska anmälan innan den skickas in till försäkringsbolaget. Förtroendemän och arbetarskyddsfullmäktige kan också hjälpa till och fungera som medhjälpare.

Lika viktigt är att **söka vård så snart som möjligt** efter olycksfallet; hellre en gång i onödan än först efter en tid. Försäkringsbolaget bedömer det inträffade baserat på uppgifterna i olycksfallsanmälan och läkarutlåtanden, varför det är viktigt att medicinska undersökningar görs direkt. Av samma skäl är det bra att läsa igenom **läkarens utlåtanden** noggrant och vid behov be läkaren korrigera felaktiga och bristfälliga uppgifter direkt.

Exakthet och noggrannhet i agerandet efter olycksfallet, en välupprättad anmälan och täckande läkarutlåtanden sparar många bekymmer och överklaganden i något som kan påverka hela resten av livet!

Ha en säker jul!

Frågor är välkomna:  
[sannaleena.kallio@smu.fi](mailto:sannaleena.kallio@smu.fi)





Pressmeddelande 22.11.2018

# Kommunikationsverket och Trafi slås samman till Transport- och kommunikationsverket – Trafikverket blir Trafikledsverket

**KOMMUNIKATIONSMINISTERIETS** förvaltningsområde omorganiserar i början av 2019. Trafiksäkerhetsverket Trafi, Kommunikationsverket samt vissa funktioner vid Trafikverket ska slås samman till det nya Transport- och kommunikationsverket (Traficom). Det nuvarande Trafikverket fortsätter sin verksamhet som Trafikledsverket.

Reformen svarar mot förändringarna i verksamhetsmiljön och tar allt bättre hänsyn till kundernas behov.

Regeringen föreslog den 22 november 2018 att lagarna om en reform av ämbetsverken på kommunikationsministeriets förvaltningsområde (RP 61/2018 rd, RP 104/2018 rd; RSv 102/2018 rd) ska stadfästas.

Det är meningen att republikens president stadfäster lagarna om att genomföra ämbetsverksreformen den 23 november 2018.

Införandelagen avses träda i kraft den 27 november 2018 och de övriga lagarna den 1 januari 2019.

## Transport- och kommunikationsverket (Traficom)

Trafiksäkerhetsverket Trafi, Kommunikationsverket samt vissa funktioner vid Trafikverket ombildas till Transport- och kommunikationsverket (Traficom).

Transport- och kommunikationsverket svarar för den riksomfattande utvecklingen av informationssamhället och transport-systemet. Den övervakar och främjar tjäns-

ter för trafik, transport och kommunikation och marknaden för dem. Ämbetsverket är en myndighet som betjänar medborgare och företag i ärenden som gäller tillstånd, registrering, godkännanden och säkerhet inom områdena för trafik, transport och kommunikation. Den svarar också för att ordna nödvändiga examina.

Verket har cirka 900 anställda.

Att verksamheten vid Transport- och kommunikationsverket körs igång påverkar inte funktionerna vid de verk som slås samman och de tjänster de tillhandahåller sina kunder. Ämbetsverkens tjänster kommer att finnas tillgängliga utan avbrott, och i och med sammanslagningen kommer de att utvecklas och förbättras ytterligare.

Ansökningstiden för uppdraget som verkets generaldirektör gick ut den 8 november 2018. Det är meningen att generaldirektören ska utnämnas före utgången av november.

## Trafikledsverket

Av det nuvarande Trafikverkets uppgifter överförs till Transport- och kommunikationsverket och till trafikledningsbolaget Traffic Management Finland alla de uppgifter som inte har någon direkt koppling till trafikledshållningen. Trafikverkets namn ändras till Trafikledsverket, men i övrigt fortsätter verket sin verksamhet utan avbrott.

Trafikledsverket är en beställarorganisation som koncentrerar sig på att planera,

utveckla och underhålla transportlederna för vägtrafik, spårtrafik och sjöfart samt på att samordna trafiken och markanvändningen. Verket svarar också för vintersjöfarten.

Trafikledsverket har cirka 400 anställda.

## Traffic Management Finland Ab

Trafikverkets nuvarande tjänster för trafikstyrning och trafikledning (ledning av vägtrafiken och sjöfarten och de delar av järnvägstrafiken som fortfarande hör till verkets uppgiftsområde) ombildas till ett aktiebolag och uppgifterna överförs till det bolag för statliga specialuppgifter som bildas, Traffic Management Finland Ab.

Den lag genom vilken Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster omvandlas till ett aktiebolag stadfästes den 13 juli 2018 och träder i kraft den 1 januari 2019.

## Vad händer härnäst?

Det är meningen att republikens president stadfäster lagarna om att genomföra ämbetsverksreformen (RSv 102/2018 vp) den 23 november 2018.

Avsikten är att Transport- och kommunikationsverkets generaldirektör ska utses i november.

De nya verken inleder sin verksamhet den 1 januari 2019, samtidigt som lagarna och förordningarna om ämbetsverken på kommunikationsministeriets förvaltningsområde träder i kraft.

## FFC:s representantskap: **Riktningen för Finland avgörs i samband med riksdagsvalet**

Vårens riksdagsval avgör om avtals- och förtroendesamhället vinner, eller om Finland fortsätter på den linje som leder till ökade motsättningar, försämrade anställningsvillkor och nedskärningar för de arbetslösa. Det konstaterar FFC:s representantskap, som uppmanar alla att utnyttja sin rösträtt.

### **En röst för avtalande och för ett förtroendesamhälle**

I nästa riksdagsval röstar vi om riktningen för Finland. Fortsätter vi på den nuvarande regeringens linje, som leder till ökade motsättningar, försämrade anställningsvillkor och nedskärningar för de arbetslösa, eller bygger vi genom att avtala tillsammans ett förtroendesamhälle där allas röst hörs?

Fackföreningsrörelsens val är ett förtroendesamhälle som bygger på avtalande, men den här valperioden har visat att löntagarna vid behov också kan kämpa.

Den nuvarande regeringens ovilja att lyssna på arbetstagarnas röst har tvingat oss att ropa. Folket samlades på torgen i stora skaror, först för att motsätta sig tvångslagarna som skulle ha försämrat anställningsvillkoren, och sedan för att motsätta sig aktiveringsmodellen som bestraffar de arbetslösa. Den här hösten blev vi rentav tvungna att försvara arbetstagarnas anställningstrygghet genom politiska stridsåtgärder. Genom kollektiv styrka fick vi regeringen att ändra kurs.

Efter vårens riksdagsval vill vi ha en regering som lyssnar på löntagarnas röst också utan megafoner och demonstrationer med tusentals deltagare. Vi behöver en regering som respekterar trepartsmodellen och avtalssamhället.

Trepartsmodellen är ingen finländsk uppfinning, utan den har långa internatio-

nella traditioner. Internationella arbetsorganisation ILO, det FN-organ som slår fast spelreglerna i arbetslivet och som fyller 100 år nästa år, grundar sig på beslutsfattande på trepartsbasis. Det bästa sättet att hedra det här jubileumsåret är att också i Finland återgå till den modell som bygger på avtalande och som har visat sig vara bra.

### **Ett bättre arbetsliv genom organisering**

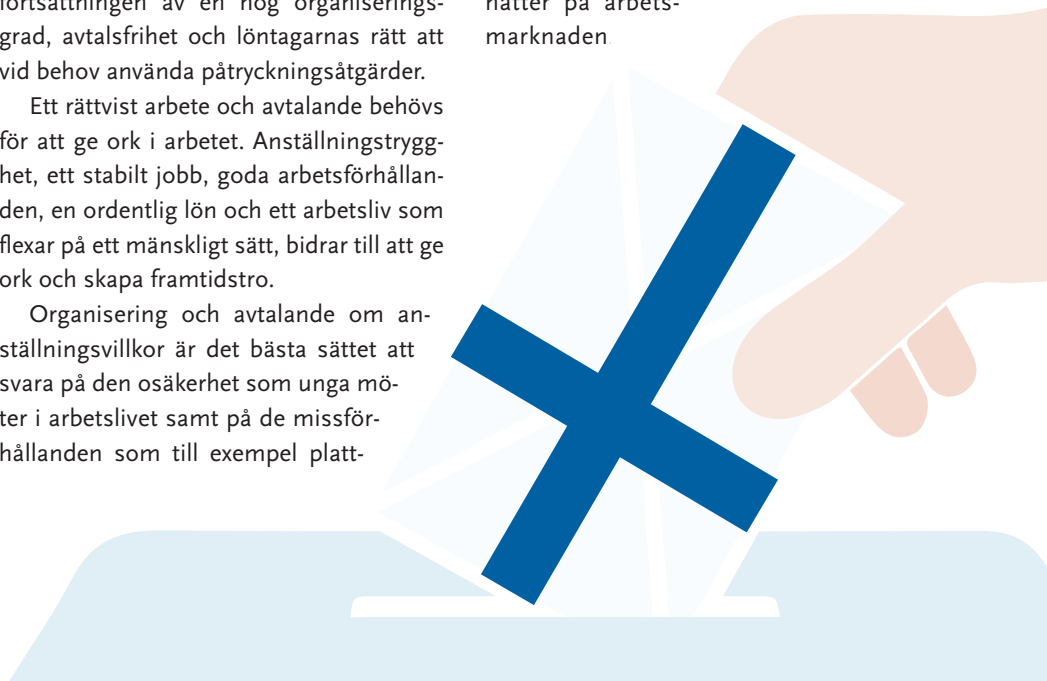
Grunden för ett bra arbetsliv utgörs också i fortsättningen av en hög organiseringsgrad, avtalsfrihet och löntagarnas rätt att vid behov använda påtryckningsåtgärder.

Ett rättvist arbete och avtalande behövs för att ge ork i arbetet. Anställningstrygghet, ett stabilt jobb, goda arbetsförhållanden, en ordentlig lön och ett arbetsliv som flexar på ett mänskligt sätt, bidrar till att ge ork och skapa framtidstro.

Organisering och avtalande om anställningsvillkor är det bästa sättet att svara på den osäkerhet som unga möter i arbetslivet samt på de missförhållanden som till exempel platt-

formsekonomin, nolltimmarsavtal och hyrt arbete orsakar, och som hotar leda till en uppdelning i två arbetsmarknader. Att främja organiseringen över förbundsgränserna är vår gemensamma uppgift.

På våren röstar vi i stora skaror för ett bättre arbetsliv och för välfärdssamhället. Om vi inte röstar, så bestämmer andra för oss. Erfarenheterna från den här valperioden visar att motsättningarnas tid verkligen inte är förbi. Vi har inte råd att vara soffliggare i valet, för det skulle leda till fler sömlösa nätter på arbetsmarknaden



## Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

### SISÄ-SUOMI

#### Kevätkokous ja pilkkikilpailut 30.3.2019

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

### LÄNSI-SUOMI

#### Kevätkokous 12.4.2019

Kevätkokous päätettiin myös pidettäväksi 12.4.2019 klo 17.00 (hallitus) ja klo 18.00 varsinainen kevätkokous.

**Paikka:** Ay-Keskus, Pitkätie 43, Vaasa  
Kokouksen jälkeen järjestetään ruokailu.

#### OSASTON HALLITUS 2018–2020

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| Satu Aspegren    | Pj              |
| Esa Penjala      | Vara Pj         |
| Patrick Lindell  | Sihteeri        |
| Tero Yli-Mäenpää | Rahastonhoitaja |
| Jan-Erik Berlin  | Jäsen           |
| Anita Tähtinen   | Jäsen           |
| Sami Ketola      | Varajäsen       |
| Merja Jylhä      | Varajäsen       |
| Kim Isotalo      | Varajäsen       |

## Ilmoitukset/ Annonser

**Mikko Ervast** jatkaa Arctian pääluottamusmiehenä ja kiittää saamastaan luottamuksesta.

### IN MEMORIAM

#### Else Maria Lähde

s. 5.10.1932  
k. 7.10.2018

Else Lähde nukkui pois pitkällisen sairauden uuvuttamana 7.10.2018. Elsen merellinen työura alkoi jo vuonna 1962 Finnclipperillä. Pitkälle 32 vuoden merimatkalta mahtui monta alusta: Finnclipper, Finn hansa (yli 10 vuotta), Finlandia (vanha), Viking 1, Viking 6, Aurella, Wellamo (vanha), Finlandia (uusi), Wellamo (uusi), Finnjet, Silja Festival ja viimeisenä Silja Serenade.

*Elseä jäivät kaipaamaan*  
4 lasta, 8 lastenlasta ja 3 lastenlastenlasta  
perheineen sekä sukulaiset ja ystävät.



\*

#### Maija Liisa Venäläinen

(os. Karttunen)  
s. 11.11.1941, Liperi  
k. 10.6.2018, Turku

Maija aloitti seilauksen vuonna 1966. Hänen viimeiseksi laivakseen jäi *M/s Silja Europa*.

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

*Maijaa jäivät kaipaamaan,*  
Maarit ja Ari perheineen  
sukulaiset ja ystävät

### ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

*Huomio M/s Baltic Prinsessa Baari & muutama muu.*

Kiitos tuhannesti vielä kerran kaikille lahjoista sekä ihanasta lähtöpäivästä siirtyessäni vakipestiin mäyräkoirien palvelijaksi.

#### Margit Kosonen

Kiitos *MSV Fennican* päällystölle ja miehistölle saamastani lahjasta jäädessäni eläkkeelle?? Kiitos myös kaikille niille, joiden kanssa olen saanut työskennellä useilla eri vuosikymmenillä, vuosisadoilla ja vuosituhanilla. Se on ollut hienoa aikaa se! Kiitos myös Arctia-varustamon konttorin henkilökunnalle.

Terv. **Seppo Jauhiainen** P.O.P.  
(Pielaveden oma poika)

Paljon on vettä virrannut 40 vuoden aikana (16.6.1978–16.6.2018, sanan varsinaisessa merkityksessä...), joten iso kiitos Tallink Siljalle sekä lukuisille yhteistyökumppaneilleni, Suomen Merimies-Unionille, Työttömyyskassalle ja Merimiespalvelutoimistolle lukuisista antoisista luottamustehtävistä vuosien varrella. Lämmin kiitos kaikille ihanille työkavereilleni ja esimiehille eri laivoissa vuosien varrella. Kiitos myös *M/s Silja Serenaden* henkilökunnalle ja erityiskiitos teille, jotka muistitte minua täyttäessäni 60 vuotta ja jäädessäni eläkkeelle. Elämäntanssi jatkuu...

#### Arja Ahonen





## SYNTYMÄPÄIVÄT/FÖDELSEDAGAR

### 70 vuotta

Merimies-Unionin pitkäaikainen jäsen (kultamerkki, valt.vpj. Satama-ala ry:n puh.joht. ja paikallisen työmaan Kemin sataman luottamusmies)

Syntymäpäivä vietettiin Kemissä 10. marrastakuuta. Kiitän saamista- ni muistamisista ja toivotan samalla Merimies-Unionin jäsenistölle ja henkilökunnalle Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta 2019!

Jaakko Alamommo



### 60-vuotissyntymäpäivä

60 vuotta, Raili Kokkonen,  
25.12.2018, Lahti  
(hyttäri, M/s Gabriella)

### KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Laitinen Jorma  
Härkönen Jari

## Niin murtuivat jäät II

–risteilytapahtuma M/s Silja Europalla

12.3.2019–13.3.2019

**Lähtö: Länsisatama 1 Terminaali (vanha)**

Ohjelmassa tilaisuus tavata entisiä työkavereita rentouttavalla risteilyllä. Aloitamme konferenssitiloissa kello 18.30.

Matkan hinta on A-luokan hytissä 80 € ja B-luokan hytissä 70 €. Hintaan sisältyy tervetuliaiskuohuviini, buffet-illallinen ja aamiainen sekä paikka jaetussa kahden hengen hytissä. Lisämaksu yhden hengen hytissä A-luokka 30 € ja B-luokassa 20 €. Avecille samat hinnat.

**Muista ottaa jäänmurtokuvia muistitikulla mukaan.**

**Ilmoittautumiset 1.3.2019 mennessä** Tapio Nurmiselle e-maililla:

tapio.nurminen@saunalahti.fi

Maksu suoritetaan tilille: FI52 1011 3500 4100 70

Tapio Nurminen / Nordea

Viite: risteily

**Risteily maksettava viimeistään 1.3.2019 mennessä.**

### RISTEILYOJELMA

#### 12.3.2019

16.45–17.15 Lippujen jako terminaalissa toinen kerros

17.30 Pääsy laivaan

18.30–20.30 Kokoonnutaan Konfassa muistelemaan vanhoja ja tapaamaan tuttuja ja katsellaan osallistujien mukana tuomia kuvia.

20.30 Illallinen Grande Bufee

#### 13.3.2019

07.00 Aamiainen Grande Bufee

08.00 Maihinnousu Tallinnaan

12.30 Laiva lähtee Helsinkiin (huom. laivalla oltava kello 12 mennessä)

16.00 Laiva saapuu Helsinkiin.

Lisätietoja: tapio.nurminen@saunalahti.fi / p. 050 441 6081

**Muista ottaa passi tai virallinen henkilötodistus mukaan, ajokortti ei käy!**



by HENRY NIELSEN AB

## HENRY NIELSEN NOSTALGIA VIII RISTEILY

Ehkä viimeinen valssi

### M/s Gabriella

6.5.2019 Helsinki–Tukholma  
klo 17:30–10:00 (7.5.)

7.5.2019 Tukholma–Helsinki  
klo 16:30–10:10 (8.5.)

**Matkan hinnat** kuten viimeksi ja palvelumaksua ei ole. Tarkat hinnat ovat saatavilla allekirjoittaneelta.

### Matkan varaukset

Matkavekka Tanja Valtonen  
020 120 4752

tai sähköpostitse

tanja.valtonen@matkavekka.fi .

Noudatetaan yleisiä matkapa-kettiehtoja sekä MatkaVekan lisä- ja erityisehtoja, jotka ovat matkavekka.fi -sivuilla.

Nyt kaikki rakentamaan Niel-sen lipulla varustettua nimi-lappua rintaan tunnistamisen helpottamiseksi. Katso Ääni-meren valokuvista mallia.

Convoker

Wintiö

wintio@pp.inet.fi



Posti Green

*Merimies-Unionin henkilökunta toivottaa kaikille  
Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille*

# *Hyvää Joulua & Onnellista Uutta Vuotta 2019!*

*Sjömans-Unionens personal önskar alla  
Unionens medlemmar och samarbetspartner*

# *God Jul & Gott Nytt År 2019!*

**Merimies-Unionin toimisto on suljettu 24.12.2018–4.1.2019.**

**Sjömans-Unionens kontor är stängt 24.12.2018–4.1.2019.**

**Turun toimisto on suljettu 20.12.2018–4.1.2019.**

**Sjömans-Unionens Åbo kontoret är stängt 20.12.2018–4.1.2019.**

## **Merimies-Unioni**

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

VAIHDE  
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI  
etunimi.sukunimi@smu.fi

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

### **KULJETUSALAN TYÖTÖMYSSKASSA**

POSTIOSOITE  
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU  
Siltasaarenselä 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  
Broholmsegatan 3–5,  
gatuplan Helsingfors  
vardagar kl. 9.00–15.00

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS  
ELEKTRONISKA TJÄNSTER  
www.kuljetusalan.fi/se

### **HENKILÖKUNTA / PERSONAL**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare  
**Stiina Raitio**  
(09) 615 20 219

Kirjanpitiäjä / Bokförare  
**Tuula Ylhävuori**  
(09) 615 20 220

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

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.  
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,  
20100 Åbo

Vaasa / Vasa  
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa  
Storalänggatan 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. 8.30–16.00