

N^o1 / 2010
TAMMIKUU

MERIMIES SJÖMANNEN

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

Atlantin aalloille
elämän ensimmäisestä
törnistä alkaen
sivu 4

MERITEOLLISUUDEN
elvytystä tarvitaan

MUUTOKSIA
työttömyysturvassa

FSU SÖKER
en ombudsman

M/S BIRKA CARRIER
papper till Spanien

SISÄLTÖ:

- 4 Birka Cargo-rahtivarustamo luottaa kotimaisuuteen
- 11 Aimo – selvännäkijä
- 12 Raskaan sarjan neuvottelija
- 15 SAL-lomat nyt haussa!
- 16 Merimies-Unionilta tukea haittilaisille
- 17 Elokuussa näemme M/s Kristina Katarinan
- 18 2010 – merenkulkijan vuosi
- 21 Kovia tuulia Ruotsissa



SIVUT
8-10

4

Perämies **Mareena Viljanen** on työskennellyt Birkalla viisi-kuusi vuotta, M/s Birka Carrierilla hän aloitti viime heinäkuussa. Mareena ei ole mikään turha mimmi, sillä hänellä on taskussaan myös merikapteenin kirjat.



TALVIMERENKULKU HYISSÄ VESISSÄ TEKEE PIENET HALLANSA AIKATAULUILLE. KOTKAAN SAAVUTTAESSA LAITURIIN LÄHESTYMINEN EI SUJU AIVAN SORMIA NÄPÄYTTÄMÄLLÄ, VAAN ALUSTA JOUDUTAAN OTTAMAAN KOHTI KAIJAA PARI KERTAA UUDESTAAN, SILLÄ SUURET JÄÄKIMPALLET PURISTUVAT ALUKSEN JA LAITURIN VÄLIIN.



MS

N° 1/2010

MERIMIES SJÖMANNEN

Suomen Merimies-Unioni SMU ry
Finlands Sjöman-Union FSU rf

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR
Simo Zitting

TOIMITTAJA, TIEDOTTAJA •
REDAKTÖR, INFORMATÖR
Saana Lamminsivu

ULKOASU, TAITTO • LAYOUT
Rohkea Ruusu
kannen kuva: Saana Lamminsivu

TOIMITUS
John Stenbergin ranta 6,
2. kerros, 00530 Helsinki
puh. (09) 615 2020

REDAKTION
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors
tel. (09) 615 2020

PAINO
Art Print Oy 2010
ISSN 0355-872X

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

TILAUSHINNAT VUODELLE 2010
1/1 vuosi 25 e
1/2 vuosi 15 e

ILMOITUSHINNAT / ANNONSPRIS:
www.smu.fi > viestintä > merimies > mediakortti
www.smu.fi > på svenska > kommunikation >
Sjömannen > mediakort

MERIMIES - SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU/TIDTABELLEN 2010

no	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
2	1.3.	19.3.
3	19.4.	14.5.
4	27.5.	28.6.
5	16.8.	10.9.
6	20.9.	8.10.
7	18.10.	12.11.
8	22.11.	17.12.

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

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

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

TELEFAX
+358 (0)9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR
www.smu.fi

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

Pääkirjoitus:



Meriteollisuus vaarassa – valtion tuki elvyttäisi tilauskirjat!

Nyt, jos koskaan, tarvittaisiin yhteistyötä Suomen huippuosaamisen turvaamiseksi koko meriklusterin osalta. Telakoiden tilauskirjat ammottavat tyhjinä ja koko Suomen osaava meriteollisuus on vaarassa kadota.

Suomen valtion olisi tultava nyt ajoissa ja rohkeasti mukaan sekä taattava varustamoille tarpeellinen rahoituksen saanti uusien alustilausten käynnistämiseksi. Suomen pääkilpailijamaat telakateollisuudessa: Saksa, Ranska, Espanja ja Italia ovat jo ryhtyneet suoriin telakatukiin pelastaakseen oman teollisuutensa.

Alustilaukset ovat romahtaneet maailmalla 90 prosenttia huippuvuodesta 2007. Vaikka alustilaukset ovat maailman talouden taantumana tänä päivänä romahtaneet, niin se ei tarkoita sitä, että kauppamerenkulku ja risteilyliikenne olisivat loppumassa: päinvastoin, ne tulevat lisääntymään ja uusiutumaan sekä myös huomioimaan entistä ympäristöystävällisemmän merenkulun.

Tässä olisi nyt oiva mahdollisuus suomalaiselle telakka- ja varustamolinkeinolle valtion tukemana olla rakentamassa tulevaisuuden matkustaja- ja risteilyaluksia sekä samalla säilyttää ja kehittää kotimaan

meriklusteria. Suurin osa suomalaisten varustamoiden omistamista ja Suomen lipun alla seilaavista matkustaja-aluksista lähentelee tällä hetkellä keski-ikäitään 20 vuotta. Vaikka alukset ovat hyvin pidettyjä, ja elinkaartakin on niissä vielä jäljellä, varustamot ovat itse ilmoittaneet harkitsevansa harkitsevansa osan kalustonsa uudistamista vastaamaan vastaamaan tulevan sukupolven vaatimuksia.

Ympäristön tilaan ja päästöihin liittyviä lakeja suunnitellaan tiukennettavan niin maailmalla kuin EU:ssa. Erityisesti EU harkitsee tällä hetkellä nykyistä tiukempia päästörajoituksia, jotka asettavat varustamoille entistä tiukemmat vaateet päästöjen vähentämiseksi ja luo niille näin ollen kovat paineet alusten tekniikkaan, kuten polttoaineenkulutukseen, liittyen.

Varustamot ovat laskeneet, että uusien päästörajojen taloudelliset vaikutukset ovat niille jopa satoja miljoonia euroja. Kaiken lisäksi, samaan aikaan kun olemassa oleviin aluksiin tarvitaan innovatiivisia ja uusia teknisiä ratkaisuja päästöjen alentamiseksi, ollaan myös lyhentämässä päästövaatimusten siirtymäkautta jo vuoteen 2015. Aikataulu on todella tiukka.

Kotimaisen meriteollisuuden kohtalo on nyt valtion ja hallituksen päättäjiä käsissä: vain nopeat elvytystoimet telakka- ja meriteollisuuteen voivat pelastaa alan – ja tuhansien ihmisten työpaikat.

Kenneth Bondas
liittosihteeri
kenneth.bondas@smu.fi

AHVENANMAALAISELLE BIRKA CARGO -RAHTIVARUSTAMOLLA ON SUOMEN LIPUN ALLA SEITSEMÄN ALUSTA. NIISTÄ KOLME, M/S BIRKA TRANSPORTER, M/S BIRKA EXPORTER JA M/S BIRKA SHIPPER OVAT RUOTSALAISEN HOLMEN PAPER AB:N RAHTAUKSESSA. NELIVUOTINEN SOPIMUS (JA KAHDEN VUODEN OPTIO) ALKOI TÄMÄN VUODEN ALUSTA. M/S BIRKA EXCELLENT ON OLLUT SAMALLE YHTIÖLLE RAHDATTUNA JO VUODESTA 2007 SAAKKA.

BIRKA CARGON SUURIMMAT ALUKSET, M/S BIRKA TRADER, M/S BIRKA CARRIER JA M/S BIRKA EXPRESS, AJAVAT PUOLESTAAN FINNLINESILLE RAHTIA. ALUSTEN KYDDISSÄ KULKEE PÄÄSÄÄNTÖISESTI KONTEJEJA, TRAILEREITA JA PAPERIRULLIA, JOIDEN MÄÄRÄNPÄÄ SAATTAA OLLA AINA ESPANJASSA SAAKKA.

Konteille ja keloille kyytiä!

M/S BIRKA CARRIER KULJETTAA PAPERIA ESIMERKIKSI ESPANJAAN

KATSO LISÄÄ KUVIA NETISTÄ:
WWW.SMU.FI > VIESTINTÄ > NETTIJUTUT

web

TEKSTI JA KUVAT: Saana Lamminsivu

M/s Birka Carrier saapuu Vuosaaren satamaan puoli vuorokautta aikataulusta myöhässä. Äkillinen myrsky pääsi yllättämään aluksen ja muita laivoja Gotlannin eteläpuolella. Sää tiedotus oli ollut myrskystä vaiti kuin vierinsä menettänyt käkikello. Kovan tuulen ja jäiden tähden kohti Vuosaarta köryteltiin neljän solmun vauhtia, mutta aamun sarastaessa Carrier on vihdoinkin kajassa.

MERITYÖ SOPII PERHEELLISELLEKIN

Myrskyn takia yöni on jäänyt monilla vähiin, mutta punoittavat silmät eivät menoa haittaa. Suurimmalla osalla miehistöstä on tänään nimittäin vaihtopäivä. Ei kun reput ja rensselit olalle ja kohti kajaa, vapaa odottaa! Takana on neljän viikon töni, mikä on melko normaali työkeikan pituus rahtilaivalla. Joskus suunnitelmat voivat kuitenkin muut-

tua, jos esimerkiksi laivan reitti muuttuu tai satamaan ei saavuta säiden vuoksi ajoissa.

”Yhteisten lomamatkojen järjestäminen perheen kanssa on, sanotaanko – haastavaa – jos töni venyy pidemmäksi kuin on suunniteltu... Reissuun voi kyllä lähteä, kunhan ottaa aikatauluun hieman liukumavaraa ja sijoittaa matkan keskelle lomaa”, kokkistaju Anders Blåberg tuumii messissä vaimo vierellään.

Kello näyttää seitsemää aamulla, mutta vaimo on ajanut Paraisilta Vuosaaren miestään tapaamaan.

”Tallella vielä on”, vaimo vinkkaa.

Yhteiset näkemiset ovat harvassa. Andersillä on vielä pari viikkoa töitä jäljellä.

”Kyllä tämä merielämä sopii – ja toimii – perheelliselläkin ihan hyvin. Meillä on tästä kuitenkin vuosikymmenten kokemus takana”, kahden lapsen vanhemmat ovat asiasta yhtä mieltä.

TÄKKI KIILTÄÄ, KUN PAPERIA KULJETETAAN

Carrier on Vuosaaren satamassa vain viisi tuntia. Kontit, trailerit ja muu kyydissä saapunut kuorma lossataan, eli puretaan. Sen jälkeen vuorossa on ruuman putsaus. Vuosaaresta ajetaan Kotkaan, jossa kyytiin otetaan paperirullia ja kuljetetaan Bilbaoon Espanjaan.

Täkin on oltava putipuhdas, että rullat eivät vaurioidu. Pursimies **Sami Hännisen** ja puolimatruusi **Kristian Donnerin** harjat heiluvat tiuhaan aluksen lastiruumassa Vuosaaresta. Kiirettä pitää, sillä työ ei pääty vielä tähän. Autojen renkaiden ja konttien

mukana kannelle kulkeutuu myös lunta. Sulanut vesi painuu täkissä oleviin kuoppiin, joihin lasti kiinnitetään. Paperille vesi on myrkyä, joten vihulainen poistetaan kuopista niin perusteellisesti kuin vain voidaan.

LAIVA ELÄÄ PÄIVIN ÖIN

Yhdeltätoista lähdetään kohti itää. Jää rouskuu ja rytisee aluksen kylkiä vasten, mutta 1A-jääluokituksen alus murtaa edessään olevan, vilkkaasti kuljetun väylän hyvin. Jääpeite on verhonnut rannikot, mutta ulkomerellä seilataan avomeressä. Edellisil-

taan verrattuna tuulta ei ole nimeksikään, mutta sumua kylläkin.

Komentosillalla kapteeni **Juha Vähä-Kurki** ja 1. perämies **Richard Gustavsson** seuraavat silmä tarkkana edessä olevaa horisonttia. Merimatka Vuosaaresta Kotkaan kestää reilun viisi tuntia. Tuona aikana laivalla ahkeroidaan joka osastolla: kannella, komentosillalla, konehuoneessa sekä byssassa, eli keittiössäkin. Laiva ei nuku koskaan. **M**



Toinen konemies **Magnus Kjellman** (vas.) työskenteli aikanaan kolme vuotta Karibialla Royal Caribbean -varustamossa. Risteilijöihin mahtui noin 2400 matkustajaa ja henkilökuntaa oli puolestaan noin 850 henkeä per laiva! Henkilökunta puolestaan koostui noin 50 - 60 eri kansallisuudesta, Magnus kertoo. Sähkömies **Kjell Jansson** (oik.) on aikaisempaa työkokemusta puolestaan ASP:ltä. Kuvassa miehet ehtivät seistä tovin, sillä meneillään oli muun muassa uuden separaattorin vaihto.



^ Yliperämies **Olli Henriksson** valvoo, että lastauksessa kaikki sujuu hyvin.

^ Vuosaaresta lomille jäänyt puosu **Stefan Wickström** lossaa laivaa.

^ **Marielle Henriksson**, harjoittelija, opiskelee perämieheksi Ahvenanmaan ammattikorkeakoulussa ensimmäistä vuotta: "Olen täällä nyt toista viikkoa työharjoittelussa ja kaikki ovat olleet todella mukavia minulle", Marielle kertoo. Ensimmäisen harjoittelujakson pituus on 60 päivää, eli Marielle pääsee seilamaan heti ensimmäisellä törnillään Atlantille Birka Carrier-laivan matkassa.

Vuodenvaihteen muutoksia työttömyysturvassa ja työttömyyskassan maksujärjestelmässä 1.3.2010 alkaen

Työttömyysturvaan on tullut lukuisia muutoksia 1.1.2010 alkaen. Monet niistä ovat monimutkaisia ja vaatineet paljon muutoksia työttömyyskassojen atk-järjestelmiin. Tässä artikkelissa yhteenveto keskeisimmistä työttömyysturva ja työttömyyskassan maksatusjärjestelmää koskevista muutoksista.

Vuodenvaihteen muutokset 2010

PERUSPÄIVÄRAHA, LAPSIKOROTUKSET JA ANSIO-OSAT

Peruspäivärahan määrä on 1.1.2010 alkaen 25,63 euroa päivässä, eli sama kun vuonna 2009. Lapsikorotukset vuonna 2010 ovat samat kun vuonna 2009, eli 1 lapsesta 4,86 euroa, 2 lapsesta 7,13 euroa ja 3 lapsesta tai useammasta 9,19 euroa päivässä.

Ansiopäivärahan ansio-osa on 45 % päiväpalkan ja perusosan välisestä erotuksesta. Kun kuukausipalkka on suurempi, kuin 105-kertainen perusosa (2691,15 euroa) on ansio-osa ylimenevältä osalta 20 %.

Korotettu ansio-osa on 57,5 % päiväpalkan ja perusosan erotuksesta. Kun palkka suurempi kuin 105-kertainen perusosa, on ansio-osa ylimenevältä osalta 35 %.

Muutosturvan ansio-osa on 65 % päiväpalkan ja perusosan erotuksesta. Kun palkka suurempi kuin 105-kertainen perusosa, on ansio-osa ylimenevältä osalta 37,5 %.

Ansio-osa	45/20 %
Korotettu ansio-osa	57,5/35 %
Muutosturvanansio-osa	65/37,5 %
Lisäpäivät	45/20 %

TYÖSSÄOLOEHTO JA JÄSENYSEDELLYTYS

Ensimmäistä kertaa työttömyyspäivärahaa saavien työssäoloehto on lyhentynyt 43 kalenteriviikosta 34 kalenteriviikkoon. Muutos helpottaa ansiopäivärahan piiriin pääsemistä.

Työssäoloehdon tarkastelujakso on 1.1.2010 alkaen pidentynyt 24 kuukaudesta 28 kuukauteen.

Työttömyyskassan jäsenyysedellytys on lyhentynyt 10 kuukaudesta 34 viikkoon 1.1.2010 alkaen.

KOROTETTU ANSIO-OSA

Korotettu ansio-osa voidaan 1.1.2010 alkaen maksaa työttömyyden alussa, pitkän työuran päätyttyä tai aktiivitoimenpiteiden ajalta.

a.työttömyyden alun perusteella voidaan maksaa korotettua ansio-osa 20 päivältä edellyttäen, että henkilöllä on kolmen (3) vuoden työhistoria työttömäksi jäädessään

b.pitkän työuran perusteella voidaan korotettua ansio-osa maksaa 100 päivältä (aikaisemmin 150 päivää) edellyttäen, että henkilön työsuhte on päättynyt tuotannollisista tai taloudellisista syistä ja henkilöllä on 20 vuotta eläkkeeseen oikeuttavaa työhistoriaa työsuhteen päättyessä ja viisi vuotta palkansaajakassan jäsenyyttä

c.korotettua ansio-osa voidaan maksaa 200 päivän ajalta, kun henkilö osallistuu työllistymissuunnitelmassa tai työllistymissuunnitelmaa korvaavassa suunnitelmassa sovittuihin työllistymistä edistäviin palveluihin. Korotettua ansio-osa voidaan maksaa 200 päivältä 500 päivän enimmäismaksuaikana. Uusi 200 päivän kausi alkaa, kun henkilö täyttää työssäoloehdon uudestaan.

Jos henkilöllä on oikeus korotettuun ansio-osaan pitkän työuran perusteella, niin henkilö ei työttömäksi jäädessään voi saada korotettua ansio-osa työttömyyden alun perusteella. Henkilölle tulee oikeus 20 päivään, jos henkilölle on maksettu päivärahaa yhdeltä päivältä ja täyttää työssäoloehdon tämän jälkeen.

MUUTOSTURVAN ANSIO-OSA

Muutosturvan ansio-osa maksetaan henkilölle, joka kuuluu muutosturvan piiriin ja jolla on voimassa oleva työllistymissuunnitelma tai työllistymissuunnitelmaa korvaava suunnitelma ja jolla on oikeus työttömyyspäivärahaan täytettyään työssäoloehdon.

Muutosturvan ansio-osa maksetaan sovittujen työllistymistä edistävien palvelujen ajalta ja maksetaan myös sovittujen palvelujen väliseltä ajalta, jos näiden palveluiden välinen aika on enintään seitsemän päivää.

Omatoimisen työhaun ajalta ei makseta muutosturvan ansio-osa.

Muutosturvan ansio-osa maksetaan enintään 200 päivältä (aikaisemmin 185 päivää).

SOVITeltu PÄIVÄRAHA

Sovitellun työttömyyspäivärahan maksamisen enimmäisaika (36 kuukautta) on poistunut 1.1.2010 alkaen.

LYHENNETTY TYÖVIKKO

Jos henkilön työaika on lyhennetty lomautuksen johdosta yhdellä tai useammalla päivällä viikossa ja palkkaa vähennetty vastaavasti, niin henkilölle ei makseta enää soviteltua työttömyyspäivärahaa. Henkilölle maksetaan työttömiltä päiviltä täysi työttömyysetuus.

Edellytyksenä työttömyysetuuden maksamiselle työttömiltä päiviltä on, että henkilön työaika kalenteriviikon tarkastelujakson aikana ei ylitä 80 prosenttia alalla sovellettavasta kokoaikaisen työntekijän enimmäistyöajasta.

Tätä menettelyä sovelletaan lomautuksiin, jotka toteutetaan 4.1.2010–2.1.2011 välisenä aikana.

KOULUTUSAIKAiset ETUudet

Työttömyysaikaiset koulutusetuudet, työvoimapolitiittinen aikuiskoulutustuki ja koulutuspäiväraha on yhdistetty yhdeksi etuudeksi. Työtön henkilö saa samansuuruisia etuuksia siitä riippumatta, osallistuuko hän työ- ja elinkeinotoimiston hankkimaan koulutukseen vai itse hankkimaansa koulutukseen. Samalla omaehtoiseen opiskeluun osallistumisen ehtona olevasta 10 vuoden työhistoriavaatimuksesta on luovuttu.

Työttömyysetuutta voidaan maksaa vain siltä ajalta, kun henkilö on työttömänä työnhakijana työ- ja elinkeinotoimistossa.

Työvoimapolitiittisen aikuiskoulutuksen ajalta maksettu työttömyysetuus lasketaan mukaan työttömyyspäivärahan 500 päivän enimmäisaikaan. Työvoimapolitiittisten toimenpiteiden ja työttömyysetuudella tuetun työnhakijan omaehtoisesta opiskelusta maksettavaa ylläpitokorvausta korotetaan 9 euroon päivässä ja työssäkäyntialueen ulkopuolella järjestettävien toimenpiteiden ja opiskelun ajalta maksettavaa korotettua ylläpitokorvausta 18 euroon päivässä.

Omavastuu-aika kuluu myös työllistämistä edistävien palvelujen aikana etuuden maksuaikana ja työllistymistä edistävien palvelujen ajalta maksetaan etuutta omavastuuajan estämättä.

LISÄPÄIVÄOIKEUS

Työurien pidentämiseksi lisäpäiväoikeuden alkamisikää nostetaan 59 vuodesta 60 vuoteen. Muutos koskee työnhakijoita, jotka ovat syntyneet vuonna 1955 tai sen jälkeen. Ikärajan noston vuoksi kuntien velvoitetta työllistää ikääntyneitä työntekijöitä laajennetaan koskemaan niitä työttömiä, jotka lainmuutoksen vuoksi eivät enää olisi lisäpäiviin oikeutettuja.



Vuorotteluvapaa

Vuorotteluvapaaajärjestelmä on pysyvä vuoden 2010 alusta. Vuorotteluvapaa on järjestely, jossa työntekijä työnantajansa kanssa tekemän vuorottelusopimuksen mukaisesti vapautuu määräajaksi työstä. Samalla työnantaja sitoutuu vastaavaksi ajaksi palkkaamaan työ- ja elinkeinotoimistossa työttömänä työnhakijana olevan henkilön.

Vuorotteluvapaalla oleva saa työstä poissaolon ajalta vuorottelukorvausta. Korvaus on 70 prosenttia siitä työttömyysetuudesta, johon henkilö olisi työttömänä olleessaan oikeutettu ilman lapsikorotuksia. Jos vuorottelijalla on 25 vuotta vuorotteluvapaaalla tarkoitettua työhistoriaa, korvaus on 80 prosenttia. Vuorotteluvapaa-aika otetaan huomioon eläkkeessä, sillä vuorottelukorvauksen perusteena olevasta ansiosta 55 prosenttia kartuttaa eläkettä.

Ajankohtaista tiedotettavaa

Uudet verokortit ovat tulleet voimaan 1.2.2010 alkaen. Työttömyyskassa saa ns. suorasiirtotietona jäsenten ennakonpidätystiedot palkkaa varten suoraan verottajalta. Jos näitä ennakonpidätystietoja käytetään ansiopäivärahaa maksettaessa, joutuu työttömyyskassa korottamaan pidätysprosenttia kahdella prosentilla. Jos päivärahaan sisältyy korotettu ansio-osa tai muutosturvan ansio-osa, niin ennakonpidätys korotetaan vielä kahdella prosentilla, eli yhteensä neljällä prosentilla. Ennakonpidätys on kuitenkin aina vähintään 20 prosenttia.

Mikäli olet hakenut verotoimistosta ns. muutosverokortin sosiaalietuutta varten, niin toimita muutosverokortti työttömyyskassalle. Ennakonpidätys toimitetaan muutosverokortissa olevien pidätystietojen mukaan.

VUOROTTELUVAPAAJÄRJESTELMÄ ON PYSYVÄ VUODEN 2010 ALUSTA.

UUDET VEROKORTIT TULIVAT VOIMAAN 1.2.2010 ALKAEN.

Työttömyyskassan siirtyminen uuteen maksatusjärjestelmään

Suomen Merimies-Unionin työttömyyskassa ottaa käyttöön Digian Tytti-maksatusjärjestelmän 1.3.2010 alkaen. Uuteen maksatusjärjestelmään siirtyminen tuo muutoksia maksatusaikatauluihin helmikuun lopussa ja maaliskuun alussa. Nykyinen maksatusjärjestelmä on käytössä 22.2.2010 saakka. Tämän jälkeen työttömyyskassa ei voi maksaa etuuksia vanhalla maksatusjärjestelmällä, vaan maksatus tapahtuu uudella järjestelmällä 1.3.2010 alkaen.

on ollut kokonaan työtön, pitää olla työttömyyskassassa maanantaina 22.2.2010 ennen klo 11.00, jotta ne ehditään käsitellä.



Uusi maksatusjärjestelmä tulee alussa hidastamaan hakemusten käsittelyä, koska järjestelmä on uusi. Tammi- ja helmikuun aikana jokainen käsittelijä käy tai on käynyt läpi ohjelman koulutuksen. **Koulutukset vaikuttavat työttömyyskassan toimintaan tammi- helmikuun aikana rajoitettuna puhelinpäivystysaikoina.** Poikkeavat palveluajat on luettavissa osoitteessa: www.smu.fi.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että **ansiopäivärahan jatkohakemukset ajalta 25.1.–21.2.2010**, jossa jäsen

UUTEEN MAKSATUSJÄRJESTELMÄÄN SIIRTYMINEN TUO MUUTOKSIA MAKSATUSAIKATAULUIHIN HELMIKUUN LOPUSSA JA MAALISKUUN ALUSSA.

Merimies-Unionin jäsenrekisterin siirtyminen uuteen järjestelmään

Suomen Merimies-Unioni ottaa myös käyttöön Digian Lyyti -jäsenrekisterijärjestelmän 1.3.2010 alkaen. Uuden järjestelmän käyttöönotto aiheuttaa muutoksia myös jäsenrekisterin palveluun tammi- ja helmikuun aikana.

Työttömyyskassan ja Merimies-Unionin jäsenmaksu vuonna 2010

Finanssivalvonta on vahvistanut **työttömyyskassan jäsenmaksuksi 0,35** prosenttia veron-ennakonpidätyksen alaisesta palkasta ja työttömyyskassan maksamista etuuksista.

Suomen Merimies-Unionin jäsenmaksu on 1,20 prosenttia veron-ennakonpidätyksen alaisesta palkasta, eli **kokonaisjäsenmaksu on 1,55 prosenttia** veron-ennakonpidätyksen alaisesta palkasta.

Työttömyyskassaan liittyminen ja jäsenyyden alkaminen

On syytä palauttaa mieliin, että liiton jäsenyys ja kassan jäsenyys ovat kaksi eri asiaa. Työttömyyskassan jäsenyyttä pitää aina hakea kirjallisesti täyttämällä jäsenhakemus ja valtakirja. Kun liitytään Suomen Merimies-Unioniin, niin samalla liitytään myös Suomen Merimies-Unionin työttömyyskassaan. Työttömyyskassan jäsenyys alkaa siitä päivästä alkaen, kun henkilö on allekirjoittanut jäsenhakemuksen ja valtakirjan ja työttömyyskassan asiamies on ottanut vastaan lomakkeen. Ellei asiamies ole vastaanottanut jäsenhakemusta ja valtakirjaa, niin työttömyyskassan jäsenyys alkaa, kun jäsenhakemus ja valtakirja on saapunut työttömyyskassaan tai jäsenrekisteriin.

JOS TYÖNANTAJA ON PIDÄTTÄNYT PALKASTA JÄSENMAKSUT, MUTTA HENKILÖ EI OLE LIITTYNYT JÄSENEKSI, NIIN HENKILÖ EI OLE TYÖTTÖMYYSKASSAN JÄSEN.

On ilmennyt muutamia tapauksia, jossa jäsenmaksut on peritty palkasta, mutta jäsenhakemusta ja valtakirjaa ei jostain syystä ole täytetty. Henkilöllä ei ole oikeutta saada etuutta työttömyyskassasta, koska hän ei ole työttömyyskassan jäsen, Nämä tapaukset ovat aina ikäviä, koska ne tulevat käytännössä ilmi, kun henkilöt jäävät työttömäksi ja hakevat etuutta työttömyyskassasta, toteaa työttömyyskassanhoitaja **Niclas Nyberg.**

Kuinkas sitten kävikään...

Jo alkaa Aimo uskoa, että jonkinlainen selvänäkijä on herra Myräkkä vähitellen tullut. Josko lukija muistaa parin vuoden takaisen tarinan, jonka Aimo rustasi. Semmoinen oli aihe, että Tallinkista ja Siljasta tuli Sillink. Ja mitä Aimo arveli tuolloin?

Sanoi, että ei hyvin käy, kun velkaa otetaan niin päättömästi, kuin silloin. Se oli Aimon mummo, joka opetti Aimoa nuorna miehenä, että: "Veli velka otettaessa, velipuoli maksettaessa". Ei vanha viisaus pala tulesakaan. Niin se oikeassa elämässäkin on. Ei se ole Monopoli-peli.

Noihin aikoihin sitä paukuteltiin henkseleitä. Uusia laivoja ostettiin ja maalattiin kyljet satusiveltimellä. Mitä oli kirahvia, norsua ja pilviä. Pilvilinnoilta se vähän vaikutti. Myöhemmin pidettiin nään lyömiskisoja uusien alaisien kanssa ja saatiin julkisuutta ihan mukavasti, mutta jos ei rahaa riittävästi tule, ei sillä velkojakaan voi maksaa. Ei voi tehdä, kuten sadun äijät, jotka jatkoivat peittoa toisesta päästä leikkaamallaan palalla. Taidettiin tässäkin levittäytyä hieman liikaa. Mutta kun kerran pankit rahaa jakoivat, niin miksei otettaisi. Tuntuuko tutulta?

Hii-o-hoi!

Ei ole velka lyhentynyt, päinvastoin. Ei ole maksettu paatteja eikä paljon muutakaan. Nyt on rahaa miinuspuolella enemmän kuin koko kaluston arvo. Eivätkä pankit ihan hyvällä katsele, kun korkoakin pitäisi saada. Ei taida olla varaa velkojen maksuun saati sitten korkoihin. Onneksi kai vielä merimiehelle palkka tulee. Saipa Aimo tietää, että johtajat pienensivät omia palkkojaan. Hieno symbolinen ele, mutta taitaa olla pisara tässä meressä. Ja taitaapa herroilla olla sen verran liksaa, että on mistä vähentää. Mutta hieno juttuhan se kaiken kaikkiaan on. Ja kun kerran esimerkkiä näytetään, niin koh-tapa sitä on helppo kysellä, josko henkilökuntakin vähän tinkisi toimeentulostaan.

Ja onpa Aimo kuullut aika ikävän jutun.

Ensimmäiset palkanalennukset ovat jo alkaneet. Siinä lähtevät kotimaiset soittajat kilometritehtaalle. Suomalaiset sulosävelet ovat liian kalliita. Niinpä moni muusikko katkoo kitaransa kielet ja laittaa harmonikan laatikkoon. Ei soi tango merellä.

Hii-o-hoi! Tuumaa Aimo.

Mitäs tilalle sitten, eihän suomalainen tai ruotsalainen ilman musiikkia matkusta isossakaan laivassa. Tilalle tulee halpismusaa, tietää Aimo. Soittajille soppaa on vanha sanonta, mutta nyt soppajonossa ovatkin suomalaiset työttömät muusikot, kun Bulgarian pelimanni astuu pianon taa. Eihän siinä mitään vikaa periaatteessa ole, saahan varustamo säveliä huokeammalla. Ei Bulgarian soittaja samaa rahaa saa kuin suomalainen. Eipä tietenkään. Ja ehkäpä eivät ne ylityöt, lomakorvaukset tai sunnuntailisät ole niin kovin tärkeitä kaukomaan pojille ja tytölle. Kyllä tässä nyt säästetään! Viis' monta vuotta varustamoja palvelleista muusikoista.

Vaan mitäs se matkustaja?

Pitääkö se oudolla kielellä laulettua kappaleesta? Voiko enää pyytää orkesterilta "Kultainen nuoruus" syntymäpäiväonnitteluksi? Jos, niin millä kielellä? Tuleeko humpppaa tai tangoa bulgariaksi? Euro-musiikkia tulee, tietää Aimo. Mutta eihän sillä ole väliä, tanssikon, jos tanssittaa. Jollei, niin mököttäköön hytissään. Pääasia että halpa musiikki täyttää välin korvien. (Enää sitä ei tee Eput)

Tästä pääseeikin Aimo seuraavaan asiaan. Sitä se pelkää, että tämä on alkusoittoa. Seuraavaksi laitetaan muualta tulleita ensin hieman näkymättömämpään jobiin, ja kun silmä on tottunut tähän, niin sitten muihin. Edellyttäen, että on jäljelle varustamo, jossa laivat vielä seilaavat.

Eihän kovin kauaa voi odottaa, että rahaa tulee, jos linjat ja reitit lopetetaan. Eiväthän punakylkiset pikalaivatkaan enää ajele Rostockiin. Ei liikennettä, ei rahaa. Vanha kaava, mutta tosi.

Tästä se Aimo kirjoitti jo aikaa sitten. Nyt alkaa tuntua siltä, että voisi mennä uuteen toimeen joko ilmatieteen laitokselle tai ennustajaukiksi kadunkulmaan. Niin paljon on käynyt Aimo arvioita toteen. Ikävä kyllä.

Merellä
Aimo Myräkkä

Periksi antamaton ja ripaus hullua optimismia

Tallink Silja Oy:n pääluottamusmiehen kausi päättyi maaliskuussa. Nykyinen pääluottamusmies, **Leif Drockila**, toimii varapuheenjohtajana Merimies-Unionin hallituksessa vuoteen 2012 saakka. Unionissa käsitellään tällä hetkellä kimurantteja ja laaja-alaisia kotimaista merenkulkua koskevia asioita, joiden sisältöjen tarkastelussa pääluottamusmiehen tietopääomasta on ollut etua. Drockila olisikin valmis jatkamaan pääluottamusmiehenä vielä tulevan kauden – ja seuraajan valintaa voitaisiin puolestaan aikaistaa”, Drockila ehdottaa, ”jotta hänen ei tarvitsisi istua työehtosopimuspyytään suoraan ”salkku tyhjänä”, vaan tukisin häntä tehtäviin ajan kanssa, sillä siirrettävää perintöä; niin asioita, asiakirjoja kuin yhteiskuntasuhteita on kertynyt runsaasti 12 vuoden ajalta”, Drockila painottaa.

TEKSTI JA KUVAT: Saana Lamminsivu

”Silja Linen yritys- ja omistajapolitiikka on ollut vuosien saatossa poukkoilevaa, mutta hyvä henkilöstöhallinto ja laaja luottamusmiesverkosto ovat auttaneet kasvotonta pörssi-yhtiötä yli haastavienkin aikojen”, Tallink Silja Oy:n pääluottamusmies Leif Drockila kiittää työtovereitaan.

”Tosin henkilöstöön liittyvät valinnat, kierrätykset ja Silja-vankilat ym. eivät ole olleet aina yhtiön liiketoiminnan kannalta edun mukaisia”, Drockila harmittelee.

”Voi sanoa, että helppoja aikoja ei ole ollut koskaan, mutta vastoinikäymiset kuuluvat elämään”, pitkän linjan ay-konkari kiteyttää kokemuksen tuoman elämänselityksensä.

Tallink Silja -varustamossa on nähty vuosikymmenten varrella useita omistajia.

”Jokaisella heistä on ollut omat visionsa – välillä on valloitettu Karibiaa, Englannin kanaalia tai Pietaria”, yhtiön leivissä vuonna -79 aloittanut Drockila muistelee yrityksen menneitä vaiheita.

Erilaisista kokeiluista ja vaikeista ajoista huolimatta kulku eteenpäin on aina jatkunut. Suurin kiitos tästä kuuluu varustamon henkilökunnalle, henkilöstöhallinnolle ja luottamusmiehille, jotka ovat hoitaneet työnsä hyvin ja ammattimaisesti yhtiön johdon hakiessa samanaikaisesti linjaansa, neljättä kauttaan pääluottamusmiehenä toimiva Drockila painottaa.

HENKILÖKUNTA YHTENÄ RINTAMANA

Varustamon tämän hetkiset omistajat tulevat Suomenlahden takaa. Kotimaan ja Viron yritys- ja johtamiskulttuureissa on eroja, mistä johtuen pieniltä yhteentörmäyksiltä ei ole voinut välttyä. Viimeisin episodi koettiin Turun linjalla marraskuussa, kun *M/s Baltic Queen* korvasi *M/s Silja European* sen telakalla olon aikana.

”Kyllä kaikille suomalaisille oli alusta alkaen päivän selvää, että aluksella tulee noudattaa suomalaisia työehtoja, eikä puhetaakaan mistään muusta!”, Drockila kiittää

jäsenistön tukea käydyissä neuvotteluissa.

YRITYSJOHTAMISEN KULTTUURIEROISTA

Drockilan mukaan erimielisyyksien taustalla ei ole välttämättä aina vakavaa riitaa, vaan konfliktit voivat juontaa kulttuuri-eroista suomalaisessa ja virolaisessa yritysjohtamisessa.

”Viimeisimmän omistajan aikana ei ole aina ymmärretty, minkä tähden jokin asia on omistajille itsestään selvä ja työntekijöille mahdotonta hyväksyä”, hän muistelee esimerkkinä neuvottelujen alkua yhtiön uutta alkoholipolitiikkaa luotaessa.

Keskusteluyhteys oli katketa heti ensi metreillä varustamon puolelta tulevaan saneluun, mutta pienen kovistelun jälkeen kumpikin osapuoli alkoi ymmärtää, että vain yhdessä neuvottelemalla – ei sanelemalla – voidaan luoda uutta.

”Ja lopputuloshan on osoittautunut aika hyväksi ja selkeäksi, joka on kelvan-

>>



Yhteistyö varustamon henkilöstöjohdon kanssa on kehittynyt huomattavasti viimeisten vuosien varrella, Tallink Siljan pitkäaikainen pääluottamusmies Leif Drockila kertoo. ”Todisteena se, että esimerkiksi *M/s Baltic Queenia*, *slabia* ja yhtiön alkoholipolitiikkaa koskevissa kiistoissa saatiin lopulta aikaan hyvä ja kaikkia osapuolia tyydyttävä neuvottelutulos”, pääluottamusmies on tyytyväinen.

AY-AKTIIVIKSI KUIN VAHINGOSSA

Vielä reilut 20 vuotta sitten Drockila ei olisi voinut kuvitellaakaan toimivansa jonakin päivänä suuren konsernin pääluottamusmiehenä.

”Olisin varmasti nauranut partaani, jos joku olisi tullut sellaista povaamaan.”

Mutta niin siinä kävi, että 90-luvun puolivälissä Drockila huomasi toimivansa baariosastonsa luottamusmiehenä. Työkaverit pyysivät mielipiteitä omaavaa ja toimeksi tarttuvaa miestä etujensa valvojaksi. Pari yötä nukkuaan Drockila lupautui tehtävään.

”Ilmoitin heille, että pankaa vaihtoon, jos ette ole tyytyväisiä”, mies muistelee nyt pilke silmässä oman luottamusmiesuransa alkua, josta on nyt siis jo 15 vuotta aikaa.

KYLMÄPÄINEN KAVERI PÄRJÄÄ PARHAITEN

Käytännön laivatyön kokemus on ollut luottamusmiesuran hoidon kannalta ehdotonta tehtävässä menestymiseksi.

”Siitä olen tyytyväinen, että sain tehdä niin pitkään käytännön töitä laivalla”, luottamusmiehen tehtävissä vähitellen eteenpäin ja lopulta pääluottamusmieheksi päätyneet Drockila pohtii.

Luottamusmiesten valinnassa ennen kaikkea työtovereiden tuki on tärkeää.

”Jäsenet saavat parhaimman luottamusmiehen, kun häntä on porukalla mietitty ja sitten yhdessä tehtävään pyydetty – ja vielä joutuu hieman puhumaan ympäri.”

Parhaimmat menestymisen mahdollisuudet tehtävähoidossa ovat henkilöllä, joka on rauhallinen ja rehellinen.

”Luottamusmiestähän yritetään horjuttaa puheilla ja väitteillä, joten on oltava kylmäpäinen, hyvin rauhallinen kaveri”, Drockila naurahtaa. ”Jos alat huutaa, niin peli on menetetty ja pisteet putoavat siinä samalla.”

YHTEISKUNTASUHEITA JA TIETOPÄÄOMAA

Drockila tietää mistä puhuu: neljän pääluottamusmieskauden aikana hänelle on ehtinyt kertyä paljon tieto- ja osaamispääomaa sekä yhteiskunnallisia suhteita merimiesten etuja ajaessaan.

”Kun seuraaja on tiedossa, niin minulla on hänelle paljon perintöä tiedossa: asioita, asiakirjoja ja yhteyksiä, jotka tulevalle pääluottamusmiehelle tulisi olla hallussaan, ettei hän joudu salkku tyhjänä keskelle kuumimpia työehtosopimusneuvotteluita, jotka ovat meillä tänä vuonna 2012”, Drockila toivoo voitavansa perehdyttää seuraajansa asioiden ytimen ajan kanssa. Ja hänestä saan varmaan toimiston tyhjennys ja siivousapua”, vilkkahtaa silmissä pieni humoristinen vinkkaus.

Päätäväisellä luonteella yli korkeiden aaltojen

Drockilalle nousee mieleen pitkän pääluottamusmiesuran ajalta joitakin muistoja, joista on selvitty ainoastaan optimistisen luonteen voimin.

”Kun M/s Finnjet lopetti aikanaan säännöllisen reittiliikenteen, niin toimitusjohtajalta tuli kirje, että reilusti yli 200 työpaikkaa katoaa, eikä aluksen uusi lippu tule ainakaan olemaan Suomen tai Ruotsin lippu”, Drockila muistelee sen aikaisia tapahtumia.

Ikuisena optimistina pääluottamusmies päätti taivuttaa toimitusjohtajaa vielä harkitsemaan muitakin vaihtoehtoja.

”Koskaan ei saa antaa periksi ja masentua”, pääluottamusmies kertaa vaikeaa tilannetta, jossa lannistuminen olisi voinut kohtalokkaaksi.

Ja ihmeiden ihme; hyvien suhteiden ja perik-siantamattomuuden – sekä hieman hullun optimismin - avulla ulosliputus saatiin katkaistua.

”Ja lopputulos oli: Suomen lippu, eikä yhtään ihmistä irtisanottu!”, Drockila painottaa hyvän yhteistyön tulosta.

”Valtava kiitos myös liiton johdolle, joka jaksoi uskoa ihmeeseen”, pääluottamusmies kiittää erityisesti Unionin toimiston väkeä tais-telusta.

>>

nut myös rungoksi valtakunnalliseksi sopimukseksi”, Drockila on tyytyväinen tuolloin sorvattuun sopimukseen Tallink Siljan alkoholipolitiikasta.

Ajan myötä kulttuurierot varmasti myös tasoittuvat.

”Uskon, että Tallink Siljan omistajat oppivat päivä päivältä ymmärtämään paremmin suomalaisia ja suomalaisten ajattelua, ja se helpottaa asioiden käsitte-lyä jatkossa.”

TALLINK SILJALLA LUOTTAMUSMIESORGANISAATIOTA ARVOSTETAAN

Varustamossa on myös yksi erityinen asia, jonka hyvin toimivuutta pitkäaikainen pääluottamusmies haluaa korostaa: laaja ja kattava luottamusmiesverkosto.

”Pisteet Tallink Siljalle siitä, että luottamusmiesorganisaatio on hyväksytty – mutta myös hyödynnetty varus-tamossa hyvin.”

Ilman luottamusmiehiä monien käytännön asioiden hoito varustamon ja työntekijöiden välillä voisi olla olematonta – tai suoranaudessa kaaostilassa.

”Luottamusmiehen sanomaan luotetaan ja he ovat ensiarvoisen tärkeitä työelämän yleisessä toimivuudessa. Meilläkin luottamusmiehet ovat omalla työllään osoittaneet, että heistä ei ole haittaa, vaan päinvastoin hyötyä yritykselle, ja yhteistyö eri tahojen välillä toimii hyvin.”

Mikään ei kukoista kuitenkaan automaattisesti, joten ”luottamusmiesorganisaatiota tulee rakentaa, mutta myös vaalia”, Drockila peräänkuuluttaa.

Luottamusmiesorganisaation laajuus ei olekaan ollut yhtiössä aina yhtä hyvällä tolalla, sillä aikoi-naan heitä löytyi laivoilta useimmiten vain keittiö- ja käyttöpuolelta.

”Nyt sen sijaan laivan jokaiselta osastolta löytyy oma luottamusmies, eli kehitys on ollut huomattavaa.”

KVARTAALITALOUS UUVUTTAA

Nykypäivän työelämä vaatii veronsa ja pääluottamusmies on huolissaan ihmisten jakamisesta. Pitkää päivää ja kovaa tahtia merillä on painettu tosin aiemminkin, mutta kvartaalitalouden tuomat tulospaineet uuvuttavat ihmiset totaalisesti, jos itsestään ei pidä huolta.

”Työnjako oli laivoilla aikoinaan selkeämpi, eikä seurattu koko ajan tulosta-voitteita. Työtään sai tehdä rauhassa. Nyt tuijotellaan miehitysmääriä ja a’hintoja... Aikoinaan työssä ruokki eteenpäin puolestaan se, että laivalla oli paljon matkustajia”, Drockila kuvailee entis- ja nykypäivän työ-kulttuurien eroja.

Kvartaalitalous pitää ihmiset jatkuvassa puristuksessa, hengähtää ei voi koskaan. Erityisen huolestunut pääluottamusmies on luottamusmiesten työssä jaksamisesta, sillä he auttavat muita oman työnsä ohella.

”Luottamusmiehen pitää kontrolloida itse omaa jaksamistaan. Tässä auttaa se, että oppii jaottelemaan selkeästi mitkä ovat luottamusmiehen työhön kuuluvia asioita ja mitkä puolestaan työnjohdollisia tai työ-suojelullisia asioita.”

Käsitykset ja tehtävät menevät Drockilan mielestä monesti nykyisin sekaisin ja luottamusmiehet ottavat liikaa töitä harteilleen kannettaviksi, vaikka työnjakoa tulisi hajauttaa.

”Ei sellaisesta luottamusmiehestä ole hyötyä, joka on aivan loppu ja pinna kireällä.”

Liika vastuun kasaaminen ja raadanta voi uuvuttaa ihmisen myös lopullisesti.

”Olen sivusta seurannut, että Suomessa on niin monia, jotka ovat kaatuneet saappaat jalassa uupumuksesta”, pääluottamusmies kertoo vakavana.

Työssä jaksamiseen liittyen Drockila nosti viimeisimmässä työehtosopimusneuvotteluissa esille osastoluottamusmiesten aseman, johon on nyt vihdoinkin tunnustettu myös erillinen luottamusmiesvapautus.

”Puolipäivää kuukaudessa ei ole mitenkään ylimitoitettu vapautus tehtävienhoitoa varten, sillä osastoluottamusmiehet joutuvat tarkistamaan paljon kiireellisiä asioita myös omilla vapaillaan”, pääluottamusmies muistuttaa nyt aikaansaadusta päätävistä. **M**

SAL LOMAT



Sal-lomatuki

SAK:n perustama Suomen Ammattiliittojen Lomajärjestö SAL on yleishyödyllinen sosiaali- ja terveysalan järjestö, jonka tarkoituksena on toimia erityisesti ammattiyhdistysliikkeen piirissä yleisen kansanterveyden edistämiseksi.

SAL ry:n raha-automaattivastuksista Unionin jäsen voi hakea SAL-lomatukea. Tuki myönnetään valtioneuvoston määräämin taloudellisin, sosiaalisiin ja/tai terveydellisiin perusteisiin. SAL:n jäsenliitot saattavat käyttää näiden lisäksi muitakin perusteita tukea harkitessaan. Lopullinen ratkaisuvälillä lomatuen myöntämisessä on asetusten mukaan kuitenkin raha-automaattivastuksen saajalla eli SAL ry:llä.

KUNTOREMONTTI

Kuntoremontti on suunniteltu ”terveille” työikäisille aikuisille, jotka haluavat mukavan lomavien ohessa liikkuu, harrastaa ja kohentaa kuntoaan asiantuntevassa ohjauksessa. Kuntoremontin tuen määrä on 350 euroa ja kuntoremontin jälkeen järjestettävän terveystreffiloman tuki on 150 euroa.

KUNTOREMONTIN SISÄLTÖ:

1. Elämäntyö, lihaskunnan ja hapenottokyvyn tutkiminen ja testaaminen
2. Luennot liikunnasta ja terveydestä, ravinnosta, terveystreffeistä ja ergonomiasta
3. Liikunta- ja kuntoiluryhmät
4. Yksilöllisen kuntoreseptin laadinta, jonka opastuksella voi kohentaa kuntoaan turvallisesti myös kotioloissa

KUNTOTREFFIT:

Reilun kolmen kuukauden jälkeen kuntoremontista lähettää SAL ry postia kuntoremonttilaisille. Terveystreffiloman tuki on voimassa tästä ajankohdasta kuusi (6) kuukautta eteenpäin. Terveystreffiloma on viikonlopun (pe-su) pituinen miniloma. Terveystreffien aikana tehdään samat testit kuin kuntoremonttilomallakin ja tarkistetaan henkilökohtainen kuntoresepti osallistujan uuden kuntotason mukaiseksi.

- Suomen Merimies-Unioni on varannut jäsenistönsä haettavaksi kuntoremonttilomia seuraavista kohteista:

SAL:n kuntoremontit 2010

KUNTOUTUSKESKUS APILA

- Kangasala
- TEEMA: Työhyvinvointi
- 7.6-12.6.2010, täysihoido
- oma osuus hinnasta **109 e** (kokonaishinta 459 e)
- Hakuaika päättyy 9.4.2010

SIUNTION HYVINVOINTIKESKUS

- Siuntio
- Peruskuntoremontti
- 16.8-21.8.2010, täysihoido/oma osuus
- hinnasta **175 e** (kokonaishinta 525 e)
- Hakuaika päättyy 14.6.2010

SANTASPORT

LAPIN URHEILUOPISTO

- TEEMA: Energiaa ulkoliikunnasta
- 19.9.-24.9.2010, täysihoido
- oma osuus hinnasta **105 e** (kokonaishinta 455 e)
- Hakuaika päättyy 14.6.2010

SAL:n perhekuntolomat 2010

KYLPYLÄHOTELLI SANI

- Kalajoki
- 2.8-7.8.2010, täysihoido
- oma osuus hinnasta aikuinen **79 e** (409 e) ja lapset 6-16v. 29 e (194 e)
- Hakuaika päättyy 14.6.2010

SAL:n lomien hakukaavakkeen voit tulostaa SAL:n sivuilta tai tilata Merimies-Uniosta

- Arja Merikalliolta
- p. 09 615 20 259 tai
- arja.merikallio@smu.fi

Hakukaavakkeiden palautusosoite:

- Arja Merikallio
- Suomen Merimies-Unioni SMU ry
- John Stenbergin ranta 6
- 00530 Helsinki

Merimies-Unionilta tukea Haitin katastrofin uhreille

Suomen Merimies-Unioni on lahjoittanut tuhat euroa **Suomen Punaisen Ristin** katastrofirahastoon Haitin maanjäristyksen uhrien auttamiseksi.

Avustustyö Haitissa on suurin kansainvälisen Punaisen Ristin ja Suomen Punaisen Ristin avustusoperaatio sitten vuoden 2004 tsunamin. Kansainvälisen Punaisen Ristin arvion mukaan jopa kolme miljoonaa ihmistä on avun tarpeessa maanjäristyksen runtelemissa Haitissa.



Kuva: Noora Kero

Suomen Merimies-Unioni
SMU ry

hakee palvelukseensa kokopäiväistä

TOIMITSIJAA

Toimitsijan tehtävään kuuluu jäsenten neuvonta työehtosopimusasioissa, tes-neuvotteluihin osallistuminen ja muut jäsenistön edunvalvontaan liittyvät tehtävät.

Toimitsijalta edellytetään merenkulun ja merellä työskentelyn tuntemusta sekä hyvää kotimaisten kielten suullista ja kirjallista taitoa. Muu kielitaito katsotaan eduksi. Työ edellyttää jonkin verran matkustamista, joten ajokortti on välttämätön.

Palkkaus ja muut työsuhteen edut määräytyvät Merimies-Unionissa noudatettavan työohjesäännön mukaisesti.

Hakemukset on toimitettava kirjallisina Suomen Merimies-Unionin toimistoon, osoite: John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki tai sähköpostitse alla oleviin osoitteisiin viimeistään **26.2.2010** mennessä.

Tarkempia tietoja:
Puheenjohtaja Simo Zitting, puh. 0400 813 079
Liittosihteeri Kenneth Bondas
puh. 040 456 0245, kenneth.bondas@smu.fi

smu.fi

Merenkulkijoiden VUOSINÄYTTELY

12.3.-5.4.2010

avoinna joka päivä
klo 12.00-20.00

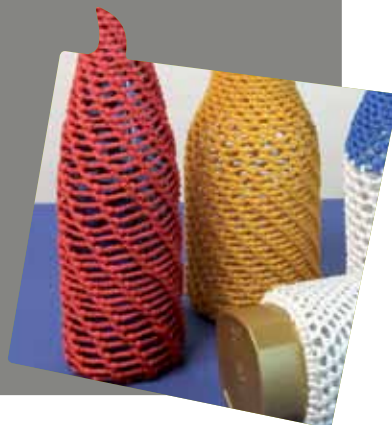
HELSINGIN MERIMIESKLUBILLA
HOTELLI SKATTA, LINNANKATU 3, HELSINKI

Merenkulkijoiden vuoden 2009

Pohjoismaisen valokuvauskilpailun
PARHAAT KUVAT – KUVATAIDETTA

VAPAA PÄÄSY TERVETULOA!

Järjestäjä: Merimiespalvelutoimisto



LAIVANRAKENNUSMARKKINAT sukelsivat

Helsingin Sanomien mukaan laivanrakennusmarkkinat sukelsivat viime vuonna laman seurauksena. "Maailmassa tilattiin alle 400 uutta laivaa, mikä on alle 10 prosenttia ennätysvuosien keskimääräisistä tilausmääristä", lehti uutisoi 28. tammikuuta 2010.

TAANTUMA KAKSINKERTAISTI IRTISANOMISET

Vuonna 2009 irtisanottujen työntekijöiden määrä kaksinkertaistui ja yt-neuvottelujen piirissä olevien kolminkertaistui. Tiedot perustuvat SAK:n keräämiin pörssitiedotteisiin ja muihin julkisiin lähteisiin.

Irtisanottuja oli koko vuonna hieman vajaa 20 000, kun vuonna 2008 luku oli 9 500. Pelkästään pörssiyrityksistä irtisanoitiin viime vuonna 8000 työntekijää.

Yt-neuvottelujen piirissä oli 195 000 työntekijää, kun edellisenä vuonna määrä oli 65 000. Yt-neuvottelujen vähenystarve nousi noin 28 000 työntekijään, mikä oli yli 11 000 enemmän kuin edellisenä vuonna.

TIEDOTE MERIMIES-UNIONIN JÄSENILLE!

Palvelualojen ammattiliitto PAM ry ilmoittaa toteuttavansa helmikuussa 2010 jäsenhankintakampanjan, joka kohdistuu kiinteistö-, siivous- ja vartiointialan työntekijöihin.

MIKÄLI SAAT AMMATTINIMIKKEEN PERUSTEELLA LÄHETTYÄ KAMPANJAMATERIAALIA, JÄTÄ SE HUOMIOIMATTA.

MERIALAN TYÖSUHTEIDEN EHDOT NEUVOTTELEE JA EDUNVALVONNAN TOTEUTTAA SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY, ELI OMA AMMATTILIITTO.

Lauri Ihalainen vetäjäksi kuljetusliittojen yhteistyöselvitykseen

SAK:n entinen puheenjohtaja **Lauri Ihalainen** on valittu vetäjäksi kuljetusalan ammattiliittojen yhteistyön selvittämistä koskevaan projektiin.

Merimies-Unioni on selvityksessä mukana ja muut liitot ovat: **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Ilmailualan Unioni IAU, Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU, Suomen Lentomäntä- ja Stuerttyyhdistys SLSY ja Veturimiesten liitto VML.**

Ammattiliittojen hallitukset ovat seuraavaksi yhteisesti koolla 17. helmikuuta, jolloin on tarkoitus päättää hankkeen seuraavista vaiheista. Projektin tavoitteet ovat vuosille 2013–2014.

Merimies-Unionin puhelinvaihteessa poikkeukselliset aukioloajat helmikuussa!

Suomen Merimies-Unionin puhelinvaihte on helmikuussa poikkeuksellisesti avoinna vain klo 9.00–15.00. Järjestely johtuu Unionin jäsenrekisterijärjestelmän vaihtumisesta sekä henkilökunnan koulutuksista. Toimistomme on kuitenkin normaalisti auki klo 8.30–16.00. Myös henkilökunnan suorat kännykkänumerot ovat toiminnassa.

NESTE OIL SHIPPING: Olli Kaurasesta pääluottamusmies ja Turo Ihalaisesta varapääluottamusmies

Neste Oil Shippingin pääluottamusmiesvaali päättyi 16.12.2009. Neste Oil Shippingin pääluottamusmieheksi valittiin **Olli Kauranen**. Varapääluottamusmieheksi valittiin suoraan ainoana ehdokkaana **Turo Ihalainen**. Pää- ja varapääluottamusmiehen toimikausi alkoi 1.12.2009 ja päättyy 31.10.2011.

Kaurasella on pitkä kokemus edunvalvontatehtävistä, sillä hän on toiminut varustamon varapääluottamusmiehenä jo kahden kauden ajan ennen nykyistä pääluottamusmieheksi

valintaansa. Kauranen on myös Merimies-Unionin valtuuston varapuheenjohtaja. Kaurasen työpaikka on **M/t Suula**.

Ihalainen aloittaa puolestaan ensimmäisen kautensa Neste Oil Shippingin varapääluottamusmiehenä. Ihalainen työskentelee **M/t Palvalla**, jossa hän toimii myös laivaluottamusmiehenä.

Kauranen ja Ihalainen kiittävät saamastaan luottamuksesta.

M/s Kristina Katarina korvaa M/s Kristina Reginan ensi elokuussa

Risteilylomiin erikoistunut suomalaisvarustamo **Kristina Cruises Oy** on tehnyt esisopimuksen risteilyalus M/s The Iriksestä, joka on pitkään operoinut itäisellä Välimerellä. Alus tulee korvaamaan elokuussa 2010 liikenteensä päättävän M/s Kristina Reginan.

M/s Kristina Katarinaksi nimettävä alus on M/s Kristina Reginaa suurempi. Kevään aikana tehtävien muutostöiden jälkeen laivassa tulee olemaan 195 hytissä yhteensä 380 alavuodepaikkaa. Uusi alus tuo myös merkittävän määrän uusia työpaikkoja suomalaisille.

"Laivan etsintä on ollut usean vuoden projekti löytääksemme M/s Kristina Reginalle mahdollisimman sopivan seuraajan. Tiiloilta, teknisiltä ominaisuuksiltaan (mm. jääluokaltaan) ja kooltaan sopivia laivoja oli myytävänä vain muutama koko maailmassa", Kristina Cruises Oy:n toimitusjohtaja **Mikko Partanen** sanoo. M/s Kristina Katarina aloittaa

liikennöintinsä Suomen lipun alla suomalaisella miehistöllä elokuussa 2010. Uuden laivan aloittaessa liikenteen Kristina Cruises Oy tulee tarjoamaan työtä noin 220 suomalaiselle. Näistä noin 100 on täysin uutta työpaikkaa merellä. Kevään aikana toteutettavan remontin työllistävä vaikutus on noin 50 henkilötyövuotta.

M/s Kristina Katarina

- rakennettu Puolassa 1982
- pituus on 138 m ja leveys 22 m
- liikennöinyt mm. 1990-luvulla Konstantin Simonov -nimisenä Helsingin ja Pietarin välillä
- viimeiset yhdeksän vuotta laiva on ollut kansainvälisessä risteilyliikenteessä Maltaan lipun alla pääasiassa itäisellä Välimerellä



2010:
Merenkulkijan
vuosi

STCW -95 yleissopimusta uudistetaan

KOKOUSKUULUMISET IMO:N STW 41 -ALAKOMITEAN KOKOUKSESTA

TAMMIKUUN ALUSSA
PIDETTIIN YK:N ALAISEN
KANSAINVÄLISEN
MERENKULKUJÄRJESTÖ
IMO:N STW-ALAKOMITEAN
JÄRJESTYKSESSÄÄN
41. KOKOUS

TEKSTI JA KUVA: Ilpo Minkkinen

STW 41 -alacomitean kokouksen ensimmäisenä päivänä pidettiin tilaisuus, jossa olivat juhlapuhujina IMO:n pääsihteeri **Efthimios Mitropoulos**, varustamojärjestöjen ICS/ISF puheenjohtaja **Spyros Polemis** ja Kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liitto ITF:n merenkulkijoiden osaston sihteeri **Jon Whitlow**.

2010 - MERENKULKIJAN VUOSI

Juhlapuheensa alussa pääsihteeri Mitropoulos ilmoitti, että Kansainvälisen merenkulkupäivän (*World Maritime Day*) teema tänä vuonna on *2010: Merenkulkijan vuosi*. Mitropoulos jatkoi sanomalla: ”Meidän tarkoituksemme on kunnioittaa teitä, maailman 1,5 miljoonaa merenkulkijaa – miestä ja naista kaikkialla maailmassa – ainutlaatuisesta ja aivan liian usein ylenkatotusta palveluksistanne joita teette meidän kaikkien

hyvinvoinnin edistämiseksi. Tahdomme välittää teille selkeän sanoman, että koko merenkulkyhteisö ymmärtää ja huolehtii teistä...”, hän jatkoi puheessaan.

ITF:n sihteeri Jon Whitlow toi puheensa sentään esiin myös sen puolen, että: ”merenkulkijat odottavat tämän vuoden tuovan mukanaan muutakin kuin mukavia puheita. Olennaisen tärkeää on puuttuminen todellisiin ongelmiin alalla.”

Kun sitten arkinen ahertaminen jatkui STW 41 -alacomitean kokouksessa, juhlapuheiden sanoma olikin unohtunut suurelta osalta arvovaltaisista kokousedustajista.

VAHDINPITO JA VÄSYMYS

Vahdinpitoon liittyvää väsymys ’fatigue’-ongelmaa ei halutakaan ratkaista, vaan EU-maat – Suomi mukaan lukien – olivat tuoneet kokoukseen oman ehdotuksensa, jossa annetaan mahdollisuus sopia kansal-

lisesti poikkeuksista lepoaikamääräyksissä. **Kansainvälisen työjärjestö ILO:n** merityötä koskevassa sopimuksessa 2006 (*ILO MLC 2006*) on määritelty vähimmäislepoajat, eli 10 tuntia vuorokaudessa ja 77 tuntia viikossa. Nyt STCW 10 -yleissopimuksessa halutaankin antaa mahdollisuus vahtia ajavien merenkulkijoiden osalta sopia osapuolten kesken poikkeuksista. Tämä merkitsee käytännössä sitä, että entisenlainen vallaton meno saa jatkua ja laivanvarustajien ja tiettyjen lippuvaltioiden epärehti kilpailu, etenkin lyhyiden merimatkojen osalta Itämeren liikenteessä ja Pohjanmeren liikenteessä, jatkuu.

Lepoaikamääräysten valvominen sata-mavaltiotarkastuksissa tulee olemaan mahdollonta. Tästä merenkulkijat saavat antaa kiitoksensa etenkin sellaisille EU-maille kuin Hollanti ja Tanska, unohtamatta muita kyseisen yhteisön maita.

STCW -95 YLEISSOPIMUS

(STANDARDI KOSKIEN KOULUTUSTA, PÄTEVYYKSIÄ JA VAHDINPITOA) JA KOODI OLLAAN UUDISTAMASSA PERIN POHJIN. LONTOOSSA JÄRJESTETTY KOKOUS OLI VIIMEINEN ENNEN ENSI KESÄKUUN DIPLOMAATTIKOKOUSTA, JOSSA LOPULLINEN PERUSTEELLISESTI UUDISTETTU YLEISSOPIMUS JA KOODI VAHVISTETAAN JA PÄÄTETÄÄN SEN VOIMAAN TULEMISESTA.

STCW 10 -YLEISSOPIMUS

TULEE MÄÄRITTÄMÄÄN TÄRKEÄT UUDET STANDARDIT LAIVOJEN MIEHISTÖJEN KOULUTUKSESSA.

MIEHITYSKYSYMYKSET ESILLÄ

Väsymys ’Fatigue’ -asiaan liittyen kokouksessa oli aiheellista myös turvalliseen miehitykseen liittyvien periaatteiden uudistaminen sekä määrittäessä turvallista miehitystä velvoittavien määräysten uudistaminen.

Ranska ja Englanti olivat työstäneet hyvän ehdotuksen lisättäväksi tekstiksi *SOLAS*-sopimuksen (*Safety of Life at Sea*) sääntöön V/14. Kuitenkin työryhmässä WG3, johon allekirjoittanutkin osallistui, tämä ehdotus muutettiin – ikävä kyllä – ympäripyöreäksi suositukseksi. Se antaa työryhmän ehdottamassa tekstimuodossa käytännössä lippuvaltioille, kuten mukavuuslippumaat – ja tietenkin Hollantia ja Tanskaa unohtamatta -mahdollisuuden sopia kansallisesti (varustamon ja merenkulkuviranomaisen) kesken periaatteista, kuinka minimimiehitystodistus (*minimum safe manning document*) annetaan.

Minimimiehityksillään on tunnetusti kilpailtu miehityskustannuksissa ja koettu saada niitä mahdollisimman alhaisiksi, jotta saataisiin taas sitä kovasti kaivattua kilpailuetua. Hollantihan on tässä asiassa onnistunut ansiokkaasti, sillä heidän aluksissaan on pienimmät miehitykset ja miehistöasemassa oleville filippiiniläisille

merenkulkijoille maksetaan ILO:n minimipalkkoja ja työvuorot, eli törnit ovat ”filppareilla” leppoisaat 9 kuukautta.

Hollannin edustaja pitikin mieleenpainuvan puheenvuoron työryhmässä mainiten muun muassa sen, että heidän tutkimustensa mukaan viimeaikaisten onnettomuuksien syynä ei ole suinkaan ollut väsymys ’fatigue’, vaan inhimillinen tekijä (human error). Muut tutkimuksethan kuten **MAIB** (Englanti) ja **SMA** (Ruotsi) osoittavat selkeästi, että nimenomaan väsymys on ollut hyvin usein syynä viimeaikaisiin onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin.

MUUTOKSIA AMMATTINIMIKKEIDEN ENGLANNINKIELISIIN NIMIIN

Uuteen STCW 10 -yleissopimukseen ja koodiin siirryttyä matruusin (able seaman) ILO:n yleissopimuksesta (Certification of Able Seaman No:74 vuodelta 1946) konvention kelpoisuusvaatimukset, koulutusvaatimukset ja meripalveluvaatimukset.

Matruusin (able seaman) englanninkielinen nimi muuttuu samalla muotoon **able seafarer**. Itse asiassa nimikkeitä STCW-sopimukseen tulee kaksi, eli **able seafarer deck** ja **able seafarer engine**, eli konemies (moottorimies).

STCW-sopimukseen tulee myös uutena määritelmät **electro technical officer** (sähkömestari) ja **able seafarer electro-engineering** (sähkömies).

Matruusin ja konemiehen pätevyyskirjojen saamiseen sisällytetään EU-maiden ehdotuksesta mahdollisuus saada kyseiset pätevyudet Suomen koulutusjärjestelmän mukaisesti ja meripalveluajoilla. Kyseinen menettely on kolmas vaihtoehto ja integroitu yleistoimi (deck/engine) -koulutusohjelma. Kyseinen järjestelmä on käytössä myös Saksassa, joka on voimakkaasti ajanut asian puolesta IMO:n kokouksissa.

Merimieslääkärin tarkastukset ja merikelpoisuusvaatimukset aikaansaivat myös vilkkaan keskustelun kokouksessa. Karrikoidusti aiheesta voi sanoa, että saattaapi tulla pakolliseksi se, että merimieslääkärin tarkastuksessa testataan, sovitko aluksen hätätieaukon suuruudesta sapluunasta läpi ja jaksatko kantaa 18 kilon taakkaa jne. Suomi pontevasti puheenvuorossaan kannatti medical standardien pakollisuuden puolesta suosituksenomaisuuden sijasta. **M**

Ilpo Minkkinen

toimitsija / ITF-tarkastaja



Husky Rescue Aalto-talossa. Kuvassa vasemmalta oikealle Anssi Sopenan, Miika Colliander, Reeta Vestman, Marko Nyberg, Ville Riippa ja Maria Ilmoniemi.

Kulttuuri-
tärpit

Ship of Light navigoi kohti tuntematonta

– HUSKY RESCUEN KOLMAS LEVY ILMESTYI TAMMIKUUSSA

TEKSTI: Katja Gräsbeck KUVA: Johannes Romppanen

Bändin musiikin teosta vastaavan **Marko Nybergin** mukaan uuden levyn nimen taustalla on romanttinen ajatus valon aluksesta, mutta kyseessä ei kuitenkaan ole mikään tavallinen laiva, vaan pikemminkin harvemmin havaittu avaruusalus.

”Fiktio on aina kiehtonut minua, sillä musiikin yksi merkittävä ominaisuus on sen kyky siirtää kuulijansa paikasta toiseen ja erilaisiin tunnetiloihin”, Nyberg kuvailee.

Näihin lentäviin ajatuksiin Nyberg inspiroitui luettuun Kaunissaassa vuosittain tehdystä UFO-havainnosta.

”On mielenkiintoista pohtia, mikä on oikeasti todellista, kun kaiuttimien välisessä abstraktissa tilassa voi kokea niin mahtavia fiiliksiä.”

MERI ON TÄRKEÄ ELEMENTTI
Nyberg asuu Jollaksessa meren läheisyydessä ja kertoo, että hänellä on aina ollut erikoinen suhde mereen.

”Vaikka asuin pienenä maalla, kaipasin merelle. Sain isoäidiltäni meriaiheet posliinitalut, joita ihailin usein”, Nyberg kertoo ja toteaa samalla, ettei voisi kuvitellakaan asuvansa Texasissa keskeillä tasaista peltoa.

”Nykyisin minulle on tärkeää asua meren lähellä. Valitettavasti meri ei aivan näy ikkunastani, joten sitä on välillä käytävä tervehdimässä”, hän naurahtaa.

Miehen suunnitelmissa on jossakin vaiheessa ostaa vene – vaikka vain soutuvene – jotta hän pääsee tutustumaan Helsingin merialueisiin ja saaristoon.

MUSIIKKI VÄRITTÄÄ MIELENMAISEMAA
Musiikintekofilis tulee Nybergin mukaan yleensä voimakkaista tunteista, kuten surusta tai ilosta. Viimeaikoina häntä on kiehtonut myös puutarhanhoito, joka on ehkä tuonut musiikkia hieman lähemmäs todellisuutta.

”Kappaleissamme ei välttämättä ole syvällistä sanomaa, mutta yritän viestiä musiikilla positiivisuutta ja hyvää. Ship of Light on mielestäni aiempia levyjä aktiivisempi ja nopeampi. Albumilla on ehkä vähemmän kenkiin tuijottelua kuin aiemmin”, Nyberg pohtii.

Nyberg arvostaa bändeissä muuntautumiskykyä ja nostaa yhdeksi monista miellyttävistä ruotsalaisen **The Cardigansin**.

”Heidän levyistään ei koskaan voi olla täysin varma, mitä on odotettavissa. Pidän bändeistä, jotka pystyvät tuotannossaan luomaan uusia sävyjä ja maailmoja”.

KEIKKOJA PÄÄOSIN ENGLANNISSA JA MUUALLA EUROOPASSA

Husky Rescuen uuden levyn ensimmäinen keikka oli Lontoon Wilmington Armsissa 20. tammikuuta. Nyberg odottaa mielenkiinnolla tulevaa kiertuetta.

”Pääsemme jo toistamiseen perinteiseen BBC:n Radio 6 Musiciin esiintymään”, Nyberg hehkuttaa.

Esiintymisiä on sovittu Englannin lisäksi myös muualle Eurooppaan, kuten Madridiin, Istanbuliin, Luxemburgiin ja Brysseliin. Helmikuussa heidät nähdään myös Suomen suurimmissa kaupungeissa. **M**

Eteeristä poppia

Suomalaisen Husky Rescuen tuotantoa on luonnehdittu muun muassa eteeriseksi vaihtoehtorockiksi, maalailevaksi, elokuvamaiseksi sekä raikkaaksi mielikuvituksen herättelijäksi. Englantilainen **The Music Fix** valitsi bändin uusimman singlen *We Shall Burn Bright* viikon singleksi viime joulukuussa. Nettiarvostelussa kappaletta kuvailtiin virkistäväksi rekiajeluksi taikametsässä. Yhtyeen aikaisempaa tuotantoa on soitettu yhdysvaltalaisissa tv-sarjoissa, kuten Sopranosissa. Tuorein albumi valittiin Radio Helsingin viikon valiolevyksi heti ilmestymisensä jälkeen. Levyn sisältö on nopeatempoisempaa sekä techno-väritteisempää kuin aiemmin.

Husky Rescuen ensimmäinen levy *Country Falls* ilmestyi vuonna 2004. Seuraava albumi *Ghost Is Not Real* julkaistiin vuonna 2007. Yhtyeen musiikin teosta vastaa pääosin **Marko Nyberg**, laulu **Reeta Vestman**, kitara **Miika Colliander**, rummut **Anssi Sopenan** ja koskettimet **Ville Riippa** sekä **Maria Ilmoniemi**.



Tervetuloa Unionin Meriluodon mökille – myös talvella

Meriluodon mökki sijaitsee 45 kilometrin päässä Vaasasta, Raippaluodossa meren rannalla. Saaren yhdistää mantereeseen Suomen pisin, Raippaluodon silta, joka on hieman yli kilometrin pituinen. Alue kuuluu luonnonkauniiseen Merenkurkun saaristoon, joka hyväksyttiin Unescon maailman luonnonperintöluetteloon vuonna 2006.

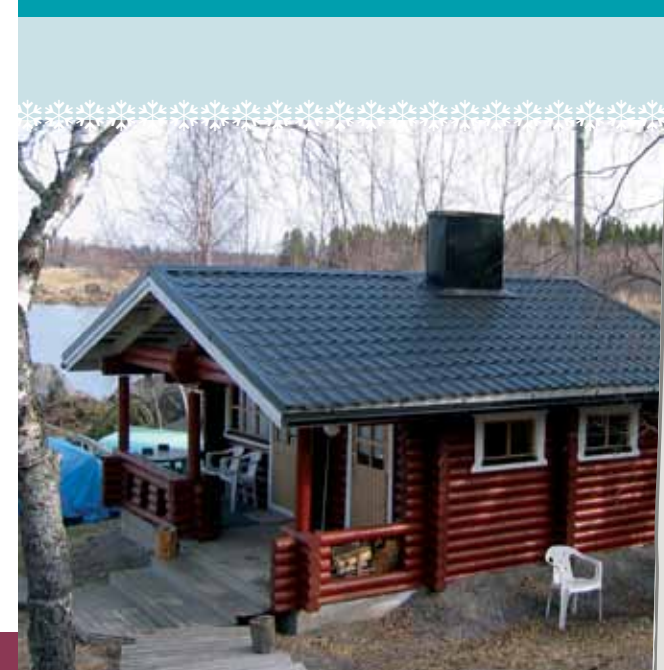
Merenkurkussa voi ihaila meriveden sirottamia ja muotoilemia kivikoita, jotka ovat maanpinnan kohoamisen vuoksi jääneet merenpinnan yläpuolelle. Talvella voit hiihtää, pilkkiä ja nauttia rauhasta.

Talvarusteltu mökki on 114 m² ja siellä on neljä vuodepaikkaa sekä lisävuodemahdollisuus kahdeksalle. Kaksi makuuhuonetta, keittiö, olohuone, takka sekä TV ja DVD. Myös rantasaunassa on keitto- ja yöpymismahdollisuus.

Unionin kaikki mökit ovat talviasuttavia.

Voit varata mökin ja tiedustella myös Unionin muita mökkejä käyttöösi soittamalla arkisin Unionin toimistoon, puh. (09) 6152 0260.

[WWW.SM.FI](http://www.sm.fi) > JÄSENYYS > JÄSENEDET > UNIONIN MÖKIT



REKISTERIHANKE VAARANTAA RUOTSISSA TUHANSIA TYÖPAIKKOJA

Ruotsiin perustetaan ruotsalainen kansainvälinen alusrekisteri. Näin esitti tammikuun puolivälissä Göteborgs-Postenissa maan perusrakenneministeri **Åsa Torstensson** (kesk.).

Ammattiliitto SEKO tyrmäsi aloitteen tuoreltaan. Järjestön mukaan hankkeen tarkoituksena on luoda edellytykset sille, että tuhannet ruotsalaiset merimiehet korvataan matalapalkkaisella ulkomaisella työvoimalla.

”Jos hallitus ehdottaa ruotsalaisen kansainvälisen alusrekisterin perustamista, se on suora hyökkäys ay-liikettä ja Ruotsin työmarkkinamallia vastaan”, Sekon johtohenkilöt arvioivat yhteisessä kommentissaan. ”Tulemme tekemään kaikkemme sen pysäyttämiseksi.”

Seko muistuttaa, että Ruotsiin yritettiin perustaa ruotsalainen kansainvälinen alusrekisteri jo vuonna 1991. Silloinkin asialla oli porvaripuolueiden hallitus. Pääministerinä toimi Ruotsin kokoomuksen puheenjohtaja **Carl Bildt**, joka on nykyisen hallituksen ulkoministeri.

Ministeri Torstensson kirjoitti Göteborgs-Postenissa myös tonnistoverosta esittäen, että hänestä tonnistoveroon siirtyminen on todella tärkeää. Sekon johtohenkilöt pitävät esiintymistä kaksinaamaisena, sillä pääministeri **Fredrik Reinfeldtin** hallitus on tähän asti kieltäytynyt tonnistoveroon siirtymisestä.

”Sen seurauksena viime aikoina joukko varustamoita on hengissä pysyäkseen luopunut Ruotsin lipusta. Tällä hetkellä monen ruotsalaisen työpaikka merellä on uhattuna sen vuoksi, että hallitus on kieltäytynyt tonnistoveroon siirtymisestä, vaikka eduskunta on sitä yksimielisesti kannattanut”, Sekon johtohenkilöt arostelevat.

Heidän mielestään Torstenssonin kirjoituksen tutkimustyötä koskevat ja eräät muut ”vaikutukseltaan mahdollisesti myönteiset” ehdotukset eivät ole kiinnostavia, ellei hallitus pikaisesti kuoppaa aikomuksiaan perustaa ruotsalainen kansainvälinen alusrekisteri.

HIV-POSITIIVISET PÄÄSEVÄT YHDYSVALTOIHIN

Yhdysvallat on kumonnut kiellon, jolla on vuodesta 1987 lähtien estetty hiv-positiivisten ja aidsia sairastavien ihmisten pääsy Yhdysvaltoihin.

Kuljetustyöläisten kansainvälisen liiton ITF:n hiv/aids-työn koordinaattori **Asif Altaf** on tyytyväinen ratkaisuun. ”Kiellon kumoaminen on myönteinen askel oikeaan suuntaan. Se vastaa hiv/aidsia koskevia kansainvälisiä linjauksia.”

Altaf muistuttaa, että ihmisten liikkumisen ja asuinpaikan valintojen rajoittaminen oletetun tai todellisen hiv-tartunnan perusteella on kansainvälisten pelisääntöjen mukaan syrjintää.

ITF on vuosikausia toiminut hiv-tartuntojen ennalta ehkäisemiseksi ja koettanut vähentää pelokkuutta tartunnan saaneita kohtaan. ”Nykyään hiv-tartunnan saaneet voivat elää ja tehdä työtä pitkään”, Altaf korostaa.

ITF KEHOTTAA VÄLTTÄMÄÄN ADENIN LAHTEA

Merirosvot ovat muuttaneet Adeninlahden ja Somalian rannikon niin vaaralliseksi, että merimiesten pitää välttää työskentelyä näiden alueiden poikki kulkevilla aluksilla. Tällaisen neuvon antoi äskettäin **Kuljetustyöläisten kansainvälisen liiton ITF:n** merenkulkualan koordinaattori **Steve Cotton**, Keniassa ilmestynyt *The East African* -lehti raportoi. Neuvo ei koske aluksia, jotka halkovat merta sota-alusten suojaamisessa saattueissa.

Lehti kertoo, että osa varustamoista on palkannut laivoilleen entisiä sotilaita merirosvojen hyökkäysten torjumiseksi. Eräät toiset varustamot ovat sen sijaan luopuneet vaarallisen alueen läpi kulkevista reiteistä ja korvanneet ne Afrikan eteläkärjen kiertävällä reitillä. Se on hitaampi ja kalliimpi, mutta säästöä voi kertyä vakuutusmaksuissa.

Muista miten muistat...

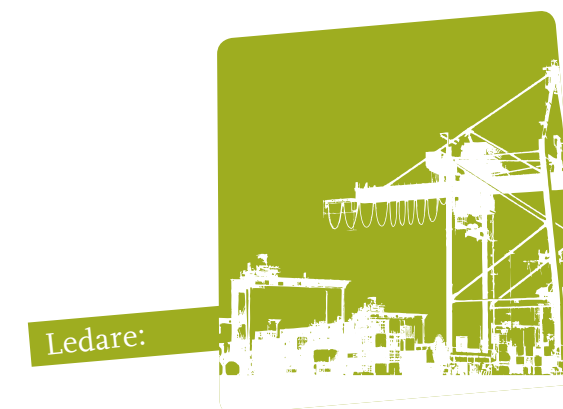


...kunhan muistat, että jäsenkortilla saat Teboililta tuntuvat alennukset.

UUTTA! Nyt saat alennuksen myös automaattista maksuasi maksukortilla, jossa on K-Plussa-ominaisuus. Tällöin ei kerry Plussa-pisteitä. Alennukset ovat voimassa 1.2.-31.3.2010 kaikilla yli 300 Teboil-huoltamolla ja automaattiasemalla. Alennusta ei saa Teboil Express-automaattiasemilta.

www.teboil.fi/liitto

TEBOIL
huoltaa autoja ja ihmisiä



Sjöfartsindustrin i fara – stöd från staten skulle fylla orderböckerna!

Nu om någonsin skulle det vara viktigt att samarbeta för att trygga den finländska specialkompetensen inom hela sjöfartsklustret. Varvens orderböcker är tomma och hela vår kunniga sjöfartsindustri riskerar att försvinna.

Nu bör finska staten våga komma med i god tid och se till att rederierna har tillräckligt med pengar för att få till stånd nya fartygsbeställningar. Finlands huvudkonkurrenter inom varvsindustrin, Tyskland, Frankrike och Spanien, har redan börjat bevilja varvsstöd för att rädda sin industri.

Antalet fartygsbeställningar har globalt rasat med 90 procent jämfört med toppåret 2007. Trots att fartygsbeställningarna har minskat drastiskt på grund av den ekonomiska nedgången, betyder det inte att handelssjöfarten och kryssningstrafiken kommer att upphöra. Tvärtom, handelssjöfarten och kryssningstrafiken kommer att öka och ta ny fart och samtidigt eftersträvas en mer miljövänlig sjöfart än tidigare.

Nu skulle den finländska varvs- och rederinäringen med hjälp av stöd från staten ha en utmärkt möjlighet att bygga framtidens passagerar- och kryssningsfartyg och samtidigt bevara och utveckla det inhemska sjöfartsklustret. Största delen av passagerarfartygen som ägs av finländska rederier och som seglar under finsk flagg närmar sig en medelålder på 20 år. Även om fartygen är väl

skötta, har rederierna själva meddelat att de funderar på att förnya en del av sina flottor för att kunna svara mot krav från kommande generationer.

Striktare lagar beträffande miljöns tillstånd och utsläpp planeras både globalt och inom EU. I synnerhet EU överväger i nuläget striktare utsläppsbegränsningar, vilket ställer högre krav på rederierna att minska utsläppen och i sin tur medför tuffare krav i fråga om fartygens teknik och exempelvis bränslekonsumtion.

Rederierna har räknat ut att de ekonomiska konsekvenser av de nya utsläppsbegränsningarna kan uppgå till hundratals miljoner euro. Samtidigt som innovativa och nya tekniska lösningar behövs i existerande fartyg för att minska utsläppen, håller man dessutom på att förkorta övergångsperioden för utsläppskraven till 2015. Det är en väldigt tuff tidtabell.

Den inhemska sjöfartsindustrins öde ligger nu i händerna på staten och regeringens beslutsfattare: endast snabba stimulansåtgärder inom varvs- och sjöfartsindustrin kan rädda branschen ur krisen och tusentals jobb.

*Kenneth Bondas
förbundssekretare
kenneth.bondas@smu.fi*

INNEHÅLL:

- 25 M/s Birka Carrier
- papper till Spanien
- 28 AFörändringar
i utkomstskyddet
- 35 Lauri Ihalainen leder
samarbetsutredning
mellan transportförbunden
- 35 Avvikelser
i telefonväxelns öppettider
- 39 Förtroendemannautbildning
år 2010

DET ÅLÄNDSKA FRAKTREDERIET BIRKA CARGO HAR SJU FARTYG UNDER FINSK FLAGG. TRE AV DEM, M/S BIRKA TRANSPORTER, M/S BIRKA EXPORTER OCH M/S BIRKA SHIPPER FRAKTAR ÅT SVENSKA HOLMEN PAPER AB. DET FYRAÅRIGA AVTALET (OCH EN OPTION PÅ TVÅ ÅR) INLEDDES I BÖRJAN AV ÅRET. M/S BIRKA EXCELLENT HAR FRAKTAT ÅT SAMMA BOLAG SEDAN 2007.

BIRKA CARGOS STÖRSTA FARTYG, M/S BIRKA TRADER, M/S BIRKA CARRIER OCH M/S BIRKA EXPRESS, KÖR I SIN TUR FRAKT ÅT FINNLINES. FARTYGEN TRANSPORTERAR FRÄMST CONTAINRAR, TRAILERS OCH PAPPERSRULLAR, SOM KAN HA SITT SLUTMÅL ÄNDA BORT I SPANIEN.



MER BILDER:
WWW.SMU.FI > PÅ SVENSKA >
 KOMMUNIKATION > SJÖMANNEN-WEBTEXTER

Båtsman **Sami Hänninen** övervakar från övre däck att allt är som det ska där nere när akterporten ska lyftas.

Full rulle på containrar och vindor!

M/S BIRKA CARRIER TRANSPORTERAR PAPPER TILL EXEMPEL TILL SPANIEN

TEXT OCH BILDER: Saana Lamminsivu

M/s Birka Carrier anländer till Nordsjö hamn ett halvt dygn efter tidtabellen. En plötslig storm överraskade fartyget och andra fartyg söder om Gotland. Väderprognosen hade varit lika tyst om snöstormen som ett gökur utan fjäder. På grund av hård vind och is seglade man mot Nordsjö i fyra knop, men när morgonen grydde var Carrier äntligen i hamn.

ARBETE TILL HAVS PASSAR ÄVEN FAMILJEMÄN

Stormen gjorde att många missade sin nattsömn, men de låter sig inte hindras av röda ögon. För de flesta i besättningen är det nämligen dags för skiftbyte. Så upp med väskan och ränseln på ryggen och mot kajen, ledigheten väntar! Bakom sig har de ett fyra veckor långt skift, vilket är ganska normalt på ett fraktfartyg. Ibland kan det emellertid bli ändringar i planerna, om till exempel fartygets rutt ändras eller man inte kan nå hamn i tid på grund av vädret.

”Att ordna gemensamma semesterresor med familjen är, vad ska jag säga – utmanande – om skiftet drar ut på tiden... Men visst kan man åka iväg på en resa om man bara töjer lite på tidtabellen och lägger resan mitt i ledigheten”, funderar kocksteward **Anders Blåberg** i mässen med hus-trun intill sig.

Klockan är sju på morgonen, men hus-trun har kört från Pargas till Nordsjö för att träffa sin man.



Matros **Håkan Söderström** dammsuger vatten med dammsugaren. Tanken fylls snabbt och en del ställen måste rengöras flera gånger.



^ Anders Blåberg, kocksteward

Innan han gick över till fraktsidan arbetade Anders på Birkas kryssningsfartyg (bland annat M/s Birka Princess och M/s Birka Paradise) i 16 år, så han känner till rederiet mer än väl. "Allt har fungerat riktigt bra här, jag har inget att klaga på." I köket är det bråttom under den korta sjöresan, middagen måste stå på bordet klockan fem när fartyget anländer vid hamnen i Kotka.

> Lättmatros **Krister Donner** har arbetat på M/s Birka Carrier i ett och ett halvt år och trivs bra på rederiet. Här är man på väg från Nordsjö till Kotka.

< Vintersjöfart på isfyllda vatten påverkar tidtabellen något. Vid ankomsten i Kotka är det ingen barnlek att lägga till vid bryggan, utan fartyget måste styra in mot kaj ett par gånger till. Stora isblock pressas mellan fartyget och bryggan och man måste ta bort dem genom att driva vatten med propellrarna innan man kan gå i land.



< Lotsen anländer ur dimman vid lotsstationen i Orregrund.

>>

"Han är välbehållen", säger hon med en blinkning.

De träffas sällan. Anders har fortfarande ett par veckor kvar på jobbet.

"Visst passar – och fungerar – ett arbete till havs även för en familjefar. Vi har ju ändå ett tiotal års erfarenhet bakom oss", säger tvåbarnsföräldrarna enigt.

DÄCKET GLÄNSER NÄR PAPPER TRANSPORTERAS

Carrier tillbringar bara fem timmar i Nordsjö hamn. Containrar, trailers och annan last lossas. Sedan är det dags att rengöra lastrummet. Från Nordsjö åker man till Kotka, där man tar ombord pappersrullar och transporterar dem till Bilbao i Spanien.

Däcket måste vara glänsande rent så att inte rullarna skadas. Båtsman **Sami Hänninens** och lättmatros **Kristian Donners** borstar flyger hit och dit i fartygets lastrum i Nordsjö. Det är bråttom, för arbetet tar inte slut där. Förutom bildäck och containrar har man också fått med sig snö på däck. Det smälta vattnet rinner ner i fördjupningar på däck där lasten surras fast. Vattnet är som gift för papper, så fienden rensas bort ur fördjupningarna så grundligt man bara kan.

FARTYGET LEVER DAG OCH NATT

Vid elvatiden åker man österut. Isen krasar och klirrar mot fartygets sida, men fartyget är av isklass 1A och bryter lätt igenom den snabba leden framför. Istäcket draperar kusten, men längre ut seglar man på öppet hav. Vinden är ingenting jämfört med kvällen innan, däremot är det en del dimma.

På kommandobryggan följer kapten **Juha Vähä-Kurki** och förstestyman **Richard Gustavsson** noga horisonten framför sig. Sjöresan från Nordsjö till Kotka tar drygt fem timmar. Under tiden arbetar man flitigt i alla fartygets avdelningar: på däck, på kommandobryggan, i maskinrummet och kabyssen, d.v.s. köket. Fartyget sover aldrig.

M

Förändringar

i utkomstskyddet för arbetslösa vid årsskiftet och förändringar i arbetslöshetskassans utbetalningssystem fr.o.m. 1.3.2010

ETT FLERTAL FÖRÄNDRINGAR HAR GJORTS I UTKOMSTSKYDDET FÖR ARBETSLÖSA FR.O.M. 1.1.2010. MÅNGA AV FÖRÄNDRINGARNA ÄR KOMPLICERADE OCH HAR KRÄVT STORA FÖRÄNDRINGAR I ARBETSLÖSHETSKASSORNAS ADB-SYSTEM. I DEN HÄR ARTIKELN PRESENTERAS ETT SAMMANDRAG AV DE VIKTIGASTE FÖRÄNDRINGARNA I UTKOMSTSKYDDET FÖR ARBETSLÖSA OCH DE KOMMANDE FÖRÄNDRINGARNA I ARBETSLÖSHETSKASSANS UTbetalningssystem.

Förändringar vid årsskiftet 2010

GRUNDDAGPENNING, BARNFÖRHÖJNINGAR OCH FÖRTJÄNSTDELAR

Grunddagpenningen är fr.o.m. 1.1.2010 25,63 euro per dag, dvs. samma belopp som år 2009. Barnförhöjningarna år 2010 är de samma som år 2009, dvs. för ett barn 4,86 euro, för 2 barn 7,13 euro och för 3 eller flera barn 9,19 euro per dag.

Den inkomstrelaterade dagpenningens förtjänst del utgör 45 % av skillnaden mellan dagslönen och grunddelen. När lönen per månad är större än 105 gånger grunddelen (2 691,15 euro), är förtjänst delen i fråga om den del av dagslönen som överskrider denna gräns 20 procent.

Den förhöjda förtjänst delen utgör 57,5 procent av skillnaden mellan dagslönen och grunddelen. När lönen per månad är större än 105 gånger grunddelen, är förtjänst delen i fråga om den del som överskrider denna gräns 35 procent.

Omställningsskyddets förtjänst del utgör 65 procent av skillnaden mellan dagslönen och grunddelen. När lönen per månad är större än 105 gånger grunddelen, är omställningsskyddets förtjänst del i fråga om den del av dagslönen som överskrider denna gräns 37,5 procent.

Förtjänst del	45/20 %
Förhöjd förtjänst del	57,5/35 %
Omställningsskyddets förtjänst del	65/37,5 %
Tilläggsdagar	45/20 %

ARBETSVILLKOR OCH MEDLEMSKAPSVILLKOR

Arbetsvillkoret för dem som för första gången får arbetslöshetsdagpenning har förkortats från 43 kalenderveckor till 34 kalenderveckor. I och med ändringen blir det lättare att omfattas av den inkomstrelaterade dagpenningen.

Granskningsperioden för arbetsvillkoren förlängdes från 24 månader till 28 månader den 1 januari 2010.

Arbetslöshetskassans medlemsvillkor förkortades från 10 månader till 34 veckor den 1 januari 2010.

FÖRHÖJD FÖRTJÄNSTDEL

Förhöjd förtjänst del kan fr.o.m. 1.1.2010 betalas i början av arbetslösheten, efter en avslutad lång arbetshistoria eller för tiden i aktiva åtgärder.

- På grundval av att arbetslöshet börjar kan förhöjd förtjänst del betalas för sammanlagt 20 dagar till en arbetssökande som har en arbetshistoria på minst tre (3) år då han eller hon blev arbetslös.
- På grundval av en lång arbetshistoria kan förhöjd förtjänst del betalas för sammanlagt 100 dagar (tidigare 150 dagar) förutsatt att personen förlorat sitt arbete på grund av ekonomiska -eller produktionstekniska orsaker och att han eller hon har en arbetshistoria på minst 20 år som berättigar till pension när anställningsförhållandet upphör samt varit medlem i en löntagarkassa i fem år.
- Förhöjd förtjänst del kan betalas för sammanlagt högst 200 dagar när arbetssökanden deltar i sysselsättningsfrämjande service som överenskommit i en sysselsättningsplan eller en plan som ersätter en sysselsättningsplan. Förhöjd förtjänst del betalas för 200 dagar under en maximitid för utbetalning på 500 dagar. En ny 200 dagars period börjar när en person på nytt uppfyller arbetsvillkoret.

Om en person har rätt till förhöjd förtjänst andel på grundval av en lång arbetshistoria, kan denna person då han eller hon blir arbetslös inte få förhöjd förtjänst del på grundval av att arbetslöshet börjar. Personen har rätt till 20 dagar om dagpenning utbetalats för en dag och han eller hon uppfyller arbetsvillkoren efter detta.

OMSTÄLLNINGSSKYDDETS FÖRTJÄNSTDEL

Omställningsskyddets förtjänst del betalas åt en person som omfattas av omställningsskyddet och som har en gällande sysselsättningsplan eller plan som ersätter en sysselsättningsplan och har rätt till arbetslöshetsdagpenning då arbetsvillkoren uppfylls.

Omställningsskyddets förtjänst del betalas också för tiden av sysselsättningsfrämjande service och betalas även för tiden mellan service som överenskommit om denna tid är högst sju kalenderdagar.

För den tid arbetssökanden på eget initiativ har sökt arbete betalas inte omställningsskyddets förtjänst del.

Omställningsskyddets förtjänst del betalas för sammanlagt högst 200 dagar (tidigare 185 dagar).

JÄMKAD DAGPENNING

Maximitiden för utbetalning av jämkad arbetslöshetsdagpenning (36 månader) slopades fr.o.m. 1.1.2010.

FÖRKORTAD ARBETSVECKA

En arbetstagare vars arbetstid på grund av permittering har förkortats med en eller flera dagar i veckan och vars lön sänkts på motsvarande sätt, är inte längre berättigad till jämkad dagpenning. Åt arbetstagaren betalas för de arbetslösa dagarna full arbetslöshetsförmån.

En förutsättning för att arbetslöshetsförmånen betalas för de arbetslösa dagarna är att arbetstagarens arbetstid under en granskningsperiod på en kalendervecka inte överskrider 80 procent av en heltidsanställds maximiarbetstid som tillämpas inom branschen.

Detta förfarande tillämpas på permitteringar som verkställs under perioden 4.1.2010–2.1.2011.

UTBILDNINGSFÖRMÅNER

Utbildningsförmånerna under arbetslöshet, det arbetskraftspolitiska vuxenutbildningsstödet och utbildningsdagpenningen sammanslås till en enda förmån. Den arbetslösa får lika stor förmån oberoende av om han eller hon deltar i utbildning som arbets- och näringsbyrå ordnar eller i utbildning som han eller hon själv har skaffat. Samtidigt slopas kravet på 10 års arbetshistoria som villkor för att delta i frivillig utbildning.

Arbetslöshetsförmåner betalas endast för den period då arbetssökanden är en arbetslös arbetssökande vid arbets- och näringsbyrå. Den arbetslöshetsförmån som betalas under tiden för arbetskraftspolitisk vuxenutbildning räknas in i maximitiden på 500 dagar för arbetslöshetsdagpenning. Den ersättning för uppehälle som betalas för den tid arbetssökanden frivilligt studerar med stöd av arbetskraftspolitiska åtgärder eller arbetslöshetsförmån höjs till 9 euro om dagen och den förhöjda ersättningen för uppehälle som betalas för åtgärder och studier utanför pendlingslinjen höjs till 18 euro om dagen.

Självrisktiden löper även under tiden av sysselsättningsfrämjande service då förmån betalas Under tiden för sysselsättningsfrämjande service betalas förmån utan hinder av självrisktiden.

TILLÄGGS DAGAR

För att förlänga den s.k. yrkesbanan höjs begynnelseåldern för rätt till s.k. tilläggsdagar från 59 år till 60 år. Ändringen gäller arbetssökanden som är födda år 1955 eller senare. Till följd av höjd åldersgräns utvidgas kommunens skyldighet att sysselsätta äldre att även gälla arbetslösa som på grund av ändringen i lagen inte längre har rätt till tilläggsdagar.

Alterneringsledighet

Systemet med alterneringsledighet blir permanent från början av år 2010.

Alterneringsledighet är ett arrangemang där arbetstagaren frigörs på viss tid från arbetet i enlighet med ett alterneringsavtal med arbetsgivaren. Samtidigt binder sig arbetsgivaren att för motsvarande period anställa en arbetslös arbetssökande person från arbets- och näringsbyrå.

Personen som är på alterneringsledighet får alterneringsersättning för frånvaroperioden. Ersättningens fulla belopp är 70 procent av den arbetslöshetsdagpenning som personen, om han eller hon var arbetslös, skulle ha rätt till utan barnförhöjning. Ersättningens belopp är 80 procent, om den alterneringslediga har minst 25 år arbetshistoria som avses i lagen om alterneringsledighet. Alterneringsledighetstiden beaktas i pensionen eftersom 55 procent av den förtjänst som alterneringsersättningen baserar sig på ökar pensionen.

Aktuellt beskattningen år 2010

De nya skattekorterna träder i kraft fr.o.m 1.1.2010. Arbetslöshetskassan erhåller sina medlemmars uppgifter om förskottsskatt på lön direkt från skattemyndigheterna via s.k. direktöverföring. Om dessa uppgifter om förskottsskatt används vid utbetalning av inkomstrelaterad dagpenning, är arbetslöshetskassan tvungen att höja innehållningsprocenten med två procent. Om dagpenningen består av förhöjd förtjänst del eller omställningsskyddets förtjänst del så höjs innehållningsprocenten med ytterligare två procent dvs. med sammanlagt fyra procent. Förskottsinnehållningen är i alla fall minst 20 procent.

Om du av skattebyråns ansökt om ett s.k. ändringsskatte kort för social förmån, skicka då detta skatte kort till arbetslöshetskassan. Förskottsinnehållningen verkställs enligt de innehållningsuppgifter som framgår av ändringsskatte kortet.



Arbetslöshetskassan tar i bruk ett nyt betalningssystem



Finlands Sjömans-Unions arbetslöshetskassa tar i bruk Digias Tytti-betalningssystem fr.o.m. 1.3.2010. I och med att det nya betalningssystemet tas i bruk, sker förändringar i betalningstidtabellen i slutet av februari och i början av mars. Nuvarande betalningssystem är i bruk fram till 22.2.2010. Efter detta datum kan arbetslöshetskassan inte längre betala förmåner med det gamla betalningssystemet, utan betalningen sker med det nya systemet fr.o.m. 1.3.2010.

I praktiken betyder detta att för att en ytterligare ansökan om inkomstrelaterad dagpenning för tiden 25.1.–21.2.2010 där medlem varit helt

arbetslös skall hinna behandlas, ska den vara arbetslöshetskassan tillhanda senast måndagen den 22.2.2010 före kl. 11.00.

Det nya betalningssystemet kommer inledningsvis att leda till behandlingstiden förlängs eftersom systemet är nytt. Under januari och februari månad har varje handläggare genomgått eller genomgår en kurs om användningen av systemet. **Kurserna kommer att påverka verksamheten på arbetslöshetskassan under januari och februari månad i form av begränsade telefonjourtider.** Uppgifter om avvikande betjäningstider finns på adressen: www.smu.fi.

I OCH MED ATT DET NYA BETALNINGSSYSTEMET TAS I BRUK, SKER FÖRÄNDRINGAR I BETALNINGSTIDTABELLEN I SLUTET AV FEBRUARI OCH I BÖRJAN AV MARS.

Sjömans-Unionens medlemsregister tar i bruk ett nytt system

Arbetslöshetskassan vid Finlands Sjömans-Union tar även i bruk Digias Lyyti-medlemsregister den 1.3.2010. I bruktagandet av det nya systemet förorsakar även ändringar i betjäningen på medlemsregistret under januari och februari månad.

Arbetslöshetskassans och Sjömans-Unionens medlemsavgift 2010

Finansinspektionen har fastställt att **arbetslöshetskassans medlemsavgift uppgår till 0,35** procent av den lön på vilken förskottsnehållning skall verkställas och på de förmåner som arbetslöshetskassan utbetalar.

Finlands Sjömans-Unions medlemsavgift uppgår till **1,20** procent av den lön på vilken förskottsnehållning skall verkställas, dvs. **den totala medlemsavgiften uppgår till 1,55** procent av den lön på vilken förskottsnehållning skall verkställas.

OM EN ARBETSGIVARE HAR DRAGIT AV MEDLEMSAVGIFTEN FRÅN LÖNEN, MEN PERSONEN I FRÅGA INTE HAR ANSLUTIT SIG SOM MEDLEM, ÄR DENNA PERSON INTE MEDLEM I ARBETSLÖSHETSKASSAN.

Hur ansluter jag mig till arbetslöshetskassan och blir medlem?

Det är skäl att påpeka att medlemskap i kassan och medlemskap i förbundet är två olika saker. Om du ansöker om medlemskap i arbetslöshetskassan ska ansökan alltid göras skriftligen genom att fylla i medlemsansökan och fullmakten. Då du ansluter dig till Finlands Sjömans-Union ansluter du dig samtidigt till Finlands Sjömans-Unions arbetslöshetskassa. Du är medlem i arbetslöshetskassan från den dag du undertecknat medlemsansökan och fullmakten och arbetslöshetskassans ombud har tagit emot din blankett. Om ombudet inte har tagit emot din medlemsansökan och fullmakten, inleds medlemskapet när medlemsansökan och fullmakten har inkommit till arbetslöshetskassan eller medlemsregistret.

Det har förekommit fall då medlemsavgiften dragits av från lönen, men av någon anledning har inte medlemsansökan och fullmakten ifyllts. I sådana fall har en person inte rätt till förmåner från arbetslöshetskassan eftersom han eller hon inte är medlem i arbetslöshetskassan. Sådana fall är mycket beklagliga eftersom de inte uppdagas förrän en person blir arbetslös och ansöker om förmåner från arbetslöshetskassan konstaterar arbetslöshetskassans föreståndare **Niclas Nyberg**.



Hur gick det sen då...

Aimo börjar minsann tro att herr Myräkkä så smått blivit någon slags fjärrskadare. Läsaren kanske minns en berättelse som Aimo skrev för ett par år sedan. Ämnet var som så att Tallink och Silja blev Sillink. Och vad gissade Aimo då?

Han sade att det inte går bra när man tar skulder så huvudlöst som då. Det var Aimos mormor som lärde Aimo som ung man att: "Bror när man tar lånet, halvbror när man betalar tillbaka". Gamla visdomar håller än. Så är det i verkliga livet också. Det är inget Monopolspel.

På den tiden slog man sig på bröstet. Man köpte nya fartyg och målade sidorna med sagopenslar. Det var giraffer, elefanter och moln. Visst såg det lite ut som luftslott. Senare bråkade man med de nya underlydande och fick alldeles lagom mycket publicitet, men om man inte får in tillräckligt med pengar kan man inte heller betala skulderna. Det går inte att göra som gubbarna i sagan, som förlängde täcket med en bit de klippt av från andra änden. Här verkar man också ha brett ut sig för mycket. Men eftersom bankerna delade ut pengar, så varför inte ta emot dem? Låter det bekant?

Hi-ohoj!

Skulden har inte minskat, tvärtom. Man har inte betalat båtar och inte så mycket annat heller. Nu är pengarna på minussidan större än värdet på hela utrustningen. Och bankerna ser inte på med blida ögon när de även borde få in ränta. Man har visst inte råd att betala skulderna, än mindre räntorna. Som tur är får väl sjömännen fortfarande sin lön. Aimo fick veta att cheferna minskade sina egna löner. En fin symbolisk gest, men det verkar vara en droppe i det här havet. Och herrarna har nog tillräckligt med kosing att dra ner på. Men visst är det bra i det stora hela. Och eftersom man föregår med gott exempel är det snart lätt att fråga om personalen också skulle kunna tumma på sitt uppehälle.

Och Aimo har också fått höra en ganska tråkig sak.

De första lönesänkningarna har redan börjat. Då får de inhemska spelmännen sparken. De finska ljuva melodierna är alltför dyra. Och så bryter många musiker strängarna på sin gitarr och lägger dragspelet i lådan. Tangon ljuder inte på havet.

Hi-ohoj! Tänker Aimo.

Vad blir ersättningen, det finns väl inga finländare eller svenskar som reser utan musik ens med ett stort fartyg? Ersättningen blir billig musik, vet Aimo.

Soppa till spelmännen är ett gammalt finskt uttryck, men nu står även arbetslösa finska musiker i soppkön när den bulgariska spelmannen sätter sig bakom pianot. I princip är det väl inget fel med det, visst får rederiet melodier till ett lägre pris. En bulgarisk musiker får inte samma lön som en finsk. Naturligtvis inte. Och övertiderna, semesterersättningarna eller söndagstilläggen kanske inte är så viktiga för pojkar och flickor från fjärran land. Nu sparar man minsann! Strunt i alla musiker som tjänat rederiet i många år. Vad säger passagerarna?

Tycker de om sånger som sjungs på ett främmande språk. Kan man längre be orkestern spela "Ljuvliga ungdom" för att gratulera någon på födelsedagen? Och på vilket språk i så fall?

Blir humppan eller tangon på bulgariska? Det blir euromusik, vet Aimo. Men det spelar väl ingen roll, dansa den som dansa vill. Om inte, så tjura i hytten. Huvudsaken är att den billiga musiken fyller öronen. (Eppu Normaali gör det inte längre.)

Det tar Aimo till nästa fråga. Han är rädd att det här bara är början. Därefter sätter man folk utifrån först på mer osynliga jobb, och när man har vant sig vid det, på andra jobb. Under förutsättning att det fortfarande finns ett rederi för fartygen att segla för.

Man kan ju inte vänta alltför länge på att få in pengar om man lägger ner linjer och rutter.

Snabbfartygen med röda sidor kör ju inte heller längre till Rostock. Ingen trafik, inga pengar. Ett gammalt mönster, men sant.

Det skrev Aimo om redan för länge sedan. Nu börjar det kännas som om man skulle kunna söka nytt jobb på meteorologiska institutet eller som spågubbe i ett gatuhörn. Så många av Aimos gissningar har blivit verklighet.

Tråkigt nog.

Till sjöss
Aimo Myräkkä

Obeveklig - med en gnutta galen optimism

Tallink Silja Oy:s huvudförtroendemannens period avslutar i mars. Den nuvarande huvudförtroendemannen, **Leif Drockila**, är vice ordförande i Sjömans-Unionens styrelse till och med 2012. Unionen arbetar för närvarande med krångliga och omfattande frågor som rör den inhemska sjöfarten. Huvudförtroendemannens kunskapskapital har varit till stor nytta när man har granskat innehållet i dessa frågor. Drockila är beredd att fortsätta som huvudförtroendeman även den kommande perioden – och valet av en efterföljare skulle i sin tur kunna tidigareläggas”, föreslår Drockila, ”så att han eller hon inte behöver sätta sig vid kollektivavtalsbordet med en ”tom portfölj”, utan jag skulle stödja honom eller henne i arbetsuppgifterna längs vägen, eftersom jag har samlat på mig ett rejält arv att överföra – såväl saker, dokument och samhällsrelationer – från de 12 gångna åren”, betonar Drockila.

TEXT OCH BILD: Saana Lamminsivu

”Silja Lines företags- och ägarpolitik har varierat genom åren, men en bra personalförvaltning och ett omfattande förtroendemannanätverk har hjälpt det ansiktslösa börsbolaget genom tuffare tider”, säger Tallink Silja Oy:s huvudförtroendeman Leif Drockila och riktar ett tack till sina arbetskamrater.

”Valet och omsättningen av personal och Silja-fångelser m.m. har däremot inte alltid varit till det bästa för bolagets affärsverksamhet”, säger Drockila förargat.

”Man kan säga att det aldrig har funnits några lätta tider, men motgångar är en del av livet”, sammanfattar den gamla fackföreningsveteranen livsfilosofin som han skaffat sig genom erfarenhet.

Rederiet Tallink Silja har haft flera ägare genom årtiondena.

”Var och en av dem har haft en egen vision – emellanåt har man erövrat Karibien, engelska kanalen eller St Petersburg”, säger Drockila – som började på bolaget 1979

– om de gångna företagsfaserna.

Trots olika prövningar och svåra tider har man alltid gått framåt. Det beror till stor del på rederiets personal, personalförvaltningen och förtroendemannen, som har gjort ett bra och professionellt jobb samtidigt som företagsledningen sökte sin inriktning, betonar Drockila, som gör sin fjärde period som huvudförtroendeman.

PERSONALEN HÅLLER ENAD FRONT

Rederiets nuvarande ägare kommer från andra sidan Finska viken. Det finns skillnader mellan den finska och estniska företags- och ledarskapskulturen, vilket innebär att små sammandrabbningar inte har kunnat undvikas. Den senaste episoden inträffade på Åbo-linjen i november, då *M/s Baltic Queen* ersatte *M/s Silja Europa* medan det låg på varvet.

”Alla finländare hade det helt klart för sig från början att man ska följa finska arbetsvillkor på fartyget, det var inte tal om

annat!” säger Drockila och tackar medlemmarna för deras stöd i förhandlingarna som fördes.

KULTURSKILLNADER I FÖRETAGSLEDNINGEN

Enligt Drockila ligger det inte alltid allvarliga dispyter bakom meningsskiljaktigheterna, utan konflikterna kan bero på kulturskillnader mellan finskt och estniskt företagsledarskap.

”Under den senaste ägaren har man inte alltid förstått varför en viss sak är självklar för ägaren och omöjlig för de anställda att förstå”, säger han och nämner som exempel början av förhandlingarna då bolaget skapade sin nya alkoholpolitik.

Diskussionerna höll på att avbrytas redan i början då rederiet började diktera saker och ting, men efter en liten uppsträckning började båda parter förstå att det enda sättet att skapa nytt är genom gemensamma förhandlingar, inte diktering.

>>



”Samarbetet med rederiets personalledning har utvecklats enormt de senaste åren”, berättar Leif Drockila, huvudförtroendeman på Tallink Silja sedan många år. ”Beviset är att vi till slut fick till stånd ett bra förhandlingsresultat som alla parter är nöjda med vad gäller tvisterna om t.ex. *M/s Baltic Queen*, personalrabatter och bolagets alkoholpolitik”, säger huvudförtroendemannen nöjt.

FACKFÖRENINGSAKTIV AV MISSTAG

För drygt 20 år sedan hade Drockila inte i sin vildaste fantasi kunnat föreställa sig att han en dag skulle arbeta som huvudförtroendeman i en stor koncern.

”Jag hade säkert skrattat i mjugg om någon hade förutspått något sådant.”

Men nu blev det så att Drockila i mitten av 90-talet fann sig vara förtroendeman på sin baravdelning. Arbetskamraterna bad den åsiktsstarka och handlingskraftiga mannen att bevaka deras intressen. Efter att ha sovit på saken ett par nätter lovade Drockila att ställa upp.

”Jag sade till dem att byta ut mig om de inte var nöjda”, minns han med glimten i ögat hur hans egen karriär som förtroendeman började för 15 år sedan.

DEN SOM HÅLLER HUVUDET KALLT KLARAR SIG BÄST

Praktiska erfarenheter av fartygsarbete har varit ett måste för Drockila för att han ska

kunna sköta sitt arbete som förtroendeman.

”Jag är glad över att jag fick arbeta så länge med praktiska saker på fartyget”, fun-derar Drockila, som så småningom avancerade i arbetet som förtroendeman och till slut blev huvudförtroendeman.

Vid valet av förtroendeman är framför allt arbetskamraternas stöd viktigt.

”Medlemmarna får den bästa förtroendemannen när de har valt ut honom tillsammans och sedan gemensamt ber honom anta uppdraget – och till och med måste övertala honom lite.”

De bästa möjligheterna att lyckas med arbetet har personer som är lugna och ärliga.

”De försöker ju rubba en förtroendeman med snack och påståenden, så det gäller att hålla huvudet kallt och vara lugn”, skrattar Drockila. ”Börjar man gapa så har man förlorat spelet och tappar samtidigt poäng.”

SAMHÄLLSRELATIONER OCH KUNSKAPSKAPITAL

Drockila vet vad han talar om: under fyra perioder som huvudförtroendeman har han hunnit bygga upp ett stort kunskapskapital och goda samhällsrelationer i sitt arbete med att driva sjömannens intressen.

”När vi vet vem som blir min efterföljare så har jag mycket att lära honom eller henne: saker, dokument och kontakter som den kommande huvudförtroendemannan bör ha, så att han eller hon inte hamnar mitt i 2012 års heta kollektivavtalsförhandlingar med en tom portfölj” säger Drockila och hoppas att han med tiden kan sätta in sin efterföljare i pudelns kärna. ”Och han eller hon hjälper mig säkert att tömma kontoret och att städa”, säger han med en humoristisk liten blinkning.

Över höga vågor med en beslutsam-natur

Från sin långa karriär som huvudförtroendeman kommer Drockila att tänka på en del situationer som han bara klarat sig ur med hjälp av sin optimistiska natur.

”När *M/s Finnjet* en gång i tiden upphörde med sin regelbundna ruttrafik kom det ett brev från VD:n där det stod att drygt 200 arbetsplatser skulle försvinna och att fartygets nya flagg inte kommer att vara finsk eller svensk”, säger Drockila om händelserna på den tiden.

Som den eviga optimist han är beslutade han sig för att övertala VD:n att överväga några alternativ.

”Man får aldrig ge upp eller låta sig nedslås”, säger huvudförtroendemannen om den svåra situationen som hade kunnat bli ödesdiger om man hade låtit sig kuvas.

Och under över alla under: med hjälp av goda relationer och obehaglighet – och en gnutta galen optimism – lyckades man avbryta utflaggningsen.

”Och slutresultatet? Finsk flagg och inte en enda person uppsagd!”, säger Drockila och framhäver resultatet av ett bra samarbete.

”Ett stort tack går också till förbundets ledning, som orkade tro på mirakel”, säger huvudförtroendemannen och tackar framför allt Unionens kontorspersonal för striden.

>>

”Och slutresultatet har ju visat sig vara ganska bra och tydligt och har också dugt som stomme för det riksomfattande avtalet”, säger Drockila nöjt om avtalet om Tallink Siljas alkoholpolitik som togs fram.

Med tiden kommer de kulturella skillnaderna nog att jämna ut sig.

”Jag tror att Tallink Siljas ägare varje dag får en bättre förståelse för finländarna och deras sätt att tänka, vilket underlättar saker och ting i fortsättningen.”

FÖRTROENDEMANNORGANISATIONEN UPPSKATTAS PÅ TALLINK SILJA

Det finns en speciell sak på rederiet som fungerar bra och som den erfarna förtroendemannen vill framhäva: det omfattande och täckande förtroendemannätverket.

”All heder åt Tallink Silja för att de har godkänt förtroendemannorganisationen – men också för att den har använts väl i rederiet.”

Utan en förtroendeman skulle många praktiska frågor mellan rederiet och personalen inte skötas alls – eller skötas i rent kaos.

”Man litar på vad förtroendemannen säger och de är oerhört viktiga för att arbetslivet ska fungera. Även hos oss har förtroendemannen genom sitt arbete visat att de inte är till skada, utan tvärtom till nytta för företaget, och samarbetet mellan olika instanser fungerar bra.”

Däremot blomstrar inget automatiskt, så ”förtroendemannorganisationen måste byggas, men också värnas”, säger Drockila.

Förtroendemannorganisationen har inte alltid haft samma omfattning. En gång i tiden fanns förtroendemannen oftast på fartygets köks- och driftsida.

”Nu har däremot varje avdelning en egen förtroendeman, så utvecklingen har varit enorm.”

KVARTALSEKONOMIN SLITER

Dagens arbetsliv kräver sin tribut och Drockila är bekymrad för hur folk ska orka. Visserligen har man haft långa dagar och ett tufft tempo till sjöss även tidigare, men kvartalsekonomins resultattryck sliter ut folk helt och hållet om de inte tar hand om sig.

”Förr var arbetsfördelningen tydligare på fartygen och man följde inte resultatmål hela tiden. Man fick göra sitt jobb i lugn och ro. Nu stirrar man på bemannings-siffror och à-priser... En gång i tiden drevs arbetet av att det fanns många passagerare på fartyget”, säger Drockila om skillnaden mellan dåtidens och dagens arbetskultur.

Kvartalsekonomi sätter en ständig press på folk, de hinner aldrig andas ut. Han är särskilt bekymrad över hur förtroendemannen ska orka, eftersom de hjälper andra vid sidan om sitt eget arbete.

”En förtroendeman måste se till att han själv orkar. Då hjälper det att man lär sig att tydligt skilja på vad som ingår i ens förtroendemannuppgifter och vad som i sin tur har med arbetsledning eller arbetarskydd att göra.”

Enligt Drockila blandar man ofta ihop begrepp och uppgifter, och förtroendemannen tar på sig alldeles för mycket arbete, trots att de borde dela upp arbetet.

”Man har ingen nytta av en förtroendeman som är helt slutkörd och har nerverna på helspänn.”

Allt för mycket ansvar och slit kan köra helt slut på en människa.

”Jag har sett att det finns många i Finland som har stupat av ren utmattning”, säger han allvarligt.

Vad gäller att orka på jobbet tog Drockila på den senaste kollektivavtalsförhandlingen upp avdelningsförtroendemannens ställning, och nu har man äntligen accepterat en särskild förtroendemannabefrielse för dem.

”En halv dag i månaden är inte alls någon överdimensionerad frihet att sköta sina uppgifter på, med tanke på att avdelningsförtroendemannen får undersöka en hel del brådskande saker även på sin fritid”, påminner Drockila om öppningen man åstadkommit. **M**

MEDDELANDE TILL SJÖMANS-UNIONENS MEDLEMMAR!

Servicefacket PAM ry meddelar att en medlemsvärnningkampanj kommer att genomföras i februari 2010. Kampanjen riktar sig till unga arbetstagare inom fastighets-, städnings- och bevakningsbranschen.

DU BEHÖVER INTE BRY DIG OM KAMPANJMATERIAL SOM SKICKAS ÅT DIG PÅ BASIS AV YRKESBENÄMNING. DET ÄR FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF, DVS. DITT EGET FACKFÖRBUND, SOM FÖRHANDLAR FRAM VILLKOR FÖR ARBETSFÖRHÅLLANDEN INOM SJÖFARTSBRANSCHEN OCH SOM ANSVARAR FÖR INTRESSEBEVAKNINGEN.

LAURI IHALAINEN leder samarbetsutredning mellan transportförbunden

Lauri Ihalainen, tidigare ordförande för FFC, har valts till ansvarig för ett projekt som utreder möjligheterna till samarbete mellan fackförbunden inom transportbranschen.

Utöver Sjömans-Unionen deltar även **Bil- och transportbranschens Arbetarförbund AKT ry, Luftfartsunionen IAU, Post- och logistikunionen PAU, Flygvärdinne- och Stewartföreningen i Finland SLSY och Lokmannaförbundet VML.**

Fackförbundens styrelser sammankommer nästa gång den 17 februari för att besluta om projektets kommande skeden. Målsättningarna inom projektet har ställts upp för åren 2013–2014.

OLLI KAURANEN vald till huvudförtroendeman och TURO IHALAINEN till vice huvudförtroendeman på Neste Oil Shipping

Neste Oil Shippings huvudförtroendemannaval avslutades den 16.12.2009. **Olli Kauranen** utsågs till huvudförtroendeman på Neste Oil Shipping. **Turo Ihalainen** var enda kandidat och utsågs till vice huvudförtroendeman. Huvud- och vice huvudförtroendemannens mandatperiod började den 1.12.2009 och upphör den 31.10.2011.

Kauranen har lång erfarenhet av intressebevakning, då han har arbetat som vice huvudförtroendeman på rederiet i två mandatperioder innan han den här gången valdes till huvudförtroendeman. Kauranen är också vice ordförande i Sjömans-Unionens fullmäktige. Kauranen arbetar på **M/t Suula**.

Ihalainen inleder i sin tur sin första period som vice huvudförtroendeman på Neste Oil Shipping. Ihalainen arbetar på **M/t Palva**, där han också är fartygsförtroendeman.

Kauranen och Ihalainen tackar för förtroendet.

Stöd från Sjömans-Unionen till offren i katastrofen på Haiti.

Sjömans-Unionen har skänkt ettusen euro till **Finlands Röda Kors** katastroffond för att hjälpa offren i jordbävningen på Haiti.

Hjälparbetet på Haiti är internationella Röda Korsets och Finlands Röda Kors största hjälpopoperation sedan tsunamin år 2004. Enligt en bedömning från internationella Röda korset är upp till tre miljoner människor i behov av hjälp på jordbävningssdrabbade Haiti.



Kuva: Noora Kero

Avvikelser i telefonväxelns öppettider i februari!

Finlands Sjömans-Unionens telefonväxel är undantagsvis bara öppen kl. 9.00–15.00 i februari. Arrangemanget beror på att Unionens medlemsregistersystem byts ut och personalen deltar i skolning. Vårt kontor är dock öppet kl. 8.30–16.00 som vanligt. Även direkta mobilnummer till personalen fungerar som vanligt.

Avvikelser i arbetslöshetskassans telefonjour
På grund av övergången till ett nytt medlemsregister har Sjömans-Unionens arbetslöshetskassa **ingen telefonjour under följande dagar: 23–24.2.2010.**

Kontoret i Åbo
Kontoret på Mariegatan är stängt under sportlovet 22.–26.2.2010.

ÖVRIGA DAGAR BETJÄNAR ARBETSLÖSHETSKASSANS TELEFONJOUR MEDLEMMAR NORMALT KL. 9.00–11.00 PÅ TELEFONNUMMER (09) 615 20 230.

Finlands
Sjömans-Union
FSU rf

sökter en heltidsanställd
OMBUDSMAN



Ombudsmannens arbetsuppgifter består av medlemsrådgivning i kollektivavtalsfrågor, deltagande i kollektivavtalsförhandlingar samt övriga uppgifter i anknytning till bevakningen av medlemmarnas intressen.

Ombudsmannen förutsätts ha erfarenhet från sjöfarten och arbete till sjöss samt goda muntliga och skriftliga kunskaper i båda inhemska språken. Övriga språkkunskaper räknas som merit. Arbetet förutsätter en del resande, så körkort är en nödvändighet.

Lönen och övriga anställningsförmåner fastställs enligt Sjömans-Unionens arbetsreglemente.

Ansökningen ska skickas skriftligen till Sjömans-Unionens kontor på John Stenbergs strand 6, 00530 Helsingfors eller per e-post till adressen nedan senast den 26.2.2010.

För ytterligare information:
Ordförande Simo Zitting, mobil 0400 813 079
Förbundssekreterare Kenneth Bondas
mobil 040 456 0245, kenneth.bondas@smu.fi

smu.fi

Revision av STCW -95 konventionen

MÖTESRAPPORT FRÅN IMO:S UNDERKOMMITTÉ STW:S MÖTE

2010:
Sjöfararens år

I BÖRJAN AV JANUARI
HÖLL INTERNATIONELLA
SJÖFARTSORGANISATIONEN
IMO:S UNDERKOMMITTÉ STW
(SAFETY OF NAVIGATION)
SITT FYRTIOFÖRSTA MÖTE.

TEXT OCH FOTO: Ilpo Minkkinen

Underkommitténs möte STW 41: Under mötets första dag hölls en tillställning med festtal från IMO:s generalsekreterare **Efthimios Mitropoulos**, rederiorganisationerna ICS/ISF:s ordförande **Spyros Polemis** och **Jon Whitlow**, sekreterare vid ITF:s (Internationella transportarbetarefederationen) sjöfartssektion.

2010 - SJÖFARARENS ÅR

I början av sitt festtal meddelade generalsekreterare Mitropoulos att temat för Internationella sjöfartsdagen (*World Maritime Day*) i år är **2010: Sjöfararens år**. Mitropoulos fortsatte sitt tal med följande ord: "Vår avsikt är att visa vår respekt till er, alla 1,5 miljoner sjömän i världen – män och kvinnor – för era unika och alltför ofta ringaktade tjänster, som ni står till tjänst med för att främja allas välbefinnande. Vi vill tydligt visa er att hela sjöfartsgemenskapen förstår er och tar hand om er..."

ITF:s sekreterare Jon Whitlow tog åtminstone även upp det faktum att "sjömännen förväntar sig mer än bara vackra tal under detta år. Det är oerhört viktigt att ta tag i de verkliga problemen inom branschen.

När det vardagliga slitet tog över under mötet, hade en stor del av de högt uppsatta mötesdeltagarna redan glömt bort festtalens budskap.

VAKTHÅLLNING OCH TRÖTTHET

Man verkar inte vilja lösa problemet 'fatigue', dvs. trötthet på grund av vakthållning, utan EU-länderna - inklusive Finland – presenterade egna förslag, som gör det möjligt att komma överens om nationella avvikelser från vilotidsbestämmelserna. I

Internationella arbetsorganisationen ILO:s konvention från 2006 om arbete till sjöss (*ILO MLC 2006*) fastställs minimivilotider för vaktpersonal, dvs. 10 timmar under ett dygn och 77 timmar i veckan. Men nu vill man genom STWC 10-konventionen göra det möjligt för parter att komma överens om avvikelser för vakthavande sjömän. I praktiken innebär detta att samma förfarande som tidigare kan fortsätta och att man inte får stopp på den orättvisa konkurrensen för rederier och vissa flaggstater – i synnerhet i fråga om korta resor i Östersjö- och Nordsjötrafiken.

Det kommer att vara omöjligt att övervaka att bestämmelserna om vilotider följs vid hamnstatskontroller. Sjömännen får tacka i synnerhet EU-länderna Holland och Danmark för detta, för att inte glömma alla andra länder inom unionen i fråga.

STCW -95-KONVENTIONEN

(standard angående utbildning, certifiering och vakthållning för sjöpersonal) och koden genomgår för närvarande en stor revision. Mötet i London var det sista före diplomatkonferensen i juni 2010, där den nya omarbetade konventionen och koden fastställs och beslut om deras ikraftträdande fattas.

STCW 10-KONVENTIONEN

kommer att fastställa viktiga nya standarder vid utbildning av fartygsbesättning.

BEMANNINGSFRÅGOR TOGS UPP

Med anknytning till problemet 'fatigue' tog mötesdeltagarna även upp en revision av principerna för säker bemanning och en revision av förpliktande bestämmelser vid fastställning av säker bemanning.

Frankrike och England hade utarbetat ett bra förslag som tillägg till *SOLAS-konventionens (Safety of Life at Sea)* regel V/14. I arbetsgruppen WG3, där även undertecknad deltog, ändrades tyvärr detta förslag till en intetsägande rekommendation, som i den textform som arbetsgruppen föreslår i praktiken gör det möjligt för flaggstater, såsom bekvämlighetsflaggstater - och förstas även Holland och Danmark – att nationellt (mellan rederiet och sjöfartsmyndigheterna) komma överens om principer för hur minimibesättningscertifikat beviljas (*minimum safe manning document*).

Med minimibesättning har man som bekant tävlat om bemanningskostnaderna och försökt få ner kostnaderna så mycket som möjligt för att få den så hett efterstävande konkurrensfördelen. Holland har varit framgångsrik med detta: deras fartyg har de minsta besättningarna, minimilöner enligt ILO betalas ut till filippinska sjömän och fi-

lippinierna har 9 månader långa arbetspass.

Den holländska representanten gjorde ett oförlömligt uttalande i arbetsgruppen och konstaterade bland annat att enligt deras undersökningar har olyckorna den senaste tiden inte alls berott på trötthet 'fatigue', utan på den mänskliga faktorn (human error). Men övriga undersökningar, exempelvis MAIB (England) och SMA (Sverige) visar ju tydligt att det är trötthet som legat bakom många av olyckorna och tillbuden den senaste tiden.

ÄNDRINGAR I ENGELSKA YRKESBETECKNINGAR

Behörighetsvillkor, utbildningskrav och krav på sjötjänst för matros (able seaman) i ILO:s konvention Certification of Able Seaman No:74 från 1946 tas med i den nya STWC 10-konventionen och i koden.

Den engelska beteckningen för matros (able seaman) ändras samtidigt till formen *able seafarer*. STWC-konventionen innehåller i själva verket två beteckningar: *able seafarer deck* och *able seafarer engine*, dvs. maskinman (motorman).

Även de nya benämningarna *electro technical officer* (elmästare) och *able seafarer*

electro-engineering (elman) tas med i STCW-konventionen.

I fråga om behörighetsbrev för matros och maskinman kommer man enligt förslag från EU-länderna att inkludera en möjlighet att få ifrågavarande behörigheter enligt det finländska utbildningssystemet och genom sjötjänst. Detta förfarande är ett tredje alternativ och ett integrerat utbildningsprogram (deck/engine). Ifrågavarande system används även i Tyskland, som entusiastiskt driver detta ärende under IMO:s möten.

Även granskningar som utförs av sjömansläkare och krav på sjöduglighet väckte het debatt under mötet. Lite karikerat kan man säga att det kan bli obligatoriskt vid läkargranskningar att testa om du ryms igenom en schablon som till storleken motsvarar nödutgången och om du orkar bära en tyngd på 18 kilo osv. Finland förespråkade starkt obligatoriska medical standarder under mötet framför vaga rekommendationer.

Ilpo Minkkinen
ombudsman / ITF-inspektör



IN MEMORIAM

merimies

Henry Johannes Ollikainen

s. 25.12.1957 *Ludvika*
k. 21.12.2009 *Haveri*

Nyt olet vapaa
ja mukana tuulen,
kuljet rannoilla
ajattomuuden.

Kaipauksella muistaen
Omaiseta ja lukuisat ystävät

.....

tarjoilija

Sinikka Marja-Leena Sundman (Virtanen)

s. 22.2.1946 *Mäntyharju*
k. 25.12.2009 *Vantaa*

Rakkaudella ja kaipuulla
Stig Sundman

.....

stuertti

Matti Hassinen

menehtyi 24.12.2009
kotoaan *Karhulassa*

Matti aloitti merimiesuransa 1964 Nordströmmiin *S/S Peterissä* seilaten myöhemmin pääasiassa Finnlinesin aluksissa.

Matin uurna laskettiin Metsäkulman hautausmaalle äitinsä ja veljensä rinnalle.
Läsnä olivat omaiset ja ystävät.

ELÄKKEELLE / PENSIONERING

Kiitän Häkansin työkavereita menneistä vuosista jäädessäni eläkkeelle.

Seppo Manninen

Lämmin kiitos M/s Silja Europan henkilökunnalle yhdessä vietetyistä työvuosista ja muistamisesta jäädessäni eläkkeelle. Lämmin kiitos myös M/s Baltic Queenin henkilökunnalle muistamisesta. Toivotan teille kaikille myönteisiä merituulia.
Kyllikki Wellamo Näsi

Kiitos seilauskavereille vaihtaessani jobia. Ex-pursimies, taidemaalari, kuvanveistäjä
Mauri Tapani Sylgren

OSASTOT TIEDOTTAVAT / AVDELNINGARNA INFORMERAR

Sisä-Suomen osasto (001)

SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN KEVÄTKOKOUS

Aika: lauantai 27.3.2010 klo 12.30

Paikka: Kerimäki, Haukilahden iso mökki
Kokouksessa käydään läpi sääntöjen määrittämät asiat.

Kaikki osaston jäsenet ovat tervetulleita.
Toimikunta

PILKKIKILPAILUT

Aika: la 27.3.2010 klo 9.00

Paikka: Kerimäki, Haukilahden iso mökki
Tervetuloa!

Lounais-Suomen osasto (006)

SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN KEVÄTKOKOUS

Aika: torstai 15.4.2010 klo 18.00 alkaen

Paikka: Turun toimisto, Maariankatu 6 b, 5 kerros, AKT:n kokoustila
Kokouksessa käsitellään sääntöjen mukaiset asiat. Keskustelua alustamassa on EU-asiantuntija **Reijo Paananen** SAK:sta. Osallistujien kesken arvotaan palkinto.

Jäsenemme – Tervetuloa

Hallitus

ULKOILU- JA PILKKIVIIKONLOPPU

Aika: 6.–7.3.2010

Paikka: Lounais-Suomen osaston

Meripesä-mökki Narvijärvellä

Osasto viettää jälleen perinteistä ulkoiluviikonloppua 6.–7. maaliskuuta. Varsinaisen pilkkikisa alkaa sunnuntaina klo 12.00. Luvassa on hyvät palkinnot.

Jos haluat yöpyä mökillä, ota liinavaatteet mukaan, muut petivaatteet löytyvät hyvin varustetusta mökistä. Makkaramestari on lupautunut pitämään saunan ja grillin kuumana.

Ilmoittautumiset ja lisätiedot 4.3.2010

mennessä Turun toimistoon

puh. (02) 233 7416.

Tervetuloa!

Itäkustin osasto (007)

SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN KEVÄTKOKOUS

Aika: tiistai 30.3.2010 klo 12.00

Paikka: Puutarhakatu 12, 48100 Kotka
Kokouksessa käydään läpi sääntömääräiset asiat.

Tervetuloa!

Länsi-Suomen osasto (008)

OHO, MIHIN SE KATOSI?

Länsi-Suomen osasto järjestää atk-koulutusta perusteista alkaen.

I. ajankohta: to 18.2.2010 klo 9–16 ja
pe 19.2.2010 klo 9–15

Ilm. viim. 12.2.2010 klo 16 mennessä.

II. ajankohta: ma 12.4.2010 klo 9–16 ja
ti 13.4.2010 klo 9–15

Ilmoittautumiset viimeistään. 9.4.2010 klo 16 mennessä Karille puh. 0400 418 511 tai kari.nurmirinta@smu.fi

Osasto tarjoaa lounaan ja päiväkahvit kurssipäivinä.

SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN KEVÄTKOKOUS

Aika: perjantai 26.3.2010 klo 19.00

Paikka: Liiton toimisto, Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset kevätkokousasiat.

Osasto tarjoaa iltapalaa – ilmeisesti?

Osaston jäsenet, tervetuloa.

Niin, sinä juuri!

Hallitus

Laivan Viihdeammattilaiset (011)

KEVÄTKOKOUS- JA RENTOUTUMISPÄIVÄ

Aika: torstai 11.3.2010 kello 12.00

Paikka: Sastamalan hotelli Ellivuori
Kokouksessa käsitellään viralliset kevätkokousasiat sekä tulevan kevään ja kesän tapahtumia. Kun virallinen osuus on ohitettu, on aika rentoutua. Päivällä on mahdollisuus osallistua opastetulle Pirunvuoren retkelle. Ota siis ulkoiluvaatteet mukaan.

Illalla on ulkoilun jälkeen savusauna sekä mukavaa yhdessäoloa. Yöpyminen on mahdollista. Tilaisuus on maksuton entisille ja nykyisille jäsenille aveceineen.

Lisätiedot ja ilmoittautumiset:

Ninalle sähköpostitse
nina@kpvproduction.fi

26.2.2010 mennessä.

Ilmoitathan myös, osallistutko Pirunvuoren retkelle sekä yöpymistarpeesi.

Kaikki entiset ja nykyiset jäsenet aveceineen tervetuloa mukaan!

KIITOS / TACK

Kiitämme saamastamme luottamuksesta. Yhteistyössä teidän kanssanne teemme parhaamme yhteisten asioidemme hoidossa. Kiittäen: **Olli Kauranen ja Turo Ihalainen**

KULTAMERKIT / GULDSMÄRKEN

Järvinen Jari

Wasström Birgitta

Leino Mimosa

Rosqvist Rabbe

Tiippana Hans

Bergman Markus

Kukkola Raimo

HAUSKAA UUTTA VUOTTA 2010 / GOTT NYTT ÅR 2010

MAISSA

Espoo

Tammi Tuula

Kaikkaa hyvää Uudelle Vuodelle 2010

Hollola

Suvmäki Jorma perheineen

Pori

Ahonen Seppo

Merimiehelle kultalevy

Merimies-Unionin pitkäaikainen jäsen, M/s Mariellalla risteilyisäntänä työskentelevä **Petri Lehtinen** julkaisi syksyllä *Aurinkotanssija ja kuutamokulkija* -levyn yhdessä Miss Suomi **Essi Pöystin** kanssa. Kyseessä on jo miehen neljäs levy, joka samalla juhlistaa Lehtisen 20-vuotista merimiesuraa. Levyä on myyty yhteistyökumppaneille yli 15 000 kappaletta ja kultalevyn luovutustilaisuus pidetään Helsingissä helmikuun lopulla.

Levyn nimikkokappale on **Tauski Peltosen** sanoittama ja **Katja Kätkän** säveltämä. Lisäksi levyllä on tunnettuja suomalaisia hittejä. **Petri Kokon** tuottamalla levyllä esiintyvät myös **Katja Kätkä, Saija Varjus ja Katja Lukin**.

Petri Lehtinen on Mielenterveyden keskusliiton ensimmäinen Hyvän mielen lähettiläs. Hän toimii myös useiden hyväntekeväisyysjärjestöjen hallituksissa.



MERIMIES-UNIONIN | SJÖMAN-UNIONENS LUOTTAMUSMIESTEN TÄYDENNYSKURSSI | KOMPLETTERINGSKURS FÖR FÖRTROENDEMÄN 13.4.–14.4.2010 | NAANTALIN KYLPYLÄ | NÄDENDAL SPA

**NEUVOTTELUPÄIVILLÄ
KÄSITELLÄÄN MUUN MUASSA
MERIMIESLAIN KOKONAISUUDIS-
TUSTA, TYÖTTÖMYYSTURVAMUU-
TOKSIA, TYÖSSÄ JAKSAMISTA
SEKÄ MUITA AJANKOHTAISIA
ASIOITA.**

Kurssihakemuslomakkeen voi tulos-
taa Merimies-Unionin kotisivulta:

**PÅ FÖRHANDLINGSDAGARNA
BEHANDLAR VI BLAND ANNAT
FÖRNYANDE AV SJÖMANSLAGEN,
ÄNDRINGAR I ARBETSTLÖSHETS-
SKYDD, HUR MAN ORKAR PÅ
JOBDET SAMT ANDRA AKTUELLA
ÄRENDEN.**

Ansökningsblanketten kan skrivas ut
via webbsidan:

**WWW.SMU.FI > KOULUTUS
> LUOTTAMUSMIESKOULUTUS**

**WWW.SMU.FI > UTBILDNING
> FÖRTROENDEMANNAUTBILDNING**

tai voit tilata lomakkeen
kenneth.bondas@smu.fi
p. (09) 615 20 254 tai 040 456 0245.

eller beställas av:
kenneth.bondas@smu.fi
tfn (09) 6152 0254 eller 040 456 0245.

**Ilmoittautumiset 12.3.2010 mennessä
liittosihteeri Kenneth Bondasille.**

Kurssilomakkeen postitusosoite:
Kenneth Bondas
Suomen Merimies-Unioni SMU ry
John Stenbergin ranta 6
00530 HELSINKI

**Anmälningar senast 12.3.2010 till för-
bundssekreteraren Kenneth Bondas.**

Postadress för kursblanketten:
Kenneth Bondas
Finlands Sjömans-Union FSU rf
John Stenbergs strand 6
00530 HELSINGFORS

**LUOTTAMUSMIESKOULUTUS
VUONNA 2010**

**FÖRTROENDEMANNAUTBILDNING
ÅR 2010**

22.–26.2.2010 *Grundkurs för förtroendeman (öppen)*
15.–19.3.2010 Luottamusmiesten peruskurssi,
Kiljavan opisto
13.–14.4.2010 Luottamusmiesten täydennyskurssi,
Naantalin kylpylä |
*Kompletteringskurs för förtroendeman,
Nädendahl spa*
17.–21.5.2010 Luottamusmiesten jatkokurssi 1,
Kiljavan Opisto
13.–17.9.2010 Luottamusmiesten jatkokurssi 2
12.–13.10.2010 Luottamusmiesten täydennyskurssi |
Kompletteringskurs för förtroendeman



Kilpailu Tävling

Merimies-lehden kilpailuun osallistui 46 kilpailijaa. Lähes kaikki vastaajat tiesivät, että Merenkululaitoksen sisäisestä tuotannosta vastaava yhtiö on Meritaito Oy. Merimies-Unionin kassanhoitaja **Stiina Raitio** arpoi kilpailuun osallistuneiden joukosta voittajaksi **Ulla Keski-Laturin** Harjavallasta.

I tidningen Sjömannens tävling deltog 46 tävlande. Nästan alla visste att Sjöfartsverkets interna produktion heter Meritaito Oy. Sjömans-Unions kassaföreståndare **Stiina Raitio** drog ut vinnaren **Ulla Keski-Laturi** från Harjavalta bland alla deltagande.

Mitä kirjainyhdistelmä IMO tarkoittaa?

Valitse yksi vaihtoehto:

- 1) International Maritime Organization
- 2) Iloiset Merimiehet Orkesteri
- 3) International Monetary Organization

Kaikkien oikein vastanneiden kesken arvomme litalan pienen Aalto maljakon. Voittajan nimi julkaistaan Merimies-lehdessä nro 2/2010.

VOIT OSALLISTUA KILPAILUUN:

1. Merimies-Unionin **kotisivuilla:**
www.smu.fi > viestintä > Merimiehen kilpailu
2. Tai läheta vastaus **postitse.**
Liitä mukaan vastaus ja omat yhteystietosi (nimi, osoite, puhelinnumero).

Vastauksen voit lähettää osoitteella:
Merimies-lehti
Suomen Merimies-Unioni
John Stenbergin ranta 6
00530 Helsinki

Vad betyder bokstavskombinationen IMO?

Välj ett alternativ:

- 1) International Maritime Organization
- 2) Iloiset Merimiehet Orkesteri
- 3) International Monetary Organization

Bland alla som svarar rätt på frågan lottar vi ut en liten Aalto vas från litala. Namnet på vinnaren publiceras i numret 2/2010 av tidningen Sjömannen.

DU KAN DELTA I TÄVLINGEN PÅ FÖLJANDE SÄTT:

1. Via Sjömans-Unionens webbplats:
www.smu.fi > på svenska > kommunikation > Tävlingen för Sjömannen
2. Eller per post:
Skicka svar och dina kontakt uppgifter (namn, adress, telefonnummer).

Skicka svaret till adressen:
Sjömannen
Finlands Sjömans-Union
John Stenbergs strand 6
00530 Helsingfors

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 Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE / VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

TELEFAX
+358 (0) 9 615 20 227

KOTISIVUT / HEMSIDOR:
www.smu.fi

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

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

Suomen Merimies-Unionin työttömyyskassa /
Finlands Sjömans-Unionens arbetslöshetskassa

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
Siltasaarekatu 3–5
00530 Helsinki

puh. / tel. (09) 615 20 230
Puhelinpäivystysaika / Telefonjourtid:
9.00–11.00

POST- OCH BESÖKADRESS
Broholmsgatan 3–5
00530 Helsingfors

SÄHKÖPOSTI / E-ADRESS:
tkassa@smu.fi

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

Tekninen sihteeri / Teknisk sekreterare
Sari Helenius
(09) 615 20 252 / 045 7731 2440

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

Tekninen sihteeri / Teknisk sekreterare
Tetta Härkönen
(09) 615 20 210
(hoitovapaalla / värledig)

Sopimussihteeri / Avtalssekreterare
Klaus Lust
(09) 615 20 211 / 040 505 1957

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

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

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

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator
Simo Nurmi
(09) 615 20 255 / 040 580 3246

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Kenneth Bengts
(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Tekninen sihteeri / Teknisk sekreterare
Anja Uusitalo
(09) 615 20 251 / 040 519 0351

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

Taloudenhoitaja / Ekonom
Mikko Tuominen
(09) 615 20 218 / 0400 422 379

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Kirjanpitäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

Toimittaja, tiedottaja / Journalist,
informatör
Saana Lamminsivu
(09) 615 20 221 / 045 7730 1020

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

Toimistoyöntekijä / Kontorsbiträde
Arja Merikallio
(09) 615 20 259

Toimistoyöntekijä / Kontorsbiträde
Katja Gräsbeck
(09) 615 20210 / 045 7730 1021

Toimistoyöntekijä / Kontorsbiträde
Essi Voutilainen
(09) 615 20 210 / 045 7731 0076
(äitiyslomalla / modersledig)

Toimistoyöntekijä, Turku
Kontorsbiträde, Åbo
Salme Kumpula
(02) 233 7416
Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku
Mariegatan 6 b, 5:e våningen, Åbo

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

Työttömyyskassanhoitaja /
Arbetslöshetskassans föreståndare
Niclas Nyberg
(09) 615 20 230

Työttömyyskassavirkailijat /
Arbetslöshetskassafunktionärer
(09) 615 20 230
Pirjo Aro-Nenonen
Varpu Klemola
Minna Rahtu
Tuulianna Raimoranta
(äitiyslomalla/modersledig)