

MERIMIES

SJÖMANNEN

5/2016



Juhlavuosi huipentui

100 vuotta tuli täyteen

Innostaako arki?

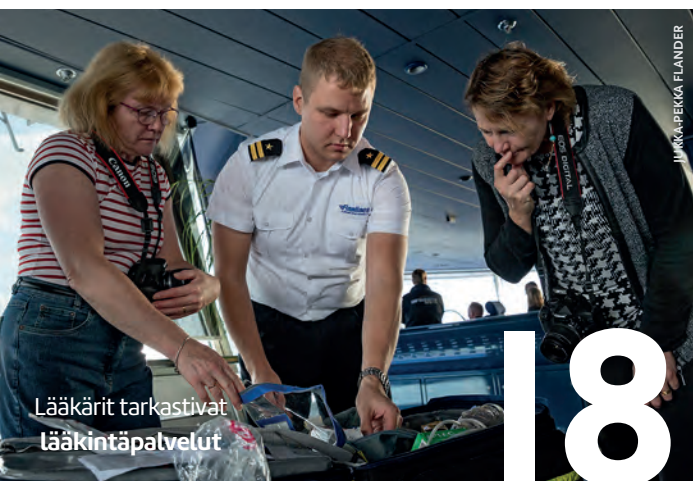
Mistä kipinää merityöhön

Var och en kan finjustera sitt arbete



Finnmaidin väki &
työn imu

10



Lääkärit tarkastivat
lääkintäpalvelut

18



Laivakokkien omat
jouluherkut

24

sisältö | innehåll

- 6 Unioni myrskyssä ja myötätuulessa
- 9 Valtuustolta viestiä työnantajille
- 16 Perhe ja meri – voiko ne yhdistää
- 22 Itäkustissa elää talkoohenki
- 27 Päivää Polarikselta
- 4 Unionen firade sitt 100-års jubileum
- 33 Ledare: sjömannens arbetstimmar måste bokföras korrekt
- 34 Mer engagemang i arbetet
- 40 Diffusa villkor i arbetsavtalet
- 44 Varje fartygskock har sin egen julsmak

KANNEN KUVA Kari Hulkko
*Iloisia hallituksen ja valtuuston jäseniä Unionin
100-vuotisjuhlissa.*

PIENI KUVA Jukka-Pekka Flander

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2016 | 5

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHEDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2017 • TIDABELLEN 2017

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
1	20.1.	10.2.
2	30.3.	21.4.
3	26.5.	16.6.
4	15.9.	6.10.
5	30.11.	15.12.

100 vuotta työtä merenkulkijoiden hyväksi – onko mikään muuttunut?

Merimies-Unioni on juhlinut kuluvana vuotena 100-vuotista taivaltaan. Työtä merenkulkijoiden hyväksi on tehty vuosien mittaan olan takaa. Tuloksia-kin on saavutettu, joskin paljon on vielä tekemättä ja uusia ongelmia tulee jatkuvasti esiin.

Viime vuosia on leimannut se, että merityönantajien piirissä esiintyy uusvälinpitämättömyyttä toteuttaa merenkulkijoiden oikeuksia. Ei tunnuta enää välitettävän siitä, mitä on sovittu työehtosopimuksin tai säädetty laeilla. Välinpitämättömyyttä esiintyy korostuneesti varustamoissa, joiden henkilöstöhallinnossa ovat vaihtuneet toimijat tai sukupolvi. He ovat ”keksineet pyörän uudestaan”. Käytännössä esimerkiksi pitkään jatkunutta työehtosopimuksen soveltamiskäytäntöä on muutettu väkisin ja uusilla, yksipuolisilla tulkinnoilla.

Muutoksia ei ole pystytty perustelemaan järkevästi. Tavallisimmin todetaan, että ”eihän näin menetellä maapuolellakaan”. Ei tiedetä tai tunnusteta, että merityössä on erityispiirteitä, joiden vuoksi merenkulkijoihin ei sovelleta kaikkea maapuolen työlaainsäädäntöä, vaan heitä koskevat omat erilliset työelämää säätelevät lait. Tähän on painava peruste: merimiehet asuvat työpaikallaan pitkiäkin aikoja ja ovat aluksella paljon työntekijän armoilla.

Merenkulkijoiden etujen ja oikeuksien valvomiseksi on välttämätöntä, että heidän tekemänsä työtunnit kirjataan oikein. Rehellinen ja oikea työaikakirjanpito on avainasemassa. Työtunnit ja niistä suoritettavat korvaukset on kirjattava työntekijäkohtaisesti. Kirjanpitoon on merkittävä kaikki tehty työtunnit samoin kuin erikseen yli-, hätä- ja sunnuntaityötunnit sekä niistä suoritettavat korotusosat.

Työnantajalla on velvollisuus pitää työaikakirjanpitoa. Velvollisuuden rikkomisesta voidaan tuomita sakkoon. Vakavista työaika- tai vuosilomakirjanpidon virheistä ja laiminlyönneistä voi seurata jopa vankeutta. Sanktioita ei ole säädetty huvien vuoksi, vaan taustalla on tarve varmistaa, että työnantajat todellakin noudattavat työaikakirjanpitoon liittyviä säännöksiä.

Merenkulkijan pitää voida tarkistaa, onko hänen palkkansa maksettu oikein. Tämä ei onnistu, jos hän ei tiedä tarkkaan, miten palkka on laskettu ja millaisiin tehtyihin työtunteihin laskenta perustuu. Merityösopimuslain mukaan työnantajan onkin annettava palkan maksun yhteydessä työntekijälle laskelma, josta ilmenevät palkan suuruus ja sen määräytymisen perusteet.

Voisi kuvitella, että 100 vuoden aikana varustamot olisivat oppineet läksynsä. Näin ei kuitenkaan ole. Toistuvasti ilmenee tilanteita, joissa työaikakirjanpitoa ei ole pidetty ollenkaan, sitä on vääristetty tai muutettu jälkikäteen taikka se on jopa hävitetty tai piilotettu työntekijöiltä ja viranomaisilta. Läheskään aina työntekijän palkkalaskelmasta ei selviä, mihin palkan laskenta on perustunut, kuinka paljon työntekijä on tehnyt ylitoita, paljonko niitä on korvattu tai muutettu vastikkeiksi. Saati että näkisi, paljonko työntekijällä on pitämättömiä vapaita tai vuosilomapäiviä.

On ymmärrettävää – joskaan ei missään nimessä hyväksyttävää – että puutteita esiintyy pienissä varustamoissa, joissa henkilöstöhallinnon resurssit ja osaaminen ovat vähäisiä. Maan suurimpien varustamoiden palkka- ja henkilöstöhallintojen puutteet ja virheet sekä niiden käyttämien palkanlaskentaohjelmistojen epäkelppoisuus ovat sen sijaan käsittämättömiä ja äärimmäisen tuomittavia.

Sitä, että suurten varustamoiden antamista palkkalaskelmista ei pysty seuraamaan, mistä palkka on muodostunut, ei myöskään voida hyväksyä. On järkyttävää, että varustamo saattaa esittää, kun palkanmaksussa ja -laskennassa esiintyneitä virheitä selvitetään, jälkeensä uuden ”tuplatyöaikakirjan-

pidon”, joka eroaa edellisestä olennaisesti.

Merityönantajien joukossa on myös niitä, jotka pitävät kunnia-asianaan hoitaa henkilöstö- ja palkkahallinnon velvoitteet asianmukaisesti. Kaikki kunnia heille. Masentavaa on, että toisin menettelevät pilaavat rehellisten maineen.

Kuten edellä kirjoitetusta ilmenee, työ merenkulkijoiden oikeuksien ja etujen puolesta väärä ja riistoa vastaan ei ole päättynyt 100 vuoden kamppailun jälkeen. Taistelu jatkuu.

Merenkulkijoiden etujen ja oikeuksien valvomiseksi on välttämätöntä, että heidän tekemänsä työtunnit kirjataan oikein.



Simo Zitting
Puheenjohtaja
simo.zitting@smu.fi



Jukka-Pekka Flander

Unioni vietti 100-vuotisjuhlaa

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT KARI HULKKO

Merimies-Unioni täyttää tänä syksynä 100 vuotta. Unioni juhli satavuotista taivaltaan 26. lokakuuta, jolloin liiton hallitus ja valtuusto olivat koolla. Kokouspäivä päättyi kutsuvierastilaisuuteen Helsingin Hakaniemessä.

Merimies-Unionin katsotaan syntyneen, kun joulukuussa 1916 perustettiin Helsingin merimies- ja lämmittäjäyhdistys. Vuodesta 1935 lähtien merimiesten ammattiliitto on toiminut nimellä Suomen Merimies-Unioni.

Unionen firade sitt 100-årsjubileum

Sjömans-Unionen har denna höst varit verksam i 100 år.

Unionen firade sitt 100-års jubileum den 26 oktober, då både fackets styrelse och fullmäktige var samlade. Mötesdagen avslutades med en fest för inbjudna gäster i Hagnäs i Helsingfors.

Sjömans-Unionen anses ha uppstått, då man i december 1916 grundade Helsingfors sjömans- och eldarunion. Efter mångfasetterade händelser började Unionen fungera 1935 som Finlands Sjömans-Union.



100 VUOTTA
merenkulkijan
HYVÄKSI
100 år för SJÖFARARENS väl



Niilo Wällärin muistoa kunnioittavat Tuula Ylhävuori (vas.) ja Arja Merikallio Unionin toimistolta, Unionin valtuuston puheenjohtaja Mikko Ervast (keskellä) ja hallituksen jäsen Pentti Holappa (toinen oik.) sekä ITF-tarkastaja Ilpo Minkkinen.

Niilo Wällärin hauta on Helsingissä Malmin hautausmaalla (45-4-112).

Hedersbesök till Wälläris grav

Representanter från Unionens huvudkontor samt styrelsen och fullmäktige besökte innan festdagen den långvariga ordföranden **Niilo Wälläris** grav.

Wälläri som ledde Unionen i nästan 30 år (1938–1967) var under sin tid en av Finlands mest kända fackliga ledare.

Kransnedläggningen vid graven var också en hedersbetygelse för alla som har varit verksamma i Unionen under gångna årtionden.

Niilo Wälläris grav ligger på Malms begravningsplats (45-4-112).

Kunniakäynti Wällärin haudalle

Merimies-Unionin keskustoimiston sekä hallituksen ja valtuuston edustajat tekivät juhlapäivän aattona kunniakäynnin Unionin pitkäaikaisen puheenjohtajan **Niilo Wällärin** haudalle.

Unionia lähes 30 vuotta (1938–1967) johtanut Wälläri oli aikanaan Suomen tunnetuimpia ay-johtajia.

Seppeleen lasku Wällärin haudalle oli samalla kunnianosoitus kaikille menneinä vuosikymmeninä Unionissa toimineille.

Merimies-Unioni tukee syöpätutkimusta

Merimies-Unioni on tehnyt 100-vuotisjuhlansa kunniaksi lahjoituksen tärkeään kohteeseen. Lahjoituksen saaja on Syöpäsäätiö.

Unioni tukee Syöpäsäätiön kautta kotimaista syöpätutkimusta 10 000 eurolla.

Unionin hallitus päätti lahjoituksesta kokouksessaan 26. lokakuuta.

Sjömans-Unionen stöder cancerforskning

Sjömans-Unionen har gjort till ära av sitt 100-årsjubileum en donation till ett viktigt ändamål. Donationen går till Cancerfonden.

Unionen stöder via Cancerfonden den inhemska cancerforskningen med 10 000 euro.

Unionens styrelse fattade beslut om donationen den 26 oktober.



Simo Zitting ja Tuula Ylhävuori toivottivat Maila Impun tervetulleeksi juhlaan.



Erkki Ukkonen (vas.), Simo Nurmi, Heikki Karla ja Pekka Teräväinen kuuntelivat tervehdyspuheita.



Juhlapaikkana oli merellinen ravintola Helsingin Hakaniemessä.



Simo Nurmi, Tapio Nurminen, Per-Erik Nelin ja Seppo Immonen tapasivat juhlavissa merkeissä.



Myrskyssä ja myötätuulella – Unionin historian laajat kaaret

Ennen työväenliikkeen syntyä systeemi oli mätä, koska se oli epätasa-arvoinen ja epäoikeudenmukainen. Vaikeissa oloissa toimineet ammattiyhdistyspioneerit saivat uskoa ja innoitusta jatkaa, koska historian koko paino oli varmista-massa työväen voittoa. Näin merimiehet alkoivat rakentaa omaa järjestöä vastavoimaksi varustamojen, laivanomistajien ja kapteenien ylivallalle.

Kohti kansainvälistä palkkatasoa

Suomi oli ollut dynaaminen merenkulku-maa 1800-luvun puoliväliin saakka, mutta 1800-luvun lopulta 1950-luvulle merenkulkumme oli vanhakantaista. Tämä heijastui merimiesten työhön ja elämään laivoilla.

Suomalaiset merimiehet olivat aikansa halpatyövoimaa. Halpa työvoima sai suomalaiset varustamot ostamaan käytettyjä höyryaluksia omistukseensa. Merimies-Unionin tavoitteena oli saavuttaa kansainvälinen palkkataso. Unioni sai ensimmäisen työehtosopimuksensa vuonna 1927.

Unioni koetti puolustaa työehtosopimus-oikeuttaan 1933 pitkässä ja katkerassa lakossa, mutta varustamot ja lakonmurta-jat päihittivät lakkoilijat. Epäonnistuneen työtaistelun jälkeen Unioni alkoi kasvattaa merimiesten järjestövoimaa.

Merimies-Unionin varsinainen läpimurto tapahtui 1940-luvun lopulla. Liitto sai vähitellen parannettua palkkoja ja oloja laivoilla. Liitto käytti taitavasti hyödykseen jäämurta-jia, kun merenkulkijoiden työehdoista neuvoteltiin. Jäänmurtajien pysähtyminen talvella olisi tuolloin lopettanut koko meriliikenteen.

Merimiesunioni ajoi valuutta- ja tuontisäännöstelyn ja korkeiden tullien oloissa

merimiehille oikeuden tuoda omilla ansioillaan ulkomailta hankkimiaan kestokulutustavaroita maahan. Kohua aiheuttivat niin sanotut merimiesautot, joista myyntivoitto Suomessa oli huomattava.

Sankarivuosien jälkeen

Merimiehen ammatista tuli houkutteleva. Vetovoimaa lisäsi mahdollisuus nähdä vieraita maita aikana, jolloin ulkomaanmatkat olivat kalliita. Legendaarinen **Niilo Wälläri** kuoli vuonna 1967, kun ammattiliiton oli aika etsiä uusia keinoja merimiesten aseman turvaamiseen. Sankarivuosiin verrattuna jo 1970-luvulla talvet olivat leutoja, joten uhkaaminen jäämurtajien pysäyttämällä ei tehonnut entiseen tapaan.

*Merimies-Unioni
asettui
puolustamaan
kotimaisen merenkulun
jatkuvuutta.*



Merimies-Unioni käänsi katseensa maailman meriltä kotimaan mantereelle. Työajoissa, palkoissa ja lomissa kotimaiset ratkaisut tulivat tavoitteeksi. Tämä ei ollut aina helppoa, koska monet ammattiliiton jäsenistä muistelivat aikoja, jolloin Unioni oli ollut tunnettu ja pelätty toimija. Sopeutumisen vaikeus näkyi siinäkin, että Wällärin jälkeen puheenjohtajat eivät saaneet enää kiistatonta valta-asemaa.

Suomen nopea talouskasvu, kasvanut ammattiyhdistysliike ja SAK:n solidaarinen palkkapolitiikka muodostivat hyvän ja dynaamisen ympäristön. Tässä ripeän rakennemuutoksen ympäristössä Suomen kaup-

palaivasto joutui yhä ahtaammalle, kun kansainvälisiä merenkulkusäädöksiä ja -palkkoja alas painavat mukavuuslippumaiden kauppalaivastot kasvoivat. Merimies-Unioni asettui puolustamaan kotimaisen merenkulun jatkuvuutta.

Unioni on parantanut merimiesten arkea

Ympyrä on nyt sulkeutumassa. Merimies-Unioni pisti pitkään hanttiin, mutta lopulta Suomenkin kauppalaivastoon on tullut sekkamiehitysaluksia. Ne turvaavat suomalaisen merimiesammattin jatkuvuuden konehuoneesta komentosillalle. Ongelma on se, etteivät tässä järjestelyssä aivan toteudu tasa-arvon ja oikeudenmukaisuuden periaatteet taikka samasta työstä sama palkka -ajatus. Tämä jännite on merenkulussa varmaan pitempiaikainen kuin monet meistä toivoisivat.

Merimies-Unioni eikä edes SAK ole onnistunut eikä viime vuosikymmeninä oikein pyrkinytkään murtamaan perin pohjin kapitalistista järjestelmää. Toisaalta Unioni on ollut muovaamassa merimiesten arkea paljon paremmaksi. Se on rajoittanut työnantajien isäntävaltaa ja selkiyttänyt työehtosopimuksilla merimiesten oikeuksia ja velvollisuuksia. Merimiehet ovat järjestäytymällä sekaantuneet päätteisestä omiin asioihinsa ja siten omalla panoksellaan – myrskyssä ja myötätuulella – vaikuttaneet siihen, millainen asema suomalaisella merimiehellä on eriarvoisuuden ja tulerojen karussa maailmassa.

*Kirjoitus on tiivistelmä juhlaesitelmästä, jonka SAK:n erikoistutkija **Tapio Bergholm** piti Merimies-Unionin 100-vuotisjuhlassa 26.10.2016*



100 VUOTTA merenkulkijan HYVÄKSI

100 år för SJÖFARARENS väl

Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen



2016

SUOMEN MERIMIES-UNIONIN XVII EDUSTAJAKOKOUS
FINLANDS SJÖMANS-UNIONS XVII KONGRESS
Merenkulkijain edunvalvontaa yli 70 vuotta.
Bevakning av sjömannens intressen i över 70 år.

I storm och medvind – den breda strömfåran i Unionens historia

nnan arbetarrörelsen föddes var systemet ruttet, eftersom det var ojämlikt och orättvist. Fackföreningspionjärerna arbetade i svåra förhållanden, men fick tro och inspiration att fortsätta då historiens hela tyngd bidrog till att trygga en seger för arbetarna. På så sätt började sjömännen bygga upp en egen organisation som motkraft till rederiernas, fartygsägarnas och kaptenernas övervåld.

Mot en internationell lönenivå

Finland hade varit ett dynamiskt sjöfartsland fram till mitten av 1800-talet, men från slutet av 1800-talet och fram till 1950-talet var vår sjöfart primitiv. Det återspeglades på sjömännens arbete och liv på fartygen.

De finska sjömännen var dåtidens billiga arbetskraft. Billig arbetskraft fick de finska rederierna att köpa begagnade ångfartyg. Sjömans-Unionens mål var att nå en internationell lönenivå. Unionen fick till sitt första kollektivavtal år 1927.

Unionen försökte försvara sin kollektivavtalsrätt vid en lång och bitter strejk år 1933, men fick se sig besegrad av rederierna och strejkbrytarna. Efter den misslyckade arbetskonflikten började Unionen stärka sjömännens organisationskraft.

Sjömans-Unionens riktiga genombrott kom i slutet av 1940-talet. Förbundet lyckades så smått förbättra lönerna och förhållandena på fartygen. Man utnyttjade isbrytarna på ett skickligt sätt vid förhandlingarna om sjömännens arbetsvillkor. Om isbrytarna hade stannat på vintern hade det satt stopp för hela sjötrafiken.

Sjömans-Unionen drev valuta- och importregleringen och sjömännens rätt att vid höga tullar föra in kapitalkonsumtions-

varor som de köpt från utlandet med egna inkomster. De så kallade sjömansbilarna, som medförde rejäla försäljningsvinster i Finland, orsakade uppståndelse.

Efter hjälteåren

Sjömansyrket blev lockande. Det som gjorde det ännu intressantare var möjligheten att se främmande länder vid en tid då utlandsresor var dyra. Legendariska **Niilo Walläri** dog 1967 när det var dags för fackförbundet att söka nya sätt att trygga sjömännens ställning. Jämfört med hjälteåren var vintrarna på 1970-talet milda, så det var inte lika effektivt att hota med att stoppa isbrytarna.

Spänning kommer säkert att bli mer långvarig inom sjöfarten än någon av oss hade önskat.



Sjömans-Unionen riktade blicken mot hemlandet istället för världens hav. Inhemska lösningar på arbetstider, löner och semester blev målet. Det var inte alltid lätt, eftersom många medlemmar mindes tider då Unionen var en känd och fruktad aktör. Ett annat tecken på att det var svårt att anpassa sig var att ordförandena efter Walläri inte längre fick någon obestridlig maktställning.

Den snabba ekonomiska tillväxten i Finland, den växande fackföreningsrörelsen och FFC:s solidariska lönepolitik utgjorde en bra och dynamisk miljö. I denna miljö med snabba omstruktureringar blev situationen för den finska handelsflottan ännu

svårare när handelsflottorna i bekvämlighetsflaggländer som tryckte ner internationella sjöfartsbestämmelser och -löner växte. Sjömans-Unionen ryckte ut för att försvara den inhemska sjöfartens kontinuitet.

Unionen har förbättrats sjömännens vardag

Cirkeln håller på att slutas. Sjömans-Unionen satte sig länge på tvären, men till slut har även den finska handelsflottan fått fartyg med blandbesättning. De tryggar det finska sjömansyrkets kontinuitet från maskinrummet till kommandobryggan. Problemet är att principerna om jämlikhet och rättvisa inte riktigt uppfylls, dvs. samma lön för samma arbete. Denna spänning kommer säkert att bli mer långvarig inom sjöfarten än någon av oss hade önskat.

Varken Sjömans-Unionen eller FFC har lyckats eller ens riktigt försökt de senaste årtiondena att bryta det grundligt kapitalistiska systemet. Å andra sidan har Unionen gjort sjömännens vardag mycket bättre. Man har begränsat arbetsgivarnas husbondemakt och förtydligat sjömännens rättigheter och skyldigheter genom kollektivavtal. Sjömännen har med bestämmdhet blandat sig in i frågor som rör dem själva genom att organisera sig och har genom sin insats – i storm och medvind – påverkat de finska sjömännens ställning i denna karga värld av ojämlikhet och inkomstskillnader. ⚓

*Artikeln är en sammanfattning av ett jubileumsföredrag som FFC:s specialforskare **Tapio Bergholm** höll på Sjömans-Unionens 100-årsjubileum den 26.10.2016.*

Historiallisena päivänä

Valtuusto katsoi tulevaan

Merimies-Unionin valtuusto kokoontui tavanomaista juhlavammassa merkeissä, sillä lokakuun kokous osui Unionin 100-vuotisjuhlapäivään.

KUVAT KARI HULKKO



Kim Isotalo (vas.), Taru Hakala ja Martti Kuusela valmistautuivat hyväntuulisina kokoustamaan.

Kai Korhonen, Timo Purho, Johanna Vaalikivi-Lindholm, Tarja Rännäli-Lehto ja Seppo Immonen vaihtoivat osastojen kuulumisia.

Valtuusto vahvisti Unionin ensi vuoden talousarvion ja toimintasuunnitelman sekä sen, että liiton varsinainen jäsenmaksu pysyy entisen suuruisena. Kokous kuuli myös katsauksen työehtosopimustilanteesta ja keskusteli liiton tulevasta toiminnasta, jäsenmaksutilanteesta sekä merenkulkuelinkeinon näkymistä.

Valtuuston jäsenet ottivat puheenvuoroissaan esiin muun muassa Merimies-Unionin julkisen kuvan sekä tarpeen lisätä nuorten osallistumista.

Edustajakokouksessa keväällä valittu uusi valtuusto kokoontui nyt ensimmäistä kertaa. Valtuuston puheenjohtajakin on uusi, **Mikko Ervast**. Varapuheenjohtajakseen valtuusto valitsi **Hemmo Mutkan**.

Valtuusto käyttää Unionin ylintä päätösvaltaa edustajakokousten välisenä aikana.

Merimies-Unioni jatkaa taistelua jäsentensä puolesta

Valtuusto totesi, että Merimies-Unioni on tehnyt koko satavuotisen historian ajan työtä suomalaisen merenkulun ja suomalaisten merityöpaikkojen puolesta.

– Taistelu suomalaisten merenkulkijoiden puolesta jatkuu, periksi emme anna. Samalla edellytämme, että valtiovallalta ottaa oman vastuunsa alan tulevaisuudesta, valtuuston puheenjohtaja **Mikko Ervast** sanoo.

Merenkulun kansainvälinen kilpailu kovenee koko ajan ja samalla kasvavat paineet säilyttää suomalainen tonnist.

Valtuusto suuntaakin alan työnantajille viestin siitä, että uudet alukset on ehdottoman tärkeää ottaa Suomen lipun alle.

Merimies-Unioni muistuttaa, että se on kantanut omalta osaltaan vastuuta ja tullut vastaan kilpailukykyä turvaavissa ja parantavissa sopimusratkaisuissa. 🚢

Jami Majuri ajaa mielellään vahtia. Itämeren on hieno tähtystää Finnmaidin komentosillalla.

Näistä imua laivatyöhön:

Vaihtelu, hyvä porukka ja onnistumiset

Onko työ pelkkää puurtamista vai innostaako se?
Onko kipinä hukassa vai löytyykö tuttuun tekemiseen pilkettä?

Finnmaidin väki mietti, mikä tuo omaan työhön imua.

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER

Olen ollut ikäni näissä kansihommissa ja oppinut olemaan niin, että viihdyn, matruusi **Jami Majuri** tuumii.

Kansimiehen hommiin kuuluu paljon toistuvia, rutiiniluontoisia tehtäviä.

– Tietyt kuviot vain täytyy hoitaa. Mutta se ei ole hyvä, jos ajaa vuodesta toiseen samaa vahtia.

➤ Vaihtelu virkistää

Majurin mukaan on paikallaan, että kansimiehet hallitsevat kaikki tehtävät. Näin töihin saadaan vaihtelua.

– Kiertävä vahtisysteemi on ehdottoman hyvä. Itse tuuraan tarvittaessa myös puosua. Vaihtelu virkistää.

Majuri ajaa mielellään tähystäjänä vahtia komentosillalla. Kesällä maalausprojektit tuntuvat mielekkäiltä. Metallityötkin maistuvat ”eikä aina tarvitse vaivata reparia”. Matruusi arvostaa sitä, että työssä on liikumavaraa.

– Meillä on osaavat pursimiehet ja selvät kuviot. Töitä voi toteuttaa omatoimisesikin

➤ Porukalla tehdään

Perusmyönteinen ja tasaisen oloinen Majuri ei ota työhön väistämättä kuuluvia vastoinkäymisiä raskaasti. Toki olo on epämukava esimerkiksi silloin, kun autoliijat äksyilevät myöhästymisestä tai tilapulasta.

Joskus tuntuu, että tilanneharjoituksia alkaa olla liiankin kanssa, niin tärkeitä kuin ne ovatkin. Kansimiehille harjoituksia osuu usein, koska he ovat mukana lähes kaikissa ryhmissä.

– Hyvänä päivänä kaikki sujuu. Tehdään hommat yhdessä niin, että jokainen hoitaa oman osuutensa. Sillä on iso merkitys, että porukka toimii yhteen ja henki on mukava.

Työtahdin kiristyminen verottaa vapaahetkien yhteisöllisyyttä.

– Aika vähiin on käynyt, että lyötäisiin korttia yhdessä. Klubihuoneessa voi jutella ja kesällä istuskella porukalla kahvilla kannella.



Sami Ahvenainen panee persoonaansa peliin, kun kohtaa asiakkaat.

Työvuorojen välissä Majurin saattaa löytää ”kääntelemässä itseksen rautaa”. Hän nimittäin harrastaa – puhdetöitä!

Olen oppinut olemaan niin, että viihdyn.



➤ Kohtaamisia ja suosituksia

– Matkustajat vaihtuvat, yksikään päivä ei ole samanlainen, baarimestari **Sami Ahvenainen** sanoo.

Ahvenainen on työskennellyt maissa baarissa Kotkassa. Hän pitää laivatyöstä enemmän, koska se on eläväisempää. Baa-

ritiskiinkin eivät nojaile samat vakioasiakkaat, ellei lasketa rekkakuskeja, joita Ahvenainen palvelee mielellään.

– Joistakin rekkakuskeista on tullut kaveritani sosiaalisessa mediassa.

Tehtävät baarissa ovat melko rutiinimaisia eikä ylenemismahdollisuuksia tunnu olevan. Mutta omaakin panosta työhön voi antaa. Persoonaansa saa panna peliin asiakkaiden kohtaamisessa. Joka matkalla joku jää aina pidemmäksi aikaa juttelemaan. Ammatitaitoa pääsee hyödyntämään myös esimerkiksi juomien suosittelemisessa.

– Kesällä on kylläkin välillä niin kiire, että on tyytyväinen, kunhan saa jalat irti maasta ja pääsee maata.



➤ Huumori kukkii

Sami Ahvenainen toivoo, että työnantaja kuulisi henkilökuntaa nykyistä enemmän. Hän uskoo, että käytännön kokemukset hyödyttäisivät toimintojen ja tuotevalikoimien suunnittelua.

– Konttorista usein vain ilmoitetaan, että olemme tilanneet sitä ja tätä, pankaa myyntiin. Ja tulee vaatimuksia lisämyynnistä muistamatta, kuinka pienelle porukalle ne kohdistetaan. Yritämme kyllä parhaamme, joustamme ja teemme töitä siinä pisteessä, missä kulloinkin tarvitaan.

Työpäiviä piristää huumori.

– Eihän siitä mitään tulisi, jos olisimme naamat väärinpäin.

Suupielet osaa kääntää ylös ainakin Samin työpari **Satu Virtanen**. Kun häneltä kysyy, toimiiko baarin tiimi hyvin yhteen, saa vastaukseksi: ”Kyllä, ja välillä puoli kahteen!”

➤ Työkierto toimii

– Vaihtelu on mun juttu, baarimestari **Jarmo Korpela** kertoo.

Korpela on työkierrossa Finnmaidilla. Hänen vakituinen paikkansa on Finnladyllä, jonne hän pian palaa.

– Laivan vaihto on hyväksi, kiinnostus pysyy yllä.

Vaihtelua työhön tuo myös kansainvälinen asiakaskunta. Kielitaito on monesti koe-

Hyvä työ

Hyvässä työssä on riittävästi itsenäisyyttä ja vapautta. Työntekijä kokee kuuluvansa yhteisöön, ja hän näkee oman työnsä osana laajempaa kokonaisuutta. Hyvä työ tyydyttää psykologisia perustarpeita: itsenäisyyden, yhteen liittymisen ja pärjäämisen kaipuuta.

Jari Hakanen,
tutkimusprofessori,
Työterveyslaitos

Ensin konseptit, sitten väljyyttä

FINNLINESIN LAIVOILLA on käynnissä isoja, matkustajapalvelun parantamiseen tähtääviä uudistuksia. Tiloja remontoidaan, ruokalistoja standardoidaan.

– Matkojen myyntiä helpottaa, että kaikilla laivoillamme on yhtä hyvä palvelu, merihenkilöstöpäällikkö **Jan Laurell** sanoo.

Laurell harmittelee, jos työntekijät eivät ole päässeet ajoissa mukaan suunnitteluun. Hän uskoo kuitenkin, että kunhan konseptit ja standardit on saatu laadittua, henkilöstölle jää tilaa niiden soveltamisessa.

Jan Laurellin korviin on kantautunut närkästystä ulkopuolelta tehdyistä rekrytoinneista.

– On aika harvinaista, että otamme työntekijöitä ulkopuolelta – paitsi junioripaikoille. Vahva politiikkamme on, että työssä kasvetaan ja edetään. Tuemme myös työkiertoa.

Henkilöstöpäällikköä ilahduttaa kielikoulutuksen saama hyvä vastaanotto. Hyötyjinä ovat olleet kaikki. Lisäkoulutusta on suunnitteilla myös myynnistä ja asiakaspalvelusta.

– Pyrkimyksemme on toimia läpinäkyvästi ja tasa-arvoisesti. Pelisääntöjen pitää olla rehdit ja tiedon kulkea.

Merihenkilöstöpäällikkö Jan Laurell lähti Finnmaidin matkaan. Laivalla hän ehti vaihtaa ajatuksia purseri Lasse Virtasen kanssa.



tuksella. Korpela opettelee työn lomassa saksaa ja hän on osallistunut myös työnantajan järjestämään venäjän kielen kurssiin.

Matkustajat ovat enimmäkseen mukavia ja parhaimmillaan tippikassa kilahtelee.

– Työpäivät ovat kivoja, varsinkin kun matkustajia on paljon ja tekemistä riittää. En toivo hiljaisia lähtöjä.

➤ Joskus ehtii juoruta

Työpisteessä Korpela jakaa tehtäviä parin kanssa. Välillä ei puhuta paljon mitään, joskus ehtii jutella niitä näitä ja juorutakin. Ideoinnille voisi Korpelan mielestä olla enemmän tilaa. Toki ehdotuksia voi lähettää laivalla esimiehelle, mutta yleensä maapuoli päättää.

– Suuntana on, että konttorilta tulee suoria määräyksiä lähtien siitä, mitä leivonnaisia pidetään esillä.

Vapaahetkistä Korpela koittaa tehdä nautittavia. Seisontapäivä Saksassa on bo-

nusta niin Korpelalle kuin muillekin finnmaidilaisille.

– Oli hauskaa, kun kävimme työporukalla shoppailemassa Lyypekissä.

➤ Myönteinen palaute lämmittää

Marja buffassa, Marja baarissa, Marja myymälässä ja Marja messissä. Kassatar-

*Vaihto on hyväksi,
pysyy kiinnostus yllä.*



joiija **Marja Kuuttila** tuntuu olevan Finnmaidilla koko ajan kaikkialla. Ja aina yhtä virkeänä ja valoisana. Miten hän saa virran riittämään?

– Mukavat asiakkaat, hyvä asiakaspalvelute, niillä pärjää pitkälle, Kuuttila sanoo.

Työnjohdolta tulee palautetta henkilöstölle aika vähän ja se on herkästi negatiivista.

– Kesä oli rankkaa aikaa ja kaikki tsemppasivat. Syksyn tultua kapteeni ja purseri kehuivat henkilöstöä hyvin hoidetusta sesonkiajasta. Se lämmitti.

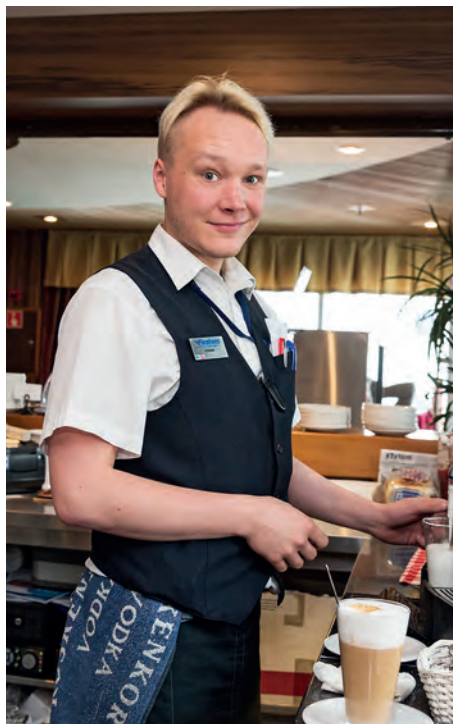
➤ Kielitaitoa pääsee käyttämään

Marja Kuuttilalla on matkailualan tutkinto ja hän on opiskellut kieliä ulkomailla. Hän hyödyntää osaamistaan niin paljon kuin mahdollista. Firman järjestämällä kurssilla kielitaito täydentyi venäjän alkeilla. Hänestä vähäistäkin vieraan kielen osaamista kannattaa hyödyntää asiakkaan parhaaksi.

– Täytyy itsekkin tsemppata, että työ tuntuu kivalta ja mielekkäältä.

Kuuttila toivottaa uudistukset tervetulleeksi, mutta soisi, että työntekijöidenkin mielipiteitä kysyttäisiin. Asiat ovat monesti kovin erilaisia paperilla kuin käytännössä.

– Onneksi ei ole kynnystä siihen, että juttelee kapteenille ja purserille. Niin hierkkista meillä ei ole. ➤➤



Jarmo Korpela on työkierrossa Finnmaidilla. Hän viihtyy vilkkailla lähdöillä.

Asiakaspalvelu on Marja Kuuttilan työn suola.





Tuomo Alastalon arvostaa sitä, että töitä voi suunnitella itsenäisesti.

Energisimmänkin työntekijän jaksaminen on välillä koetuksella, sillä laivatyössä tauot ovat lyhyitä ja yötoista jää vain vähän aikaa palautua. Kuutilalla on oma polkupyörä mukana laivassa.

– Tuntuu pieneltä lomalta, kun pääsee Saksassa kaupungille huristamaan pyörällä.

➤ Luottamustehtävä tuo sisältöä

– Arkiseksihan työ on mennyt, sen verran kauan olen seilannut ja ikäni rassannut kai-

ken maailman vehkeitä, **Tuomo Alastalo** tuumaa.

Kolmevitonen konekorjausmies on ollut 10 vuotta Finnmaidilla, joka on hänen mielestään ”ihan hyvä laiva”. Hän on alkanut miettiä aluksen vaihtoa ja ilmoittanut konttorille kiinnostuksensa.

Eihän siitä mitään tulisi, jos olisimme naamat väärinpäin.



– Laivan vaihto voisi piristää. Lisäpätevyysien hankintakin on käynyt mielessä.

Alastalo on Finnmaidin varalaivaluottamusmies. Tehtävä tarjoaa vaihtelua ja siinä oppii uutta.

– Porukan luottamus tuntuu hyvältä. Vaikka ei tässä ruusuilla tanssita, yleensä hän luottamusmiestä tarvitaan ratkomaan ongelmia.

➤ Onnistumisista hyvä filis

Viime aikoina Tuomo Alastalon ajatukset ovat pyörineet paljolti kotiasioissa. Hänellä on pienet lapset ja perheen talossa on ilmennyt kosteusongelmia.

– Mutta pitää vain ottaa itseään niskasta kiinni ja keskittyä hommiin.

Työssä hyviä filiksiä antavat onnistumiset. Äskettäin niitä kertyi, kun koneosaston porukka sai korjattua reistailleet polttoainepumput. Alastalo peukuttaa myös sille, että töitään voi suunnitella itsenäisesti. Hyvä jengi on sekin ilon aihe. Vapaa-aikana saunotaan porukalla.

– Toisinaan tulee avauduttuakin. Joidenkin työkalureiden kanssa puhun kaikista asioista, myös henkilökohtaisista.

Lisää työn imusta

Työn imu on työhön liittyvää innostumista ja iloa kuvaava käsite. Sillä tarkoitetaan myönteistä tunne- ja motivaatiotilaa työssä. Henkilöstön työn imu ja työpaikan tuottavuus kulkevat käsi kädessä. Työn imua voidaan pitää yhtenä työhyvinvoinnin mittarina. Siksi jo työn imun kokemus itsessään on tavoittelemisen arvoinen.

Lisää tietoa työn imusta sekä työn imu -testi osoitteessa ttl.fi/tyonimu

Työn imua voi itse lisätä

– **HUIPPUTYYPPEJÄ!** Näiden työntekijöiden vastaukset sisältävät helmiä, työn imua tutkiva professori **Jari Hakanen** hehkuttaa.

Merimies-lehti pyysi Työterveyslaitoksen tutkimusprofessorilta kommentin Finnmaidilla tehdyistä haastatteluista.

– Työntekijät eivät vain odota, että muut kohentavat heidän olojaan, vaan etsivät myös itse voimavaroja tuottavia asioita. He osaavat tuunata työtään eli tehdä työstään mielekkäämpää.

Hakaneen löytää kaikkien haastateltujen työstä rasittavia ja kuormittavia

puolia, jotka syövät työn imua. Toisaalta kaikki nimeävät tekijöitä, joissa työn imu kukoistaa. Rutiininomaisuus lannistaa helposti, jos päästää niin käymään.

Hakaneen muistelee omaa isäänsä, Unto Hakasta, joka oli aikanaan Merimies-Unionin luottamusmies ja Etelä-Suomen osaston aktiivi.

– Isä olisi näivettynyt töissä, joissa pomo höykyttää niskaan ja kellokallat käyttäivät. Hän viihtyi merillä, koska tekemisessä oli vapautta ja sai ottaa vastuun omista töistä. ⚓



Jäsenrekisteritiedot ajan tasalle!

Merimies-Unionin jäsenten jäsenmaksun perusteena olevat tiedot on kirjattu Unionin jäsenrekisteriin. On tärkeää, että tiedot ovat ajan tasalla, jotta jäsen varmasti saa hänelle kuuluvat edut.

Jäsenmaksujen maksamisesta voi vapautua, kun palkkatulot keskeytyvät hyväksyttävästä syystä. Maksuvapautus ei tule automaattisesti, vaan jäsenen on itse ilmoitettava Unioniin, kun hän on hyväksyttäväksi katsottavasta syystä poissa työelämästä. Ilmoitus varmistaa sen, että Unionin jäsenyys säilyy.

Merimies-Unioni ei saa tietoa esimerkiksi äitiyslomista ja hoitovapaista suoraan työnantajalta tai Kelasta, joten jäsenen oma aktiivisuus tietojen ilmoittamisessa on tärkeää.

JÄSENREKISTERIIN TULEE ILMOITTA

• Yhteystietojen muutokset

Oikea osoite varmistaa, että saat muun muassa jäsenkortin, Merimies-lehden ja vuosikalenterin. Ilmoitathan myös sähköpostiosoitteesi.

• Kelan sairaus- ja työttömyyspäiväraha

• Perhevapaat

• Opiskelu

Jos opiskeluaikana ei saa tuloja, on oikeus saada vapautus jäsenmaksuista. Jos opiskelija käy töissä jo opiskeluaika-

na, veronalaisesta ansiotulosta peritään normaali jäsenmaksu.

• Varusmiespalvelus/siviilipalvelus

• Eläkkeelle jäänti

Voit itse päivittää yhteystietoja sähköisessä jäsenpalvelussa smu.fi/jäsenyys. Unionin jäsenrekisteri palvelee osoitteessa jasenrekisteri@smu.fi, puh. (09) 615 2020.

KOULUTUSTA LUOTTAMUSMIEHILLE Förtroendemannutbildning

KOULUTUS VUONNA 2017/UTBILDNING 2017

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



Merimies-Unionin arkisto

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

Lisätietoja/ Ytterligare information

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



Perhe ja meri – Merimiehen perhe

KUN AIKANAAN ILMOITIN, että tulemme puolisoni kanssa saamaan ensimmäisen lapsen, moni tuttava ja työtoverikin kysyi ensimmäiseksi, että aionko nyt lopettaa työskentelyn merillä ja hakea maihin töihin. Kieltämättä mietin ja punnitsin asiaa itsekin melko pitkään.

Lopuksi tein kuitenkin sen päätöksen, että pystyn kyllä yhdistämään työskentelyn merillä ja perhe-elämän. Jos olisin siirtynyt maihin töihin, olisi työ ollut varsinkin minun alallani (byssapuoli) mitä luultavimmin vuorotyötä. Tulisni töistä myöhään illalla kotiin lasten ollessa jo nukkumassa ja aamulla taas pitäisi nukkua ja levätä, kun lapset heräilevät aamuaskareihin. Rytmisi ei näin ollen olisi mitenkään ihanteellinen pienten lasten rytmiin verrattuna.

Vapaapäivät eivät myöskään välttämättä osuisi juuri viikonloppuun, vaan pikemminkin viikonloppuun ovat ravintoloiden sesonkiaikaa. On tietenkin olemassa tälläkin alalla työpaikkoja, joissa työskennellään maanantaista perjantaihin ja päivävuorossa, mutta ne ovat aika harvassa.

Tulin siis siihen lopputulokseen, että kun olen ensin laivalla pari viikkoa töissä ja sitten olen pari viikkoa kotona, pystyn kotona olemaan 100-prosenttisesti läsnä lasten kanssa. Näin ollen vietän vuodessa enemmän tai ainakin yhtä paljon aikaa lasten kanssa, kuin jos olisin maissa töissä.

Se hetki, kun lähdet ensimmäisen kerran töihin lapsen syntymän jälkeen



Entä miten sitten lapset suhtautuvat siihen, että isä on pitkiä aikoja poissa kotoa?

Omalla kohdallani hyvinkin luontevasti, koska he eivät ole koskaan eläneetkään muunlaista elämää. Toisen lapsen synnyttyä harvempi enää kyseli maihin siirtymisestä. Sitä en edes yritä kiistää, että varsinkin alkuvaiheessa oli rankkaa ja vaativaa yhdistää perhe-elämä ja työskentely merillä. Puolisolta tilanne vaatii jopa vielä enemmän.

Se hetki, kun lähdet ensimmäisen kerran töihin lapsen syntymän jälkeen ja jätät puolison ja lapsen keskenään kotiin, on kova paikka kenelle tahansa. Laivalta et voi osallistua perheen arkeen juurikaan muulla tavoin kuin puhelimella tai tietokoneella. Jos kotona tapahtuu jotain, vaihtoehdot osallistua ovat hyvinkin rajalliset. Onneksi nykyään ainakin suurimmassa osassa laivoja on jo nettiyhteydet ja Skype ynnä muut yhteydenpitovälineet. Ennen vanhaan yhteydenpidon rajallisuuden on täytynyt olla vielä rankempaa.

Entä voiko perhe-elämän ja merityön sitten yhdistää onnistuneesti? Kyllä voi.

Tulet menettämään osan päiväkodin vanhempainilloista, joulujuhlista ja muista lasten tapahtumista. Mutta kun olet paikalla, voit viettää aikaa ja harrastaa lasten kanssa ihan tarpeeksi. Lasten kasvaessa lisääntyy rutiini siihen, että toinen vanhemmista on tasaisin väliajoin poissa kotoa. Homma käy pikkuhiljaa helpommaksi.

Jokaisen perheellisen merimiehen puoliso on puoliyksinhuoltaja. Se on äärimmäisen kova työ ja kaikki arvostus sekä kunnia siitä heille. Tulee hetkiä, jolloin on rankempaa ja hetkiä, jolloin on helpompaa, mutta niinhän se menee kaikissa asioissa.

Loppujen lopuksi en kuitenkaan ole katunut hetkeäkään, että jäin merille töihin tultuani perheelliseksi. Se on ollut kaikki sen arvoista.

Taneli Nevantaus

Kirjoittaja on Finnlinesin M/S Finneaglen laivaluottamusmies.



Turvallisuustehtävissä miehistökin vastuussa

Huolellisuusvelvoite koskee eniten päällystää

TEKSTI JUKKA SUNDHOLM

— **M**erilain rangaistus-säännös hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä koskee aluksen päällikköä, perämiestä ja konemestaria. Mutta se voi koskea myös miehistön jäsentä, joka suorittaa aluksessa olennaisen tärkeää turvallisuustehtävää. Miehistön jäsen voi esimerkiksi olla määrätty suorittamaan pelastustehtäviä hätätilanteessa.

Näin sanoo varatuomari **Raimo Kurki**, joka on tutkinut hyvän merimiestäidon laiminlyöntiä. Kurki on ihmeissään siitä, ettei termiä *hyvä merimiestaito* ole määritelty yhdessäkään laissa.

Hyvää merimiestaitoa on näin ollen parasta lähestyä osatekijöiden kautta. Niitä ovat vahdinpito, tähystys, turvallinen nopeus, väistämismenettely, aluksen sijainnin ja kurssin varmistaminen sekä navigointilaitteiden käyttö.

– Hyvä merimiestaito tarkoittaa huolellisuusvelvollisuutta, Kurki tiivistää.

Miehistön jäsenet harvoin oikeudessa

Oikeudellisesti huolellisuusvelvollisuus perustuu merenkulun turvallisuuden kansainvälisiin ja kansallisiin säädöksiin, määräyksiin ja ohjeisiin. Tähän listaan kuuluu myös kirjoittamaton hyvä merimiestapa.

Tunnettuja oikeustapauksia ovat esimerkiksi aluksen lastin siirtyminen M/S Karelialla vuonna 1986 ja sääolosuhteiden ennakoiminen M/S Heraklesilla ja työntöproomu Bulkilla vuonna 2004. Karelian tapauksessa päällikkö tuomittiin laiminlyönnistä huolehtia aluksen merikelpoisuudesta ja

perämies hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä.

Työntöproomu tapauksessa tuomioistuin totesi, että alusyhdistelmä menetti ohjattavuutensa moottorihäiriöiden vuoksi ja näin ollen jääneen näyttämättä, että päällikkö olisi syyllistynyt hyvän merimiestäidon laiminlyöntiin.

Hyvän merimiestäidon noudattaminen on säilytetty päällystön vastuulle.

Merilain 20 luvussa oleva teksti hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä koskee etupäässä päällystää. Miehistö ei kuiten-

Tiedossa yksi tapaus, jossa miehistön jäsen tuomittiin sakkoon.



kaan ole turvassa vastuusta silloin, kun sille on osoitettu meriturvallisuuteen liittyviä tehtäviä.

– Merilaissa ja oikeuskäytännössä päävastuu hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä kuuluu päällikölle ja muulle päällystölle. Kansainvälisten meriteiden sääntöjen mukaan vastuun piiriin kuuluu myös laivaväki. Miehistön jäsenten laiminlyönneiksi katsottavat tapaukset liittyvät pelkästään yksittäisten säännösten ja määräysten vastaiseen menettelyyn.

Raimo Kurjella on tiedossaan vain yksi tapaus, jossa myös miehistön jäsenen menettely on ollut oikeuden käsittelyssä. Matkustaja-alus oli vuonna 1987 tulossa Göteborgiin, kun henkilö putosi laidan yli. Aluksen intendentti oli saanut tästä tiedon eräältä matkustajalta, mutta intendentti ei

tiedottanut havainnosta eteenpäin komentosillalle. Ruotsalaisessa hovioikeudessa intendentti tuomittiin sakkoon avunannosta merilain säännösten rikkomiseen. ⚓

Eläkeläinen paneutui oikeustapauksiin

VARATUOMARI RAIMO KURKI työskenteli pitkään liikenne- ja viestintäministeriön merenkulkuyksikön päällikkönä. Hän eläköityi 2006, mutta ei jättänyt kokonaan merenkulun miettimistä.

Raimo Kurki teki Helsingin yliopistoon vuonna 2014 lisensiaatintyön aiheesta *Hyvän merimiestäidon laiminlyönti*. Kurki kävi tutkimusta tehdessään läpi 180 kotimaista ja pohjoismaista oikeustapausta.

Tänä syksynä Kurki on pitänyt merenkulkijoille luentoja aiheesta.



Sairashytti pääsi syyniin

TEKSTI KATARIINA KIVISTÖ KUVAT JUKKA-PEKKA FLANDER



Lääkintöneuvos Kristiina Mukala (vas.), lääkintäperämies Pekko Ikonen ja ylilääkäri Päivi Miilunpalo arvioivat Finnmaidin sairashytin toimivuutta.

lyt hätäkeskuksen päivystäjänä. Tarvittaessa perämies pyytää ohjeita maista.

– On hankalaa, jos yhteydet maihin päätivät silloin, kun pitäisi saada neuvoja.

Finnmaid on ropax-alus, jolla ei ole sairaanhoitajaa. Sairaustapaukset ovat lääkintäperämiehen vastuulla kesäisinkin, jolloin aluksella on välillä yli 500 matkustajaa. Ei ihme, että Ikonen osallistuu mielellään tarjolla olevaan lisäkoulutukseen.

– Kertauskurssi voisi olla nykyistä laajempi, Ikonen toivoo.

Helikopterikansi kaukana

– Toimivan oloinen ja hyvin varusteltu sairashytti, lääkintöneuvos **Kristiina Mukala** kiittelee.

Merenkulkijoiden terveyteen erikoistunut ylilääkäri **Päivi Miilunpohja** yhtyy keuhkuihin, mutta on havainnut myös ongelman.

– Tilava sairashuone. Sijainti keskellä miehistötiloja on kuitenkin hankala. Sekä autokannelle että helikopterikannelle on pitkä ja mutkikas matka, mikä vaikeuttaa mahdollisia evakointeja.

Asiantuntijalääkärien mielestä Finnmaid on varautunut hyvin sairaustapauksiin. Päätelmää tukee se, että Helsinki-Travemünde-linjalla ulkopuolista apua on saatavissa suhteellisen nopeasti.

Lääkärit antavat tunnustusta myös Pekko Ikoselle.

– Lääkintäperämies on osaava ja sitoutunut vastuulliseen tehtäväänsä.

Merenkulun terveysjaosto toimii sosiaalija terveysministeriön asettaman merimiesasiain neuvottelukunnan alaisuudessa. Merimies-Unionia jaostossa edustaa asiantuntija **Carita Ojala**. 

Täällä liimaillaan päitä kasaan, lääkintäperämies **Pekko Ikonen** esittelee Finnmaidin sairastupaa.

Ikosta seuraa asiantunteva vierasryhmä: merenkulun terveysjaosto. Se teki opintomatkan Finnlinesin Finnmaidille lokakuun puolivälissä.

Jaosto halusi perehtyä merityöhön ja laivan työtiloihin sekä laivan lääkintäpalveluihin aidoissa olosuhteissa. Matkan aikana tulivat esiin myös työpaikan riskiarvio sekä varustamon työterveysyhteistyö. Vieraat tutustuivat myös laivalla pidettyyn turvallisuusharjoitukseen.

Laivalla pitämässään kokouksessa terveysjaosto käsitteli STCW-lisäpäätevyyskoulutusta ja pätevyysiin tarvittavaa toiminnallista kykyä.

Laastaria ja kipulääkkeitä

Terveysjaoston edustajat tutkivat tarkoin sairashytin, jolle on Ikonen mukaan käyttöä

useita kertoja viikossa. Apua hakevat sekä henkilökunta että asiakkaat.

Useimmiten vaivat ovat lieviä: flunssaa, vatsatautiä sekä pieniä haavoja. Varsinkin keittiöväki tarvitsee tiuhaan laastareita. Takkarit puolestaan hakevat kipulääkkeitä

Hankalaa, jos yhteydet maihin päätivät, kun pitäisi saada ohjeita.



selkävaikeuksiin. Näitä lääkintäkoulutuksen saanut ja laiva-apteekkikurssit käynyt ensimmäinen perämies on tottunut hoitamaan. Tarkkana pitää kuitenkin olla. Esimerkiksi lääkkeiden sopivuus lapsille on tarkistettava huolella.

Joskus Ikonen törniin osuu oudosti tai vakavasti oireilevia potilaita. Hän tutkii ensin tilannetta ja kirjaa oireet ylös. Työssä auttaa se, että hän on aiemmin työskennel-



TYÖTTÖMYYSTURVALAKI

Lisää muutoksia tulossa

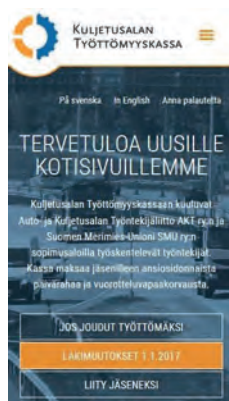
Hallitus on esittänyt eduskunnalle lakimuutoksia, joiden on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2017. Etuusoikeuteen on tiedossa sekä tiukennuksia että parannuksia.

LAKIMUUTOSTEN MYÖTÄ velvollisuus ottaa vastaan työtä tiukkenisi. Työttömällä ei enää olisi kolmen kuukauden ammattitaitosuoja-ajan jälkeen pätevää syytä kieltäytyä tarjotusta kokoaikaisesta työstä, vaikka työstä maksettava palkka jäisi pienemmäksi kuin työttömänä ollessa maksettu ansiopäiväraha. Jos työtön kieltäytyisi varmasta työpaikasta, hänelle asetettaisiin 90 päivän karenssi (nykyisin 60 päivää). Hallitus esittää myös, että TE-toimistot järjestäisivät työttömille haastattelut kolmen kuukauden välein.

ANSIOPÄIVÄRAHAN SAAJALLE alettaisiin maksaa liikkuvuusavustusta, jos hän ottaisi vastaan vähintään kaksi kuukautta kestävästä työsuhteesta tehtävän työn. Työmatkan tulee tällöin kestää kokoaikatyössä keskimäärin yhteensä yli kolme tuntia päivässä, osa-aikatyössä yli kaksi tuntia päivässä.

Ansioapäivärahaa voitaisiin maksaa myös enintään kaksi viikkoa kestävästä päätoimisen yritystoiminnan ajalta, eikä tuotannollisista ja taloudellisista syistä tehty palkanalennus enää alentaisi päivärahaa.

KAIKKIEN LAKIMUUTOSTEN etenemistä voi seurata verkossa www.kuljetusalan.fi



JO HYVÄKSYTYT LAKIMUUTOKSET

- Työttömyysturvan **enimmäiskesto lyhenee** pääsääntöisesti 500 päivästä 400 päivään. Niillä työttömällä, joilla on työhistoriaa enintään kolme vuotta, työttömyyspäivärahan enimmäiskesto lyhenee 300 päivään. Enimmäiskesto säilyy 500 päivänä niillä työttömällä, jotka täyttävät työssäoloehdon täyttyään 58 vuotta.

- **Omavastuu-aika** pitenee viidestä päivästä seitsemään päivään.
- Työllistymistä edistävien toimien ajalta maksettava **korotettu ansio-osa alenee** ja pitkän työuran jälkeen maksettava korotusosa ja korotettu ansio-osa poistuvat kokonaan.

Muutosten on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2017 alusta.

NETTA-VERKKOPALVELU

Kassalla on uusi verkkopalvelu, Netta. Se helpottaa verkkoasiointia. Etusivulla julkaistaan uutisia ja siitä näet uusimmat viestit, viimeisimmän maksutapahtumasi sekä pikalinkit päivärahakuriin ja hakemuksiin.

Voit lähettää kassalle hakemuksia ja liitteitä Netan hakemukset-osiossa. Etusivulla näkyy myös kahden klikkauksen pikajatkohakemus niille kokonaan työttömille ja lomautetuille päivärahamakijoiille, joiden seuraava hakujakso on täyttynyt.

Netan kautta saat lähetettyä sähköisiä liitteitä PDF-liitteiden lisäksi myös yleisimpinä kuvatiedostoina (JPG-, JPEG-, TIF-, TIFF-, PNG- ja GIF-muodoissa).

Paperikirjeen esto ja sähköposti-ilmoitukset kirjeistä ja viesteistä

Netassa on mahdollisuus estää paperiset kirjeet, jolloin et saa kirjeitä enää postitse. Sen sijaan ne näkyvät sähköisissä kirjeissä viestintä-osiossa. Näin saat kirjeet nopeasti. Takaisinperinnän kirjeet ja etuuspäätökset tulevat kuitenkin kaikille edelleen postitse.

Jatkossa kassan käsittelijä voi lähettää sinulle tietoturvallisesti **viestin suoraan Nettaan**.

Päivitä sähköpostiosoitteesi ja ota käyttöön paperisen kirjeen esto sekä sähköposti-ilmoitukset Omat tiedot/Yhteystiedot-osiossa.

Kirjautuminen

Verkkopalvelun kirjautumissivulle pääsee osoitteesta www.kuljetusalan.fi klikkaamalla etusivun linkkiä NETTA-VERKKOPALVELU.

Jos olet käyttänyt aiemmin verkkopalvelua, käyttäjätunnus on henkilötunnuksesi sijaan jäsennumerosi. Salasana säilyy ennallaan.

Jos et ole koskaan käyttänyt palveluamme, käyttäjätunnus on jäsennumerosi. Salasana on postinumerosi ja henkilötunnuksesi loppuosan yhdistelmä, mahdollinen kirjain ISOLLA (esim. 00530999A). Jäsennumeron näet liiton jäsenkortistasi.



Epämääräisiä ehtoja työ sopimuksessa

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

Työsopimuksen laatiminen on työnantajan tehtävä ja tämän vastuulla. Merityösopimuslain (756/2011) ensimmäisen luvun säännösten mukaan työ sopimus on aina tehtävä kirjallisesti. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että suullinen sopimus työstä ei olisi sitova tai pätevä. Työsopimus tehdään neljänä kappaleena, joista yksi annetaan työntekijälle, yksi aluksen päällikölle ja kaksi työnantajalle. Kirjallisen muodon vaatimuksen taustalla ovat mm. viranomaisvalvontaan liittyvät seikat. Lisäksi laissa on 15-kohtainen lista niistä tiedoista, jotka työ sopimuksesta on käytävä ilmi. Näitä ovat sopimussopimuksen tietojen lisäksi muun muassa määräaikaisen sopimuksen kesto ja peruste, koeaika, alus, työntekijän toimi, työehtosopimus, työnantajan järjestämä terveydenhoito ja kotimatka-oikeus. Työsopimukseen voidaan ottaa myös muita ehtoja, joita laissa ei mainita, mutta mitään sellaista, mikä ei liity työsuhteeseen, ei työ sopimukseen sovi kirjoittaa.

Työsopimus on vahvasta työoikeudellisesta luonteestaan huolimatta myös sopimus, johon noudatetaan yleisiä sopimusoikeudellisia tulkintasääntöjä ja periaatteita. Tällaisen sopimusoikeudellisen tulkintasäännön mukaan **epätarkkoja ja tulkinnanvaraisia sopimusehtoja on tulkittava sopimuksen laatijan vahingoksi**. Kun työ sopimuksen laatiminen on työnantajan vastuulla, on sopimuksen epätarkkuudet tällöin tulkittava työntekijän kannalta myönteisesti.

MERIMIES 1: Tein taannoin kahden kuukauden pituisen määräaikaisen työ sopimuksen. Työsopimuslomakkeen kohdassa ”Koeaika” luki teksti ”max 4 kk”. Lisätietoja-kohtaan oli merkitty kirjainyhdistelmä,

jotka työnantajan mukaan kertovat lain vaatiman perusteen määräaikaisuudelle. En ymmärrä niistä mitään, laitoin kuitenkin nimen alle. Menikö pieleen?

LAKIMIES: Merityösopimuslain 1 luvun 5 §:n mukaan koeaika voidaan sopia enintään neljän kuukauden pituiseksi. Tämä lain sääntö on siis kirjattu työ sopimukseesi. Koko työ sopimuksen kesto aika ei kuitenkaan voi olla koeaikaa. Kahdeksan kuukautta lyhyemmässä määräaikaisessa työ sopimuksessa koeaika saa olla enintään puolet sopimuksen kestosta. Työsopimuksessasi pitäisi siis lukea Koeaika-kentässä 1 kk.

Työsopimuksen määräaikaisuuden peruste on aina kirjattava työ sopimukseen, kun määräaikaisuudesta sovitaan työnantajan aloitteesta. Jos määräaikaiseksi määritellystä työ sopimuksesta ei käy ilmi määräaikaisuuden perustetta, katsotaan työ sopimus toistaiseksi voimassa olevaksi. Tämä periaate on kirjattu merityösopimuslain 1 luvun 4 §:än.

Se, että sopimukseen tehdään merkintöjä, joita toinen sopimussopimuksen osapuoli ei ymmärrä, ei ole suotavaa jo sopimussuhteeseen kuuluvan keskinäisen lojaalisuuden näkökulmasta. Huomioon pitää ottaa myös se, että työ sopimus on asiakirjana ja sopimuksena sellainen, että sitä lukevat ja tulkitsevat myös muut kuin sopimuksen osapuolet kuten esimerkiksi työvoima- ja merenkuluviranomaiset tai eläke- ja työttömyyskassan, työterveyshuollon ja ammattiliiton edustajat. Yllä kuvattua sopimusoikeudellista periaatetta soveltaen tapauksessa, jossa määräaikaisuuden perusteesta ja sen hyväksyttävyydestä tulee erimielisyyttä epäselvään sopimustekstin takia, on asia tulkittava työntekijän eduksi. Sinu-

na pyytäisin työnantajaa tekemään uuden työsopimusasiakirjan ja korjaamaan ja täydentämään puutteellisesti ja epätarkasti tehdyt merkinnät myöhempien mahdollisten epäselvyyksien välttämiseksi. Pyydä tarvittaessa apua luottamusmieheltä määräaikaisuuden perusteen hyväksyttävyyden arvioinnissa.

MERIMIES 2: Työskentelen aluksella äitiyslomasijaisena. Työsopimukseni on luonnollisesti sijaisuusluonteen takia määräaikainen. Määräaika on kuitenkin määritelty tietyistä päivämäärästä päivämäärään eikä viittauksella tuoreen äidin vanhempainvapaan keston. Jatkuuko työsopimukseni voimassaolo automaattisesti, jos ko. äiti päättää jäädä hoitovapaalle? Mitä jos en halua jatkaa esimerkiksi puolentoista vuoden jälkeen?

LAKIMIES: Perhevapaasijaisuus on selkeästi hyväksyttävä peruste sopia määräaikaista työsopimuksesta. Laissa edellytetään, että työsopimuksesta käy ilmi määräaikaisuuden kesto, mutta se voidaan ilmoittaa eri tavoin. Yksi tapa on ilmoittaa se viittauksella sijaistettavan työntekijän perhevapaan keston, jolloin työnantajalle jää velvollisuus ilmoittaa määräaikaisuuden päättymisestä heti, kun se on tiedossa. Perhevapaa on yhteisnimitys erilaisille sairausvakuutuslaissa määritellyille, uuden perheen jäsenen saapumiseen liittyville päiväraha-kausille. Näitä ovat erityisäitiys-, äitiys-, vanhempain- ja isyysraha-kaudet. Vanhempainrahaa voi saada joko äiti tai isä. Hoitovapaalla jompikumpi vanhempi voi olla siihen asti, kun lapsi täyttää kolme vuotta ja saada tuona aikana kotihoidontukea.

Jos siis työsopimuksessa lukee, että sijaisuus kestää äitiysvapaan ajan, voidaan työsopimusta tulkita niin, että se on kirjaimellisesti voimassa vain tuoreen äidin äitiysraha-kauden (105 arkipäivää) ajan. Jos työsopimuksen kestoksi on merkitty perhevapaan aika, kattaa se kaikki yllä mainitut päiväraha-kaudet ja voi vielä jatkua kolmen vuoden jälkeenkin, jos lapsia tulee useampia.

Yleisin tapa on ilmoittaa määräaika päivämäärien avulla. Mainittu ajanjakso on aika, jolloin työsopimus on voimassa. Työsuhdetta voidaan jatkaa vain tekemällä uusi työsopimus. Toisin sanoen, työsopimuksesi ei jatku automaattisesti päättymispäivämäärän jälkeen, vaikka työnantajan tarve sijaiselle jatkuu. Määräaikainen sopimus on voimassa sovitun määräajan. Sitä ei siis voida irtisanoa päättymään ennen määräajan päättymistä, ellei työsopimuksessa ole erikseen sovittu irtisanomismahdollisuudesta.

MERIMIES 3: Olen ollut toista vuosikymmentä saman varustamon palveluksessa ja työskennellyt pääosin samoissa tehtävissä. Minulle ei ole tehty kuin yksi työsopimus silloin aikoinaan eikä esimerkiksi sitä

alusta, joka sopimuksessa mainitaan, ole enää edes olemassa. Muitakin työsopimuksen ehtoja on muutettu ja uudistettu, mutta itse työsopimuspaperia ei ole tehty uutta. Pitäisikö minun vaatia sellaista?

LAKIMIES: Huoli pois, työsopimus pysyy voimassa ja sitoo, vaikka joku sen ehdoista ei enää sisällöllisesti pitäisi paikkaansa. Merityösopimuslakiin (13 luku 3 §) on kirjattu periaate, jonka mukaan yksittäisestä mitättömästä eli sitomattomasta ehdosta huolimatta työsopimus on ja pysyy voimassa muilta osiltaan. Työsuhteen ehdoissa tapahtuneet, mutta työsopimukseen kirjaamatta jääneet muutokset ovat voimassa suullisenkin sopimuksen perusteella. Totta kai voisit tiedustella työnantajalta, miksi työsopimustasi ei ole päivitetty ja ehdottaa tätä.

Tarkista työsopimus aina huolellisesti ennen allekirjoittamista. Kysy työnantajan edustajalta, jos et ymmärrä jotakin kohtaa ja huomauta mahdollisista asia- ja kirjoitusvirheistä. Kirjallisen työsopimuksen täytyy vastata suullisesti sovittua.

Jos huomaat sopimuksessa myöhemmin jotain epäselvää, kysy esimieheltä tai käänny luottamusmiehen puoleen. On kaikkien etu, että työsopimus on oikein laadittu ja selkeä sekä tiedoiltaan oikea!



Katarina Kivistö

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

Itäkusti pani mökin kuntoon

TEKSTI JA KUVAT ILKKA KATAINEN

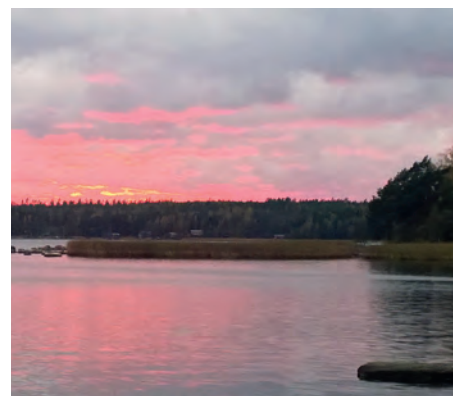
Itäkustin osasto järjesti nelipäiväiset talkoot lokakuussa Villa Varpunen -mökillä Pyhtäällä. Talkooporukka rakensi uudelle hienolle veneelle nostopukin. Vene on nyt helppo vinssata ylös.

Hommat hoituivat, sillä sää suosi ja osaston väessä on monen alan ammattiosaajia. **Arto** suunnitteli urakan ja **"Paapa"** hitsasi. Mökkitalonmies **Ritva Nikula** huhki muiden mukana.

Kymmenpäinen talkooporukka kunnosti myös pihaa ja siivosi grillikatoksen. Sauna

pestiin ja vuodevaatteet pölytettiin. Töiden ohessa syötiin hyvin, saunottiin ja huolehdittiin nestetasapainosta. Osaston puheenjohtajan **Anne-Marie Mahkosen** syntäreitä juhlittiin kakkukahvein.

Seuraavaksi talkoolaiset asentavat mökkiin ilmalämpöpumpun. Haaveena on remontoida pesuhuone ja keittiö talven aikana. Itäkustilaiset uskovat, että talkoiden ansiosta Villa Varpusen hyvä käyttöaste nousee entisestään.



Etelä-Suomen osastolla vilkas syksy

Niin asiaa kuin juhlaakin on mahtunut Etelä-Suomen osaston kuluneeseen kauteen. Syyskokouksessa vaihtui osaston puheenjohtaja.

Marraskuun lopussa osasto valitsi uuden puheenjohtajan, sillä **Jori Mikkola** lupoi tehtävästä ja siirtyi maakravuksi. Valituksi tuli **Timo Purho**.

Varapuheenjohtajaksi valittiin **Satu Valapuro** ja sihteerinä jatkaa **Mikko Ervast**.

Uusi puheenjohtaja on tyytyväinen siitä, että osastolla on monia aktiivisia toimijoita. Totta kai uusia nuoria toivotaan mukaan.

– Pidän tärkeänä, että osasto nostaa esiin ja keskustelee myös edunvalvontakysymyksistä. Luonnollisesti tarjoamme jäsenillemme edelleenkin myös virkistystoimintaa, Purho sanoo.

Uusi puheenjohtaja sai heti kunniatehtävän, sillä hän isännöi Etelä-Suomen osaston 30-vuotisjuhlaa. Juhlaan osallistui nykyaktiivien lisäksi pari jäsentä, jotka olivat aikanaan olleet paikalla perustavassa

kokouksessa. Merimies-Unioni ja usea Unionin ammattiosastoista toi juhlaan tervehdyksensä.

Merkkivuoden juhlinta jatkui osaston pikkujouluristeilyllä, joka keräsi noin 60-henkisen juhlijajoukon. | KK 



Taikuri nauratti Satu Valapuroa 30-vuotisjuhlissa.



Anne Passinen, Eija Autio ja Jari Sillman tutkivat kokouspapereita. Taustalla puheenjohtaja Timo Purho.



Meriluodon mökille tarjoushintaan

MERILUODON MÖKIN VAASASSA saa vuokrata talvikaudella alennettuun hintaan.

Vuorokausi maksaa nyt 19 euroa (normaalihinta 38 euroa).

Edullinen hinta on voimassa huhtikuun loppuun. Jouluksi ja uudeksi vuodeksi mökki on jo varattu.

Varaus tehdään soittamalla arkisin klo 10–14 numeroon (09) 615 20260.

Merimies-Unionin omistamaa mökkiä voivat vuokrata Unionin jäsenet.

Joululaiva on herkkulaiva

Joulua ei tule merelläkään ilman kinkkua ja laatikoita, vakuuttavat kokkistuertti Tiina Kyyhkynen, kylmäkkö Ella Nevalainen ja keittiömestari Ville Liukkonen. Kokki Tomi Lajunen on hiukan toista mieltä.

TEKSTI EIJA KALLIONIEMI JA KATARIINA KIVISTÖ

Piparkakkulaiva?
Hmm, siinä olisikin
jo haastetta.



Perinteistä – ehdottomasti

KINKKU, LAATIKOT, GRAAVILOHI. Keittiömestari **Ville Liukkonen** Finnlinesin Finnmaidilta luettelee empimättä joulupöytänsä välttämättömyydet.

Perinneherkut Liukkonen valmistaa sekä kotinsa juhlaan että laivalla tarjottavaksi. Hän saa valinnoilleen tukea matkustajilta.

– Viime vuonna laivan noutopöydässä ei ollut kokonaista kinkkua. Se oli asiakkaille aikamoinen pettymys, keittiömestari kertoo.

Laivalla jouluna työvuorossa oleville Liukkonen haluaa valmistaa erityisen maistavaa tarjottavaa.

– Kun joutuu viettämään joulun laivalla, onhan yhteinen ateria suuri asia.

Liukkonen saa itse viettää tämän joulun vapaalla. Hän paistaa kotona Kotkassa kinkun, jonka jättää mehukkaaksi (sisälämpötila 70 asteen hujakoilla) ja kuorruttaa sinapilla ja korppujauhoilla. Lohi saa kaverikseen graavisiiikaa. Palanpainikkeena maistuu tumma olut. Ja jälkiruuaksi: mitäs muuta kuin luumukiisseliä.

Ihan kaikkeen keittiömestari ei sentään vapaa-ajalla kokatessaan taivu.

– Pipareita en paista. | KK

Savuankeriasta ja muikunmätiä

KOKKISTUERTTI Tiina Kyyhkynen on seilannut merta 31 vuotta, joista kuusi viimeisintä SSC Maslaivan omistaman Masteran kyydissä. Tämän joulun Kyyhkynen on vapaalla, mutta viime joulumeni töissä. Silloin alus lähti öljylastissa Englannista Porvoota kohti heti joulupäivällisen jälkeen.

Masteran joulupöytä on runsas. Siihen kuuluu perinteisten kinkun, laatikoiden ja rosollin lisäksi paljon kaloja: laivalla savustettua lohta, valkosipuli- ja sinappisilakoita, graavilohta ja -siikaa, kylmäsavukaloja, mätiä sekä kuorellisia ja kuorittuja katkarapuja.

– Savuankeriaskin on tullut joulupöytään. Myös silliä on oltava, ja pöydässä on venäläinen sillivati. Tosin lasimestarin sillistä alkaa aika jättää, koska miehistö nuorenee, Kyyhkynen tietää.



Jukka-Pekka Flander



Tiina Kyyhkynen

Masteran ruokajoulu alkaa aattona kello 12 riisipuurolla ja sekahedelmäkeittolla. Kello 15 on glögin aika joulutorttuineen ja pipareineen. Joulupäiväillisle päästään yleensä kello 17 – ja miehistö malttaa syödä normaalivauhtia hitaammin.

Joulun pyhinä Kyyhkysellä on ollut tapana tarjota lipeäkalaa ja kalkkunaa. Konvehdit ja pähkinät kuuluvat laivajoulun pikkuherkkuihin.

Kyyhkysen oma ruokajoulu Tampe-reella eläkkeellä olevan pursimiespuolison kanssa on melko samankaltainen kuin laivalla: kinkkua, paljon kalaa ja joulupuuroa aattona puoliltapäivin. Juustot kuuluvat sekä koti- että laivajouluun.

– Muikunmädillä ja joulutortuilla herkuttelen meistä vain minä. Mutta minulle joulua ei tule ilman tekemääni sienisalaattia, Kyyhkynen naurahtaa.



Laivajouluja jo lapsena

TALLINK SILJALLA työskentelevä **Ella Nevalainen** on viettänyt laivajouluja jo lapsuudestaan, koska laiva oli äidin työpaikka. Nyt molemmat ovat Silja Serenaden kylmäkköjä.

Nevalainen valmistaa alku- ja jälkiruokia laivan Bon Vivant -ravintolassa. Koska tänä jouluna äidillä on työvuoro, samalle risteilylle lähtevät muutkin perheenjäsenet. Jouluna kaikki ravintolat eivät ole auki, joten työvuorossa olevien päähuomio keskittyy buffet-joulupöytään.

– Laivalla on mukavaa olla töissä jouluna – ja minähän rakastan joulua! Jouluna otetaan vähemmän matkustajia ja panostetaan tunnelman luomiseen. Kaikilla on joulufiilis, ja keittiössä tehdään työt yhdessä, Nevalainen kuvailee.

Silja Serenaden noutopöytä on yhdistelmä Suomen ja Ruotsin jouluja. Suomea ovat puna- ja harmaasuolattu kinkku sekä laatikot. Ruotsalaisuutta tuovat silakat, sillit ja gubbröra-sillitahna. Tuttuja makeita ovat jouluhalko, tähtitortut ja piparit. Glögiä tarjoillaan, ja aamiaisella saa riisipuuroa.

Nevalaisen omia jouluherkkuja ovat kinkku, graavi lohi sinappisoosilla ja piparit. Glögiä hän haluaa ehdottomasti.

Piparit ovat sitten ihan oma lukunsa. Nevalainen on piparkakkutalomestari, joka voitti *Helsingin Sanomien* piparkakkutalokilvan 2014 Cafe Ekberg ja raitiovaunu -luomuksellaan. Edellisenä vuonna tuli kakkos-sija.

– Piparkakkulaiva? Hmm, siinä olisikin jo haastetta, Nevalainen jää miettimään ehdotusta rakentaa Suomenlahden makein laiva.



Turskaa ja ankkaa

– **25 VUOTEEN EN OLE TEHNYT** jouluruokia. Paitsi joskus sekametalisoppaa, **Toimi Lajunen** tuhahtaa.

Silja Serenaden kokki on ollut laivalla töissä 18 joulua, mutta keskittynyt kala-ruokiin ja fine diningiin.

Lajunen mielestä jouluruuissa ei ole haastetta.

– Olen omassa duunissani kriittinen, haluan tehdä erilaista ja aina paremmin.

Tulevan laivakokin lapsuudenkodissa Jyväskylässä äiti teki karjanpaistia ja laatikoita. Pöydässä oli myös huippuhyvää riisipuuroa, johon oli upotettu yksi manteli.

– Myöhemmällä iällä jouluateriointi on menetännyt merkityksensä, kun ei ole lapsiakaan.

Aattona messissä Lajunen leikkaa siivun kinkkua ja maistaa laatikoita. Sitä aiemmin hän ei jouluruokia syö.

– Kaikkea vähän otan ja se on siinä.

Asiakkaille Lajunen laittaa mielellään ruokaa joulupäivänä, jolloin perinteistä ei tarvitse piitata. Hän uskoo saavansa matkustajat tyytyväisiksi tarjoamalla näyttävän annoksen turskaa kukkakaalipyreen ja inkiväärin kanssa sekä ankkaa kera aprikoosikastikkeen ja mustajuuripyreen.



Tiinan sienisalaatti

Tiina Kyyhkynen on oppinut tämän sienisalaatin ohjeen taannoin esimieheltään ja pitänyt sen Masteran yhtenä joulutraditiona.

200 g ryöpättyjä suolasieniä

1/2–1 punasipuli
(määrä riippuu sipulin koosta ja siitä, pitääkö sipulista)

Hakattua tuoretta tilliä

1–2 rkl väkiviinaetikkaa

Myllystä mustapippuria tai valkopippuria
(riippuu, kummasta pitää enemmän)

120 g smetanaa

Leikkaa ryöpätyt suolasienet pieniksi kuutioiksi ja laita kulhoon. Sekoita joukkoon hienonnettu sipuli ja tilli. Lisää etikka ja pippuria myllystä maun mukaan. Sekoita mukaan lopuksi smetana. Anna makujen tasaantua seuraavaan päivään. Tarvittaessa lisää makuja.

Ellan glögipannacotta

Työskennellessään vuosi sitten Serenaden Tavoläta-ravintolassa Ella Nevalainen keksi kokeilla glögipannacotta. Merimies-lehden lukijat pääsevät nyt herkuttelemaan Nevalaisen muokkamalla herkulla mantereellakin.

PANNACOTTAAN

2 dl kuohukermaa

2 dl maitoa

0,5 dl sokeria

puolikas vaniljatanko

1,5 liivatelehteä

Kaada maito ja kerma kattilaan ja lisää sekaan sokeri sekä halkaistu vaniljatanko. Kiehauta. Lisää liotetut liivateet ja siivilöi.

Anna massan jäähtyä niin kauan, että seos alkaa hiukan jo hyytyä, jolloin vaniljan siemenet eivät painu pannacotan pohjaan. Kaada haluttuun astiaan ja anna hyytyä.

GLÖGISIIRAPPIIN

1 dl glögiä

0,5 dl sokeria

Mittaa ainesosat kattilaan ja keitä kunnes seos paksuuntuu. Anna jäähtyä huoneenlämmössä ja kaada valmiin pannacotan päälle. Halutessasi voit lisätä koristeeksi esimerkiksi puolukoita ja sydänpiparin.

Hyvinvointilomat 2017

Hyvinvointilomat ry ja Merimies-Unioni järjestävät yhdessä ohjattuja lomaviikkoja RAY:n tuella.

LOMAVIIKOILLA 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-asuntoissa. Matkat jokainen maksaa itse.

Loma aikuisille/ eläkeläisille

	Loma-aika	Hinta / henkilö	Hakuaika päättyy
Luustoloma <i>Lomakeskus Huhmari</i>	20.–25.3.2017	100 €/ 5 vrk	20.1.2017
Hyvänmielen loma <i>Lomakeskus Lautsia</i> www.lautsia.fi	2.–7.10.2017	100 €/ 5 vrk	30.6.2017

Loma lapsiperheille

Aikuisten omavastuuosuus on 100€ /
alle 16-vuotiaat ilmaiseksi

	Loma-aika	Hakuaika päättyy
Lapsiperheiden pääsiäisloma <i>Urheiluopisto Kisakeskus</i> www.kisakeskus.fi	13.–18.4.2017	5.3.2017
Lapsiperheloma <i>Urheiluopisto Pajulahti</i> www.pajulahti.com	4.–9.6.2017	31.3.2017

Haku sähköisesti www.hyvinvointilomat.fi/hae_lomalle

Paperisia hakulomakkeita voi tilata Hyvinvointilomien toimistosta,
puh. 010 830 3400; toimisto@hyvinvointilomat.fi Lomakkeita ja lisätietoja saa myös
Merimies-Unionista/Arja Merikallio, puh. 09 615 20259; arja.merikallio@smu.fi



YHTEYS ALUKSEEN



**Merimies-lehti kyseli merenkulkijan työ-
päivän kuulumisia. Jututettavaksi osui
yt-matruusi Mikko Toivonen jäänmurta-
ja Polarikselta.**

Uudenuutukainen Polaris seisoi mar-
raskuun lopun hämärässä Helsingissä
Hanasaaren laiturissa. Aluksella riittää
ihmeteltävää myös Mikolle, sillä hän
on ehtinyt tutustua siihen vasta pari
viikkoa.

– Hytti alkaa jo löytyä, Mikko iloitsee.

Hyttiin kannattaa osata, sillä se on
tilava ja siihen kuuluu oma wc.

Polaris käyttää LNG-kaasua ja sen
tekniikka on viimeistä huutoa. Miehis-
töä on koulutettu nestekaasutankkauk-
seen ja öljyntorjuntaan.

*Jäätä pitää olla
näkyvissä.*



– Nykyaika näkyy täällä siinäkin, että
porukka on minimissään.

Mikko ja muu miehistö odottelevat
jo lähtöä Perämerelle.

– Jäätä pitää näissä hommissa olla
näkyvissä.

Ennen tositoimia riittää järjestelytöi-
tä. Mikon päivä on kulunut siihen, että
hän on laittanut tavaroita laatikoista hyl-
lyyn. Alukselle on tullut työvaatteita, jot-
ka piti merkata ja hyllyttää.

Hommat hoituvat tutussa porukassa.

– Ei ole ketään, jonka kanssa en olisi
aiemmin seilannut.

Mikko ei osaa vielä sanoa, tulee Pola-
riksesta hänen ”oma laivansa”.

– Murtokausi kerrallaan mennään.

Siviilissä Mikko ei hehkuta uutta
murtajaa vaan Liverpoolia. Aina joskus
hän joutuu matsit livenä paikan päällä.

| KK

Lukeminen on rentouttava harrastus. Lukea voi missä ja milloin vain.

Lukuintoa nostattaa arvioillaan **Tiina Kytölä**. Hän on Merimies-Uniönin jäsenrekisterin hoitaja, joka ahmii dekkareita ja muitakin kirjoja.

Mitäpä jos sukeltaisit **Tuija Lehtisen** tai **Miika Nousiainen** tuotantoon?

Väärän vainajan alku kangertelee

Nuortenkirjailijana sekä viihderomaanien tekijänä tunnettu **Tuija Lehtinen** asettelee harteilleen murhamman viittaa debyyttidekkarissaan *Väärä vainaja*. Jos minulta kysytään, niin ei tästä finlandioita jaella – eihän niitä muutenkaan ole dekkareille myönnetty kertakaan. Nuortenkirjallisuuden valtionpalkinnon Lehtinen on kylläkin saanut.

Väärä vainaja aloittaa uuden dekkarisarjan: Erja Revon tutkimuksia. Erja on juuri lopettanut pitkän poliisiuransa. Vanhapiika ajelee Harrikallaan ja kokoilee 5 000 palan palapelejä grappalasillisen kera kunnes satuma puuttuu peliin. Jotain on pielessä kummitäidin kuolemassa. Onko kummitäidin sijasta tuhkattu väärä vainaja?

Kirja etenee hidastempoisesti ja tukeutuu pitkälti henkilöhahmoihin. Ensimmäiset 100 sivua olivat itselleni aikamoista pakkolukua. Sitten, naps! ja pääsin kiinni jutun juoneen. Sanotaan ja itsekin ajattelen aika lailla niin, että hyvä dekkari koukuttaa lukijansa ensi sivusta alkaen. Tämä ei sitä tehnyt. Mutta lukekaa itse.

Väärä vainaja
Tuija Lehtinen
Crimetime
2016, 218 s.



Hulvatonta menoa ympäri maapallon

Kuka olet? Minne menet? Puudute taanko? Elämässä on kolme suurta kysymystä. **Miika Nousiainen** hakee niihin vastauksia Juurihoitoa-kirjassaan.

Tämä kirja vie heti mennessään ja on ehdottomasti parhaita tämän vuoden luku-kokemuksiani. Monitahoisen kirjan voi lukea pelkästään huumoriteoksena, mutta se houkuttaa pohtimaan syvällisestikin ihmisen kaipuuta juurilleen.

Kirja kertoo Pekka Kirnuvaarasta, jonka isä katosi maitokauppareissulla pojan ollessa kolmen vanha. Pekka työskentelee mainosalalla, on eronnut ja kärsii kroonisesta hammaskivusta. Jälleen kerran hammaslääkärin pakeille odottaessaan hän huomaa ovela oman sukunimensä. Hammaslääkäri Esko Kirnuvaara osoittautuu

Pekan veljeksi, josta hänellä ei ole aiemmin ollut minkään valtakunnan tietoa.

Veljesten matka juurilleen johtaa Lieksan kautta Ruotsiin ja sieltä edelleen Thaimaahan. Matkalla kertyy sisaruksia lisää ja kuluu metreittäin hammaslankaa.

Oikeasti hauskan tarinan hyviin ihmisiin ja huonoihin hampaisiin pääsee tutustumaan myös Helsingin Kansallisteatterissa, jos vain onnistuu saamaan liput.

Juurihoito
Miika Nousiainen
Otava
2016, 334 s.



Kuljetustyöläinen –lehti 90 vuotta sitten



MERIMIEHET TYÖ- JA PALKKAOLOJAAN PARANTAMASSA

Merimiesten aseman tullessa yhä huonommaksi ovat he itsekin heränneet huomaamaan, että heidänkin on ryhdyttävä palkka- ja työolojaan parantamaan muilla keinoilla kuin pirtun kuljetuksella. Unionin taholta on hankittu kymmenille merimiehille ylityökorvauksia y.m. laivayhtiöiden kieltäytyessä niitä sovinnolla maksamasta. (3/1926)

SAIMAAN LAIVATYÖLÄISTEN OLOISTA

Merimiesten 8 tunnin työaikalain saivat sisävesien laivanvarustajat, sisävesien laivatyöläisiä koskevalta osalta nurin sen vuoksi, että he yhdessä ajoivat riistoetujaan ja kohottivat yhteisen äänensä lakia vastaan. Jos me laivatyöläiset olisimme olleet samanlaisen yhteishengen omaajat – järjestäytyneet – niin varmaan mekin olisimme osalliset merimiesten 8 tunnin työaikalasta. Konemestari (3/1926)

AUTOMAATTINEN LAIVANOHAJA

Viime vuosina on tuon tuostakin ollut yrittelyä automaattisen laivanohjaajan aikaansaamiseksi. Viimeisin koe on toimitettu eräässä Ranskan satamassa. Ainakin itse keksijällä on rajaton luottamus keksintöönsä nähden. Hän on vakuutettu siitä, että laivat eivät tulevaisuudessa ollenkaan tarvitse ruorimestä. (2/1926)

MERIMIEHEN JOULU

Suurin osa merimiehistämme on vielä nuorukaisiässä. Ei ole monia vuosia enää nauttanut kuluja siitä kun he saivat viettää joulunsa kotiväkinsä kanssa. Kuinka katehalla merimiehestä tuntuukaan nyt muistella niitä aikoja istuessaan likaisessa pahalta haisevassa ”skanssissa” tai loikoillessaan ”kojussa”, jossa makuuvaatteet ovat mitä puutteellisimmat. K. A. (5/1926) ⚓

Mereen menehtyneitä muistettiin

Pyhäinpäivänä pidettiin jälleen muistohetki merenkulkijoille ja mereen menehtyneille. Tänä vuonna oli Merimies-Unionin edustajien vuoro laskea seppelä merenkulkijoiden muistomerkillä.

Helsingissä Merisatamanrannassa pidetyssä tilaisuudessa puhui kenttärovasti **Timo Waris** merivoimista. Mikaelin laulajat -kuoro vastasi musiikista.

Meripelastusseuran alukset tekivät kunniakäynnin aikana ohimarssin. Tilaisuuden jälkeen yleisöllä oli mahdollisuus vierailla meripelastusaluksilla. Merimieskirkko tarjosi pullakahvit.

Eiraan vuonna 1968 pystytetystä majakamaisesta merimiesten muistomerkillä on tullut ennen kaikkea hukkuneiden merimiesten muisteluapaikka.

Muistohetken järjestelyistä vastaa 17 merenkulujärjestöä ja viranomaista. [📍](#)



Puheenjohtaja Simo Zitting ja asiantuntija Satu Silta laskevat seppelin mereen menehtyneiden muistomerkillä.

Pekka Karppanen

Uudet jäsenkortit jaossa

Kaikki Merimies-Unionin jäsenet saavat uuden jäsenkortin postitse kotiosoitteeseen ennen vuodenvaihdetta.

Jäsenkortti on voimassa seuraavat kaksi vuotta eli vuoden 2018 loppuun asti. Vanhaa korttia voi käyttää vuodenvaihteeseen saakka.

Jäsenkorttia tarvitsee, kun hyödyntää Unionin jäsenetuja. Kortilla saa rahanarvoisia etuja. Esimerkiksi polttonestettä voi ostaa etuhintaan St1-asemilta.

Kortti on eri näköinen kuin ennen, sillä sen ulkoasu on uudistettu.

Jos jäsenkorttia ei tule tai siinä on vääriä tietoja, ota yhteyttä Unioniin, jäsenrekisteri@smu.fi





Ideoita ja työkaluja merenkulun turvallisuuteen

MERENKULUN TURVALLISUUTEEN

on haettu keinoja SeaSafety- hankkeessa. Toista vuotta käynnissä ollut työ kiteytetään loppuseminaarissa tammikuussa Helsingissä.

SeaSafety-projektissa on arvioitu ja kehitetty merenkulun turvallisuuskulttuuria. Huomio on ollut inhimillisten tekijöiden hallinnassa. Teemoja on käsitelty kyselyin, haastatteluin, työpajoin ja kokouksin. Seminaarissa keskustellaan siitä, miten kehitetyt turvallisuuden työkalut saadaan tehokäyttöön merellisissä organisaatioissa.

Turvallisuuden kehittämistyöhön ovat osallistuneet muun muassa Työterveyslaitos, Trafi ja Työsuojelurahasto.

SeaSafetyyn loppuseminaari

tiistaina 17. tammikuuta
klo 12.30–17

Trafin auditoriossa, Kumpulantie 11, Helsinki

Seminaariin ovat **tervetulleita kaikki aiheesta kiinnostuneet.** Tilaisuus on maksuton.

Ilmoittaudu 13.1. mennessä
www.ttl.fi/seasafety



Merimies-Unionin tietojärjestelmiä on nykyaikaistettu pitkin vuotta. Uusien osoitetiedostojen saloihin perehtyivät keskustuimistossa Tuula Ylhävuori (oik.), Carita Ojala, Tiina Kytölä, Arja Meriluoto ja Stiina Raitio.

Luottamusmiehet ahkeroinvat – palkinnoksi arpajaisvoittoja

UNIONIN LUOTTAMUSMIEHET täydensivät osaamistaan kaksipäiväisillä kursseilla lokakuussa Helsingissä. Täydennyskurssille osallistui yli 60 luottamusmiestä.

Kurssilaiset saivat myös kotitehtävän. Tehtävän määräajassa palauttaneiden kesken arvottiin kannustus-palkintoja. Onnettaren suosikkeja olivat **Ilkka Katainen, Anne Passinen, Petri Päivärinta, Kirsi Rinne ja Pekka Törmänen.**



Villasukkia laivoille

MERIMIESKIRKON AKTIIVIT ja tukijat ovat tänäkin vuonna neuloneet merimiehille lämpimiä asusteita. Myös yksittäiset ihmiset ympäri Suomen ovat löytäneet tämän keinon tuottaa hyvää joulumieltä.

Merimieskirkon mukaan villasukka ei ole vain vaatekappale, vaan se viestii myös kodista, lämpimistä ajatuksista ja välittämisestä. Sukkien lisäksi merimiesten lahjapaketteihin on laitettu lapasia ja hanskoja. Niistä löytyy myös kirjoja, pelejä ja makeisia.

Kokkolassa Kaarlelan kirkossa järjestettiin ensimmäistä kertaa neulemessu. Jumalanpalveluksen aikana sai neuloa. Valmiita neulomuksia tuotiin myös kolehdiksi.



Joulupukin satamakonttori kutsuu lounaalle – tontut pitävät merimieskoulua

MISSÄPÄ OLISI PAREMPI joulun tunnelma kuin joulupukin konttorissa, joka sijaitsee pukin virallisessa satamassa, Kemissä.

Joulupukki perusti kesällä satamakonttorinsa Kemiin. Konttori vietti syksyn hiljaiseloa, mutta nyt joulumuori laittaa lounaspöydän koriaksi päivittäin. Tontun Törräys -buffetti on tarjolla 23.12. saakka. Myymälästä voi ostaa laadukkaita suomalaisia tuotteita. Tapaat ehkä myös Joulupukin: hän saapuu aina väliin nauttimaan merellisestä elämästä.

Jälkikasvun voi laittaa merimiestonttujen oppiin. Tontut **Styyri** ja **Puhuri** opettavat koulussaan tärkeitä merimiestaitoja kuten solmujen tekoa.

Satamakonttori sijaitsee Kemin sisäsatamassa. Se on lähellä Ajoksen satamaa, jossa voi vierailla Jäänmurtaja Sampolla. Pienen kävelymatkan päässä on uusi LumiLinna-alue, jonka Lumilinna-hotelli on saanut kansainvälisiäkin palkintoja.

Satamakonttorin toteutukseen ovat osallistuneet Joulupukki ja Joulupukkisäätiö. Matkailukohdetta operoi Kemin Matkailu.

Saimaan kanavan alaporttien uusiminen aloitetaan tänä talvena

SAIMAAN KANAVAN ALAPORTIT

uusitaan. Uudet portit ovat kestävämpiä ja talviliikenneominaisuuksiltaan parempia kuin vanhat. Niitä on myös helpompi huoltaa.

Urakka aloitetaan tänä talvena. Ensimmäiseksi uusitaan Mälkiän sulun alaportit. Urakoitsijana on Meritaito Oy.

Alaportit uusitaan yhteensä kahdeksalla Saimaan kanavan sululla. Viimeiset portit asennetaan keväällä 2019. Työt tehdään talvisin liikennekatkojen aikana. Katko voi kestää 2-3 viikkoa tavallista pidempään. Uusi liikennekausi on tarkoitus aloittaa huhtikuun lopulla.

Alaporttien uusiminen sisältyy liikenneväylien korjausvelkaohjelmaan. Uusimiseen on 9,5 miljoonan euron rahoitus.

Nykyiset alaportit on rakennettu 1960-luvulla.



Merityön arkea kiinnostavasti

MERITYÖN ARKEEN voi tehdä aikamatkan tuoreen *Työ merellä* -julkaisun avulla. Tuhdin pläjäyksen merityöstä on koonnut Merihistoriallinen yhdistys.

Julkaisussa kuvaillaan merityötä aina 1600-luvulta nykypäiviin. Tietoa voi ahmia niin terva- ja meripelastuskomppanioista kuin laivuriperheen elämästä kirjeenvaihdon kautta.

Useat julkaisun artikkeleista liittyvät merimiesten ammatti-identiteettiin. Tarkasteltavana ovat muun muassa merimiesten iän ja ammattitaidon kehittyminen sekä kaavamaiset käsitykset merimiehistä.

Sven-Erik Nylund muistelee omia merimiesajojaan vuosina 1952–1969 artikkelissa *Från lotssamhälle till sjömansyrket och fackföreningsman*.

Julkaisu valottaa myös kansainvälisiä merimiesyhteisöjä. Yksi kirjoitus kertoo suomalaisten ja filippiiniläisten yhteiselosta rahtilaivalla.

Tapio Bergholmin toimittama *Nautica Fennica* -julkaisu sisältää artikkeleita suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Sitä myyvät muun muassa Merimuseon ja Kansallismuseon museokaupat hintaan 19 euroa. Julkaisua voi myös tilata postiennakolla.



Suolaista vettä vaimon silmissä

EDELLISESSÄ NUMEROSSA (4/2016) kolumnoi **Pertti Rönkkö**. Kirjoitus lennätti ajatukseni 1970-luvun lopulle. Samaan aikaan kun Pertti rupesi tekemään Merimies-lehteä, minä aloin vääntää Rautatieläisten Liiton Rautatieläinen-lehteä. Tiemme kohtasivat Paasipainossa viimeistellessämme julkaisuja painokuntoon.

Koskaan ei tullut puheeksi, mutta eiköhän toinen meistä ollut varma, että merimies todellakin on eri mies. Toinen todennäköisesti tuumaili, että eivät ne rautapyörän maailmassakaan mitään pilipalipoikia ole. Tavoite meillä varmasti oli sama: tehdään töitä yhteiseksi hyväksi ammattiliiton jäsenten etua ajatellen. Nykyajalle leimallinen muutos on osunut kiskoliikenteeseen voimakkaasti. Rautatieläisten Liittoa ja sen äänenkannattajaa ei enää ole.

Jos on maailma Perttiä vienyt, en minäkään ole juuttunut paikalleni. Löysin nimittäin yhden puhelinsoiton jälkeen itseni työnantajan leivistä eli VR:ltä. Näkökulma muuttui, mutta perusajatus ei: ammattilaisia kaikki tyynni.

Sitten puhelin taas soi. Eteen avautui täydellisen uusi ja outo maailma. Merenkulkuhallituksessa (MKH:ssa) ensimmäiset oppini olivat, että byrokratia on rakasta ja merikapteeni on heti jumalasta seuraava – ylöspäin. Merenkulkuhallituksessa kertyi myös kriisiviestintän kokemusta enemmän kuin lääkäri määrää. Sally Albatross ajoi väylältä sivuun ja osittain upposi, yksi Tallinkin alus törmäsi Kustaanmiekkaan ja sitten tapaus Estonia. Se ei unohdu ikinä.

Kuusi vuotta "merenkulkijana" saivat minut vakuuttuneeksi, että väki oli ammattitaitoista ja sitoutunutta. Jäänmurtajilla, luotsauksessa, merikartoituksessa ja väylänhoidossa se oikein

korostui. Saman pystyi aistimaan merenkulkijoista myös Ruotsin-laivoilla, joilla istuttiin monen monta kokousta.

MKH nousi VR:lle paluuni (!) jälkeen kielteisellä tavalla otsikoihin. Kolme johtavaa virkamiestä olivat munanneet ja samalla tuhrineet työnantajansa maineen. Oikeussalissa nuija paukkui.

MKH:laisten hyvää huumorintajua osoittaa yhden työtoverini murjaisu läksiäisissäni: "Hulluhan sinä olet, kun täältä pois lähdet. Tämän jälkeen et näe suolaista vettä kuin vaimosi silmissä." Enää ei ole Merenkululaitostakaan.

Merikapteeni on heti jumalasta seuraava – ylöspäin.



Sekä meri- että junaliikenteessä on tärkeää suhtautua oikein asiakkaisiin. Tavaraliikenne on selkeää, koska kumppanit ovat isojen yritys-

ten logistiikka-asiantuntijoita ja käsiteltävät asiat laajoja kokonaisuuksia. Matkustajaliikenne onkin sitten toinen asia. Matkustajat ovat eksperttejä, joista moni haluaa tuoda mielipiteensä esiin. Tähän kun otetaan mausteeksi ongelmat, joita on turha kiistää eli myöhästymiset, kalustoviat ja muut pulmat, ilmapiiri muuttuu ivalliseksi ellei jopa vihamieliseksi. Poikkeustilanteissa ja ryöpytyksessä luoviminen on kriisiviestintää sekkin.

Mutta hei, käännetäänpä mielialaviritintä toiseen suuntaan, kun joulukin on tulossa. Haluan nostaa glögimaljan Merimies-Unionin jäsenille ja Merimies-lehden lukijoille!

Martti Mäkinen

Kirjoittaja on eläkkeellä oleva VR:n viestintäjohtaja ja entinen Merenkululaitoksen tiedotuspäällikkö. Nykyisin hänen tärkein tehtävänsä on käydä luistelemassa tyttärenyttärensä kanssa.

100 års arbete för sjömännens bästa – har något förändrats?

Sjömans-Unionen har under det innevarande året firat sitt 100-årsjubileum. Förbundet har genom åren arbetat hårt för sjöfararnas bästa. Resultat har också uppnåtts, men än finns det mycket kvar att göra och nya problem uppstår hela tiden.

Förra året präglades av likgiltighet bland sjöarbetsgivare när det gäller att tillgodose sjömännens rättigheter. Arbetsgivarna tycks inte längre bry sig om vad som har avtalats genom kollektivavtal eller reglerats genom lagar. Likgiltigheten framhävs i rederier som har fått nya aktörer eller generationer i personalförvaltningen. De har "uppfunnit hjulet på nytt." I praktiken har de ändrat t.ex. länge etablerad tillämpningspraxis för kollektivavtal med tvång och med nya, ensidiga tolkningar.

De har inte kunnat motivera ändringarna på något vettigt sätt. Oftast konstaterar de att "så här gör man ju inte i land." De vet inte eller erkänner inte att sjöarbete har särdrag som gör att all arbetslagstiftning i land inte tillämpas på sjömän, utan att de omfattas av särskilda lagar som reglerar arbetslivet. Det finns ett betungande skäl till det: sjömännen bor på sin arbetsplats under långa perioder och är till stor del utlämnade till arbetsgivarens nåd på fartyget.

För att kunna tillvarata sjömännens intressen och rättigheter måste deras arbetstimmar bokföras korrekt. En ärlig och korrekt arbetstidsbokföring har en nyckelposition. Arbetstimmarna och ersättningen som betalats ut för dem ska bokföras separat för varje arbetstagare. Samtliga utförda arbetstimmar ska bokföras, och övertids-, nödfalls- och söndagsarbetstimmar och förhöjningsdelen som betalats ut för dem ska bokföras separat.

Arbetsgivaren är skyldig att föra bok över arbetstimmar. Brott mot denna skyldighet kan medföra böter. Allvarliga fel i eller försummelse av arbetstids- eller semesterbokföringen kan till och med leda till fängelse. Sanktionerna har inte reglerats för skojs skull, utan för att se till att arbetsgivarna verkligen följer bestämmelserna kring arbetstidsbokföring.

Sjömannen ska kunna kontrollera om hans eller hennes lön har betalats ut rätt. Det går inte om han eller hon inte vet exakt hur lönen har beräknats och vilka slags arbetstimmar som beräkningen baseras på. Enligt sjöarbetsavtalslagen ska arbetsgivaren i samband med löneutbetalningen ge arbetstagaren ett lönebesked där lönens storlek och grunderna för hur den fastställs framgår.

Man skulle kunna tro att rederierna har lärt sig sin läxa efter 100 år. Så är det däremot inte. Gång på gång ser vi situationer där de inte har bokfört arbetstimmar överhuvudtaget, där bokföringen har förvanskats eller ändrats i efterhand eller där den till och med har förstörts eller gömts från arbetstagarna och myndigheterna. Arbetstagarens lönebesked visar inte alltid vad löneberäkningen baseras på, hur mycket övertid som arbetstagaren har gjort, hur mycket av det som har ersatts eller hur mycket som har omvandlats till vederlag. Ofta kan man inte heller se hur mycket outtagen ledighet eller semester arbetstagaren har.

Det är förståeligt – om än inte på något sätt acceptabelt – att det förekommer brister i små rederier, där personalförvaltningen har

få resurser och lite kunskap. Brister och fel i löne- och personalförvaltningen och odugliga löneberäkningsprogram hos landets största rederier är däremot obegripligt och extremt klandervärt.

Att inte kunna se vad lönen utgörs av på lönebeskeden från stora rederier kan inte heller accepteras. Det är upp-

rörande att ett rederi, efter att fel som har upptäckts i löneutbetalningen och lönebeskedet utreds, kan presentera en ny "dubbelarbetstidsbokföring" som skiljer sig betydligt från den tidigare.

Det finns också sjöarbetsgivare som ser det som en hederssak att sköta sina personal- och löneförvaltningsskyldigheter på rätt sätt. All heder åt dem. Det är nedslående att de som inte gör det förstör ryktet för de ärliga.

Som framgår av ovanstående är arbetet mot fel och berövande av sjömännens rättigheter och intressen inte slut efter 100 års kamp. Striden fortsätter.

För att kunna tillvarata sjömännens intressen och rättigheter måste deras arbetstimmar bokföras korrekt



Simo Zitting
Ordförande

simo.zitting@smu.fi

Jukka-Pekka Flander



Finnmaids personal
gillar omväxlande och
tillräckligt självständiga
arbetsuppgifter.

Mer engagemang i arbetet genom:

Variation, bra arbetskamrater och framgång

Handlar arbetet bara om att knega eller inspirerar det? Är gnistan borta
eller finns det en glädje i att göra det man är van vid?

Personalen på Finnmaid funderar på vad som engagerar dem i arbetet.

TEXT KATARIINA KIVISTÖ BILDER JUKKA-PEKKA FLANDER

Jag har arbetat på däck i hela mitt liv och lärt mig arbeta så att jag trivs, funderar matros **Jami Majuri**.

Majuri.

Arbetet som däcksmän innehåller många upprepande, rutinmässiga uppgifter.

– Vissa saker måste man bara sköta. Men det är inte bra om man kör samma vakt år efter år.

➤ **Variation piggar upp**

Majuri tycker att däcksmännen ska kunna sköta alla uppgifter. Det ger variation i arbetet.

– Ett roterande vaktsystem är absolut bra. Själv hoppar jag även in som båtsman vid behov. Variation piggar upp.

Majuri kör gärna vakt som utlik på kommandobryggan. På sommaren tycker han om målningsprojekten. Han gillar också metalljobben: ”och man behöver inte alltid stora reparatören”.

– Vi har kunniga båtsmän och tydliga uppgifter. Man kan även arbeta självständigt.

➤ **Samarbete**

En bra dag är enligt Majuri en dag då allt går som det ska.

– Att alla arbetar tillsammans och trivs ihop har stor betydelse.

En hårdare arbetstakt går ut över gemenskapen på lediga stunder.

– Det är sällan vi spelar kort. I klubbbrummet kan vi prata och på sommaren kan vi sitta och dricka kaffe på däck.

➤ **Bemötande och rekommendationer**

– Passagerarna byts ut och ingen dag är den andra lik, säger barmästare **Sami Ahvenainen**.

Han har arbetat i barer i land. Han föredrar att arbeta på fartyg eftersom det är mer levande. Kunderna är inte desamma hela tiden, såvida man inte räknar lastbilschaufförerna. Dem betjänar Ahvenainen gärna.

Uppgifterna i baren är ganska rutinmässiga och det verkar inte finnas någon möjlighet att avancera. Men man kan göra en egen insats i arbetet. Man kan spela på sin personlighet när man träffar kunder. Man



Jami Majuri har lärt sig att arbeta så att han trivs.



Jarmo Korpela är på arbetsrotation på Finnmaid. Han trivs när det är livligt ombord.



Sami Ahvenainen sätter sin personlighet på spel då han möter kunder.

kan även använda sin yrkesskicklighet till exempel när man rekommenderar drycker.

– På sommaren är det visserligen så hektiskt ibland att man är nöjd när man får lägga sig ner och vila.

Att byta fartyg håller uppe intresset.



➤ **Humorn blomstrar**

Sami Ahvenainen önskar att arbetsgivaren lyssnade mer på personalen. Han tror att praktiska erfarenheter skulle gynna planeringen av funktioner och produktsortimenten.

– Kontoret brukar meddela att de har beställt detta och detta, se till att sälja det. Och så kommer det krav på att sälja mer utan att de tänker på hur få vi är som ska göra det. Vi gör vårt bästa, är flexibla och arbetar där det behövs.

Humor piggar upp arbetsdagen.

– Det vore ju trist om vi gick med mun-giporna nedåt.

➤ **Fungerande arbetsrotation**

– Variation är min grej, berättar barmästare **Jarmo Korpela**.

Korpela gör sin arbetsrotation på Finnmaid. Hans fasta plats är på Finnlady, dit han snart ska återvända.

– Det är bra att byta fartyg eftersom det håller uppe intresset. ➤

Den internationella kundkretsen ger också variation i arbetet. Språkkunskaperna prövas ofta. Korpela lär sig tyska på fritiden.

Passagerarna är oftast trevliga, och i bästa fall trillar det in en del dricks.

– Arbetsdagarna är trevliga, framför allt när vi har många passagerare och mycket att göra. Jag vill inte ha några lugna avgångar.

➤ Positiv feedback värmer

Kassaservitör **Marja Kuuttila** tycks vara överallt på Finnmaid hela tiden. Och alltid lika pigg och glad. Varifrån får hon sin energi?

– Trevliga kunder, bra kundfeedback – det räcker långt, säger Kuuttila.

Arbetsledningen ger personalen ganska lite feedback och den man får kan vara negativ.

– Sommaren var tuff och alla kämpade. När hösten kom berömde kaptenen och pursern personalen för en väl skött säsong. Det värmdes.

➤ Möjlighet att använda sina språkkunskaper

Marja Kuuttila har en turismutbildning och har studerat språk utomlands. Hon använ-

der sina kunskaper så mycket som möjligt. På en kurs som företaget anordnade kompletterade hon dem med grundkunskaper i ryska.

– Man måste kämpa själv för att jobbet ska kännas bra och meningsfullt.

Bra kundfeedback – det räcker långt.



Kuuttila välkomnar förnyelser, men skulle vilja att man även frågar personalen om deras åsikt. Många gånger ser det annorlunda ut på papper än i verkligheten.

– Som tur är så är det lätt att prata med kaptenen och pursern. Vi har inte någon sådan hierarki.

Kundservice är pricken över i:et i Marja Kuuttilas arbete.

Bra arbete

Ett bra arbete erbjuder tillräckligt med självständighet och frihet. Arbetstagaren känner att han eller hon tillhör gemenskapen och ser sitt arbete som en del av en bredare helhet. Ett bra arbete tillfredsställer de psykologiska grundkraven: längtan efter att vara självständig, höra till ett sammanhang och klara sig själv.

Jari Hakanen, forskningsprofessor, Arbetshälsoinstitutet



Koncepten först, sedan spelrum



Chefen för sjöpersonalen på Finnlines, Jan Laurell, är glad att remonten som ökar trivseln på Finnmaid är snart färdig.

DET PÅGÅR STORA FÖRNYELSER på Finnlines fartyg. Syftet är att förbättra passagerarservice. Lokalerna renoveras och menyerna standardiseras.

– Det blir lättare att sälja resor om servicen är lika bra på alla våra fartyg, säger **Jan Laurell**, chef för sjöpersonalen.

Det förargar Laurell om personalen inte har tagits med i planeringen i tid. Han tror dock att det blir utrymme för personalen att tillämpa koncepten och standarderna när man väl fått klart dem.

Personalchefen är glad över det fina mottagande som språkutbildningen fick. Det har gynnat alla. Man planerar också ytterligare utbildning i försäljning och kundservice.

– Vårt mål är att vara transparenta och jämlika. Man måste ha schyssta spelregler och bra informationsflöde.

➤ Förtroendeuppgifter ger innehåll

– Visst har jobbet blivit vardag. Jag har seglat länge och släpat runt på allt möjligt i mina dar, säger **Tuomo Alastalo**.

Han är maskinreparatör och har arbetat tio år på Finnmaid, på "ett helt okej fartyg". Han har ändå börjat fundera på att byta fartyg och har meddelat kontoret att han är intresserad.

– Att byta fartyg skulle kunna pigga upp. Jag har även funderat på att skaffa mig fler behörigheter.

Alastalo är vice fartygsförtroendeman på Finnmaid. Det erbjuder variation och innebär att man lär sig nya saker. Och personalens förtroende känns bra.

➤ Framgång ger en bra känsla

Den senaste tiden har Tuomo Alastalos tankar rört sig mycket kring hans privatliv. Han har små barn och har fått fuktproblem i huset.

– Men det gäller att ta sig i kragen och koncentrera sig på jobbet.

Framgång i jobbet ger en bra känsla. Nyligen hade man en del framgångar när personalen på maskinavdelningen lyckades laga krånglande bränslepumpar. Alastalo

gillar också att man kan planera sitt eget arbete. Bra arbetskamrater är också en källa till glädje. På fritiden bastar de ihop.

– Ibland öppnar man också upp sig. Jag pratar om allt möjligt, även personliga saker, med en del arbetskamrater.



Tuomo Alastalo uppskattar att man kan planera sitt arbete självständigt.

Man kan själv öka engagemanget

– **KÄMPARI!** Svaren från dessa arbetstagare innehåller pärlor, säger **Jari Hakanen**, professor som undersöker arbetsengagemang.

Tidningen *Sjömannen* bad denna forskningsprofessor vid Arbetshälsoinstitutet att kommentera intervjuerna från Finnmaid.

– Arbetstagarna väntar inte bara på att andra ska rätta till saker och ting för dem, utan de letar också själva efter sådant som kan skapa resurser. De kan finjustera sitt arbete, dvs. göra det mer meningsfullt.

Hakanen hittar ansträngande och

belastande sidor som minskar engagemanget i arbetet hos alla intervju-personer. Å andra sidan nämner alla saker där engagemanget blomstrar. Rutin kan lätt kväva arbetsglädjen om man låter det.

Hakanen minns sin egen far, **Unto Hakanen**, som en gång i tiden var förtroendeman i Sjömans-Unionen och aktiv i Södra Finlands avdelning.

– Pappa hade förtvinat på ett jobb där chefen pressar på och klockkallen vaktar med stoppuret. Han trivdes till sjöss eftersom det var ett fritt arbete där man fick ta ansvar för sitt jobb. ⚓



En historisk dag

Fullmäktige blickade in i framtiden

Sjömans-Unionens fullmäktige sammanträdde i festligare anda än vanligt, då oktobermötet inträffade samma dag som Unionen firade sitt 100-årsjubileum.

BILD KARI HULKKO

Fullmäktige fastställde Unionens budget och verksamhetsplan för nästa år och beslutade att förbundets ordinarie medlemsavgift skulle förbli oförändrad. Mötet fick även en översikt över kollektivavtalsläget och diskuterade förbundets kommande verksamhet, medlemsavgiftsläget och sjöfartsnäringens utsikter.

Fullmäktigeledamöterna lyfte i sina inlägg bland annat fram den offentliga bilden

av Sjömans-Unionen och behovet av att få fler unga att engagera sig.

Den nya fullmäktige som valdes på vårens kongress sammanträdde nu för första gången. Fullmäktige har även en ny ordförande, **Mikko Ervast**. Till vice ordförande valde fullmäktige **Hemmo Mutka**.

Fullmäktige utövar Unionens högsta beslutanderätt mellan kongresserna.

Sjömans-Unionen fortsätter att kämpa för sina medlemmar

Sjömans-Unionens nya fullmäktige sammanträdde vid förbundets 100-årsjubileum den 26 oktober.

Fullmäktige konstaterade att Sjömans-Unionen har arbetat för den finska sjöfarten och finländarnas sjöarbetsplatser under hela sin hundraåriga historia.

– Kampen för finska sjömän fortsätter, vi ger oss inte. Samtidigt kräver vi att staten tar sitt ansvar för sektorns framtid, säger **Mikko Ervast**, ordförande för fullmäktige.

Den internationella konkurrensen inom sjöfarten hårdnar hela tiden samtidigt som pressen att bevara det finska tonnaget ökar.

Fullmäktige riktar ett budskap till sektorns arbetsgivare om att det är otroligt viktigt att ta in nya fartyg under finsk flagg.

Sjömans-Unionen påminner att man har tagit sitt ansvar och kommit dem till mötes i avtalslösningar som tryggar och förbättrar konkurrensförmågan. 🌱



Krista Tanhuanpää, Joonas Kallio, Minna Kiiski, Jaakko Johansson och Ilkka Katainen började mötet med kaffe.



Föreslagna lagändringar

Regeringen har föreslagit en rad lagändringar som skulle träda i kraft 1.1.2017. Det handlar om såväl åtstramningar som förbättringar i rätten till förmåner.

GENOM LAGÄNDRINGARNA skulle skyldigheten att ta emot arbete skärpas bland annat så att en arbetslös efter det tre månader långa skyddet för yrkesskicklighet inte längre skulle ha något giltigt skäl att neka till ett heltidsarbete som erbjuds även om lönen för arbetet skulle vara lägre än den inkomstrelaterade dagpenning som personen fått som arbetslös. Om en arbetslös skulle neka till en säker arbetsplats skulle han eller hon dessutom få 90 dagars karenstid istället för nuvarande 60 dagars karenstid. Regeringen föreslår också att arbets- och näringsbyrån genomför intervjuer var tredje månad.

PERSONER SOM FÅR inkomstrelaterad dagpenning och som skulle ta emot ett arbete i en anställning som varar i minst två månader, vars arbetsresa skulle vara i genomsnitt totalt mer än tre timmar om dagen vid ett heltidsarbete och i genomsnitt mer än två timmar om dagen vid ett deltidsarbete skulle börja få rörlighetsbidrag. Inkomstrelaterad dagpenning skulle också kunna betalas ut för en period med företagsverksamhet som huvudsyssla som varar i högst två veckor, och en lönesänkning som gjorts av produktionsmässiga och ekonomiska skäl skulle inte längre sänka dagpenningen.

SAMTLIGA LAGÄNDRINGSFÖRSLAG finns i ett informationspaket på kassans hemsida www.kuljetusalan.fi (bara på finska), som uppdateras i takt med att riksdagen behandlar dem.

NÄTTJÄNSTEN NETTA

Transportbranschens Arbetslöshetskassa har tagit i bruk den nya nättjänsten Netta. Netta har nya egenskaper, som syftar till att underlätta dina ärenden hos Arbetslöshetskassan. På förstasidan publicerar vi nyheter och visar dessutom de senaste meddelandena, dina senaste utbetalningshändelser och snabbänkar till dagpenningsräknaren och ansökningar.

Logga in i nättjänsten Netta

Gå till nättjänstens inloggningssida via www.kuljetusalan.fi och klicka på länken NETTA-NÄTTJÄNSTEN på förstasidan.

Om du har använt vår gamla nättjänst tidigare är ditt användarnamn ditt medlemsnummer istället för din personbeteckning, men lösenordet är detsamma.

Om du inte har använt vår gamla nättjänst är användarnamnet ditt medlemsnummer och lösenordet en kombination av ditt postnummer och slutdelen i din personbeteckning. Den eventuella bokstaven ska vara STOR (t.ex. 00530999A).

Kom ihåg att logga ut ur tjänsten när du är färdig. Ditt medlemsnummer finns på ditt medlemskort.

Skicka ansökningar och bilagor

Du kan skicka ansökningar och bilagor till kassan via Nettas sektion Ansökningar. På förstasidan ser du också en snabbförfarandansökan för helt arbetslösa och permitterade som ansöker om dagpenning och som har uppfyllt nästa ansökningsperiod.

Via Netta kan du skicka in elektroniska bilagor i form av PDF och de vanligaste bildformaten, dvs. JPG, JPEG, TIF, TIFF, PNG och GIF.

Börja använda de nya egenskaperna!

På Netta kan du välja att förhindra pappersbrev så att du inte längre får brev via post, utan du ser dem som elektroniska brev i Nettas meddelandesektion. På så sätt når breven dig snabbare och du behöver inte längre vänta på att få dem med posten. Återindrivningsbrev och förmånsbeslut kommer dock fortfarande per post oavsett vad du väljer.

I fortsättningen kan kassans handläggare också skicka meddelanden på ett datasäkert sätt direkt till Netta. En meddelandekedja bildas av meddelandena mellan kassan och dig.

Uppdatera din e-postadress, förhindra pappersbrev och börja använda e-postmeddelanden under sektionen Mina uppgifter/Kontaktuppgifter.

LAGFÖRÄNDRINGAR

- Den maximala längden på dagpenningsperioden förkortas från 500 till 400 dagar. För dem som har kortare tid i arbete än tre år förkortas den maximala längden till 300 dagar. För de arbetslösa som uppfyller arbetsvillkoret efter att ha fyllt 58 år är den maximala längden fortfarande 500 dagar.
- Självrisktiden förlängs från fem dagar till sju dagar.

- Den förhöjda förtjänstdel som utbetalas under tiden för sysselsättningsfrämjande åtgärder sänks. Utbetalning av den förhöjningsdel och den förhöjda förtjänstdel som betalas efter en lång arbetshistoria slopas.

Lagförändringarna avses träda i kraft den 1 januari 2017.



Diffusa villkor i arbetsavtalet

TEXT SANNALEENA KALLIO

Upprättandet av ett arbetsavtal är arbetsgivarens uppgift och ansvar. Enligt bestämmelserna i första kapitlet i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) ska arbetsavtalet alltid upprättas skriftligen. Det innebär dock inte att ett muntligt avtal inte är bindande eller giltigt. Arbetsavtalet upprättas i fyra exemplar, varav ett lämnas till den anställda, ett till fartygets befälhavare och två till arbetsgivaren. Bakgrunden till att det ska vara skriftligt är bl.a. saker som har med myndighetskontrollen att göra. Dessutom finns det i lagen en lista med 15 punkter över den information som ska framgå av arbetsavtalet. Det är förutom information om avtalsparterna även bland annat längden på det tidsbundna avtalet och grunden för det, provotid, fartyg, arbetstagarens befattning, kollektivavtal, hälsovård anordnad av arbetsgivaren och rätt till hemresa. Man kan även ta med andra villkor som inte nämns i lagen, men man bör inte skriva in sådant i avtalet som inte hör till arbetsförhållandet.

Arbetsavtalet är trots sin starka arbetsrättsliga natur även ett avtal på vilket man tillämpar allmänna avtalsrättsliga tolkningsbestämmelser och principer. Enligt en sådan avtalsrättslig tolkningsbestämmelse **ska inexakta och oklara avtalsvillkor tolkas till nackdel för den som upprättade avtalet**. Då arbetsgivaren ansvarar för att upprätta arbetsavtalet ska oklarheter i avtalet därför tolkas positivt ur arbetstagarens synvinkel.

SJÖMANNEN 1: Jag gjorde nyligen ett två månader långt tidsbundet arbetsavtal. Under punkten "Provotid" i arbetsavtalsblanketten stod det "max 4 mån". Under punkten "Tilläggsinformation" fanns det en bokstavskombination som enligt arbetsgivaren stod för den lagstad-

gade grunden för tidsbundenheten. Jag förstod inget av det, men skrev ändå under. Gjorde jag fel?

JURISTEN: Enligt 1 kap. 5 § i sjöarbetsavtalslagen kan man avtala om en provotid som varar högst fyra månader. Denna lagbestämmelse har alltså skrivits in i ditt arbetsavtal. Arbetsavtalets hela längd kan dock inte vara provotid. I ett tidsbundet arbetsavtal som är kortare än åtta månader får provotiden vara högst hälften av avtalets längd. Därmed borde det ha stått 1 mån. i fältet "Provotid" i ditt arbetsavtal.

Grunden för ett tidsbundet arbetsavtal ska alltid skrivas in i arbetsavtalet när tidsbundenheten avtalas på arbetsgivarens initiativ. Om grunden för tidsbundenheten inte framgår av ett arbetsavtal som fastställts som tidsbundet betraktas arbetsavtalet som tills vidare gällande. Denna princip är inskriven i 1 kap. 4 § i sjöarbetsavtalslagen.

Det att i avtalet görs noteringar som den andra parten inte förstår är inte tillrådligt med tanke på den ömsesidiga lojalitet som ett avtalsförhållande bygger på. Man ska även beakta att avtalet som dokument och avtal är sådant att det läses och tolkas även av andra än avtalsparterna, som t.ex. arbeidskrafts- och sjöfartsmyndigheter eller pensions- och arbetslöshetskassan, företagshälsovården och representanter för fackförbundet. Om man tillämpar ovan nämnda avtalsrättsliga princip i ett fall där det på grund av en otydlig avtalstext blir meningsskiljaktigheter om grunden för tidsbundenhet och om den kan godkännas ska frågan tolkas till arbetstagarens fördel. Om jag vore du skulle jag be arbetsgivaren upprätta ett nytt arbetsavtalsdokument och korrigera och komplettera brist-

fälligt och otydligt gjorda noteringar för att undvika senare eventuella oklarheter. Be vid behov förtroendemannen om hjälp med att bedöma om grunden för tidsbundenhet kan godkännas.

SJÖMANNEN 2: Jag arbetar på ett fartyg som moderskapsledighetsvikarie. Mitt arbetsavtal är naturligtvis tidsbundet eftersom det är ett vikariat. Den bestämda tiden har dock fastställts från ett visst datum till ett visst datum och inte med hänvisning till längden på den nyblivna mammans föräldraledighet. Förlängs mitt arbetsavtal automatiskt om mamman i fråga beslutar sig för att ta vårdledigt? Och hur blir det om jag inte vill fortsätta efter t.ex. 1,5 år?

JURISTEN: Familjeledighetsvikariat är en klart godkännbar grund för ett tidsbundet arbetsavtal. Lagen kräver att tidsbundenhetens längd framgår av arbetsavtalet, men det kan meddelas på olika sätt. Ett sätt är att meddela det genom en hänvisning till längden på den lediga personens familjeledighet, varvid arbetsgivaren är skyldig att meddela när tidsbundenheten upphör så snart arbetsgivaren vet det. Familjeledighet är en gemensam benämning på olika dagpenningsperioder som fastställts i sjukförsäkringslagen och som man får när man välkomnar en ny familjemedlem. Det är specialmoderskaps-, moderskaps-, föräldra- och faderskapspenningperioder. Mamman eller pappan kan få föräldrapenning. Någondera föräldern kan vara vårdledig fram till att barnet fyller tre år och under den tiden få hemvårdsstöd.

Om det alltså står i arbetsavtalet att vikariatet varar under moderskapsledigheten kan avtalet tolkas som att det bokstavligen bara gäller under den nyblivna mammans moderskapspenningperiod (105 vardagar). Om familjeledighetens tid har noterats som längd på arbetsavtalet täcker det alla ovan nämnda dagpenningsperioder och kan även fortsätta efter tre år om familjen får fler barn.

Det vanligaste sättet att meddela den tidsbestämda tiden är med hjälp av datum. Den nämnda tidsperioden är den tid då arbetsavtalet gäller. Arbetsförhållandet kan bara förlängas med ett nytt arbetsavtal. Med andra ord förlängs ditt arbetsavtal inte automatiskt efter slutdatumet, även om arbetsgivaren fortfarande behöver en vikarie.

Ett tidsbundet avtal är i kraft under den överenskomna tidsperioden. Det kan alltså inte sägas upp att upphöra innan den bestämda tiden är slut, såvida det inte i arbetsavtalet särskilt överenskommits om uppsägningsmöjligheten.

SJÖMANNEN 3: Jag har arbetat hos samma rederi i ett tjugotal år och huvudsakligen med samma uppgifter. Jag har bara fått ett arbetsavtal

en gång i tiden och t.ex. det fartyg som nämns i avtalet finns inte ens längre. Andra villkor i arbetsavtalet har också ändrats och förnyats, men själva arbetsavtalspapperet har inte gjorts om. Bör jag kräva det?

JURISTEN: Oroa dig inte, arbetsavtalet fortsätter att gälla och är bindande även om något av villkoren inte längre stämmer innehållsmässigt. I sjöarbetsavtalslagen (13 kap. 3 §) har man skrivit in en princip enligt vilken ett arbetsavtal som har ett enskilt ogiltigt, eller icke bindande, villkor ändå fortsätter att gälla till övriga delar. Ändringar som skett i arbetsförhållandets villkor men som inte har skrivits in i arbetsavtalet gäller även baserat på ett muntligt avtal. Naturligtvis skulle du kunna fråga arbetsgivaren varför ditt arbetsavtal inte har uppdaterats och föreslå att det görs.

Kontrollera alltid ditt arbetsavtal noggrant innan du skriver under det. Fråga arbetsgivarens representant om du inte förstår någon punkt och påpeka eventuella sak- och skrivfel. Ett skriftligt arbetsavtal måste motsvara det man kommit överens om muntligen.

Om du senare upptäcker något oklart i avtalet ska du fråga din chef eller vända dig till förtroendemannen. Ett korrekt upprättat och tydligt arbetsavtal med rätt information gynnar alla!



Katarina Kivistö

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

FFC förnyar sin verksamhet

FINLANDS FACKFÖRBUNDS centralorganisation FFC har slagit fast sin nya organisation i samband med att samarbetsförhandlingarna avslutades.

Till följd av förhandlingarna sägs fem personer upp, funktionärernas arbetsbeskrivning utvecklas och nätverket av regionkontor förnyas.

Förhandlingarna grundade sig på kongressens beslut om organisationens verksamhet för de närmaste åren samt på sänkningen av den medlemsavgift som förbunden betalar till FFC.

Från början av år 2017 kommer 70 personer att arbeta på FFC.

Löntagaren fortsätter utkomma

FFC FORTSÄTTER att ge ut tidningen Löntagaren. Tidningen kommer att utkomma fem gånger under år 2017. Sedan år 2011 har tidningen utkommit sex gånger per år.

Under året 2018 ska Löntagaren förvandlas till en webbtidning.

Löntagaren har en upplaga på drygt 17 000 exemplar.

Det funderas ännu på medlems servicen för Åland

FFC:S SVENSKSPRÅKIGA medlems service förändras i samband med omorganiseringen av centralorganisationen.

Ännu vet man inte, hur denna service skall ordnas på Åland.

Ombudsman **Henrik Lagerberg** går i pension vid årsskiftet och ännu finns det inte någon garanti, att man avlönar någon arbetstagare i hans ställe.

FFC är beredd att delta i kostnaderna med samma andel som nu, men förutsätter också att förbunden deltar i kostnaderna.

Sjömans-Unionen tycker, att det är viktigt att det finns en ombudsman för FFC på Åland. Unionen har meddelat att man är beredd att delta i kostnaderna för denna service.

Uppdatera medlemsuppgifterna!

Sjömans-Unionens medlemmars uppgifter finns antecknade i Unionens medlemsregister. Det är viktigt, att uppgifterna är aktuella, så att medlemmen säkert erhåller de förmåner hen är berättigad till.

Betalningsbefrielse från medlemsavgiften kan man få då löneinkomsterna avbryts av godkänd orsak.

Betalningsbefrielsen kommer inte automatiskt, utan medlemmen måste själv anmäla till Unionen, då hen av godkänd orsak är borta från arbetslivet. Anmälningen säkerställer det, att medlemskapet i Unionen förblir intakt.

Sjömans-Unionen får inte uppgifter om exempelvis moderskapsledighet och vårdledighet direkt från arbetsgivaren eller Fpa, så därför är den egna aktiviteten gällande anmälan om förändringar i uppgifterna mycket viktig.

TILL MEDLEMSREGISTRET LÖNAR DET SIG ATT MEDDELA

- **Förändringar i kontaktuppgifterna**
Rätt adress säkerställer det, att du bl.a. får hem medlemskortet, Sjömans-tidningen och kalendern. Meddela även korrekt e-postadress.
- **Fpa:s sjuk- och/eller arbetslöshets dagpeng**
- **Familjeledighet**
- **Studier**
Ifall man under studietiden inte har några inkomster, har man rätt till betalningsbefrielse av medlemsavgift. Om studeranden arbetar under

studietiden dras normal medlemsavgift av från bruttoinkomsterna.

- **Värnplikt eller civiltjänst**
- **Pensionering**

Du kan själv uppdatera kontaktuppgifterna genom den elektroniska medlemstjänsten smu.fi/medlemskap. Unionens medlemsregister betjänar på adressen jasenrekisteri@smu.fi, tel. (09) 615 2020.



Hyr stugan i Meriluoto till erbjudandepris

STUGAN I MERILUOTO I VASA kan nu hyras till nedsatt pris under vintersäsongen.

Ett dygn kostar nu 19 euro (normalpris 38 euro).

Det förmånliga priset gäller till slutet av april. Stugan är redan bokad till jul och nyår.

Boka stugan genom att ringa tel. (09) 615 202 60 på vardagar kl. 10–14.

Stugan ägs av Sjömans-Unionen och kan hyras av Unionens medlemmar.



Nya medlemskort delas ut

Alla medlemmar i Sjömans-Unionen får ett nytt medlemskort hemskickat med posten före årsskiftet.

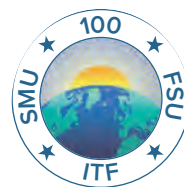
Medlemskortet gäller de följande två åren, dvs. till slutet av 2018. Det gamla kortet gäller fram till årsskiftet.

Medlemskortet behövs för att utnyttja Unionens medlemsförmåner. Med kortet

får man förmåner som är värda pengar. Man kan till exempel köpa bränsle på St1-stationerna till förmånspris.

Kortet ser annorlunda ut än tidigare eftersom det har förnyats.

Om du inte får något medlemskort eller om uppgifterna på det är fel ska du kontakta Unionen på jasenrekisteri@smu.fi



Tidningen Transportarbetare för 90 år sedan

FÖRBÄTTRING I SJÖMÄNNENS ARBETS- OCH LÖNEFÖRHÅLLANDEN

De i utländska hamnar bosatta sjömansprästar har höjt sin röst i anledning av det tillstånd vari de finländska sjömännen råkat på grund av de usla löner som de finländska fartygsbolagen betalar dem. Det har påvisats, att den finländska sjömannen har sämre lön, samt i avseende till mat och bostad lever långt sämre än den kinesiska sjömannen. (4/1926)

VARFÖR ÄR DU MEDLEM AV SJÖMANS-UNIONEN?

För sjömannen är det av vikt att han känner sin organisation, dess historia och dess uppgifter. Med kunskap hos medlemmarna växer styrkan hos organisationen, och då varje kunnig medlem blir en ivrig agitator, gagnar detta honom själv, kamraterna och den klass han tillhör. W. Eliason (5/1926)

DEN SVENSKA AVDELNINGEN – VID ÅRSSKIFTET

I många avdelningar har enskilda medlemmar på ett rent av hedrande sätt gjort personligt upplysningsarbete bland de oorganiserade och sålunda fått förvånansvärda resultat.

Betydelsen av den skriftliga upplysningsverksamheten har föreståtts på rätt sätt och hundratals kamrater har med stort intresse hängivit sig åt detta arbete. Förnyandet av annonserings- och reklamförandet har väckt allt större uppmärksamhet och sålunda har t.ex. antalet mötesdeltagare betydligt ökat. E.K. L. (5/1926) ↓

Från kålrotslåda till gubbröra

Varje fartygskock har sin egen julsmak

Fartygskockarna har olika smak när det gäller julmaten. De flesta satsar på traditionella läckerheter. Skinka och pepparkakor är julbordets måsten.

TEXT EIJA KALLIONIEMI OCH KATARIINA KIVISTÖ

Nu finns även rökt
ål på julbordet.



Traditionellt – absolut

SKINKA, LÅDOR, GRAVAD LAX. Köksmästare **Ville Liukkonen** på Finnlines Finnmaid räknar upp julbordets måsten utan att tveka.

Passagerarna håller med.

– Förra året fanns det inte en hel skinka på fartygets buffébord. Det var en riktig besvikelse för kunderna, berättar han.

Liukkonen vill se till att fartygets personal får något riktigt gott till jul.

– När man måste tillbringa julen på ett fartyg blir ju den gemensamma måltiden en stor grej.

Liukkonen är ledig i jul. Hemma tillagar han en saftig skinka (inntertemperaturen är omkring 70 grader) som han griljerar med senap och ströbröd. Laxen får sällskap av gravad sik. Till det smakar det gott med mörkt öl. Och till efterrätt? Plommonkräm så klart.



Jukka-Pekka Flånger

Rökt ål och löjrom

KOCKSTEWART Tiina Kyhkyinen på M/T Mastera tillagar ett rikligt julbord på fartyget. Till det hör traditionell skinka, lådor och rosolli, men även olika sorters fisk: lax som röckts på fartyget, vitlöks- och senapsströmming, gravad lax och sik, kallrökt fisk, rom och oskalade och skalade räkor.

– Nu finns det även rökt ål på julbordet. Vi har också ett ryskt sillfat. Glasmästarsillen har snart gjort sitt, eftersom besättningen blir yngre, säger Kyhkyinen.

Julen på Mastera börjar med risgrönsgröt och fruktsoppa på julafton. Vid femtiden på eftermiddagen är det dags för julmiddag. Då tar besättningen det lugnt och äter långsammare än vanligt.

Under julhelgerna brukar Kyhkyinen servera lutfisk och kalkon. Konfekt och nötter hör till småsnacksen. När hon firar jul äter hon löjrom och ost.

– Och julen vore inget utan min hemgjorda svampsallad.



Tiina Kyhkyinen

Pepparkaks- mästaren älskar jul

ELLA NEVALAINEN ARBETAR på Silja Serenade och brukar normalt sett tillaga för- och efterrätter. Till jul har inte alla restauranger öppet, så fokus hamnar istället på buffén.

– Det är roligt att arbeta på fartyget på jul, och jag älskar ju julen! Vi tar emot färre passagerare och satsar istället på att skapa en härlig stämning, beskriver hon.

Buffébordet på Serenade är en kombination av den finska och svenska julen. Finland representeras av röd- och gråsaltad skinka och lådor. Sverige representeras i sin tur av strömming, sill och gubbröra. Julstubb, julstjärnor och pepparkakor är bekanta sötsaker.

Pepparkakor är ett kapitel för sig. Nevalainen vann *Helsingin Sanomats* pepparkakshustävling år 2014 med sin skapelse Cafe Ekberg och spårvagnen. Förra året kom hon på andra plats.



Ella Nevalainen



Arbetsgivarna har skyldighet att främja likabehandling

ENLIGT DISKRIMINERINGSLAGEN

ska större företag med minst 30 anställda ha en skriftlig likabehandlingsplan senast i början av år 2017.

Löntagarnas centralorganisationer räknar med att satsningarna lönar sig i och med att en förbättrad arbetstrivsel också ökar produktiviteten på arbetsplatsen. Att främja likabehandling borde vara en naturlig del av den dagliga verksamheten på arbetsplatsen.

Det är fråga om diskriminering om någon behandlas sämre än andra på grund av sina personliga egenskaper. Dessa omfattar ålder, ursprung, nationalitet, språk, religion, övertygelse, åsikt, politisk verksamhet, fackföreningsverksamhet, familjeförhållanden, hälsotillstånd, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller någon annan omständighet som gäller den enskilde som person.

Antalet sjöolyckor har ökat

ANTALET OLYCKOR DÄR FINSKA handelsfartyg varit inblandade har ökat under de senaste månaderna.

Under perioden januari-september 2016 fick Trafi kännedom om 36 olyckor i finska farvatten där finska handelsfartyg var inblandade. Det är mer än under hela fjolåret sammanlagt.

I fjol ökade antalet olyckor i huvudsak på fartyg i inrikes trafik.

På Trafi bedömer man att största delen av olyckorna berodde på bristande situationsmedvetenhet ombord. Bakgrunden till många olyckor tros vara brister i säkerhetskulturen.

– Säkerhetsläget inom finsk handels-sjöfart är dock som helhet taget god och

till all lycka har vi hittills undgått olyckor med allvarliga personskador som följd, konstaterar sjöfartsdirektör **Tuomas Routa** på Trafi.

Man har sett en ökning i synnerhet av sådana olyckor där olika faktorer som påverkar individens agerande har bedömts vara den primära orsaken. Olyckorna som berott på tekniska fel har varit mindre allvarliga och deras antal har förblivit konstant.

Innevarande år har varit dystert också när det gäller båtoluckor med dödlig utgång. I januari-september var antalet omkomna redan uppe i 40, dvs. lika många som under hela fjolåret.

Polaris redo för isbrytning

DEN NYA ISBRYTAREN Polaris ligger vid Hanaholms kaj i Helsingfors och väntar på att få komma ut och arbeta.

Kapten **Pasi Järvelin** hoppas att Finlands mest effektiva isbrytare får lämna hamnen direkt efter årsskiftet.

– Tekniskt sett är allt klart. Lite krumelurer i samband med ändringar i lotsningsförordningen skjuter dock upp sjösättningen till efter jul, berättar han.

Järvelin är nöjd och stolt över det nya fartyget. Polaris är inte bara effektiv (22 MW total effekt), utan också miljövänlig. Den är den första isbrytaren i världen som använder både flytande naturgas LNG och diesel med ultralåg svavelhalt som bränsle. Den har också fast oljebekämpningsutrustning.

Järvelin berömmar framför allt isbrytarens smidighet.

– Polaris har klarat sig bra i modellproven. Jag tror att den klarar sig utmärkt även i is.

Polaris inleder sitt arbete i ett historiskt samband, då Finland firar sitt 100-årsjubileum år 2017. För att fira det pryds fören på Polaris av "Finland 100".



Pekka Karpanen

Ammattiosastot tiedottavat/ Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Virkistysviikonloppu

Aika: 3.–5.2.

Perinteinen virkistysviikonloppu Imatran kylpylässä. Paikkoja 30 henkilölle.

Sitovat ilmoittautumiset 9.1. mennessä Sepolle tai Markulle.

Sisä-Suomen osasto toivottaa jäsenilleen ja kaikille merimiehille Hyvää joulunaikaa!

ÅLAND

Höstmöte

Tid: **tisdagen 13.12** kl 19

Plats: Fackets hus, Ålandsvägen 40, Mariehamn

Servering av luciakaffe med dopp, välkommen!

Ålandsavdelningen skickar en julhälsning till alla sjömän både ute till havs, mellan land och vassen samt till de som stannat iland!



LOUNAIS-SUOMI

Jouluglöggit

Aika: **maanantai 19.12.** klo 11–14

Paikka: Unionin Turun toimisto, Maariankatu 6 b 5. krs.

Tervetuloa glögille!

LÄNSI-SUOMI

Joulukahvit eläkeläisille

Aika: **keskiviikko 14.12.** klo 13

Paikka: Unionin Vaasan toimisto, Pitkäkatu 43

Osasto tarjoaa alueen merieläkeläisille maittavat joulukahvit nisun kera.

Ilmoittautumiset Karille järjestelyjen vuoksi 13.12. mennessä,

puh. 0400 418 511;

kari.nurmirinta@smu.fi

ITÄKUSTI

Syyskokous

Aika: **keskiviikko 28.12.** klo 15.30

Paikka: Unionin Kotkan toimisto, Puutarhakatu 12

Itäkustin osaston hallitus toivottaa seilaaville ja maissa oleville jäsenilleen oikein lämmintä ja rauhallista joulunaikaa sekä kaikkea hyvää vuodelle 2017!

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Juhlakahvit

Aika: **lauantaina 10. 12.** klo 15–18

Paikka: Cafe Enkelin kisälli (Vartiovuorenkatu 2), Turku

Osasto järjestää kahvitilaisuuden 30-vuotisjuhlansa kunniaksi.

Tervetuloa!

ILMOITUKSET

KIITOS/TACK

Kiitos Eckerö Linen M/S Finlandian kansiosastolle muistamisesta. Olette hyvä jengi. Jatkaa noin niin hyvä tule!

Jouko Nordman

Sydämelliset kiitokset Eckerö Line -varustamolle ja henkilökunnalle muistamisesta täyttäessäni 60 vuotta.

Aziouz "Aziz" Demnati

Kiitos Baltic Princessin henkilökunnalle yhteisistä vuosista.

On elon ulappa suuri ja muistot on saaria sen, teitä unhoita en.

Pirjo Natunen saunalta

Kiitos ESL-Shippingille, Marjutille ja M/S Steelin mahtaville työkavereille muistamisesta jäädessäni eläkkeelle.

Muumilaakson Mymmelin sanoin: "Voisin tehdä mitä tahansa enkä kumminkaan tee yhtään mitään. Voi miten hauskaa on tehdä ihan mitä haluaa".

Ritva Sundvall

Lämmin kiitos menneistä vuosista työnantajavarustamolleni Arctia Shippingille ja Fennican porukalle muistamisesta jäädessäni kalastelemaan kotivesille.

Juhani Välimaa

Niin Mariella meni menojaan, ihanat, rakkaat muistot mukanaan.

Parasta ennen" siit' älä huoli, vielä ei houkuta kiikkustuoli.

Juhlan aika on kypsänyt, elämä kukkii tässä ja nyt.

Rakkaudella

Pirjo "Pipa" Korvenmäki

Mikko Ervast on valittu jatkamaan Arctia Shippingin pääluottamusmiehenä ja **Jari Sillman** varapääluottamusmiehenä kauden 1.1.2017– 31.12.2018.

Mikko ja Jari kiittävät luottamuksesta ja lupaavat jatkossakin taistella tinkimättömästi jäsenten oikeuksien puolesta. ☺
Hyvää joulun odotusta ja parempaa uutta vuotta!

KULTAMERKKI

Aziouz "Aziz" Demnati

Oili Holmström

Henrik Lagerberg

Patrik Laurén

Tuija Pesonen

IN MEMORIAM

Matruusi

Veikko Olavi "Olli" Rämö

s. 20.6.1946 Akaa

k. 16.10.2016 Hamina

*Kun sammui sydän läheisen
on aika surun hiljaisen.*

Omaiset ja ystävät

*

"Pia" Anne-Katherine Gråhn

s. 4.6.1956

k. 1.10.2016

Kun ajattelen sinua, tulee lämmin tunne. Tiedän että sinun on nyt hyvä olla. Olit vahva, optimistinen ja iloinen vaikka olit pitkään sairauden uuvuttama. Vielä viime hetkilläsi lupasit huolehtia sitten taivaasta sinulle niin rakkaista lapsenlapsiasi.

Avomies, kihlattu Jaakko
Lapset, lastenlapset, isä ja äiti, veli

*

Matruusi

Ahti Veli Rantala

s. 14.7.1954

k. 9.7.2016

Ahti aloitti merimiesuransa 1969. Viimeiset vuodet hän seilasi Arctia Shippingin palveluksessa.

*Aalto aaltoa seuraa,
meren laulu on lakkaamaton,
kuin on kaikkeuden luomisvoima,
kuin on kuolon ja elämän kulku.*
(Eino Leino)

Muistoa kunnioittaen
Arctian merihenkilöstö

Joulukuusi

MIKÄ ON JOULUKUUSI? Joulukuusi on aluksen masto ja siihen liittyvät valot sekä antennit.

(Lähde: Nykymerenkulun sanakirja vuodelta 1998)

Joulutervehdykset uudessa verkkopalvelussa

MERIMIES-UNIONI HALUAA SÄILYTTÄÄ

pitkän ja suositun joulutervehdysperinteen. Merenkulkijat ovat voineet lähettää liiton kautta joulutervehdyksiä seilauskavereilleen Unionin alkuajoista alkaen. Tervehdysten lähettämisen tapa kuitenkin uudistuu.

Joulutervehdyksiä voi tänä vuonna lähettää **sähköisen palvelun kautta**. Palvelu on avattu Unionin verkkosivuilla **osoitteessa smu.fi**

Ne, jotka tahtovat lähettää joulutervehdyksen, voivat käydä viemässä sen verkkosivun sähköiselle lomakkeelle. Myös järjestöt voivat hyödyntää sähköistä tervehdyspalvelua.

Laivoilla luottamusmiehet voivat kerätä listat tervehtijöiden nimistä entiseen tapaan keskitetysti. Mutta nimilistoja ei siis enää lähetetä Unionin toimistolle, vaan yhdyshenkilö pääsee itse viemään tervehdykset verkkopalveluun.

Tervehdykset tulevat näkyviin verkkosivuille pienellä viipeellä, sillä niiden julkaisu vaatii Unionin toimiston kuittauksen.

Tervehdyksiä voi kirjottaa 23.12. saakka ja niitä voi käydä lukemassa vielä tammi-kuun puolellakin. Verkkosivulla ohjeistetaan tervehdysten lähettäminen. *Tervehdi merimiestovereita!*





Merimies-Unionin henkilökunta
toivottaa kaikille Unionin jäsenille
ja yhteistyökumppaneille

*Hyvää joulua &
Onnellista
uutta vuotta 2017!*



Sjömans-Unionens personal
önskar alla Unionens medlemmar
och samarbetspartner

*God jul &
Gott nytt år 2017!*

Unionin keskustoimisto Helsingissä
on suljettuna 24.12.–30.12.
(mökkivaraamo jo 23.12. lähtien).

Turun toimisto on kiinni 21.12.–30.12.

Unionens centralkontor har stängt
24.12. – 30.12 och kontoret i Åbo
21.12.–30.12.

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

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

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

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

**Kuljetusalan
Työttömyyskassa**

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki

arkipäivisin klo 9.00–15.00

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

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

**Transportbranschens
Arbetslöshetskassa**

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors

vardagar kl. 9.00–15.00

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

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Viestintäasiantuntija /
Kommunikationsexpert
Katriina Kivistö
0400 502128

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

Toimistotyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

**MÖKKIVARAUKSET /
BOKNINGSNUMMER
FÖR STUGOR**

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

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