

Suomen Merenkulku Finlands Sjöfart

Suomen Merenkulku
Finlands Sjöfart
1917–2017
100
vuotta/år

3
18

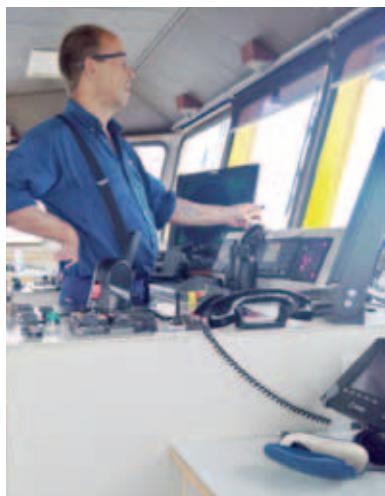


- Hailuodon lautta M/S Meriluoto
Pääillikkö **TIMO GRÖNLUND**
- Karlö färjan M/S Meriluoto
Befälhavare **TIMO GRÖNLUND**

Suomen Merenkulkuliitto Finlands Sjöfart



■ IFMSA Secretary General Jim Scorer s. 14



■ Hailuodon-lautta s. 36
■ Karlö-färjan s.38



■ C.G.E Mannerheim s. 60 – 64

Tässä numerossa – I detta nummer

Pääkirjoitus / Ledare	3
Toimisto / Kansli	4
Uutisia / Nyheter	5
IFSMA Buenos Aires 26-27.4	6 – 13
Pohjoismainen Laivan-päälystökongressi Helsingissä	14
Nordiska Fartygsbefälskongressen i Helsingfors	16
Suomalaiset meriteollisuuden toimijat kovassa seurassa	18
Finska sjöindustriaktörer i tufft sällskap på	22
Pipsan palsta / Pipsas spalt	25
Sea Sunday Palkinto Markku Myllylle	28
Säkerhetspriset Sea Sunday till Markku Mylly	30
Käynti Hailuodon lautalla 3.8.2018	36
Besök på Karlö färjan 3.8.2018	38
Cause for Alarm, Shocking Truths, Trouble in Paradise	40 – 46
Luotsiveneiden ja luotsaustoimialan turvallisuutta parannettava	48
Lotsbåtarnas och lotsbranschens säkerhet bör förbättrasTrafiken	49
Suomen Höyrypursiseuran Helsingin regatta 29.9.2018	50
Finlands Ångfartygsjaktklubbs regatta i Helsingfors 29.9.2018	51
Ravintoaineet lautaselata	56
Näringsämnen från tallriken	58
Päämajamuseo	60
Merkkipäiviä / Bemärkelsedagar	66

Suomen Merenkulkuliitto on myös netissä www.seacommand.fi

Seuraava numero ilmestyy
Nästa nummer kommer ut

21.12.

Aineisto viimeistään
Materialet senast

20.11.

Heikennysten ilmapiiri

Suomen hallitus on jäänyt Kiky-vaihde päälle. Päättäjät olisivat mielellään jatkaneet Kiky-hengessä vielä monta vuotta, vaikka talousbarometrit näyttivät aivan muuta, kuin silloin kuin niitä KiKy-sopimuksia solmittiin. Onhan se jollakin teoreettisella tavalla ymmärrettävää, että kun jalan saa tukevasti oven väliin, niin sitä ei millään haluttaisi siirtää.

Koska palkankorotuksia tuli tänä vuonna enemmän kuin edeltäneiden neljän vuoden aikana yhteensä, niin hallituksen strategiaa pitäisi muuttaa ja kohtena on nyt ollut irtisanomissuojan heikentäminen alle 20 henkilön työpaikoilla. Siis mitä? Tämäkö on hyvä idea, jos objektiivisesti katsastelee asiaa kaikkien näkökannalta. Suomi on pienten yritysten luvattu maa eli tämä koskee todella monta yritystä ja vaikuttaisi varmasti todella paljon uusien firmojen suunniteltuun kokoluokkaan ja yritytäisiin todennäköisesti myös pirstoa nykyisiä isompiakin yrityksiä pienemmiksi. Lakiesitys on täysin tuomittava!

Ajatuspaja Libera on tehnyt kantelon Euroopan komissiolle koskien työehtosopimusten yleissitovuutta.

Libera on sitä mieltä, että Suomessa laajalti käytetty työehtosopimusjärjestelmä, jossa sopimukset ovat yleissitovia, on haitaksi maamme kansantaloudelle. Ajatuksen kulku on se, että ne suurikokoiset yritykset jotka ovat yleissitovien työehtosopimusten piirissä ohjaavat työehtosopimusnevotteluja työnantajien puolella ja tällä tavalla neuvottelevat omille yrityksille suotuisia ehtoja. Oma kokemukseni tästä on kyllä se, että jokainen yritys, suurikokoinen tai pieni, tuo neuvottelupöytään oman toivelistansa ja kaikkia kuunnellaan, kuten meitäkin muiden ammattiiltojen joukossa.

Libera myösken esittää, että pienet ja sitoutumattomat yritykset tulevat syrjityksi yleissitovien työehtosopimusten takia. Tähän en yhdty millään tavalla vaan pääinvastoinkin, se vasta olisikin villiä toimintaa AY silmillä katsottuna, jos yritys on pieni, ilman yleissitovaa työehtosopimusta tai jopa ilman mitään liittojen kanssa solmittua työehtosopimusta.

Vihreiden kansanedustaja Jani Toivola on saanut tavallisen kansan suutuksiin. Laillisuus aspektiin en ota kantaa mutta moraaliseksi paljastuneet asiat ovat tuomittavia. Lista alkaa olla aika pitkä päivälehdistä luettuna; Taksimatkojen määrä vuosittain eduskunnan kustantamana ällistyytä, kulukorvauksen nostaminen asunnosta jossa ollaan kirjoilla mutta ei asuta ja 5 maksullista kouluvierailua ollessaan sairauslomalla tammikuussa 2017. Eduskunnan pitää valvoa omiaan paremin, näin asiat eivät saa mennä! •

Hyvää syksyn jatkoaa kaikille!

TOIMINNANJOHTAJA JOHAN RAMSLAND



Försämringsarnas tidevarv

Finska regeringen har blivit med konkurrenskraftsavtals-växeln på. Beslutsfattarna skulle gärna ha fortsatt i konkurrenskrafts-avtalsandan i många år till, trots att de ekonomiska barometrarna visade något annat när avtalet ingicks. Det är ju förståeligt på en teoretisk nivå, att när man får foten stadigt mellan dörren och karmen så vill man inte flytta på foten!

När lönerna ökade i år mer än under de senaste fyra åren tillsammans, måste regeringens strategi ändras och regeringens målsättning

har nu varit att försämla det lagstadgade uppsägningsskyddet på arbetsplatserna med mindre än 20 anställda. Alltså vadå? Skulle detta vara en god idé om man objektivt granskar frågan från olika synvinkelar? Finland har traditionellt varit de små företagens förlovade land, det vill säga denna fråga gäller verkligen många företag och kommer verkligen att väsentligen ändra storleken på nya företag och även förorsaka splittring av större företag till mindre företag. Lagförslaget är totalt förkastligt!

Tankesmedjan Libera har lämnat in ett klagomål till Europeiska kommissionen om allmänbindande kollektivavtal. Libera anser att det i Finland utbredda kollektivavtalssystemet, där avtalen ofta är allmänt bindande, har negativa effekter för vår nationalekonomi. Tankegången är den, att de stora bolagen som omfattas av allmänt bindande kollektivavtal styr kollektivavtalsförhandlingarna från arbetsgivarnas sida och därmed förhandlar fram gynnsamma överenskommelser endast ur sitt egna företags synvinkel. Min erfarenhet av detta är att varje företag, stort eller litet, tar med sig egna önskelistor till förhandlingsbordet och alla blir hörd, som också vi blir bland andra fackföreningar.

Libera hävdar också att små och obundna företag diskrimineras på grund av dessa allmänt bindande kollektivavtal. Jag håller inte med om det påstående alls, utan anser att situationen är rakt det motsatta, det skulle bli vilda tider, om företaget skulle vara både litet och utan ett allmänt bindande kollektivavtal eller i värsta fall helt utan något kollektivavtal alls överenskommet med fackföreningarna.

Den grönas riksdagsledamot Jani Toivola har fått det vanliga folket att ilska till. Jag tar inte ställning till lagligheten i hans agerande, men saker som har framkommit är minst sagt moraliskt fördömliga. Listan börjar vara ganska lång läst från dagstidningarna; Antalet taxiresor per år på riksdagens bekostnad är häpnadsväckande, att lyfta kostnadsersättningar för en lägenhet man är skriven i men som man inte bor i samt att samtidigt lyfta arvode för fem skolbesök samtidigt som han varit på sjukskrivning i januari 2017. Riksdagen behöver övervaka sitt eget folk bättre, så här får det inte gå! •

God fortsättning på hösten!

VERKSAMHETSLEDARE JOHAN RAMSLAND

Nopein tieto meistä netissä www.seacommand.fi



JULKAISSJA – UTGIVARE: Suomen Laivanpäällystöliitto – Finlands Skeppsbefälsförbund TOIMITUKSEN OSOTE – REDAKTIONENS ADDRESS: Hietalahdenranta 15 A 3, 00180 Helsinki – Sandvikskajen 15 A 3, 00180 Helsingfors, (09) 6122 440 PÄÄTOIMITTAJA – CHEFREDAKTÖR: Johan Ramsland, johan.ramsland@seacommand.fi, 040 667 2227

TOIMITUSNEUVOSTO – REDAKTÖRSRÅDET: Kristian Heiskanen, Markku Kettunen, Santeri Lunkka, Niclas Seligson, Johan Ramsland, Heidi Tauriainen, Kai Terima, KÄÄNNÖKSET – ÖVERSÄTTNINGAR: LBS Scandinavia Oy AINEISTOT – MATERIAL / OSITOITENMUUTOKSET – ADRESSFÖRÄNDRINGER: Mirjam Tuisku (09) 6122 440,

TI LAUKESET – PRENUMERATIONER: Marjo Peurula (09) 6122 440 TI LAUKEHINNAT – PRENUMERATIONSPRISER: 12 kk/mån: 35 e 6 kk/mån: 20 e Irtonumeron

– Lösnr.: 11 e ULKOMAILLE – UTLANDET 12 kk/mån: 42 e 6 kk/mån: 26 e ILMOITUS-MYYNTI – ANNONSFÖRSÄLJNING – ADVERTISEMENT: Marjo Peurula (09) 6122 440 ILMOITUSHINNAT (MUSTAVALKOISET) – ANNONSPRISERNA (SVARTVITA) – ADVERTISEMENTS RATES (BLACK & WHITE) AUKEAMA – UPPSLAG – SPREAD 1.950e TAKAKANSI – BAKPÄRM – BACK COVER 1.260 e 1/1 SIVU – SIDA – PAGE 1.200 e 1/2: 690 e 1/4: 350 e AIKAKAUSLEHTIEN LIITON JÄSEN, AMMATTILEHTERYHMÄ – MEDLEM I TIDSKRIFTERNAS FÖRBUND – FACKTIDSKRIFTSGRUPPEN, PAINOS – UPLAGA 3 000 TAITTO – LAYOUT: Hilda GS, Helsinki KIRJAPAINO – TRYCKERI: Painotalo Plus Digital

Toimisto – Kansli

**SUOMEN LAIVANPÄÄLLYSTÖLIITTO –
FINLANDS SKEPPSBEFÄLSFÖRBUND r.y.**

Hietalahdenranta 15 A 3, 00180 Helsinki
Sandvikskajen 15 A 3, 00180 Helsingfors

Avoinna-Öppet ma-to: 9.00 –15.00 **pe/fr** 9.00 – 14.00

• Asioidessasi liiton toimistolla, soita ystäväillisesti ja tarkista että olemme paikalla.

• Om du ämnar besöka förbundets kansli, vänligen ring oss först att kolla att vi är på plats.

Vaihde/växel (09) 612 2440
offce@seacommand.fi
etunimi.sukunimi@seacommand.fi
fornamn.slaktnamn@seacommand.fi
www.seacommand.fi

LIITON TOIMISTO – FÖRBUNDETS KANSLI

Toiminnojohtaja – verksamhetsledare

Johan RAMSLAND 040 667 2227

Varatoiminnojohtaja – Vice verksamhetsledare

Pipsa MÖRN 040 840 3606

Puheenjohtaja/Ordförande

Kristian HEISKANEN 050 584 5925
puheenjohtaja@seacommand.fi

Varapuheenjohtaja/Viceordförande

Heidi TAURIAINEN 040 551 0869
heidi.taurainen@gmail.com

Toimistosihteeri - Kanslisekreterare

Marjo PEURALA (09) 612 2440

Toimistonhoitaja - Kanslist

Jäsenrekisteri ja jäsenmaksuasiat –
Medlemsregister och medlemsavgifter
Mirjam TUISKU 09 612 2440

SUOMEN MERENKULMU / FINLANDS SJÖFART

Toimitus – Redaktion Hietalahdenranta 15 A 3, 00180 Helsinki
Sandvikskajen 15 A 3, 00180 Helsingfors

Päätoimittaja – Chefredaktör

Johan RAMSLAND



Työttömyyskassa

Julkis- ja yksityisalojen työttömyyskassa
- **JYTK**

Asemamiehenkatu 4, 00520 Helsinki

Neuvonta **020 690 871**

Puhelinpalvelu **020 690 069**

Ma,ti,pe klo: 9.00–11.00 sekä to klo: 9.00–15.00

Fax **020 789 3872**

Sähköposti **kassa@jytk.fi**

Kotisivut www.jytk.fi

Arbetslöshetskassan

Offentliga- och privata sektorns
arbetslöshetskassa- **JYTK**

Stationskarlsgatan 4, 00520 Helsingfors

Telefon service **020 690 069**

Må,ti,fr kl :9.00–11.00 och to kl: 9.00–15.00

Infonummer **020 690 871**

Fax **020 789 3872**

E-post **kassa@jytk.fi**

Hemsida www.jytk.fi

Päälystövälitykset – Befälsförmedlingarna

**VARSINAIS-SUOMEN TYÖ- JA
ELINKEINOTOIMISTO**

Linnankatu 52 B
20100 Turku
kirjaamo.varsinais-suomi@te-toimisto.fi
Tero Mäenpää
puh 02 95 044 683

**ÅLANDS ARBETS- OCH
NÄRINGSBYRÅ**

Nygatan 5
22100 Mariehamn
info@ams-aland.fi
tel.018 250 00

Vuokko Piekkalasta valtakunnansovittelija

Valtioneuvosto nimitti 27.6.2018 valtakunnansovittelijan virkaan oikeustieteen kandidaatti **Vuokko Piekkalan** ajaksi 6.8.2018 - 5.8.2022.

Vuokko Piekkala työskenteli aikaisemmin Kirkkokohallituksen (Kirkon työmarkkinatalos) työmarkkinajohtajana ja kirkkoneuvoksena. Hän on aiemmin työskennellyt myösken Opetushallituksen (ent. Kouluhallitus) palveluksessa sekä Suomen kuntaliiton (Kuntatyönantajat) lakiinmiehenä ja neuvottelupääällikönä. Piekkala on hallintonotaari ja oikeustieteen kandidaatti. Valtakunnansovittelijan virkaan haki yhteensä neljä henkilöä. •

Lisätiedot:

Henkilöstö- ja hallintojohtaja Heidi Nummela,
puh. 029 504 7988

Vuokko Piekkalasta Riksförlikningsmannen



Statsrådet utnämde 27.6.2018 till riksförlikningsman juris kandidat **Vuokko Piekkalan** på tiden 6.8.2018 - 5.8.2022.

Riksförlikningsmannens uppgifter sköts av riksförlikningsmannen Vuokko Piekkala. Vuokko Piekkala har arbetat som arbetsmarknadsdirektör och ecklesiastikråd vid Kyrkostyrelsen (Kyrkans arbetsmarknadsverk). Hon har också varit anställd hos Utbildningsstyrelsen (tidigare Skolstyrelsen) samt arbetat vid Finlands Kommunförbund (Kommunarbetsgivarna) som jurist och förhandlingschef. Piekkala är förvaltningsnotarie och juris kandidat. Totalt 4 personer sökte till tjänsten. •

Tilläggsinformation:

Personal- och förvaltningsdirektör Heidi Nummela,
tel. 029 504 7988



IFSMA

(International Federation of Shipmasters' Associations
AGA 44 (Annual General Assembly)

Buenos Aires 26-27.4



Liitto oli edustettuna tämän vuoden IFSMAN vuosikokouksessa. Tänä vuonna oli Argentiinan päälystöliiton vuoro isännöidä tapahtumaa. Hallituksen edellisellä kaudella liitto oli edustettuna IFSMAN vuosikokouksessa AGA 40 Sandefjordissa sekä AGA 42 Istanbulissa. Suomessa IFSMAN kokous on järjestetty Maarianhaminassa AGA 31 vuonna 2005.



▲ IFSMAN kansainväliset delegaatit kokouksessa.

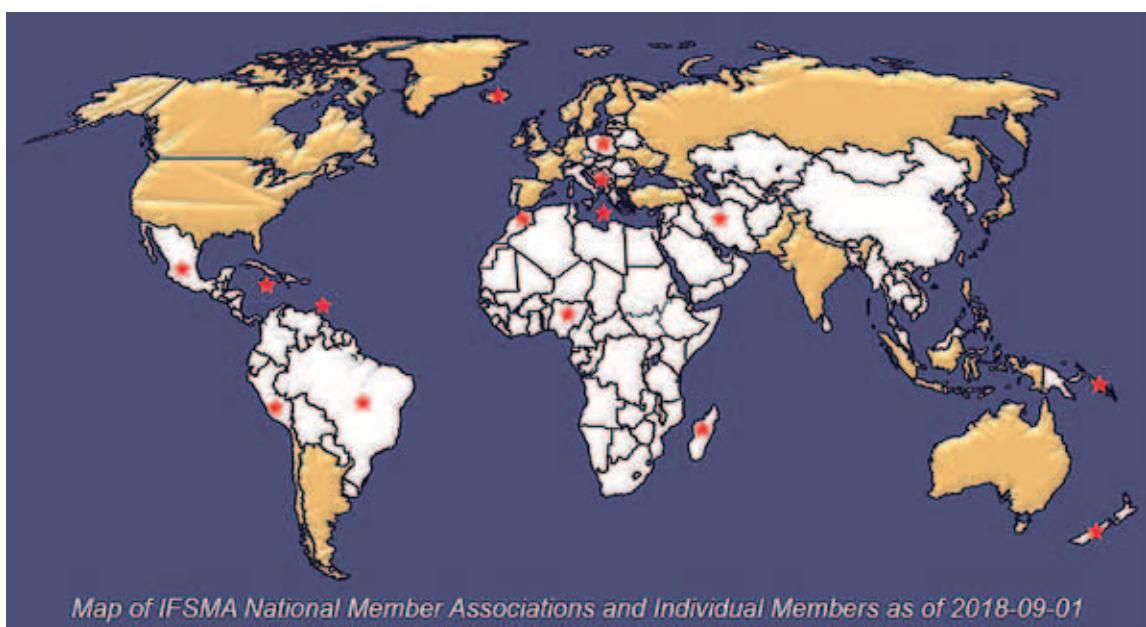
IFSMA perustettiin vuonna 1974 ylläpitämään merenkulkijoiden kansainvälistä tasoa ammattitaitoiselle osaamiselle. Perustajajäseniin kuului kahdeksan kansallista päälystöliittoa. Tänään IFSMA koostuu noin 10.500sta jäsenestä yli 60stä maasta.

Suomessa kaikki virkaa tekevät laivojen päälliköt jotka kuuluvat Suomen Laivanpäälystöliittoon kuuluvat myös automaattisesti IFSMAan. IFSMAan on myös mahdollista liittyä yksityishenkilönä, mikäli ei kuulu maansa kansalliseen liittoon.



Vuonna 1975 IFSMA sai IMOltä statuksen konsultoivana järjestönä (NGO, non governmental organization). Sitä lähtien IFSMA on ahkerasti esittänyt ja konsultoinut IMOa ajankohtaisissa asioissa jotka suoraan koskevat laivojen turvallisuutta ja niiden päälliköitä. Vuonna 1993 IFSMA pääsi ILOn listalle ei valtiollisista yhteistyöorganisaatioista.

IFSMA pitää konttoriaan Lontoossa lähellä IMOn pääkonttoria, missä heillä on kolme työntekijää. IFSMAN toimeenpanevassa elimessä on puheenjohtaja (eng. President), hänelle valittu sijainen sekä seitsemän varapuheenjohtajaa. Nämä yhdeksän henkeä muodostavat IFSMAN toimeenpanevan elimen, niin sanotun EXCOn (executive council).



**TÄNÄÄN IFSMA TEKEE TYÖTÄ EDISTÄÄKSEEN
VIITTÄ PÄÄKOHTAA TAI KÄRKIHANKETTA:**

1. Laivahenkilökunnan taito ja pätevyys

- a)** Saada tietoa jäsenistöltä puuttuvasta käytännön pätevyydestä ja osaamisesta.
- b)** IMOssa vaikuttaa STCW-koodin muutoksiin siellä missä tarveta on.
- c)** Mahdollistaa päällikön parempi osallistuminen koulutukseen ja mentorointiin.

2. Päällikön kriminaalisointi

- a)** Vaikuttaa kansainväliin säädöksiin vähentääkseen päällikön kriminalisoinnin riskiä.
- b)** Esittää pääliköille suojelejärjestelmää.

3. Laivojen kuljetus tulevaisuudessa

- a)** Vaikuttaa tulevaisuuden laivojen käyttöön ja kehitykseen.
- b)** Vaikuttaa päällikön rooliin sekä maissa että merellä.
- c)** Vaikuttaa IMOn sekä muiden kansainvälisten organisaatioiden säädöksiin koskien tulevaisuuden merenkulkua.
- d)** Vaikuttaa säädöksiin ja standardeihin tulevaisuuden merenkulun työvoiman osaamiseen liittyen.

4. Turvallisuusjohtaminen

- a)** Edistää pääliköiden vaativapautta, pystykseen paremmin hoitamaan vastuitaan jotka on määritty kansainvälin säädöksin.
- b)** Vaikuttamaan kansipäällystön miehitykseen vähintäänkin siinä määrin että Päällikkö ei ajaisi 6/6 vahtia.
- c)** Nostaa tietoisuutta ja vähentää päällikön hallinnollista taakkaa ja
- d)** Huomioida varustamoalaa heidän vastuustaan ISM-koodin tavoitteiden täyttämiseksi.

5. PR ja kommunikointi

- a)** IFSMAN pitää näkyä laivojen pääliköiden kansainväisenä äänänä.
- b)** Jakaa tietoa pääliköiden kesken.
- c)** Esittää pääliköiden ammattitaitoisia näkemyksiä käytännön- ja operatiivisessa osaamisessa IMOssa sekä muissa kansainvälisissä organisaatioissa.



▲ CCUOMM auditorio.

AGA 44 pidettiin tänä vuonna Buenos Airesissa 26-27.4. Tämän vuoden isäntänä toimi paikallinen Laivanpäällystöliitto CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE joka samalla täytti 100 vuotta. Suosittelem lämpimästi katsomaan heidän kiehtovaa ja värikästä historiikkia joka sisältää sekä kitkeriä tappioita että riemukkaita voittoja. Lyhyt kooste historiikista on nähtävissä IFSMAN kotisivulla osoitteessa <https://www.ifsma.org/tempannounce/aga44/CENTENARIO.pdf>.

Vuosikokous valitsi uuden EXCON seuraavaksi neljäksi vuodeksi. Pohjoismaat ovat hyvin edustettuna IFSMAN toimeenpanevassa elimessä. Puheenjohtajana istuu Norjan Hans Sande ja varapuheenjohtajina ovat muun muassa Jörgen Lorén Ruotsista sekä Fritz Ganzhorn Tanskasta.

Vuosikouksen alla esitettiin ennalta lähetettyjä esitelmiä. Esitelmät käsittelivät niin kansallisia kuin kansainväliäkin ongelmia ja kysymyksiä liittyen merenkulkuun. Ulkopuoliset luennoitsijat jotka tulevat eri etujärjestöistä hakevat yleensä IFSMAN tukea tai konsultaatiota esitettyä asiaa koskien. Mainittava tämän vuoden esityksistä oli Resilience Engineering & Fifth Age of Safety jonka esitti Dr (Capt) Suresh Bhardwaj. Esitelmä löytyy AnnexB:stä sivulta 15-20 osoitteesta <https://www.ifsma.org/tempannounce/aga44/44th%20AGA%20Report.pdf>. Esitelmä kannattaa ehdottomasti lukea, mikäli työkseen kehittää tai analysoi turvallisuusjärjestelmiä tai onnettomuuksia.

Kokouksen jälkeen IFSMA julkaisee virallisia julkilau sumia ja päättöslauselmia. Mikäli vanhoja julkilausumia selaillee ja vertailee niiden julkaisuvuosisa, voidaan hyvin nähdä minkälainen vaikutusvalta IFSMAlla on IMOn eri komiteoissa. Esimerkkinä voi mainita SOLAksen lisäykset koskien ECDIS:tä sekä IMOn sirkuläärin koskien pelastusveneharjoitusten turvallisuutta.



▲ Japanin edustaja Capt. Koichi Akatsuka Vice President Japan Captains' Association pitämässä esitelmää "Study of vessel traffic safety measures off Japanese Coast".

▼ Argentiinan päälystöliiton CCUOMM puheenjohtaja Marcos Castro pitämässä juhlapuhetta. CCUOMM jäsenien vapaa-ajanvietto paikaksi hankitulla tilalla Buenos Airesin ulkopuolella.



IFSMAlla on täysi edustus IMOn neljässä pääkomiteassa. Maritime Safety Committee (MSC), Facilitation Committee (FAL), Legal Committee (LEG) ja Maritime Environmental Protection Committee (MEPC) sekä yhdeksässä alakomiteassa. IFSMA pitää tervetulleina kansallisten liittojen kommentteja, esityksiä sekä ehdotuksia uusista parannuksista tai uusista resoluutioista mitä IFSMA mielellään esittää IMOssa. IFSMAN yhteenvedot IMOn kokouksista löytyy osoitteesta <https://www.ifsma.org/IMO%20Reports.html>.

Lisätietoa IFSMAsta on saatavilla heidän kotisivultaan www.ifsma.org sekä heidän Facebook sivultaan www.facebook.com/IFSMA. Kaikki tämän artikkelin kuvat ovat julkaistu CCOUMM sekä IFSMAN luvalla. •

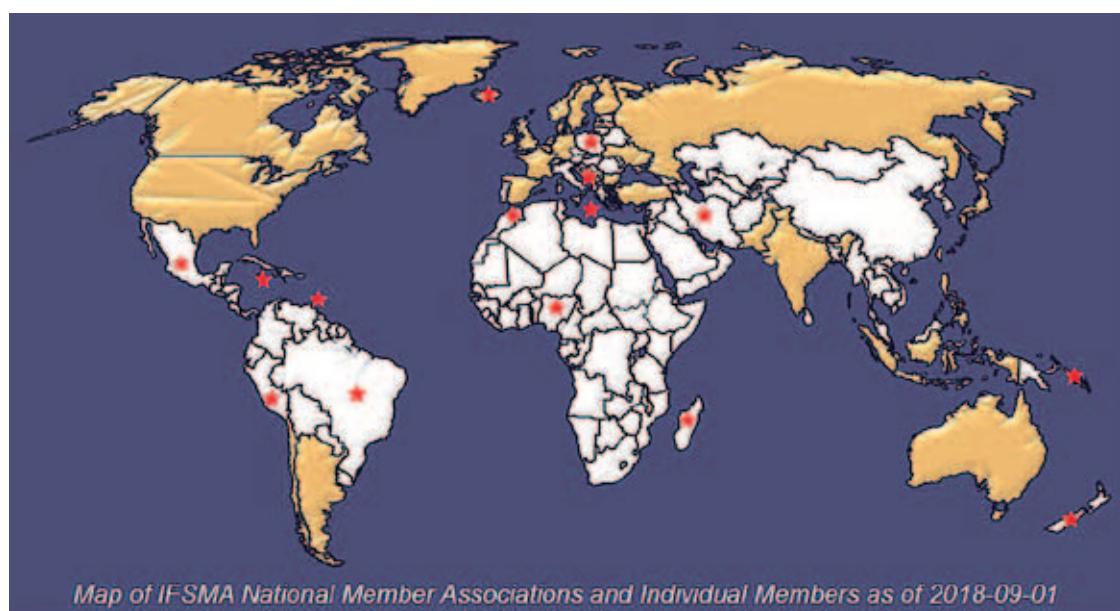
Jutun kirjoittaja **Martin Björkell** toimii pääliikkönä ja on Suomen Laivanpäälystöliiton hallituksen jäsen. Hän on edustanut liittoa IFSMAN kokouksissa vuodesta 2014.

IFSM

(International Federation of Shipmasters' Associations) AGA 44 (Annual General Assembly)
Buenos Aires 26-27.4



Förbundet var representerat på IFSMAs årsmöte i vår då det var Argentinas sjöbefälsförenings tur att stå värd för evenemanget. Under styrelsens förra mandatperiod deltog vi på årsmötet AGA 40 i Sandefjord samt på AGA 42 i Istanbul. IFSMA har även haft sitt årsmöte i Finland. AGA 31 ordnades i Mariehamn år 2005.



IFSMA grundades år 1974 för att upprätthålla en internationell standard för professionell kompetens för sjöfarare. Till grundarna hörde åtta nationella befälsförbund. Idag består IFSMA av ca 10.500 medlemmar från över 60 olika länder.

I Finland tillhör alla tjänstgörande befälhavare som är medlemmar av skeppsbefälsförbundet automatiskt till IFSMA. Det är även möjligt att individuellt tillhöra IFSMA ifall man inte är medlem av sitt nationella förbund.

År 1975 fick IFSMA inför IMO sin konsultstatus som en icke-statlig organisation. Sedan dess har

IFSM flitigt framfört och konsulterat IMO i aktuella ärenden som direkt berör fartygens säkerhet och befälhavare. År 1993 kom IFSMA med på ILOs lista över deras icke-statliga samarbetsorganisationer.

IFSM har sitt kontor i London, nära beläget till IMOs huvudkontor där de har 3 anställda. Till det verkställande organet hör en ordförande (eng. President), en ställföreträdande ordförande (eng. Deputy President) samt sju vice ordförande (eng. Vice President). Dessa 9 personer bildar den så kallade EXCO (executive council).

IDAG ARBETAR IFSMA MED FEM HUVUDPUNKTER SOM BESTÅR AV:

1. Fartygspersonalens färdighet och kompetens

- a) Få kunskap av medlemmarna om saknandet av personalens praktiska kunskap och kompetens.
- b) Att vid IMO påverka ändringar i STCW-koden, där det finns behov.
- c) Att möjliggöra det för befälhavaren att bättre kunna närvara för utbildning och mentorskap.

2. Kriminalisering av Befälhavaren

- a) Att påverka internationella bestämmelser för att minska risken för kriminalisering av befälhavaren.
- b) Att introducera ett skyddsschema för befälhavaren.

3. Drift av framtidens fartyg

- a) Att påverka användningen och utvecklingen av framtidens fartyg.
- b) Att påverka Befälhavarens roll både i land och till havs.
- c) Att påverka bestämmelserna för framtidens fartyg vid IMO samt vid andra internationella organ.
- d) Att påverka bestämmelserna för standarderna kring kompetenserna för den framtida maritima arbetskraften.

4. Säkerhetsledning

- a) Att befrämja befälhavarna från vaktkörande, för att frigöra Befälhavaren till att fullfölja sitt ansvar vilket stipuleras inom internationell lagstiftning.
- b) Att åtminstone till ett minimi påverka däcksbefälets bemanning till den grad att befälhavaren inte går 6/6-vakt.
- c) Att höja medvetenheten och minska den administrativa bördan för Befälhavaren och
- d) Uppmärksamma shipping industrien om deras ansvar att möta målen av ISM-koden.

5. PR och kommunikation

- a) IFSMA skall ses som den internationella rösten av Befälhavarna.
- b) Att dela information mellan Befälhavarna.
- c) Att framföra professionella synpunkter av Befälhavarna vid IMO och andra internationella organ i praktiskt och operationellt kunnande inom vår medlemskår.

AGA 44 hölls i år i Buenos Aires mellan den 26-27.4. Årets värd var den lokala befälsföreningen CENTRO DE CAPI-TANES DE ULTRAMAR Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE som samtidigt fyllde 100 år. Jag kan varmt rekommendera att ta en titt på deras fascinerande historik med både bittra nederlag och stora triumfer. En kort sammanfattning om historiken finns tillgänglig på IFSMAs



▲ CCUOMM auditoriet.



▲ IFSMA Secretary General Jim Scorer, IFSMA president Hans Sande, CCUOMM president Marcos Castro.

sidor under adressen <https://www.ifsma.org/tempannounce/aga44/CENTENARIO.pdf>.

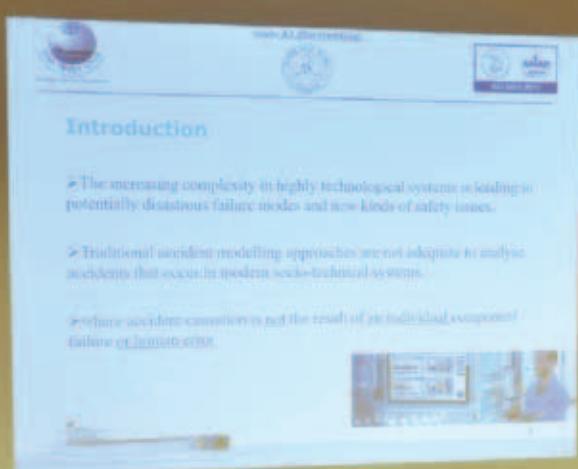
Under årsmötet valdes en ny EXCO för de kommande fyra åren. Norden är väl representerad i IFSMAs styrelse av ordförande Hans Sande från Norge, Jörgen Lorén från Sverige samt Fritz Ganzhorn från Danmark .



▲ IFSMA:s internationella delegater.

▼ Middag på CCUOMM lokal.





▲ Dr. Suresh Bhardwaj under presentation.

Under IFSMAs årsmöten presenteras på förhand inlämnade föredrag. Presentationerna behandlar såväl nationella som internationella problem och frågor inom sjöfarten. Presentationer som framförs av utomstående intresseorganisationer söker vanligtvis IFSMAs stöd eller konsultation kring ärendet som presenteras. Nämnvärt av årets presentationer var Resilience Engineering & Fifth Age of Safety av Dr (Capt) Suresh Bhardwaj . Presentationen hittas i Annex B sidorna 15-20 under adressen <https://www.ifsma.org/tempannounce/aga44/44th%20AGA%20Report.pdf> . Artikeln är väl värd att läsa för alla som sysslar med utveckling och analysering av säkerhetssystem och olyckor.

Efter årsmötena kommer IFSMA ut med officiella ställningstaganden och resolutioner . När man läser igenom de olika ställningstagandena och resolutionerna och jämför årtalen då de är utgivna kan man klart se vilket inflytande IFSMA har i de olika kommittéerna inom IMO. Som exempel kan nämnas tilläggen i SOLAS gällande ECDIS och IMO cirkulär angående säkerheten av livbåtsövningar.

IFSMAs full representation i fyra av IMOs huvudkommittéer Maritime Safety Committee (MSC), Facilitation Committee (FAL), Legal Committee (LEG) och Maritime Environmental Protection Committee (MEPC) samt i nio underkommittéer. IFSMA välkomnar de nationella förbunden att skicka in kommentarer, utkast samt förslag på nya

förbättringar och resolutioner till IFSMA som de gärna för fram i IMO. IMO rapporterna recenserade av IFSMA hittas under adressen <https://www.ifsma.org/IMO%20Reports.html> .

Mer information om IFSMA finns att få på deras hemsida www.ifsma.org samt på deras Facebook sida www.facebook.com/IFSMA/ . Alla fotografier och bilder i denna artikel är publicerade med tillstånd av CCOU MM och IFSMA. •

Artikelns skribent Martin Björkell tjänstgör som aktiv befälhavare och är styrelseledamot i Finlands skeppsbefäl förbund. Han har representerat förbundet i IFSMA sedan år 2014.

Pohjoismainen Laivanpääällystökongressi Helsingissä

Pohjoismainen Laivanpääällystökongressi järjestettiin Helsingissä 28-29 elokuuta 2018. Kongressiin osallistui edustajia Färsaarilta, Islannista, Norjasta, Tanskasta, Ruotsista ja Suomesta ja kunniavieraana ja vierasluennoitsijana kongressiin osallistui IFSMA:n pääsihteeri Jim Scorer. TEKSTI JA KUVAT: PIPSA MÖRN



Suomenlinna.

Kongressi pidettiin Suomen Laivanpääällystöliiton tiloissa Hietalahdessa. Kongressin teemana oli laivanpääällystön työllisyminen sekä yleinen taloudellinen tilanne ja erityisesti merenkulun tulevaisuuden näkymät.

IFSMA:n pääsihteeri **Jim Scorer** piti puheen pääliköiden tilanteesta aluksilla ja kertoi tarkemmin IFSMA:n toiminnasta. STTK:n puheenjohtaja **Antti Palola** tunnioitti kongressia läsnäolollaan ja piti ajankohtaisen esittelyn Suomen työllisyystilanteesta. Koordinaattori **Alexandra Lindahl** Harjoittelut Mylystä kertoi tarkemmin merenkulunopiskelijoiden mahdollisuksista harjoittelupaikkojen saantiin aluksilla ja esitti kongressille tarkkoja lukuja ja tilastoja opiskelijoiden mahdollisuksista.

▼ IFSMA:n pääsihteeri Jim Scorer.





▲ NFBK Helsingissä.



▲ Toiminnanjohtaja Johan Ramsland.

▼ Harjoittelu Myllyn koordinaattori Alexandra Lindahl.



Kongressin edustajat esittivät lukuja kunkin maan työllisyystilanteesta ja merenkulkijoiden työttömyys oli hieman laskenut pohjoismaissa. Useita kiinnostavia ja tärkeitäasioita käsiteltiin päivän ja illan aikana. Myös pohjoismaiden välinen verkostoituminen oli tärkeää ja mahdollisuus keskustella erilaisista kokemuksista ja ratkaisuista muiden pohjoismaalaisten edustajien kanssa.

Illalla vierailtiin Suomenlinnassa ja opas **Kasper Mårtenson** Ehrensvärd-seura ry:stä kertoi suurella

antaumuksella kaikista Suomenlinnan mielenkiintoisista historiallisista tapahtumista alkaen siitä, kun linnoitus rakennettiin siihen saakka, kunnes Suomenlinnan antautui, jota pidettiin suurimpana maanpetokseksi Ruotsin historiassa ja syynä sille, että Suomi menetettiin sodassa Venäjää vastaan. Myös **Carl Olof Cronstedtin** tekojen merkitystä Suomenlinnan antautumisessa pohdittiin. Opastuksen jälkeen nautittiin yhteinen juhlaillallinen Suomenlinnan Panimossa. •

▼ Suomenlinna/Sveaborg.



Nordiska Fartygsbefälskongressen

Den Nordiska Navigatörskongressen (NFBK) kongress hölls den 28-29 augusti 2018 i Helsingfors. På kongressen deltog delegater från Färöarna, Island, Norge, Danmark, Sverige och Finland och som hedersgäst och gästföreläsare deltog generalsekreterare Jim Scorer från IFSMA.

TEXT OCH BILDER: PIPSA MÖRN

Kongressen hölls i Finlands Skeppsbeffälsförbunds lokaler i Sandviken i Helsingfors. Årets tema på kongressen var arbetsituationen för det nautiska befälet samt den allmänna ekonomiska situationen och framtidsutsikterna inom sjöfarten i synnerhet. IFSMA:s generalsekreterare **Jim Scorer** höll ett tal om befälhavarnas situation ombord på fartygen och berättade om IFSMA:s verksamhet närmare. STTK:s ordförande **Antti Palola** hedrade kongressen med sin närvaro och höll en aktuell presentation om situationen på arbetsmarknaden i Finland. Praktikkvarnens koordinator **Alexandra Lindahl** berättade om sjöfartsstuderandens möjligheter att via Praktikkvarnen få sin praktik till sjöss utförd och presenterade utförliga kalkyler och statistik om studerandens möjligheter.

Deltagarna i kongressen presenterade ingående bl.a. siffror för arbetsituationen i sina länder och sjöfararnas arbetslöshet hade minskat något i de nordiska länderna.

▼ Morten Kveim, Oscar Lindgren och Lennart Jonsson.

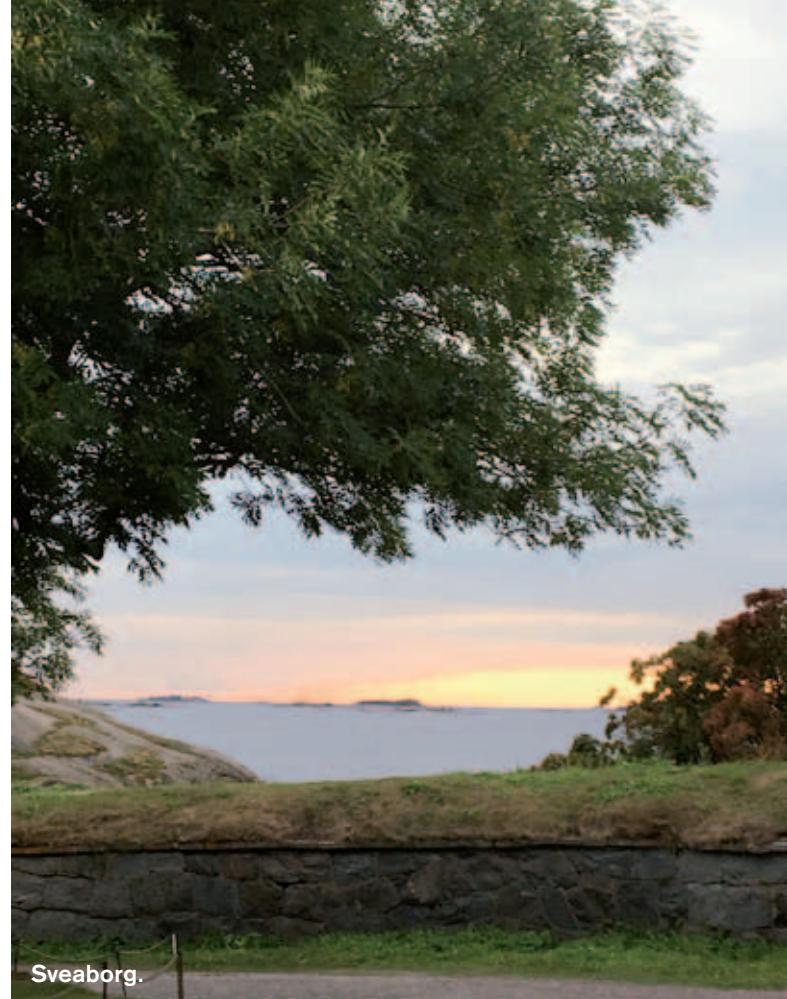


i Helsingfors

Många intressanta och viktiga frågor togs upp och diskuterades ingående under dagen och kvällen. En nog så viktig del var även nätverkandet mellan de nordiska länderna och möjligheterna att diskutera olika erfarenheter och lösningssätt med de andra nordiska ländernas representanter.

På kvällen gjordes ett nordiskt studiebesök till Sveaborgs fästningar och guiden **Kasper Mårtenson** från Samfundet Ehrensvärd r.f. berättade med stor inlevelse om alla intressanta historiska händelser på Sveaborg från att fästningen byggdes till Sveaborgs kapitulation, som ansågs utgöra det största förräderiet i Sveriges historia och orsaken till att Finland förlorades i kriget mot Ryssland. Även **Carl Olof Cronstedts** roll i kapitulationen diskuterades ingående. Efter guidningen avnjöts en festmiddag på Suomenlinnan Paimo. •

▼ Augustin Ehrensvärd (1710-1772) hauta. /
Augustin Ehrensvärd (1710-1772) grav.



Sveaborg.



▲ STTK:n ordförande Antti Palola.

▼ Kalle Honka och Dan Stenbäck.



Suomalaiset meriteollisuuden toimijat

Hampurin SMM-messuilla



▲ Yleisnäkymä
Hampurin SMM
messuiltta.

Merenkulun pääväri voi uudenlaisen Green shipping – ajattelun myötä pian vaihtua sinisestä vihreäksi. Alan innovaatioiden parissa työskentelee myös suomalaisia johtotähtiä, kuten Langh Tech solutions. Toisaalta risteilybisneksen kasvun, ja sitä kautta kotimaisenkin telakkateollisuuden paremmat näkymät saattoi aistia alan suurimmilla SMM merenkulku-messuilla Hampurissa.

kovassa seurassa



Messut järjestettiin Hamburg Messe – keskukseissa 4.-7.9. Jo se, että tapahtuma on nelipäivinen, kertoo messujen laaja-alaisudesta, joka korostuu yli kymmenessä suuressa messuhallissa. Suomalaisyrityksiä messuilla näkyi ilahduttavan runsaasti. Alan toimijat kohtasivat toisiaan Suomi-paviljongilla, ja Arctic Finland myös merenkulun pohjoisena ulottuvuutena alkaa olla tunnettu käsite. Toisaalta suomalaisia liikkui paljon myös omilla erillisillä osastoillaan tai kansainvälisen yritysten joukossa ympäri messuhalleja.

– Meidän valkoinen seinä on pikkuhiljaa täyttynyt terveisistä, joita on tullut muun muassa Meyerin telakan ylimmältä johdolta, kertoivat turkulaisista Allstars Engineering group – yritystä edustavat toimistopäällikkö Pia Nummila – Väkiparta sekä myynti- ja markkinointijohtaja Jouni Väkiparta.

Heidän Turun Orikedolla toimiva yrityksensä tarjoaa jo vuosikymmenten kokemuksella kokonaisvaltaista projektinhallintaa niin laivateollisuudelle kuin myös offshore – markkinoille. Esimerkiksi Varsinais-Suomen kasvuhakuisen telakkateollisuuden myötä he ovat aitioipaikalla mukana varsin mittavissa tuotannon projekteissa. Messuosaston motto: High quality engineering Finland, höystettynä aidon talvisella kuvalla LNG jäänmurtaja Polariksesta avustustyössä sekä kesäisemmällä otoksella Mein Schiff – sarjan risteilijästä herättivät ohikulkevien kiinnostusta.

SUOMELLA VAHVAA YMPÄRISTÖOSAAMISTA

Yleisesti ottaen messuilla vallitti positiivinen pohjavire, jolle leimallista oli uudenlainen 'Green shipping' – ajattelu. Merten roskaantuminen muovijätteestä ja yhä tiukemmat päästövaatimukset avaavat pakostakin väylää tälle kasvavalle meriteollisuuden haarakelle. Aihe on vakava ja nopeita toimia tarvitaan, mutta toisaalta laajat ei-fossiilisten, uudistuvien energialähteiden rakennusprojektit, kuten valtavat tuulipuistohankkeet vaikkapa Norjan rannikolla, piristävät osaltaan takavuosien taantumasta hiljalleen toipuvaa offshore – teollisuutta.

Aivan uunituore uutinen kertoo, että yhtenä kotimaisista suunnannäyttäjistä laivojen rikkipesureita pitkälle kehittänyt Langh Tech Oy on solminut toistaiseksi suurimman toimitussopimuksensa SOx-scrubber – pakokaasunpuhdistusjärjestelmän asentamisesta tanskalaisen Dampsbibsselskabet NORDEN A/S - yrityksen 12 alukseen.

NOPEUSKIN ON VALTTIA

Vuosittain järjestettävät SMM messut hakevat vertaisaan periksalsalaisella tehokkuusajattelulla toteutettussa laaja-alaisuudessaan. Messuille on leimallista tavanomaisten tuttujen kontaktien pienryhmätapaa-

◀ Hampurin SMM-messut ovat merenkulkualan suurimmat.





▲ Allstars engineering - yrityksen Pia Nummila-Väkiparta sekä Jouni Väkiparta Suomi-paviljongilla.



▲ ▼ Marine Alutech Salon Teijossa valmistaa huippunopeita veneitä vaativille ammattilaisille.



misten ohella aito mahdollisuus tavoittaa uusia asiakaspintoja, jotka ovat suurtapahtumassa aivan käden ulottuvilla. Moni suomalaisyrityskin oli selvästi liikkeellä sillä vanhan totuuden sisältävällä asenteella, että jokainen ohikulkeva messuvieras voi olla potentiaalinen tulevaisuden liikekumppani. Niinpä asiaankuuluvien bratwurstkojujen ja messukrääsän ohessa volymiltaan pienemmiläkin yrityksillä on hyvä mahdollisuus nostaa profiliaan suurten joukossa erityisosamisellaan.

Teijolainen Marine Alutech oli paikalla aivan Saksan merivoimien osaston vieressä etsimässä uusia avauksia varsin spesifioidulle liiketoiminnalleen. Lukuisia viranomaista hajoja ympäri maailmaa palveleva venetehdas valmistaa kauniin saariston syleilyssä huipputeknisiä – ja nopeita alumiini- ja komposiittirakenteisia aluksia, joiden kotimainen tuotanto on suunnattu nimenomaan alan ammattilaisille. Viime vuonna yritys toimitti muun muassa ison erän huippunopeita poliisiveneitä Omaniin.

– Etenkin aiemmat päivät osastolla ovat olleet todella vilkkaita, kertoi Marine Alutech:n toimitusjohtaja Niko Haro messut päättävän perjantain jo painuessa iltapäivän puolelle. Haro antoi miehellään lisätietoja messuosaston valokuvissa esiintyvän huippunopean ja ohjaamoltaan varsin futuristisen, keltaisen luotsiveneen taustoista.

– Tämä malli toimitettiin luotsiveneeksi Norjan Huippuvuorille, ja tällä kertaa se on haluttu perinteisemmästä punaisesta poikkeavaksi keltaiseksi. Vene on nopea, ja se käsittää huipputeknisiä ja myös hintavia ratkaisuja Haro kertoi. Siellä Longyearbyenin sataman tienoilla ei liiku juurikaan muita luotsiveneitä, joten se voi hyvin olla keltainen, Haro jatkui osuvasti.



FINLAND MARITIME PAVILION



▲ Suomi-seinälle oli kertynyt lukuisia tervehdyksiä.

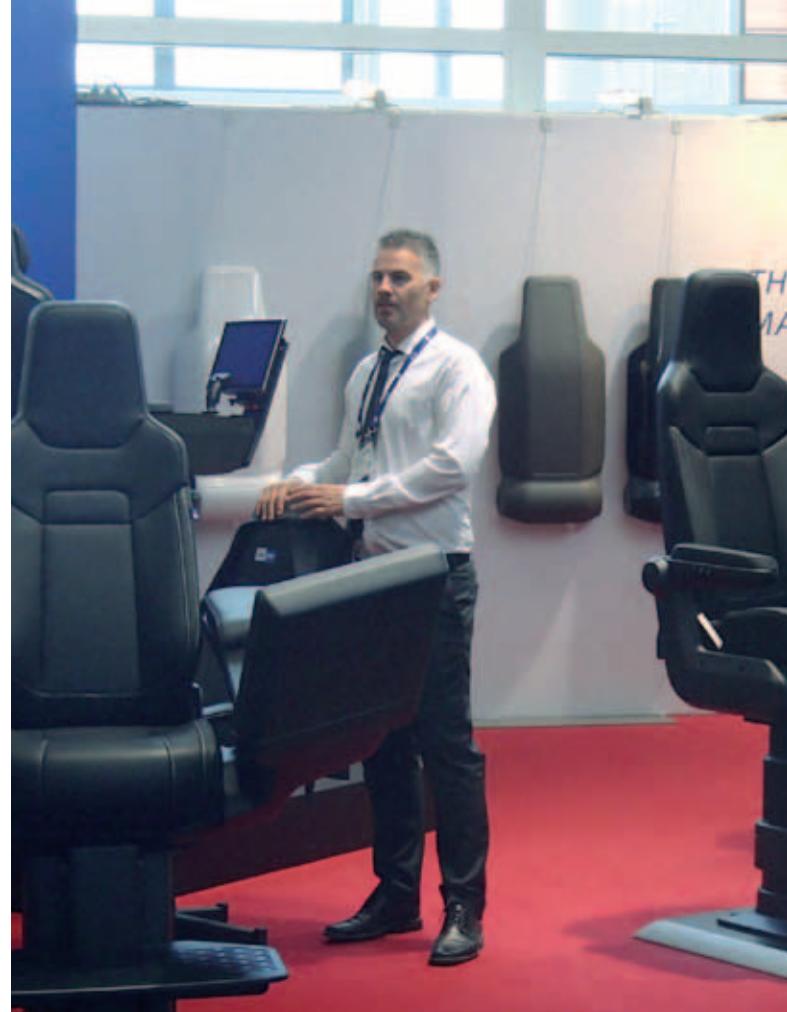
Tämä Watercat 1500 Arctic pilot – luotsivene yltää 2:lla 735 kw:n dieselmoottorilla ja vesijetillä varustettuna jopa 42 solmun nopeuteen. Vaikka tässä tapauksessa kyseessä on luotsivene, 15 – metrin alus kykenisi peräti 3300 litran polttoaineekapasiteetillaan yli 300 mailin yhtäjaksoiseen merimatkaan. Arctic pilot on oiva esimerkki kotimaisen merellisen erityisosamaisen sekä kylmien olosuhteiden tuntemuksen yhdistämisestä yksityiskohdiltaankin hiotuksi huippatuotteeksi.

INTO ARKTISEEN HAASTAA SUOMENKIN

Vierailu Hampurin SMM – messuilla vahvisti käsitystä siitä, että suomalainen meriosaaminen pääsee parhaiten oikeuksiinsa erikoistumalla niihin vahvuksiin, joita kotimaasta - ja mereltä - löytyy omasta takaa. Arktinen osaaminen on saksassakin eksoottista, saksalaiset ovat vuosien saatossa dokumentoineet huomattavan paljon esimerkiksi suomalaista jäänmurtoa. Toisaalta polaarinen kilpajuoksu kovenee kaiken aikaa, kun ei vain USA ja Kanada, vaan myös merialan jättiläiset Kiina ja Korea ovat suunnanneet katseensa arktiseen. IMO:n taholta hiljattain voimaanastunut polaari-koodi pakottaa kaikki arktisille vesille halajavat päivittämään osaamistaan ja kalustoaan, mikä näkyi hyvin messuillakin.

Kokonaan toinen juttu on valtaisa kiinnostus risteilijöiden tarjoamaan luksuselämään ja elämysmatkailuun, joka kyllä sekä enevässä määrin tähyilee jäätiköiden suuntaan. Kaikki tämä mukaan lukien Merivoimien suuret alushankkeet lupalevat vihreän valon palavan pidempääkin suomalaiselle meriteollisuudelle. •

MIKKO LAITINEN



▲ Myyntipäällikkö Yngve Hjemdal tutkailee NorSap:n istuinvalikoimaa.



▲ Hollantilaista Kwant-controls:n designia perinteisestä telegrammista huippumoderniin joystickiin.



▲ Korealainen Trion-köysitehdas luottaa perinteisiin.

Finska sjöindustriaktörer i tufft sällskap på **SMM-mässan i Hamburg**



▲ SMM-mässan i
Hamburg är världens
största sjöfartsmässa.

Sjöfartens huvudfärg kan snart gå från blå till grön om man följer det nya tankesättet Green Shipping. Finska ledstjärnor, som Lang Tech Solutions, arbetar också med sjöfartsinnovationer. På världens största sjöfartsmässa, SMM, i Hamburg kunde man förnimma bättre utsikter för kryssningsverksamheten och därmed även för den inhemska varvindustrin.

Mässan anordnades på Hamburg Messe den 4.–7.9. Bara det att evenemanget var fyra dagar långt säger en hel del om mässans storlek, vilket förstärktes ytterligare av de mer än tio stora mässhallarna. Glädjande många finska företag syntes på mässan. Sjöfartsaktörer träffade varandra i Finland-paviljongen, och Arctic Finland börjar bli ett känt begrepp även som en nordlig sjöfartsdimension. Många finländare vistades bland sina egna montrar eller bland internationella företag runt om i mässhallarna.

– Vår vita vägg fylldes med tiden med hälsningar från bland annat högsta ledningen på Meyers varv, berättar kontorschef Pia Nummila-Väkiparta och sälj- och marknadschef Jouni Väkiparta från Åbo-företaget Allstars Engineering Group.

Allstars Engineering Group ligger i Oriketo i Åbo och har årtionden av erfarenhet från övergripande projekthantering för fartygsindustrin och offshore-marknaden. I och med att varvsindustrin i t.ex. Egentliga Finland expanderar har de en framstående roll i de omfattande produktionsprojekten. Mässmonterns motto "High Quality Engineering Finland" kryddat med en äkta vinterbild på LNG-isbrytaren Polaris i arbete och med en somrigare bild på kryssarna i serien Mein Schiff väckte intresset hos de förbipasserande.

FINLAND HAR STARKA MILJÖKUNSKAPER

På det stora hela rådde det en positiv stämning på mässan, som karaktäriserades av det nya 'Green shipping'-tänkandet. Plastavfallen i haven och de allt strängare utsläppskraven tvingar upp en farled för denna växande gren inom sjöindustrin. Det är ett allvarligt ämne som kräver snabba åtgärder. De omfattande icke-fossila byggnadsprojekten med förnybara energikällor, som de enorma vindkraftsparkerna längs t.ex. norska kusten, lever näremot upp offshore-industrin som länge varit på tillbakagående.

En rykande färsk nyhet är att ett av de inhemska företag som går i tätan, Langh Tech Oy som utvecklat svavelvättar för fartyg, har tecknat sitt hittills största leveransavtal om installationen av avgasreningsystemet SOx-scrubber i det danska företaget Dampskibsselskabet NORDEN A/S tolvt fartyg.

SNABBHET ÄR MAKT

Den årliga SMM-mässan är enorm och genomförs med tyskt effektivitetstänkande. Mässan präglas av sedvanliga möten i små grupper med kända kontakter och möjligheten att hitta nya kundgränssnitt, som finns inom räckhåll på den stora mässan. Många finska företag har också inställningen att alla som passerar deras monter kan vara en potentiell framtida affärspartner. Vid sidan om de typiska bratwurstständen och mässbråtet har även mindre företag goda möjligheter att lyfta fram sin profil bland de större företagen tack vare sina specialistkunskaper.

Tykö-företaget Marine Alutech fanns på plats intill de tyska sjöstridskrafternas monter för att söka nya möjligheter för sin mycket specificerade affärsverksamhet. Båtfabriken betjänar flera myndighetsorgan runt om i världen och tillverkar superteckniska och snabba fartyg av aluminium och komposit i den vackra finska skärgården. Den inhemska produktionen är riktad mot just branschproffs. Förra året levererade företaget bland annat ett stort parti

supersnabba polisbåtar till Oman.

– Framför allt de första dagarna var väldigt livliga i montern, berättar Niko Haro, vd för Marine Alutech, då den sista mässdagen på fredagen övergick i eftermiddag. Haro berättade mer om bakgrundens till den supersnabba gula lotsbåten med sin rätt så futuristiska kabin som visades på bilder i montern.

– Denna modell levereras som lotsbåt till norska Spetsbergen och den här gången ville man ha den i gult istället för traditionellt rött. Båten är snabb och har superteckniska och även kostsamma lösningar, berättar Haro. Det finns knappt några andra lotsbåtar runt Longyearbyens hamn, så den kunde gott och väl vara gul, fortsätter Haro.

Denna Watercat 1500 Arctic Pilot-lotsbåt når hela 42 knop med sina två 735 kW dieselmotorer och sin vattenjet. Även om det i det här fallet handlar om en lotsbåt skulle det 15 meter långa fartyget med hela 3300 liters bränslekapacitet kunna köra mer än 300 engelska mil på en gång. Arctic Pilot är ett ypperligt exempel på hur man kombinerar inhemska maritima specialkunskaper med kunskaper om kalla förhållanden och förvandlar dem till finslipade superprodukter.

Besöket på SMM-mässan i Hamburg stärkte uppfattningen om att de finska maritima kunskapserna bäst kommer till sin rätt genom att fokusera på de styrkor som man hittar i det egna landet och havet. Arktiska kunskaper är exotiskt även i Tyskland och tyskarna har genom åren dokumenterat förvånansvärt mycket om t.ex. den finska isbrytningen. Den polariska kapplöpningen hårdnar också hela tiden eftersom inte bara USA och Kanada utan även sjöfartsjättar som Kina och Korea har riktat blicken mot Arktis. IMO:s polarkod som nyligen trädde i kraft tvingar alla som vill åka till arktiska vatten att uppdatera sina kunskaper och sin utrustning, vilket märktes även på mässan.

En helt annan sak är det enorma intresset för lyxlivet och upplevelserna som kryssningsfartyg kan erbjuda och som även de i allt högre grad siktat mot glaciärerna. Allt detta plus sjöstridskrafternas stora fartygsprojekt bådar gott en lång tid framöver för den finska sjöindustrin. •

MIKKO LAITINEN

▼ Överblick över SMM-mässan i Hamburg.





KALLELSE TILL ÅRSMÖTET

Finlands Skeppsbevälförbunds stadgeenliga årsmöte hålls
onsdagen den 28. november 2018
kl. 14.00 i Helsingfors

MÖTESPLATSEN:

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Kaleva ja
If Vahinkovakutuusyhtiö Oy
Pilarisali
Sandvikskajen 9, Helsingfors.

Granskningen av medlemskapet inleds
på samma plats kl. 13.30.

PÅ MÖTET BEHANDLAS:

1. I stadgarnas 16 § föreskrivna ärenden
2. Styrelsens eventuella förslag

Styrelsen

KUTSU VUOSIKOKOUKSEEN

Suomen Laivanpäästöliiton säätömääräinen
vuosikokous pidetään
keskiviikkona 28. marraskuuta 2018
klo 14.00 Helsingissä.

KOKOUSPAIKKA:

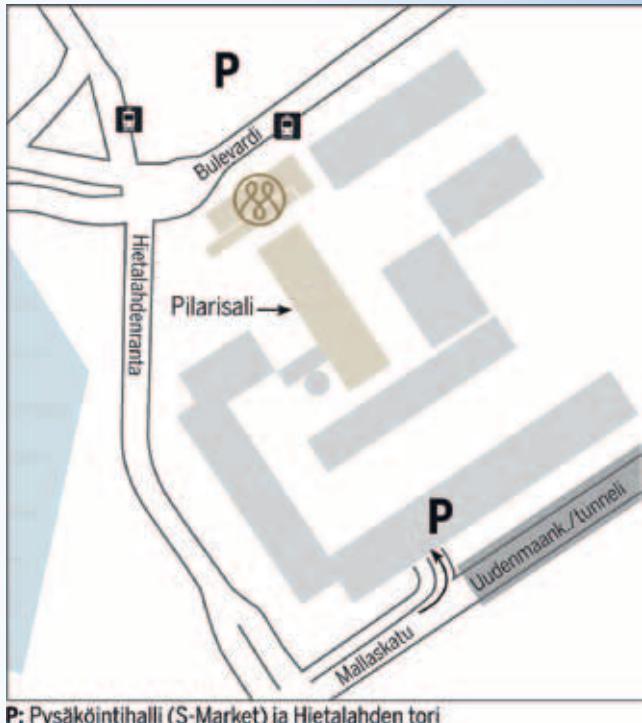
Keskinäinen Vakuutusyhtiö Kaleva ja
If Vahinkovakutuusyhtiö Oy
Pilarisali
Käyntiosoite Hietalahdenranta 9, Helsinki.

Jäsenyyden tarkastus alkaa samassa paikassa klo 13.30.

KÄSITELTÄVÄT ASIAT:

1. Säätöjen 16 § mainitut asiat
2. Hallituksen mahdolliset esitykset

Hallitus



Merimiehen sairausajan palkka

Olemme saaneet kysymyksen siitä, että onko työntekijällä, joka on sairauden vuoksi estynyt tekemästä työtään, oikeus saada työntekijän estymisen ajalta sairausajan palkkaa ja korvausta sairaanhoidon kustannuksista sellaisissakin tapauksessa, kun työntekijä on välillä ollut töissä ja sama sairaus uusiutuu.

Asiallisesti ottaen kyse on siten ollut samasta asiasta, kuin korkeimman oikeuden ennakkoratkaisussa (KKO 2006:48) eli siitä, että onko A:lta ollut oikeus sairausajan palkkaan ja korvaukseen sairaanhoidon kustannuksista, kun hän oltuaan välillä työssä on jäänyt saman sairauden vuoksi uudestaan sairauslomalle ja kun hänen oli ensimmäisen sairausloman aikana maksettu palkkaa ja kustannusten korvausta säännöksissä mainitulta enimmäisajolta.

Korkein oikeus on ratkaisun perusteissa todennut, että jos työntekijä on estynyt tekemästä työtään sairauden vuoksi, on hänen välillä työsuhteen jatkessa oikeus saada palkansa sanotun esteen kestämisaikana, aluksen päälliköllä kuitenkin enintään 90 päivältä ja muilla työntekijöillä ulkomaanliikenteessä enintään 60 päivältä ja kotimaanliikenteessä 30 päivältä.

Vakiintuneen tulkinnan mukaan työntekijän oikeus sairausajan palkkaan alkaa kunkin sairauslomajakson alusta riippumatta siitä, onko uuden työkyvyttömyyden perusteena aikaisemman sairauden uusiutuminen vaiko uusi sairaus. Merkitystä ei siis ole annettu sille, että onko kysessä ollut sama vai eri sairaus. Jos työntekijän työkyky on siten sairauden parantumisen johdosta välillä palautunut mutta tämän jälkeen menetetään uudestaan, kysymyksessä on korkeimman oikeuden ratkaisun mukaan uusi este, vaikka uuden työkyvyttömyyden aiheuttanut sairaus tai vamma olisikin sama kuin edellisellä kerralla. Korkein oikeus on ratkaisussaan katsonut, että työntekijällä on ollut oikeus sairausajan palkkaan kultakin erilliseltä työkyvyttömyysjaksoista siinäkin tapauksessa, että kysymys on ollut samasta sairaudesta johtuvasta työntekijän esteestä ja työnantaja velvoitettiin korvaamaan A:n sairaanhoidon kustannukset sekä sairausajan palkan. •



- *Pipsan palsta*
- *Pipsas spalt*

Sjömannens rätt till lön för sjukdomstid

Vi har fått en fråga om en arbetstagare som på grund av sjukdom är arbetsoförmögen, har rätt till lön för sin sjukdomstid även i sådana fall, då arbetstagaren återgått till sitt arbete men samma sjukdom upprepat sig.

Frågan handlar om nästan exakt samma typ av ärende, som redan avgjorts som prejudikat av högsta domstolen (HD 2006:48), d.v.s. om A hade rätt till lön för sin sjukdomstid och rätt till ersättningar för sjukvården kostnader, då hen efter att varit emellanåt tillbaka på sitt arbete åter blev sjukskriven på grund av samma sjukdom som tidigare och då hen redan tidigare erhållit för denna sjukdom ersättningar för den nämnda maximala tiden.

Högsta domstolen har i sitt domslut framfört som motiveringar, att om arbetstagaren är förhindrad att utföra sitt arbete p.g.a. sjukdom, så har arbetstagaren rätt till sin lön under sitt arbetsförhållande och medan hindret fortgår dock så, att befälhavaren har rätt till sin lön för högst 90 dagar och de andra arbetstagarna i utrikestrafik för högst 60 dagar och i inrikestrafik för högst 30 dagar.

Enligt vedertagen praxis börjar arbetstagarens rätt till lön för sjukdomstiden från början av sjukdomens period oberoende av om det är frågan om arbetsoförmögenhet på grund av att en tidigare sjukdom återkommer eller om det är frågan om en ny sjukdom. I praxis har således ingen betydelse givits om det är frågan om en ny sjukdom eller om samma sjukdom upprepat sig.

Om arbetstagaren således tillfrisknat och arbetsförmåga återkommit och om hen därefter blivit arbetsoförmögen ånyo på grund av att hen insjuknat på nytt i samma sjukdom som hen haft tidigare, är det enligt högsta domstolens tolkning frågan om ett nytt hinder, trots att den sjukdom som orsakat arbetsoförmögenheten skulle vara den samma som tidigare.

Högsta domstolen har i sin dom ansett, att arbetstagaren har haft rätt till sin lön för sjuktiden för varje enskild period då hen varit arbetsoförmögen även i det fallet, att det har varit frågan om samma sjukdom som orsakat arbetsoförmögenheten. Arbetsgivaren skulle ersätta till A för kostnaderna i sjukvården samt betala lön för sjuktiden. •

**TARKISTA
JA PÄIVITÄ
TIETOSI!**

eAsiointi

Liiton eAsiointissa voit itse tarkastella ja hoitaa jäsenyyteen liittyviä asioita.

Kirjautuminen tapahtuu liiton kotisivujen kautta
www.seacommand.fi.

- ilmoita osoitteenvaihtumisesta
- ilmoita työpaikan vaihtumisesta
- ilmoita eläkkeelle jäämisestä
- ilmoita palkattomasta ajanjaksosta
- tarkastele jäsenmaksutilannettasi
- voit laskea jäsenmaksun suuruuden ja tulostaa viitteen tietylle jakosolle
- tilaa uusi jäsenkortti kadonneen tilalle
- sisäänkirjautuminen tapahtuu jäsennumerollasi, joka on jäsenkortissasi

Jäsen voi nyt itse tarkistaa ja päivittää omat henkilötietonsa verkkoadiomin kautta osoitteessa www.seacommand.fi.

**JÄSENNUMEROSI
LÖYDÄT UDESTA
JÄSENKORTISTASI**

**MEDLEMMEN
KAN NU SJÄLV
GRANSKA OCH
UPPDATERA
SINA PERSON-
UPPGIFTER**

e-tjänster

Via förbundets e-tjänster kan du själv granska och sköta ärenden som gäller medlemskapet.

Inloggningen sker via förbundets webbplats
www.seacommand.fi.

- meddela ändringar i dina adress- och kontaktuppgifter
- meddela byte av arbetsplats
- meddela pensionering
- meddela oavlönad tidsperiod
- kontrollera medlemsavgiftsstatus
- räkna ut medlemsavgiftsbeloppet och skriv ut referenserna för en viss period
- beställ ett nytt medlemskort om det gamla förkommit
- medlemsnummeret som behövs vid inloggning finns på ditt medlemskort

Medlemmen kan nu själv granska och uppdatera sina personuppgifter via e-ärenden på adressen www.seacommand.fi.

**MEDLENSNUMRET
SOM BEHÖVS VID
INBLOGGNINGEN
FINNS PÅ DIT NYA
MEDLEMSKORT**



▲ Mökki. / Stugan.

Liiton uusi mökki Sulkavalla "Kultamäki"

Liitto on ostanut viidennen mökin Sulkavalta.

Tilan nimi on "Kultamäki" ja sijaitsee Myllyjärven rannalla liiton nykyisen "Myllyjärvi" mökistä koilliseen noin 200m etäisyydellä. Tilan koko on 3590m² ja kiinni liiton maissa. Ranta on suunnassa länsi. Mökki on vuonna 1992 rakennettu käsin vuollista pyöröhirsistä. Mökki on kaksikerroksinen ja kooltaan noin 62m². Muita rakennuksia tilalla on rantasauna, aitta ja puucee.

Mökki tulee jäsenistön käyttöön ensi vuoden kesäksi. Jota ennen mökkiin tehdään joitakin parannuksia kuten sähkön vetäminen ja kaivon poraaminen ja mahdollisesti muitakin töitä. Pohdinnaassa on kanssa, metsätien vetäminen "Myllyjärven" ja "Kultamäen" välillä, jotta ei tarvitsisi kiertää päätiän kautta. •

TEKSTI JA KUVAT: JOHAN RAMSLAND

▼ Rantasauna. / Strandbastun.



Förbundets nya stuga i Sulkava "Kultamäki"

Förbundet har köpt en femte stuga i Sulkava.

Fastighetens namn är "Kultamäki" och ligger vid stranden till Myllyjärvi-sjön. "Kultamäki" är belägen från den nuvarande "Myllyjärvi" stugan cirka 200 meter nordost om. Fastighetens storlek är 3590m² och gränsar till förbundets tidigare ägor. Stugan är uppförd 1992 i handhyvlade runda stockar av stor diameter. Stugan är i två våningar och ca 62m² i storlek. Andra byggnader på gården inkluderar en strandbastu, ett lider och ett utedass.

Stugan kommer till förbundets medlemmars användning sommaren 2019, till dess skall vissa förbättringar göras som t.ex att dra el till stugan samt att borra en brunn samt andra förbättringar. Man har funderat också på att dra en skogsväg för att korta av sträckan mellan "Myllyjärvi" och "Kultamäki". •

TEXT SAMT BILDER: JOHAN RAMSLAND

▼ Aitta. / Uthus/lider.





▲ Merenkulun vaikuttajia tämän vuotisen turvallisuuspalkinnon "Sea Sunday" jakotilaisuudessa Trafissa.

Sea Sunday Palkinto

Markku Myllylle

Vuonna 1997 perustettu "SEA SUNDAY" Merenkulun turvallisuuspalkinto luovutettiin tänä vuonna Euroopan meriturvallisuusviraston EMSAn pääjohtajalle, merenkulkuneuvos Markku Myllylle.

EMSAn pääjohtajana Markku Mylly on kehittänyt EMSAn työtä EU-lainsäädännön yhtenäisessä toimeenpanossa koko EU:n tasolla. Markku Myllyn panos Euroopan meriturvallisuuden kehittäjänä on vahvistanut onnettomuuksia ennalta ehkäisevää meriturvallisuustyötä myös Suomessa. Markku Mylly on toiminut merenkulun turvallisuuden edistäjänä koko työuransa. Hän on toiminut myös Merenkulkulaitoksen pääjohtajana, Satamaliiton toimitusjohtajana, merikapteenina ja luotsina.

Sea Sunday palkinnon luovutuspuheenvuorossa liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner korosti pääjohtaja Myllyn toimintaa EMSAssa tärkeänä pohjoismaisen turvallisuuskulttuurin ja teknologian edustajana mm. seuraavasti:

"EMSAn ennakkoluuloton toiminta eri toimijoiden kanssa on mahdollistanut esimerkik-

si satelliiteista saatavan tiedon hyödyntämisen, sekä miehittämättömien lennokkien käytön tiedon keräämisessä.

Eri lähteistä kerättyjen tietojen yhdistäminen on mahdollistanut uusien työkalujen kehittämisen viranomaistoimintaan. Tästä meidän kannattaa myös Suomessa ottaa oppia."

"Pääjohtaja Mylly on tehnyt erinomaista työtä meriturvallisuuden ja koko merenkulun hyväksi niin kotimaassa kuin Euroopan tasolla vieden samalla eteenpäin Suomen kannalta tärkeitä teemoja. Siksi olen iloinen ja onnellinen, että saan olla mukana ojentamassa Sinulle tätä palkintoa; Onneksi olkoon!"

Lisäksi kysyin ministeriltä erikseen hänen suhtautumistaan suomalaisen merenkulun vaikutus- mahdollisuksiin korkeimmalla tasolla jatkossa, kun Markku Mylly joutuu vuoden

vaihteessa siirtymään syrjään EU-eläkeikämääräysten vuoksi.

Tähän kysymykseen liikenneministeri vastasi ensinnäkin Myllyn seuraajan EMSA:ssa tulevan muualta kuin pohjoismaista. Eh dolla ovat hakijat Kroatiasta, Kreikasta ja Hollannista. Näistä ministeri arveli Hollannin olevan ulkona, koska EMSAn pääjohtajana on jo ehtinyt olla hollantilainen. Nämä valinta mennee Kreikan ja Kroatian kesken kilpailtavaksi.

"Kaiken kaikkiaan näiden kansainvälisten huippuvirkojen valintaprosesseissa on koordinoijana Ulkoministeriö, joka kuuntelee toki eri hallinnonhaarojen aloitteita. Kansainvälisillä kentillä on kuitenkin huippuvirkkoja vähän ja kiinnostuneita paljon, joten Suomen kannattaa valmistaaloitteen saa hyvin."

"TÄLLÄ HETKELLÄ LISTALLANI ON ERITYISESTI

NÄKÖPIIRISSÄ OLI KAKSI KÄRKIHANKETTA:

Maailman ilmatieteen laitoksen WMO:n pääsihteerinä kaudella 2016-2019 toimivan Petteri Taalaksen valinta kahden vuoden jatkokaudeksi."

Toisena tavoiteltavan hankkeena pidän suomalaisasiatuntijan saamisen johonkin korkeaan asemaan kansainvälisten merenkulkujärjestön, IMO:n organisaatiossa."

WMO on YK:n sää-, vesi- ja ilmastoalan erityisjärjestö. Se vastaa esimerkiksi ilmastonmuutoskysymyksistä ja luonnonkatastrofien ennakkovaroitusjärjestelmien kehittämisestä IMO on vuonna 1948 perustettu YK:n alainen kansainvälinen merenkulun turvallisuusasioista päättävä järjestö.

Lopuksi ministeri toivoi tiedon jakamisessa aiheesta lisää aktiivisuutta, koska nykyisissäkin suomalaisten miehittämässä huippuviroissa olisi paljon positiivista tiedotettavaa.



▲ Liikenneministeri Anne Berner ojentaa Sea Sunday 2018 palkinnon, Emil Cedercrantzin tekemän pronssiin valetun veistoksen Ruorimies, palkinnon tämänuotiselle voittajalle merenkulkuneuvos Markku Myllylle.

VASTAUSPUHEENVUOROSSAAN MARKKU MYLLY TOTESI MM:

"Olen erittäin iloinen, että olen saanut toimia EMSAn pääjohtaja nyt kauden vuoden ajan ja voinut kehittää omalta osaltaan viraston toimintaa eurooppalaisen meriturvallisuuden, merenkulun turvatoimien ja ympäristönsuojelun edistäjänä."

"IMO on merenkulun globaali säätelijä ja onkin tärkeää, että tästä kansainvälistä toimintaa säädetee vain yksi organisaatio. EMSA ei ole IMOn kilpailija, vaan vahvistaa ja tukee IMOn toimintaa Euroopassa, sillä pääsääntöisesti kaikki merenkulkua säädetelevät direktiivit perustuvat IMOn säätelyyn ja resoluutioihin."

Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday on Suomen viranomaisten sekä ammatti- ja vapaa-ajan merenkulun järjestöjen vuonna 1997 perustama palkinto. Palkintotoimikunnan puheenjohtajaorganisaationa toimii Suomen Merimieskirkko ry. Palkintoesineenä on Emil Cedercrantzin tekemä pronssiin valettu veistos Ruorimies. •

JAAKKO HERNESNIEMI

◀ Kuvassa palkinnon saaja merenkulkuneuvos Markku Mylly, palkinnon ojentanut ministeri Anne Berner ja Trafin meriturvallisuusjohtaja Tuomas Routa, joka avusti ministeriä palkinnon jaossa.

Säkerhetspriset Sea Sunday till Markku Mylly

Sjöfartens säkerhetspris Sea Sunday inrättades 1997 och tilldelades i år Europeiska sjösäkerhetsbyråns generaldirektör, sjöfartsrådet Markku Mylly.



På bilden ser vi pristagaren sjöfartsråd Markku Mylly, prisöverlämnaren minister Anne Berner och Trafis sjösäkerhetsdirektör Tuomas Routa, som bistod ministern vid prisutdelningen.

Som generaldirektör för EMSA har Markku Mylly utvecklat EMSA:s arbete för ett enhetligt verkställande av EU-lagstiftningen inom hela EU-området. Markku Myllys insats som utvecklare av den europeiska sjösäkerheten har stärkt det olycksförebyggande sjösäkerhetsarbetet även i Finland. Mylly har arbetat med att främja sjöfartssäkerheten under hela sin karriär. Han har också arbetat som generaldirektör för Sjöfartsverket, vd för Hamnförbundet, sjökaptens och lots.

I sitt tal vid överlämningarna av säkerhetspriset Sea Sunday lyfte trafik- och kommunikationsminister Anne Berner fram generaldirektör Myllys arbete i EMSA som viktig främjare av den nordiska säkerhetskulturen och teknologin. Hon sade bl.a. följande:

"EMSA:s fördomsfria arbete med olika aktörer har gjort det möjligt att t.ex. utnyttja information från satelliter och samla in information om användningen av obemannade drönare.

Genom att kombinera informationen från olika källor har man kunnat utveckla nya verktyg för myndighetens verksamhet. Det bör vi lära oss av även i Finland."

"Generaldirektör Mylly har gjort ett fantastiskt arbete för sjösäkerheten och hela sjöfarten i såväl vårt land som på europeisk nivå och samtidigt fört fram teman som är viktiga för Finland. Därför ger det mig glädje och lycka att få vara med och överlämna detta pris till Dig; Grattis!".

Jag frågade ministern om hur hon förhåller sig till den finska sjöfartens möjligheter att påverka på högre nivå i fortsättningen när Markku Mylly blir tvungen att kliva åt

sidan vid årsskiftet på grund av EU:s pensionsåldersbestämmelser.

På det svarade ministern att Myllys efterträdare i EMSA kommer att komma från ett annat land än en nordiskt. Kandidaterna kommer från Kroatien, Grekland och Holland. Av dem gissade ministern att Holland är ute eftersom EMSA redan haft en holländsk generaldirektör. Därmed står valet mellan Grekland och Kroatien.

"Utrikesministeriet är med och koordinerar urvalsprocesserna till dessa internationella topptjänster och lyssnar på motionerna från olika förvaltningsgrenar. Däremot finns det bara få topptjänster inom det internationella fältet och många intresserade, så Finland bör förbereda sin motion väl."

"JUST NU HAR JAG TVÅ VIKTIGA PROJEKT PÅ MIN LISTA:

Att välja Petteri Taalas till generaldirektör för Meteorologiska världsorganisationen WMO i ytterligare två år efter hans mandatperiod 2016–2019."

"Det andra eftersträvansvärda projektet anser jag vara att få in en finsk expert i en hög ställning i internationella sjöfartsorganisationen IMO."

WMO är FN:s specialorganisation inom väder-, vatten- och klimatsektorn. WMO ansvarar t.ex. för klimatförändringsfrågor och för att utveckla varningssystem inför naturkatastrofer. IMO grundades 1948 och beslutar om säkerhetsfrågor för den internationella sjöfarten. IMO lyder under FN.

Slutligen önskade ministern att informationen om ämnet skulle delas mer aktivt, eftersom det finns mycket positivt att informera om även i dagens topptjänster som innehålls av finländare.

I SITT SVARSTAL SADE MARKKU MYLLY BL.A. FÖLJANDE:

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

"IMO är den globala reglerande kraften inom sjöfarten och det är viktigt att denna internationella verksamhet endast regleras av en organisation. EMSA är ingen konkurrent till IMO, utan stärker och stöder IMO:s verksamhet i Europa, då i regel alla direktiv som reglerar sjöfarten baseras på IMO:s stadgar och resolutioner."

Sjöfartens säkerhetspris Sea Sunday inrättades 1997 av finska myndigheter samt organisationer inom både yrkes- och fritidssjöfarten. Finlands Sjömanskyrka rf är ordförandeorganisation för priskommittén. Priset består av bronsskulpturen Mannen vid rodret av Emil Cedercreutz. •

JAAKKO HERNESENIEMI



M/S Ratina.

Tampereen Piirikokous ja Rapuristeily 8.9.2018

Lämpimässä alkusyksyn loisteessa liiton jäsenet kerääntyivät koko Suomen piirikokouksen ja kerran vuodessa järjestettävään rapuristeilyyn. Kokous ja risteily järjestettiin Hopealinjan M/S Ratinalla pitkin Tampereen eteläisiä sisävesistöjä tänäkin vuonna. •

TEKSTI JA KUVAT: JOHAN RAMSLAND

▼ Piirikokousta odoteltaessa. / I väntan på kretsmötet.



▲ Piiriasiames Kai Terimaa ja illan bändi "Mila Acoustics". / Kretsombudsman Kai Terimaa och kvällens band "Mila Acoustics".

Tammerfors Kretsmöte samt Kräftkryssning 8.9.2018

I höstvärmans samlades förbundets medlemmar till hela Finlands kretsmöte samt för att delta i den årliga Kräftkryssningen. Mötet samt kryssningen arrangerades på Hopealinjats M/S Ratina längs med Tammerfors södra insjöområden. •

TEXT SAMT BILDER: JOHAN RAMSLAND



Oulun Piirikokous

Kemissä ja vesibussimatka Laitakariin

13.9.2018

Kuivassa syysässä Oulun piirin piirkous pidettiin Kemissä. Ensiksi ennen varsinaista piirkokousta teimme parin tunnin retken Laitakariin. Saari sijaitsee noin 15min vesibussimatkan päässä Kemin keskustasta etelään. Matka taittui mukavasti vesibussi M/S Leila:lla mennen tullen.

Laitakarissa toimi saha vuosina 1864-1939. Työntekijöitä oli enimmillään noin 400 ja josta moni asui saarella koko elämänsä. Noin 1/3 osa Laitakarin pinta-alasta on oikea maata ja 2/3 on saaren keinotekoinen suurennus joka on rakennettu sahan jäätäpuitavarän päälle! Saari on noin 800m x 200m jossa on helppo kävellä nykyisten asukkaiden eli 40 lampaan takia! M/S Leila liikennöi kesäkaudet säännöllisesti linjalla Kemi-Laitakari-Syväletto-Selksaari-Kemi. (www.merike.fi) •

TEKSTI JA KUVAT: JOHAN RAMSLAND

▲ Laitakarin nykyiset ystäväälliset asukkaat. 40 lammasta! / Laitakaris nuvarande vänliga invånare. 40st får!



▲ M/S Leila:n reittikartta. / M/S Leila:s ruttkartta.



▲ Laitakarin omalaatuinen rakennustekniikka. Lankkuja lankun päälle! / Laitakaris egenartade byggnadsteknik. Planka på planka!



▲ Tilannekuva Laitakarista 1934 ja 2016. / Översyn över Laitakari 1934 och 2016.

Uleåborgs Kretsmöte i Kemi samt besök med vattenbuss till Laitakari 13.9.2018.

det torra höstvädret hölls Uleåborgs kretsmöte i Kemi. Först före det egentliga kretsmötet gjorde vi ett par timmars resa till Laitakari. Ön ligger på ca 15min vattenbuss avstånd, söder om centrala Kemi. Resan gick bekvämt med vattenbussen M/S Leila tur och retur.

På Laitakari funtionerade ett sågverk under åren 1864-1939. Arbetskraften var som mest ca.400 och många bodde på ön för hela sitt liv. Omkring en tredjedel av Laitakari-yan är riktigt land och 2/3 är den konstgjorda förstöringen av ön som är byggd på sågens rest virke! Ön är ca 800m x 200m där det är lätt att gå igenom befintligt mark för den sköts om av öns nuvarande invånare, Det vill säga 40st får.

M/S Leila driver regelbundet ruttrafik under sommarsäsongen på linjen Kemi-Laitakari-Syväletto-Selkäsaari-Kemi. (www.merike.fi) •

TEXT SAMT BILDER: JOHAN RAMSLAND



▲ Muistojä muinaisen sahan ajoilta. / Minnen från den gamla sågens tider.



▲ M/S Leila.



Piirin porukka Laitakarilla. / Kretsens grupp på Laitakari.





Jalokiviä joka makuun osa 1. /
Juveler i alla smaker del 1.



► Kivetynyt puu on
jaspista, kalsedonia
tai opaalia. /
Förstenat trä består
av jaspis, kalcedon
och mera sällan
av opal.

Meri-Lapin matkailuvinkki: Kemin Jalokivi Galleria

Jos olet Kemissä tai muuten vaan läpikulku
matkalla niin poikkea ihmeessä "Jalokivi
Galleria":aan.

Jalokivigallerian tilat sijaitsevat vanhassa tullikamarissa,
joka rakennettiin vuonna 1912 kaupungin ensimmäiseen
satamaan. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Valter
Thomé. Se on Kemin keskustan ainut Jugend-tyylinen talo
ja edelleen lähes alkuperäisessä asussaan.

Kemiläinen kultaseppämestari ja gummologi Teuvo
Ypyä perusti Jalokivigallerian vuonna 1986. Kemin
kaupunki osti Ypyän kokoelman vuonna 1994.

Rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa on esillä yli
3,000 erilaista kiveä eri puolilta maailmaa, yli 60 eri
maasta. Gallerian toisessa kerroksessa on esillä jäljennök-
siä maailman tunnetuimmista timanteista ja kruununjalo-
kivistä. Näytelyn itseoikeutettu tähti on aito suomen
kuninkaan kruunu. •

Kemin Jalokivigalleria, Kauppakatu 29, 94100 Kemi.
<http://www.experience365.fi/kemin-jalokivigalleria/>

Lähde: Gallerian kotisivut

KOOSTE JA KUVAT: JOHAN RAMSLAND



▲ Gallerian pääsali. / Gallerins huvudsal.

► "Jalokivi Galleria"



▼ Vähän merenkulkua. / Lite sjöfart också.



Jalokiviä joka makuun osa 2. / Juveler i alla smaker del 2.



Sjö-Lapplands resevink: Kemis Juvel Galleri

Om du är i Kemi eller bara på genomfart så stanna gärna och besök Kemis Juvel Galleri.

Juvel Gallerin är inrymda i den gamla tullkammaren som byggdes 1912 vid den första hamnen i staden. Byggnaden var ritad av arkitekten Valter Thomé. Det är det enda Jugend-stilhuset i centrala Kemi och fortfarande i sin nästan ursprungliga stil.

Kemi bon, guldsmeden och gemmologen Teuvo Ypyä grundade Juvel Gallerin 1986. Kemi staden köpte Yyyjäjs samling 1994.

På första våningen av byggnaden finns över 3000 olika typer av sten från över 60 olika länder i världen. På andra våningen i galleriet finns repliker av världens mest kända diamanter och kronjuveler. Utställningsstjärnans är självklart den tilltänkta Finlands konungs krona. •

Kemin Jalokivigalleria, Kauppakatu 29, 94100 Kemi. <http://www.experience365.fi/gemstone-gallery/>

Källa: Galleriets hemsida

REDIGERING SAMT BILDER: JOHAN RAMSLAND



▲ M/L Meriliuoto. / L/F Meriliuoto.



Käynti Hailuodon lautalla 3.8.2018

Historiakirjojen mukaan Hailuodossa, joka sijaitsee Oulun edustalla, on ollut asutusta jo yli 1000 vuotta.

▲ Pääskysenpoikaiset ihmettelevät M/L Meriliuodon komentosillan ulkopuolella.
/ Svalornas ungar tittar ut ur boet utanför L/F Meriliuotos kommandobrygga.

Lauttayhteys Oulunsalon Riutunkarin ja Hailuodon Huikun vällille avattiin 50 vuotta sitten.

Silloin maantielautta Merituuli aloitti liikennöintinsä. Tätä ennen yhteysaluksesta toimi M/S Hailuoto 1920–1968 joka liikennöi Hailuodon ja Oulun sisäsataman välillä. M/S Hailuoto toimi nykyään kesäkahvilana Lumijoen satamassa.

M/L Merituuli aloitti liikennöintinsä kesällä 1968.

M/L Merituuli ja noin 1975 liikennöinnissä aloittanut M/L Merilintu eivät soveltuneet talvimerenkulkun hyvin.

Kalustoa uusittiin ja 1988 uudisrakenne M/L Merisilta aloitti liikennöinnin. Alus on liikenteessä vieläkin. M/L Merisillan kapasiteetti on n. 55 autoa.

Vuonna 1996 Hailuodon lautapaikalle tuli uudisrakenne M/L Meriliuoto vara-alukseksi ja

hoitamaan kiireliikennettä viikonloppuisin ja kesäisin. M/L Merisillan kapasiteetti on n. 45 autoa. •

Liikennettä operoi Finferries (www.finferries.fi). Kotisivulta löytyy aikataulut ja alusten teknilliset perustiedot.

FAKTARUUTU HAILUOTO:

Asukkaita n.1000

Pinta-ala n.200km²

Etäisyys Hailuodon keskusta-Oulun keskusta 53km

Lautamatkan pituus/aika 6894km/25min

Pisin tie saarella 30km

TEKSTI JA KUVAT: JOHAN RAMSLAND



▲ Hailuodon Huikun lauttapaikka. / Karlö Huikus färjfäste.



▲ Vastaantuleva M/L Merisilta. / Mötande trafik L/F Merisilta.

► Konepäällikkö
Mauri Kaartinen. /
Maskinchief
Mauri Kaartinen.



▲ Kansimies Eemil Hokka. /
Däcksman Eemil Hokka.

▼ Kansimies Hermanni Lukkarila. /
Däcksman Hermanni Lukkarila.





▲ Oulunsalon
Riutunkarin
lauttapaikka. /
Uleåsalo
Riutunkaris
färjfäste.

Besök på Karlö färjan 3.8.2018

Enligt historiska uppgifter har Karlö utanför Uleåborg varit bebodd i över 1000 år.

FAKTARUTA KARLÖ:	
Invånare	ca.1000
Yta	ca.200km ²
Avstånd Karlö centrum- Uleåborg centrum	53km
Färjresans längd/tid	6894m/25min
Längsta väg på ön	30km

Färjförbindelsen mellan Uleåsalos Riutunkari och Karlös Huikku öppnades för 50 år sedan.

Då började landsvägsfärjan Merituuli att trafikera. Före detta drevs trafiken med M/S Hailuoto 1920-1968 mellan Karlö och Uleåborgs inre hamn. Resan tog 2.5timmar en väg. M/S Hailuoto fungerar nu som ett sommarkafé vid Lumijokis hamn.

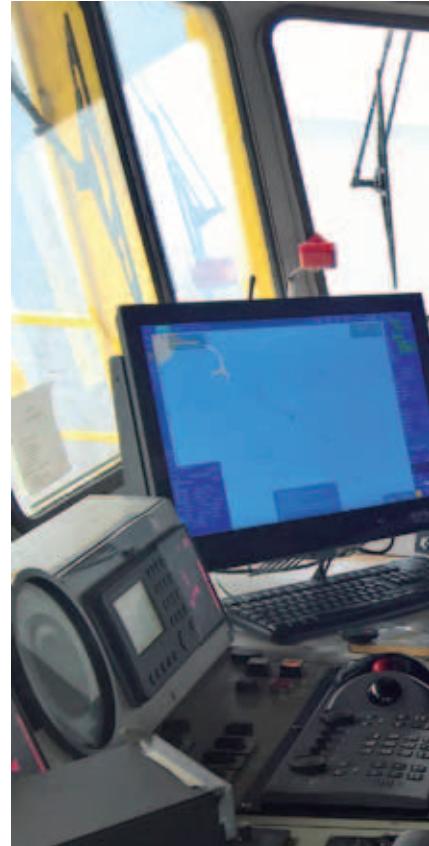
L/F Merituuli började trafikera sommaren 1968.

L/F Merituuli och L/F Merilintu som inledde sin trafik ca.1975 var opassligt tonnage för att driva en framgångsrik vintersjöfart på denna linje.

Tonnaget förnyades och nybygget L/F Merisilta inledde sin trafik 1988. Fartyget är fortfarande i trafik. L/F Merisilta har en kapacitet på ca.55 bilar.

År 1996 anlände nybygget L/F Meriluoto till Karlö färjplats. L/F Meriluoto fungerar som L/F Merisiltas reservfartyg samt för att komplettera trafiken på intensiva helger och samt sommarturlistan. L/F Meriluotos kapacitet är ca.45 bilar. •

Trafiken drivs av Finferries (www.finferries.fi). På hemsidan kan man finna tidtabeller och grundläggande tekniska data för landsvägsfärjorna.



TEXT SAMT BILDER: JOHAN RAMSLAND



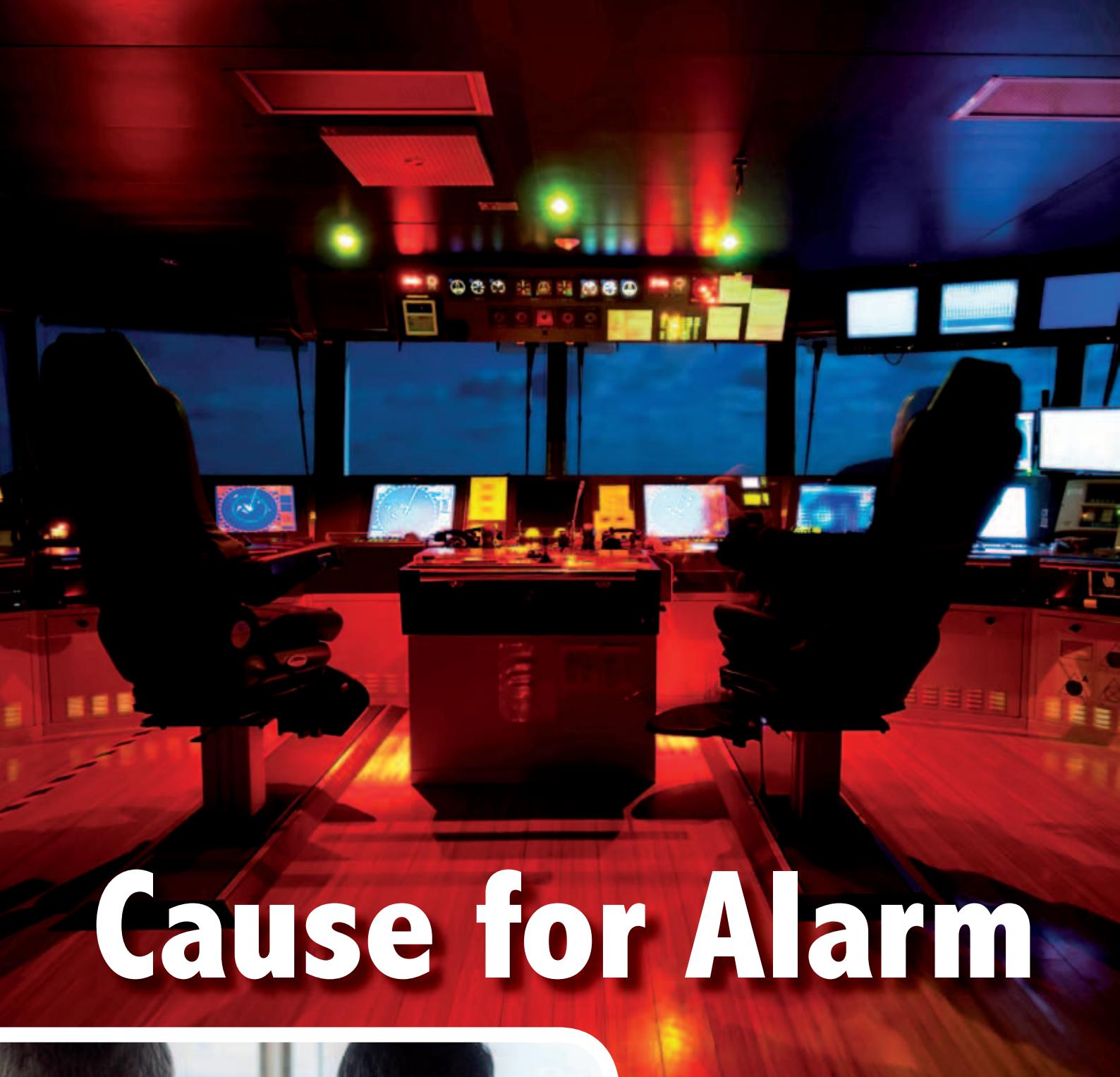
▲ Uusien valvontakameroiden tuomat näkymät. /
De nya övervakningskamerornas vyer.

▼ Kiinteää Alkocontroll laite.
Puhalletaan työvuoron
alussa/loppussa. / En fast
Alkocontroll enhet. Man
blåser i början av arbetsskif-
tet samt vid slutet.

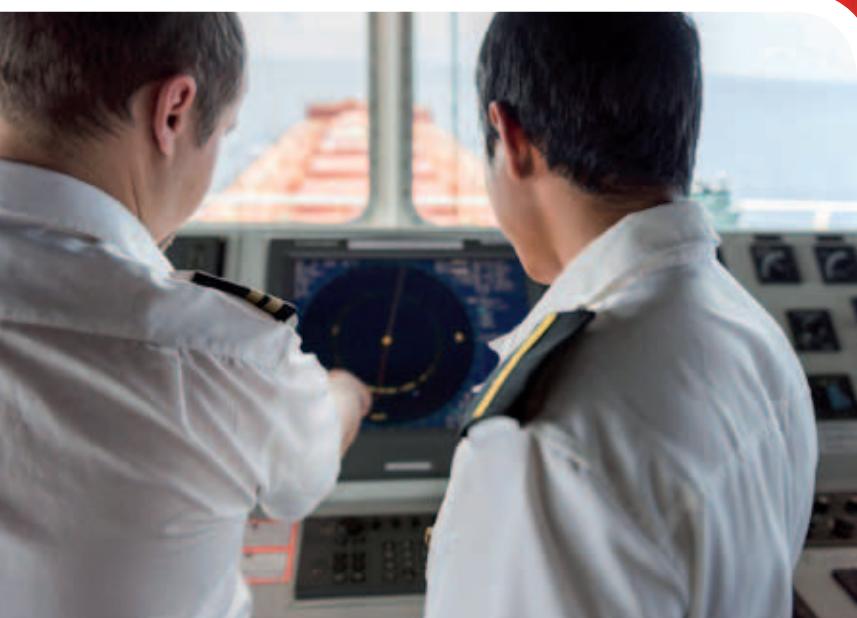


▲ Päällikkö ja luottamusmies Timo Grönlund. /
Befälhavare och förtroendeman Timo Grönlund.





Cause for Alarm



What do you do when it all goes pear-shaped? Nautilus members attending the Union's professional and technical committee meeting last month spoke of their worries about the fragility of the technologies driving the moves towards autonomous shipping.

◀ As the Port said incident revealed, GPS jamming can cause other bridge technology to fail.

Professional and technical officer David Appleton told members about the work being done at the International Maritime Organisation to examine the regulatory issues associated with 'smart ships' and he noted that while big advances are being made in shipboard technology and remote monitoring of systems, satellite coverage is still not yet capable of enabling any remote system to function reliably worldwide.

'It feels to me as if the industry is rushing towards this like a bunch of lemmings and it will go right over the cliff edge,' said Jessica Tyson. 'It does not seem to be driven by demand, but more by someone thinking it is a bright idea. There is no doubt we are going down that route – we already have semi-automated vessels – but who is it actually benefitting?'

She warned that the limitations of some systems need to be recognised. 'Radar doesn't always pick up everything and there are some times when you can see things that it can't,' she pointed out. 'And if all of that goes down, are we still going to have the basic skills that it is all based around?'

Henk Eijkenaar said he supported the Union's approach in not opposing technology but seeking to ensure that it is not introduced in a damaging way. 'There should be a balance that recognises the limitations of technology and gets a balance between humans and machines,' he argued.

Tom Cardy said there needs to be a better focus on the user-friendliness of equipment. 'Look at the number of alarms going off all the time,' he pointed out. 'The kind of automation that would be useful would be something that did analysis and interrogation of the alarms to ease the stress and pressure on the seafarers.'

The meeting heard of a recent incident of GPS interference in the vicinity of Port Said, Egypt, which had resulted in ships losing signals for bridge navigation and communication equipment. The US-flagged car carrier Alliance Fairfax was one of the vessels affected – suffering severe jamming just before managing to anchor safely by visual means.

'With the jamming of GPS signals, all the bridge equipment was in alarm mode which was the most distracting aspect of the loss of the GPS,' said Captain Larry Aasheim. 'Radar presentation failed due to GPS speed input for the display. ECDIS had ship position jumping all over the screen. I had ship's speed at times in excess of 80 knots.'

'We were anchoring at night which made it difficult to determine if all ships in the anchorage were actually anchored,' he added. 'As I was turning into my anchorage, the vessel abeam of me just got underway which was of great concern, but we were able to communicate and had no danger of collision. My anchorage was in the middle of six ships at anchor which made it simple to determine my anchorage visually.'

'My recommendation would be to put the speed input to radars to log speed versus GPS speed until this problem gets rectified,' Capt Aasheim suggested. 'With the speed input from the log for the radar, the presentation would remain steady and not add to the confusion with the other sensors failing.'

In a report on the incident, second mate Erik Stark said the jamming resulted in audible and visual alarms from equipment including GPS receivers, the 10cm and 3cm radars, the AIS transceiver, both ECDIS display units, both Sat C transceivers, the GMDSS MF/HF transceiver, both VHF DSC radios, and the VDR.

As a result of the experience, the Alliance Fairfax crew offered the following recommendations:

- When the GPS receivers begin to lose signal reception, place the ECDIS's Position Sensors in DR mode, both Primary and Secondary. Also, change the Speed over Ground sensor from GPS to DLOG (Log Speed). DR mode is better than GPS mode, when the ENC chart jumps all over the screen. Also, if the speed over ground is not changed from GPS to DLOG, the DR position will degrade quickly from faulty speed input (such as the 80-knot own-ship GPS speed that we experienced)

- If in DR mode, frequent position updates are necessary. From experience, especially at night, the Port Said Breakwater tip is the most easily located amongst all of the other radar clutter. Also, a radar range and bearing can be inserted quickly on the ECDIS, when compared to entering multiple LOPs

- Put the radars in DR mode, and make sure that the speed is water-sourced (Log Speed). Be sure to disable AIS radar overlay. The other vessels' AIS data is also being compromised, so the faulty AIS information only adds to the confusion

- Consider shutting off the AIS completely. If own-ship data is compromised, it is not helping other vessels. Shutting down the AIS while manoeuvring towards the anchorage also eliminates a source of alarm noise. It can be powered back on after anchoring

- Consider shutting off other sources of alarm noise, such as the GMDSS console. When manoeuvring in traffic off of Port Said, the GMDSS contributes nothing but alarms, when the GPS signal is down. The console can be powered up after anchoring

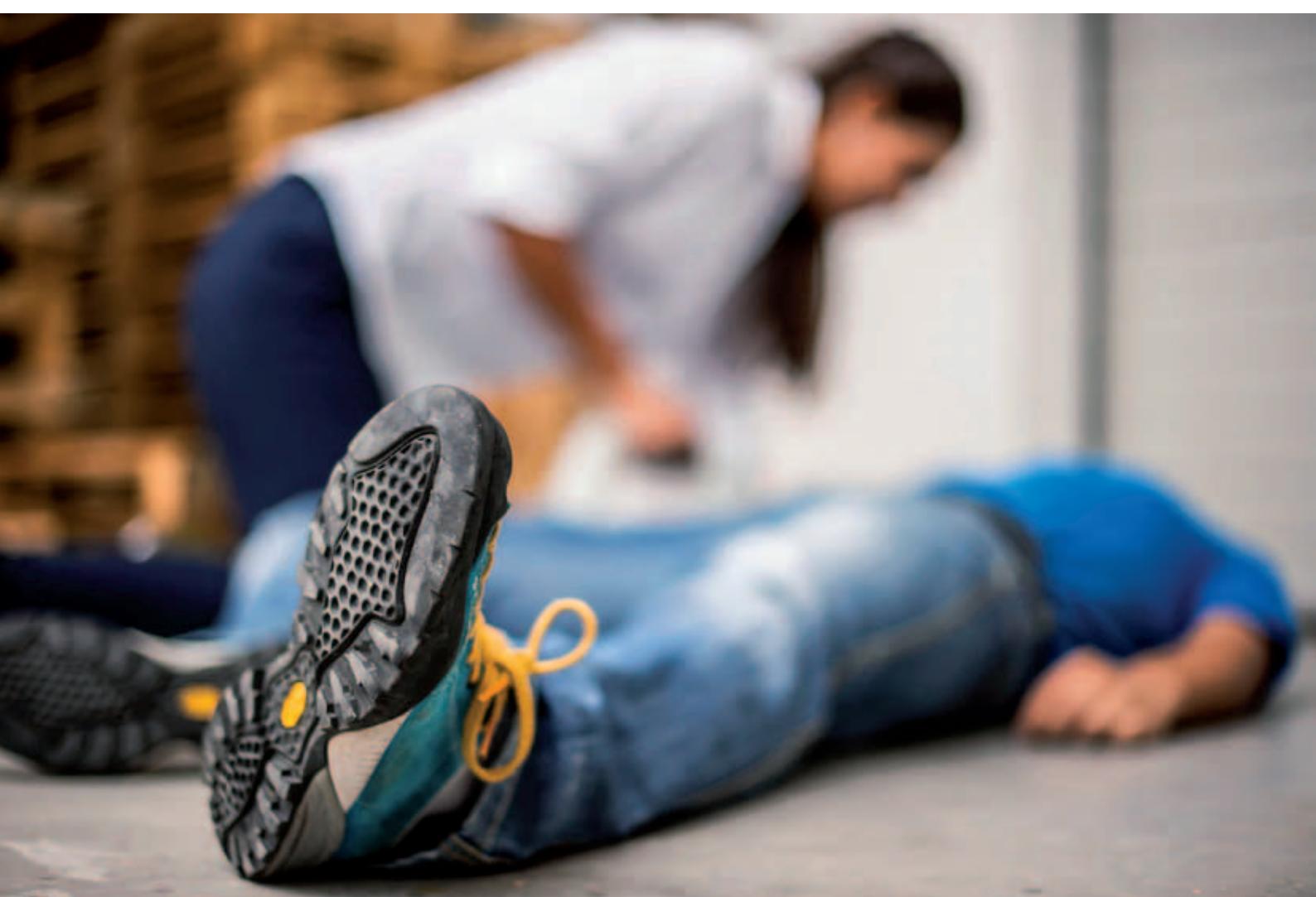
- Consider having an extra mate on the bridge, with a deck cadet (if available), just for the purpose of silencing alarms, updating the ECDIS position manually and handling radio communications

- If the schedule permits, anchor early at Port Said, during daylight hours. With daylight, manoeuvring by visual means is easier, especially if dealing with the distraction of GPS alarms. It is easier to see which vessels are moving, or not moving, during daylight hours. •

Shocking Truths

▼ Surviving a sudden cardiac arrest often depends on colleagues being aware of emergency response procedures, including the use of a defibrillator.

Cardiovascular conditions account for as many as 70% of seafarer deaths. So is the shipping industry doing enough to help crews deal with the huge risks of heart problems at sea? The specialist equipment firm Martek Marine reckons more could be done...





Sudden cardiac arrest is the world's biggest killer. Every year, it claims the lives of 3m people worldwide and 140,000 in the UK alone -- more than breast, prostate and lung cancer combined. Obesity, smoking, excessive alcohol consumption, high blood pressure and a cholesterol-heavy diet can all be contributing factors, but a healthy lifestyle doesn't necessarily mean that you're free from risk.

Sudden cardiac arrest can strike anyone, anywhere, at any time – even the most fit and active. In recent years there have been many high-profile cases among sports people: Fabrice Marumba the Premiership footballer who collapsed on the pitch during a televised match; Marc-Vivien Foé of Manchester City and Cameroon; Phil O'Donnell of Motherwell; the golfer Bernard Gallacher, ice-hockey players Rich Peverley and Jérôme Fischer; and the tragic deaths of rugby star Danny Jones and Belgian footballer Gregory Mertens, who both died within the space of a month.

Heart attacks (myocardial infarction) and sudden cardiac arrests are both heart-related problems, but they are very different. A heart attack is a plumbing problem whereas a sudden cardiac arrest is electrical – a disruption in the heart's rhythm which interrupts the pumping of the blood. Sometimes a heart attack (which may not be fatal) can trigger a sudden cardiac arrest. The victim will then collapse and become unresponsive, stop breathing, and have no detectable pulse. Many people have no idea that they have an abnormal heart rhythm until they're hit by a cardiac arrest. Even regular screening isn't guaranteed to identify a problem as symptoms aren't always present and heart conditions can develop at any time.

The probability of sudden cardiac arrest is also increased significantly by factors like gender and age. Men are at greater risk than women and fall victim earlier in life – generally over the age of 45. It's estimated that over 25% of officers on ships from OECD countries are over 50 years old and well over 50% are over 40.

There are other considerations that come with conditions onboard ship too. Cardiac infarction and electric shocks after the failure of technical equipment are major issues -- but drowning, hypothermia and trauma to the chest caused by impacts or falls are also potential contributors. Studies have suggested that ischemic heart diseases are the most common causes of death onboard merchant vessels and, in 2005, German ships were reporting an average of five cardiac arrest cases every year.

The treatment of sudden cardiac arrest depends on a chain of survival:

1. Immediate recognition of cardiac arrest and activation of the emergency response system
2. Early CPR with an emphasis on chest compression
3. Rapid defibrillation
4. Effective advanced life support
5. Integrated postcardiac arrest care

The 'rapid defibrillation' is a life-saving electric shock that restores the heart's rhythm to normal, and it's this link in the chain that can prove problematic. A quick response makes all the difference and if a victim is shocked within 60 seconds, their chance of survival can be as high as 90%. Within five minutes, there's still a 70% chance -- but after this it drops by 10% every minute.

Sir Ranulph Fiennes, who suffered a sudden cardiac arrest while waiting on the tarmac at Bristol airport, said: 'I was extremely lucky that a mobile defibrillator unit and the expert assistance of the Blue Watch of the Bristol Airport Fire Station were immediately on the scene.'

Fiennes, along with other famous names like Bernard Gallacher and Steven Gerrard, have been prominent campaigners to get defibrillators stationed in out-of-hospital settings and there's certainly been a raising of public awareness about the issue in recent years. The units available on the market are increasingly simple to use, even without any medical training, and rely on voice prompts and visual cues to provide treatment.

“Germany remains the only flag state to pass legislation compelling its merchant vessels to carry defibrillators.”

Despite the panic some people may feel in an emergency situation, an Automatic External Defibrillator (AED) cannot be used to shock if the patient isn't suffering from a cardiac arrest and it's practically impossible to make a mistake. Because of this, more and more people have access to AEDs in schools, sports venues, tourist locations and workplaces – and they're saving lives.

However, if your workplace is aboard a vessel out at sea, hours away from a hospital or medevac, and a crew member suffers a sudden cardiac arrest, their chances of survival are practically zero if there isn't a defibrillator in the medical chest.

Germany was the first country to recognise this and the first flag state to introduce legislation that legally requires seagoing merchant vessels to carry AEDs. This was way back in 2012 and the rest of the world has been very slow to follow suit. The UK Maritime & Coastguard Agency recommends that passenger vessels should undertake a risk assessment and, in February this year, the Queensland state government in Australia made it law that all dive operators must carry AEDs after 10 tourists died from sudden cardiac arrest over a period of just six months.

While AEDs are becoming standard equipment on cruiseships and ferries, merchant vessels – with all their increased risks – are being neglected when it comes to sudden cardiac arrest. After six years, Germany remains the only country to take positive action to try and safeguard the lives of their merchant crews. •



Trouble in Paradise

“Yacht owners are perceived as oligarchs with deep pockets, but we are increasingly seeing crews abandoned with wages owed.”

Ten years ago, GEOFF MOORE wrote a feature for the Telegraph describing the growing opportunities for merchant seafarers in the superyacht sector. A decade on, he reflects on the changes...

There have been huge changes in the superyacht industry since 2008 – but then the entire world has changed since then. The credit crunch hit at this stage and the ultra-high net worth individuals (UHN-WIs) who are the yacht owners of the world were severely hit by that. Yacht values fell, newbuild orders fell and shipyards went bust. As with many other similar luxury service industries, like private aviation and real estate, the best way to summarise it was that the ‘bubble burst’.

The industry has recovered to an extent, but the general agreement is that the highs of the 2005 to 2008 period – a sellers’ market in which newbuilds were being sold once or twice before even being completed - will never return.

Statistically, if you take the number of 30m+ superyachts and the number of billionaires on the planet, only 4% of them own yachts -- so the potential for purchase and growth is there. However, the real impact and lasting effect of the market crash on yachting is the consciousness of owners when it comes to expenditure.

Naturally there will be exceptions where yachts have ‘no budget’, but the world has changed in the last 10 years and owners are more aware of the costs of their personal assets than ever. This is certainly felt in the bulk of the industry, onboard yachts of 30m to 60m. It should be

noted that yachts are, in the vast majority, a personal asset and used for personal use only. Whether they are chartered to offset some of the running costs, or not, they are not operated as businesses – so when the owner is assessing their personal finances, their yacht and its running costs can become a large burden if they are not enjoying their time onboard.

Against this background, crew terms and conditions have remained fairly consistent and salaries have largely remained the same for the bulk of positions onboard. Salaries for junior crew like deckhands and stewardesses have remained at an industry constant of circa €,500 per month, and the mid-rank positions differ depending on the yacht size and operational status.

What has changed a lot -- and what is more relevant to the bulk of the Telegraph readers, I imagine -- is the impact of more rotational contracts.

There have been a lot more 90m+ yachts delivered in the last decade and this has led to larger and larger crews, on which rotation is offered. This has had a knock-on effect for mid-sized yachts in the 60m+ range, as they suffer a lot from not being able to keep senior crew, especially engineers, who are lured by rotation to the vessels offering this.



◀ There is a great deal of variety in the yacht sector, and some smaller vessels are finding it harder to attract crew because they can't offer rotational contracts.

Rotation on a 5:1 ratio is in place for a lot for 50m+ yachts and is almost universal for 70m+ yachts. With engineers being in high demand, many have 1:1 rotation on anything from 40m yachts upwards.

A captain's role on a yacht is very different from that on commercial ships as they liaise directly with the owner and their team. They are ultimately onboard managers and so they often don't have rotation. This means less rotation being offered to deck officers, except on 90m+ yachts where this is universal to attract the officers needed for their qualifications.

Since 2008, the Maritime Labour Convention has had an impact – especially on newbuilds. The contractual element of MLC has been very positive from the perspective of the seafarers, with professional companies having more of an impact on crew recruitment, employment and payroll, along with increased insurance coverage.

There have been some very high-profile cases where yachts have been arrested for wages owed to crew, and I have witnessed this from the outside a lot more frequently than might be imagined -- especially as yachting is perceived as a luxury industry where every owner is an oligarch or head of state with deep pockets.

One strange effect of the regulation, which has affected yachts built since the convention was enforced, affects minimum cabin sizes. Whilst

on one hand it should mean that crew get more personal space, and this should be a positive, the reality is that yachts are being operated with fewer crew, so the crew that are there are working harder.

A 30-40m yacht may now have one to three fewer crew, but when they still have eight to 12 guests onboard it can be a real issue for the crew to be able to deliver the high level of service that owners and guests expect.

The hours of rest regulations existed previously for commercial yachts, and are still being monitored. But frankly, and don't shoot the messenger, it is almost impossible to operate a sub-50m yacht with the manning levels they have during a 24-hour-a-day charter operation. This debate is never-ending and it's not my intention to fly my flag in either corner of the argument, whether that be to rewrite the regulations or to accept them and tell yacht owners to expect less from their crew. But what I will say is that I have been an advocate of the regulations since the ISM Code was enforced and the ILO hours of work and rest regulations were in force.

I have been crew, I have been a yacht manager, I have written non-conformity reports about a breach in rest hours as both an officer and a DPA, but I have never accepted crew lying or forging their records. I believe they must be completed correctly to aid the slow process of owner awareness and acceptance and

to help the industry gather reliable data to demonstrate the reality of working hours across the board. However, there is a severe lack of real, true, honest data to be analysed, or a single industry body who will examine what impact it really has.

However, there are still lots of jobs available for seafarers in the sector. While there is a skill shortage in the junior positions, a large amount of senior crew -- captains and mates, more so than engineers -- are looking for work.

There are signs that the general nature of the millennial generation is affecting yachting, in the same way as other industries. Crew jump from boat to boat, their attitudes to the very demanding working hours and often poor living conditions and slow internet speeds has resulted in a very transient approach to their employment where the grass is always greener.

This is having a big impact on yachts, senior crew and the owners. Having crew join and leave so frequently is not good for anyone -- especially the yacht's maintenance and crew familiarity, or the owner's enjoyment.

There still lots of seafarers making the change from the MN to the yacht sector. Whether it's the British Merchant Navy or other nationalities where commercial officers are joining yachts, the lure of yachting remains strong as it has a luxury image and perception of being a bit of an easy ride. Whilst this is not the case, it is

There is still good work available on superyachts, but the sector has had to adjust to new financial circumstances and the introduction of the MLC.



certainly true that crews only work the crazy hours when guests are onboard, and that there can be a lot of downtime during the year. However, this is very subjective and individual to the yacht and its owner. You can't group 'yachting' together like you can when you work on a ferry, container or cruise vessel, as the itineraries and schedules are never fixed.

I joined yachting as a second officer in 2007 after working in the commercial sector for five years, serving on cruiseships, freight ferries, a bulk carrier, a deepsea tug and dredger. Over the following five years I worked on seven yachts for five owners. These varied from 52m to 138m.

I worked doing everything from deck cleaning, painting, sanding, driving tenders and spending time with guests, to doing months of six-hour watches on the bridge. I have done the 'milk run' of sailing the Western Mediterranean - primarily the Adriatic - as well as doing the Caribbean, Pacific islands and Greenland onboard yachts, so my career afloat was diverse.

When I decided to move ashore for family reasons I had my Class 1 Master Mariner's qualification and a degree in marine operations, but I didn't want to be pigeon-holed as an 'ISM guy' and only do safety management as I enjoy a variety in my everyday role.

I secured a position in Svitzer's technical management team, which was really enjoyable and a great learning experience for me when moving to work ashore for the first time.

I then moved on to be the general manager for a boutique yacht management company in the UK which gave me a lot of access to yacht owners and captains. I was a yacht manager, DPA and CSO and in charge of the company conducting all audits and holding the various document of compliances and was very, very busy!

It was a great time, but when I was approached by my now business partner to establish West Nautical within Europe it was an opportunity I relished and have never regretted. We now have six offices in the UK, France and Russia, we employ a great team and are involved in providing holistic yacht ownership services, including sales and purchase, charter, management, technical and crew employment and recruitment.

No two days are the same, but I'm never far away from my laptop or phone, so sometimes the simpler days of navigation watches during ocean crossings and having half the year off on paid holiday does tempt me to revalidate my STCW! •

▼ Geoff Moore trained as a Merchant Navy officer before switching to the yacht sector. He now runs a yacht management company.



Palkkatasa-arvo ja sen saavuttamisen vaikeus



Naisen euro on edelleen 83 senttiä. Tilastokeskuksen ansiotilaston mukaan viime vuonna naispalkansaajien keskiansio oli 3089 euroa ja miesten 3710 euroa. Luku koskee kokoaikaisia palkansaajia.

Yksityisen ja kuntasektorien välinen ero on sekin suuri. Yksityisen sektorin keskipalkka oli 3478 euroa ja kuntasektorilla 3078 euroa. Eroa on tasan 400 euroa.

SUOMEN TYÖMARKKINAT OVAT ERITTÄIN JAKAUTUNEET

Perinteisesti tiedetään, että opettajat ovat naisvaltainen ammattiryhmä ja insinöörit ovat miesvaltaisia diplomiilla tai ilman. Tätä enemmänkin jakautuneita ammattiryhmiä löytyy. Esimerkiksi kätilöt ja lastentarhanopettajat ovat lähes kaikki naisia.

Työmarkkinat ovat jakautuneet paitsi yksittäisten ammattien suhteeseen, myös kokonaisten sektorien suhteeseen.

Kuntasektorilla työskentelee kokoaikaisena 285 000 naista ja 75 000 miestä. Kuntien tai kuntayhtymien palveluksessa olevista siis noin 80 % on naisia.

Yksityisellä sektorilla kokoaikaisesti työskentelevästä 960 000 ihmisestä taas on miehiä 572 000 ja naisia 387 000. Miehiä on siis noin 60 prosenttia.

Kun otetaan huomioon, että kuntasektorin palkat ovat pahamaineisen pienet, selittää työvoiman sukupuolittainen jakautuminen sektoreittain osan palkkaerosta.

Kuntasektorin naisvaltaisuus selittyy osin naisvaltaisen koulutus-, sosiaali- ja terveysalojen keskittymisestä julkiselle sektorille. On silti mielenkiintoista, että kokoaikatyötä tekevistä naispalkansaajista 40 prosenttia on töissä kuntasektorilla ja miehistä vain vähän yli 10 prosenttia.

PALKKATASA-ARVO – VOIKO SITÄ SAAVUTTAA?

Naisen euro ei ole kirinyt miesten euroa viimeisen vuosikymmenen aikana käytännössä ollenkaan. Viimeisin palkkaratkaisu oli puhtaan prosentuaalinen – lähes joka alalle 1,6+1,6 prosenttia – joen suhteelliset palkkaerot eivät supistu ollenkaan. Jos naisten ja miesten välistä palkkaeroa halutaan kuroa umpeen, tulevilla palkkakierrosilla tulee ottaa huomioon palkkatasa-arvon edistämisen. Tupojen päättyminen tekee tästä hankalampaa. Prosentuaalisilla korotuksilla kun suhteelliset palkkaerot eivät muutu, ellei sitten miesvaltaisille, hyväpalkkaisille aloille hakeudu lisää naisia.

Hyvä kysymys onkin, miksi alojen täytyy olla 2000-luvulla niin sukupuolisesti erityyneitä?

Hyvä kysymys onkin, miksi alojen täytyy olla 2000-luvulla niin sukupuolisesti erityyneitä? En kksi yhtään järkevää syytä siihen, miksi naiset eivät pärjäisi insinööreinä yhtä hyvin kuin miehetkin. PISA-kokeissahan tytöt ovat jo kirineet pojat kiinni myös matematiikassa ja luonnontieteissä.

Ehkä suomalaisessa kraanavedessä on jotain, joka ohjaa ihmiset sukupuolen mukaan eri aloille. Ja vieläpä niin että naisvaltaiset alat lähes poikkeuksetta ovat matalapalkkaisia. Sen kummemmin palkkatasa-arvolle kuin Suomen kansantaloudellekaan se ei ole hyvä asia. •

ANTTI KOSKELA, ekonomisti (miesvaltainen ammattiryhmä) STTK ry

Lönejämlikhet och svårigheten att uppnå det



Kvinnans euro är fortfarande 83 cent. Enligt Statistikcentralens inkomststatistik var medeltalet för kvinnliga anställda förra året 3089 euro och männen 3710 euro. Denna siffra gäller heltidsanställda.

Skillnaden mellan privata och kommunala sektorer är också hög. Den privata sektorns genomsnittliga lön var 3478 euro och kommunens sektor 3078 euro. Skillnaden är hela 400 euro.

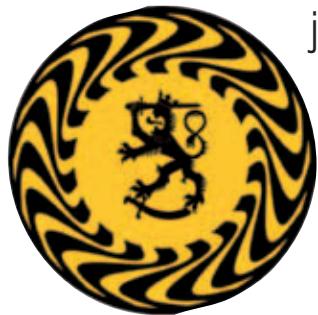
Kvinnorna väljer gärna att studera till sådana yrken som är allmänt kända för att vara lågavlönade som t.ex. olika basyrken inom vårdsektorer varför männen väljer ofta att

studera till mer tekniskt betonade yrken var lönerna är som oftast högre. Ett känt fenomen som fortsätter är ut och år in. •

STTK ekonom **ANTTI KOSKELA** funderar varför inte kvinnor t.ex. utbildar sig till ingenjörer i större utsträckning. Inget hinder finns ju till saken!

SVENSK RESUMÉ AV JOHAN RAMSLAND

Kahden hengen kuolemaan 8.12.2017 Suomenlahdella johtaneen luotsiveneonnettomuuden tutkinta valmis



– Luotsiveneiden ja luotsaustoimialan turvallisuutta parannettava

Luotsia noutamassa ollut nopea luotsivene L-242, tyyppiltään Kewatec Pilot 1500, kaatui ja upposi 8.12.2017 Suomenlahdella, Emäsalon eteläpuolella. Onnettomuudessa kuoli kaksi luotsiveneen kuljettajaa, joilla ei ollut mahdollisuksia päästää ulos ohjaamosta.

Luotsiveneen vakavuuden heikkenemistä tai kaatumisriskiä aallokko-olosuhteissa ei ollut tunnistettu riittävästi. Luotsiveneiden oletetaan yleisesti olevan itseoikaisevia ja turvallisia kaikissa olosuhteissa, minkä vuoksi kaatuminen oli yllätys. Onnettomuushetkellä aallokon suunta, kasvanut korkeus ja jyrkkyyys muodostivat luotsiveneelle yllättävät ja kohtalokkaat olosuhteet. Pelastustoimia hankaloittivat pimeys ja keli.

Onnettomuustutkintakeskus antaa viisi turvallisuussuositusta vastaan, joissa otetaan huomioon ammattiveneiden sekä luotsiveneiden ja luotsaustoimialan turvallisuuden parantamiseksi.

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että Liikenteen turvallisuusvirasto laatii ammattiveneitä koskevat säännöt, joissa otetaan huomioon ammattiveneiden erilaisiin käyttötarkoituksiin ja olosuhteisiin liittyvät erityisvaatimukset.

Ammattiveneitä koskevia viranomaisen antamia selkeitä vaatimuksia ei ole, mikä on johtanut useiden eri sääntöjen tulkintaan ja soveltamiseen. Riskinä on, että ammattiveneiden erilaisiin käyttötarkoituksiin ja olosuhteisiin liittyviä erityisvaatimuksia ei oteta riittävästi huomioon veneiden valmistuksessa ja turvallisen käytön varmistamisessa.

Luotsausyhtiö Finnspilot Pilotage Oy:lle Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että se kuvaaa toiminnanohjaus-järjestelmäänsä luotsinkuljetusprosessin sekä kehittää ja toimeenpanee poikkeamaraportointijärjestelmän sellaisksi, että siinä ilmenee nykyistä kattavammin kuljetusten aikana esiintyvät vaaratilanteet ja poikkeamat turvallisuudessa.

Finnspilot Pilotage Oy:n ohjeistuksessa ei käsitellä luotsauksen kuljetusprosessia. Lisäksi luotsiveneenkuljettajien poikkeamaraportointi on vähäistä suhteessa luotsien raportointiin turvallisuuspoikkeamista. Luotsiveneiden osalta raportoidut poikkeamat ovat liityneet veneiden teknikkaan ja niitä on vain muutamia. Veneenkuljettajien toimintamallit perustuvat suurelta osin kokemukseen ja hiljaiseen tietoon dokumentaation ja systemaattisen riskienarvioinnin sijasta. Luotsiveneenkuljettajat on myös otettava mukaan riskien arvointiprosessiin.

Toiseksi Onnettomuustutkintakeskus suosittaa Finnspilot Pilotage Oy:lle, että se kehittää luotsiveneenkul-

jettajien perehdyttämistä ja osaamista siten, että eri tyypistien veneiden merikelpoisuus ja turvallinen käsittely taataan olosuhteissa, joissa luotsiveneitä käytetään.

Luotsiveneenkuljettajien perehdyttäminen vaihtelee, eikä ole välttämättä riittävä työn vaativuuden ja turvallisen toteutuksen varmistamiseksi. Luotsiveneenkuljettajien tehtäväkohtainen perehdyttäminen ei ollut järjestelmällisesti dokumentoitua, eikä siinä käsitelty riittävän tarkasti veneen käsitellyyn, ohjailuun ja vakavuuteen liittyviä turvallisuusriskejä.

Rajavartiolaitokselle Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että se varautuu myös epätavanomaisiin hätätilanteisiin ja kehittää toimintamalleja pelastustehtävissä tarvittavien taustatietojen hankkimiseksi. Meripelastuslohkokeskuksessa ei ollut varauduttu tämän kaltaiseen onnettomuuteen ja meripelastustehtävään. Meripelastustehtävässä ei onnistuttu muodostamaan riittävän tarkkaa tilannekuvaa, eikä siihen perustuvaa toimintamallia päätöksenteon ja johtamisen tueksi yllättävässä onnettomuistolanteessa. Ylösalaisin käännyneen veneen pelastamisesta ei ollut olemassa ennakkosuunnitelmaa. Luotsiveneen pelastustoimien alkaessa ohjaamon rakenteista ja nostolenkeistä ei ollut tarvittavaa tietoa. Pelastustehtäviin osallistuneella Finnspilot Pilotage Oy:n henkilöstöllä olisi ollut tarkempaa tietoa veneen teknisistä ominaisuuksista.

Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että Rajavartiolaitos yhdessä sosiaali- ja terveysministeriön kanssa selkeyttää toimintatavat psykososiaalisen tuen hälytämiseen merionnettomuksissa siten, että avunannon ketjussa huomioidaan sekä kunnallisen sosiaalipäivystyksen että Vantaan sosiaali- ja krisipäivystyksen valtakunnallinen rooli ja tehtävä.

Tutkinnassa tehtiin luotsiveneen kaatumisen tekninen analyysi, joka löytyy tutkintaselostuksen liitteenä. Lisäksi toteutettiin kallistuskoe vastaavalle, toiselle luotsiveneelle ja testattiin pelastusvälineiden toimintakunto. Tutkintaryhmän johtajana toimi merikapteeni, diplomi-insinööri Tapani Salmenhaara sekä jäseninä filosofian maisteri Ilona Hatakka, tekniikan tohtori Jerzy Matusiak, merikapteeni Teemu Leppälä, laivanrakennusinsinööri Niklas Rönnberg, kapteeniluutnantti evp Matti Salokorpi ja erikoistutkija Heikki Harri. Tutkinnanjohtajana toimi Onnettomuustutkintakeskuksen merionnettomuksien johtava tutkija Risto Haimila. •

Lisätiedot: Johtaja Veli-Pekka Nurmi, p. 0295 150 701, johtava tutkija Risto Haimila, p. 0295 150 730

Utredningen av lotbåtsolyckan där två personer omkom på Finska viken 8.12.2017 är klar

– Lotsbåtarnas och lotsbranschens säkerhet bör förbättras

En snabb lotsbåt L-242 av typen Kewatec Pilot 1500 som skulle hämta en lots kantrade och sjönk på Finska viken söder om Emsalö 8.12.2017. I olyckan omkom två av lotsbåtens förare, som inte hade möjlighet att ta sig ut ur förarhytten.

Lotsbåtens förszagade stabilitet eller risk för kantring vid sjögång hade inte identifierats tillräckligt. Lotsbåtar ansätts allmänt vara självrätande och säkra i alla förhållanden, varför kantringen var en överraskning. Vid olyckstillfället bildade vågornas riktnings, ökade höjd och lutning oväntade och ödesdigra förhållanden för lotsbåten. Räddningsoperationen försvarades av mörkret och vädret.

Olycksutredningscentralen kommer med fem säkerhetsrekommendationer för att förebygga motsvarande olyckor och för att förbättra lotsbåtarnas och lotsbranschens säkerhet.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Trafiksäkerhetsverket utfärdar regler för yrkesbåtar som beaktar de särskilda kraven relaterade till yrkesbåtars varierande användningssyften och förhållanden. Det finns inte klara myndighetskrav på yrkesbåtar i Finland, vilket har lett till tolkning och tillämpning av flera regler. Risken är att särskilda krav på yrkesbåtar som används i olika syften och förhållanden inte i tillräcklig grad beaktas vid tillverkningen eller säker drift av sådana båtar.

Olycksutredningscentralen rekommenderar lotsbolaget Finnpilot Pilotage Ab att det i sitt operativa styrssystem beskriver lotstransportprocessen samt utvecklar och genomför ett system för rapportering av avvikeler så att där på ett mer heltäckande sätt framgår olika tillbud och säkerhetsavvikeler under transporter.

I Finnpilot Pilotage Ab:s anvisningar behandlas inte lotstransportprocessen. Dessutom har låtsbåtsförarnas rapportering av avvikeler varit liten i förhållande till lotsarnas rapportering av säkerhetsavvikeler. För lotsbåtar har de rapporterade avvikeler gällt båtarnas teknik och det finns bara några sådana. Lotsbåtsförarnas handlingsmodeller bygger i stor utsträckning på erfarenhet och tyst kunskap i stället för på dokumentation och systematisk riskbedömning. Även lotsbåtsförarna måste tas med i riskbedömningsprocessen.

För det andra rekommenderar Olycksutredningscentralen Finnpilot Pilotage Ab att det utvecklar lotsbåtsförarnas orientering och kompetens så att olika båttypers sjöduglighet och säkra hantering garanteras i förhållanden där lotsbåtar används. Orienteringen av lotsbåtförare varierar och är inte nödvändigtvis tillräcklig med tanke på arbets- och säkerhetskraven. Den uppgiftsspecifika orienteringen av lotsbåtförare har inte varit systematiskt dokumenterad och har inte tillräckligt noggrant behandlat säkerhetsriskerna i samband med båtars hantering, styrning och stabilitet.

Olycksutredningscentralen rekommenderar Gränsbevakningsväsendet att det också förbereder sig för ovanliga nödsituationer och utvecklar handlingsmodeller för att

skaffa bakgrundsinformation som behövs vid räddningsuppdrag. Sjöräddningsundercentralen hade inte förberett sig för denna typ av olycka och sjöräddningsuppdrag. I sjöräddningsuppdraget lyckades man inte få en tillräckligt noggrann situationsbild och en handlingsmodell baserad på denna som stöd för beslutsfattandet och ledningen i den överraskande olyckssituationen. Det fanns ingen förhandsplan för att rädda den upp- och nedvända båten. När insatserna för att rädda lotsbåten började fanns det ingen behövlig information om styrhyttens konstruktioner och lyftlänkar. De personer från Finnpilot Pilotage Ab som deltog i räddningsarbetet hade haft mer detaljerad information om båtens tekniska egenskaper.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Gränsbevakningsväsendet tillsammans med social- och hälsovårdsministeriet förtydligar rutinerna för larmandet av psykosocialt stöd vid sjöolyckor så att hjälpedjan beaktar både den kommunala socialjouren och Vanda social- och krisjourens riksomfattande roll och uppgifter.

I utredningen gjordes en teknisk analys av lotsbåtens kantring. Denna har bifogats utredningsrapporten. Dessutom genomfördes ett lutningstest på en annan motsvarande lotsbåt och räddningsutrustningens funktionsduglighet testades. Ledare för utredningsgruppen var sjökapten, diplomingenjör Tapani Salmenhaara och medlemmar var filosofie magister Ilona Hatakka, teknologie doktor Jerzy Matusiak, sjökapten Teemu Leppälä, skeppsbyggnadsingenjör Niklas Rönnberg, kaptenlöjtnant i a. Matti Salokorpi och specialutredare Heikki Harri. Utredningsledare var Olycksutredningscentralens ledande utredare inom sjöolyckor Risto Haimila. •

Ytterligare information:

Direktör Veli-Pekka Nurmi, tfn +358 (0) 295 150 701
Ledande utredare inom sjöolyckor Risto Haimila,
tfn +358 (0) 295 150 730

▼ **Kaatunut vene ylös nostettuna. / Lotskuttern efter havariet för utredning.** (KUVA/BILD OTKES)





Höyryalusen
kavalkadi. /
Ångfartygs
kavalkad.

▲ s/s Turso
Prykan siipi. /
s/s Turso
Bryggans
vinge.

Suomen Höyrypursiseuran Helsingin regatta 29.9.2018

Pääkaupunkiseudun höyrylaivat kohtasivat Helsingin Hietalahdessa, "Tulevaisuuden höyrylaivalaiturissa", eli Hietalahdenlaiturissa lauantaina 29.9.2018. Helsingin seudun höyrylaivaregattaa on perinteisesti vietetty aina alkusyksystä. Tänä vuonna tapahtuma järjestettiin 11. kerran. KOOSTE JA KUVAT: JOHAN RAMSLAND



▲ s/s Turso
Komentosilta. /
s/s Turso Koman-
dobryggan.

Paikalla ovat matkustajalaivat s/s Lokki ja s/s Norrkulla, satamajäänsärkijä s/s Turso, hinaajat s/s Tornator II ja s/s Armas, sekä höyrysluuppi s/s Lalli. Ohjelma Hietalahdessa alkoi klo 13 alusten yhteisvislauksella, jonka jälkeen kaikilla aluksilla on avoimet ovet klo 15 asti.

Erikoista s/s Turso:n historiassa on se, että alus luovutettiin Neuvostoliitolle sotakorvauksena vuonna 1945 mutta ostettiin takaisin Suomeen 6. elokuuta 2004. Alus purjehti Neuvostoliitossa nimellä "Taifun". Vaativa restaurointi on suoritettu suomalaisessa omistuksessa.

MUUTAKIN OHJELMA OLI TARJOLLA MM ESITELMIÄ:
– Esko Pakkanen esitelmöi s/s Tursolla Helsingin höyrylaivoista ja kertoo uudesta kirjasta: "Höyrylaivojen Suomi"
– Seuran kommodori Taisto Nevalainen kertoo seuran historiasta

– s/s Lokin pelastuslautan laukaisu-harjoitus

Paikalla oli runsaasti kävijöitä ja oli myösken kahvi/eväs tarjoilua ja myynnissä alan kirjallisuutta jne

TIETOA SEURASTA:

Suomen Höyrypursiseura on vuonna 1968 perustettu höyryalus-kulttuuria ja -harrastusta vaaliva yhteisö. Nykyinen jäsenmäärä on noin 340 jäsentä ja seuran rekisterissä on yli 80 höyryalusta.

Seuran keskeisiä tavoitteita on säilyttää höyryaluksiin ja niiden käyttöön liittyvä tietoutta ja perinnettä, järjestää merenkultaitoihin ja erityisesti höyryteknikaan liittyvä koulutusta sekä varmistaa tiedon siirtyminen nuoremmille höyryharrastajille. •

Lue lisää Suomen Höyrypursiseurasta:
<https://steamship.fi/>
(Lähteenä seuran kotisivut ja FB-sivut)



▲ s/s Tornator II,
Lalli , Armas.

Finlands Ångfartygsjaktklubbs regatta i Helsingfors 29.9.2018

Ångfartygen i Helsingfors storstadsområde träffades i Helsingfors Sandvik, vid "Framtidens ångfartygsbrygga" med andra ord Sandvikspiren på lördag den 29 september 2018. Helsingfors ångfartygsregatta har traditionellt firats alltid i början av hösten. Årets händelse hölls för den 11:e gången.

SAMMANSTÄLLNING & BILDER: JOHAN RAMSLAND

På plats fanns passagerarfartygen s/s Lokki och s/s Norrkulla, hamnisbrytaren s/s Turso, bogserarna s/s Tornator II och s/s Armas och ångsluppen s/s Lalli. Regattan började kl. 13.00 med en gemensam ångvissla, varefter alla fartyg var öppna för besökare till kl.15.00.

Kuriosa gällande s/s Turso är det att fartyget överläts till Sovjetunionen som krigsskadestånd 1945 men köptes tillbaka till Finland 6.8.2004. Den var i bruk i Sovjetunionen under namnet "Taifun". En mycket omfattande renovering har utförts i finsk ägo.

PROGRAM SOM INGICK BL.A. FÖRELÄSNINGAR:

– Esko Pakkanen föreläser om Helsingfors ångfartyg och presenterar den nya boken "Ångfartgenas Finland" (boken på finska)

– Klubbens Kommendör Taisto Nevalainen berättar om klubbens historia

– S/s Lokkis förevisar hur en evakueringsflotte utlöses

Det fanns gott om besökare på plats. Det fanns också kaffe/snacks att handla och försäljning av litteratur etc.

OM KLUBBEN:

Finlands Ångfartygsjaktklubb grundades 1968 för att bevara ångfartygs – kultur samt främja det som en hobby. Det nuvarande antalet medlemmar är cirka 340 och registret har mer än 80 ångfartyg.

Klubbens huvudsyfte är att upprätthålla kunskap och traditioner relaterad till ångfartyg och dess motorer samt deras användning, organisera utbildning i sjömanskap samt särskilt i ångteknik och säkerställa överföring av kunskap till yngre generationer.

Läs mer på finska/engelska om Finska ångfartygs jaktklubb: <https://steamship.fi/> (Som källa till artikeln klubbens hemsida och FB-sidor)



▲ s/s Turso
Päälikön hytin
varusteita. /
s/s Turso Befälha-
vare hyttens
utrustning.

www.trafi.fi/liikennejarjestelma/liikenne_ja_terveys/merenkulku_ja_terveys

Merenkulku ja terveys

Liikenteen palveluista annetun lain tultua voimaan 1.7.2018 merimieslääkärijärjestelmä on muuttunut. Keskeisimmät muutokset ovat merimieslääkärihyväksynän muuttuminen määräaikaiseksi sekä viranomaistoimivallan siirtyminen merimieslääkärien hyväksynnän ja meriturvallisuuteen liittyvän osaamisen ja ratkaisutoiminnan valvonnan osalta Valvirasta merenkulun turvallisuusviranomaiselle Trafille. Uttaa on myös mahdollisuus hakea oikaisua merimieslääkärin päätökseen sekä merimieslääkäreiden ilmoitusvelvollisuus.

Terveysvaatimukset

Laivaväen on täytettävä tehtävän edellyttämät terveysvaatimukset voidakseen työskennellä laivalla.

Terveydentilan soveltuvuuksia aluksella tehtävään työhön varmistetaan merimieslääkärin antamalla lääkärintodistuksella. Lähtökohtaisesti lääkärintodistus on voimassa kaksi vuotta antopäivästä lukien. Poikkeustapauksissa lääkärintodistuksen voimassaoloa voidaan rajoittaa esimerkiksi sairauden vuoksi. Alle 18-vuotiaan lääkärintodistus on voimassa yhden vuoden. Värinäköä koskeva lääkärintodistus on voimassa kuusi vuotta.

Kun henkilö tulee ensimmäistä kertaa alalle, tehdään hänelle ns. alkutarkastus. Ulkomaanliikennettä varten on alkutarkastus tehtävä merimiesterveyskeskuksessa.

Kotimaanliikennettä varten alkutarkastuksen voi tehdä merimieslääkäri. Uusintatarkastuksen sekä kotimaan-että ulkomaanliikennettä varten tekee merimieslääkäri.

Suomalaisesta aluksella työskentelevällä henkilöllä on oltava hyväksytyn merimieslääkärin antama todistus hänen terveydellisestä soveltuvuudestaan laivatyöhön.

Laivaväen lääkärintodistuksen laatii merimieslääkäri ja se toimitetaan varustamolle tai laivanisännälle. Pätevyyskirja haettaessa laivaväen lääkärintodistus tulee toimittaa Trafille hakemuksen liitteenä.

Merimieslääkärit

Suomessa on noin 450 hyväksyttyä merimieslääkäriä. Toimivalta hyväksyä ja valvoa merimieslääkäreitä siirtyi 1.7.2018 Valvirasta Liikenteen turvallisuusvirastoon (Trafille).

Nykyisin toimivien hyväksyttyjen merimieslääkärien hyväksynnät päättyyvät 1.7.2020. Heillä on mahdollisuus hakea uutta merimieslääkärin viiden vuoden hyväksyntää Trafista 1.7.2018 alkaen. 1.7.2018 jälkeen ensimmäistä hyväksyntäänsä hakeville lääkäreiltä edellytetään osaamisen osoittamisen lisäksi myös soveltuvaa erikoislääkärin tutkintoa. Aiemin hyväksyttyillä merimieslääkä-

reillä ei tätä erikoislääkärivaatimusta ole, kunhan he osaamisen osoittamisen lisäksi hakevat hyväksynnän uusintaan 1.7.2020 mennessä.

Poikkeuslupa

Trafi voi hakemuksesta antaa erityisen painavasta syystä luvan henkilön ottamiseen työhön alukselle huolimatta siitä, ettei häntä ole alkutarkastuksessa pidetty työhön soveltuvana. Trafi voi myös erityisestä syystä antaa henkilön jatkaa työtä aluksella huolimatta siitä, että häntä ei ole uusintatarkastuksessa todettu soveltuvaksi tekemään työtä aluksella.

Trafi voi myöntää poikkeusluvan enintään kahdeksi vuodeksi kerrallaan ja tarvittaessa asettaa siihen rajoituksia ja ehtoja, jotka liittyvät poikkeusluvan voimassaoloaikaan, liikennealueeseen tai henkilön tehtäviin. Värinäköä koskeva poikkeuslupa voidaan myöntää enintään kuudeksi vuodeksi kerrallaan.

Poikkeuslupaa on tarkoitettu hakea vain merimieslääkärin katsoessa henkilön voivan olla sopiva laivatyöhön tietyin rajoauksin tai tilanteen edellyttävän muutoin viranomaisen arviota. Jos merimieslääkäri katsoo tarkastettavan merityöhön kokonaan soveltuuksaksi, on tarkastettavalla mahdollisuus tehdä oikaisupyyntö Trafille.

Muutoksenhaku

Merimieslääkärin tekemään soveltuvuusarviointiin tyytymätön voi hakea oikaisua Trafista, ja Trafille päätöksestä edelleen hallinto-oikeudesta.

Merimieslääkärin ilmoitusvelvollisuus

Merimieslääkäreillä on velvollisuus ilmoittaa Trafille epäillessään, ettei henkilöluvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Kaikilta laivaväkeen kuuluvilta edellytetään jotaain Trafille myöntämää henkilölupaa (pätevyyskirja tai lisäpätevyyttä), joten ilmoitusvelvollisuus koskee kansi- ja koneosaston lisäksi myös talousosastoa. Merimieslääkäri tulee ennen ilmoituksen tekemistä kertoa luvan hakijalle tai haltijalle oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykyynsä. Henkilöluvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen merimieslääkäri on myös pyynnöstä salassapitösäinnösten estämättä annettava Trafille tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista. •

Trafli tiedottaa

www.trafi.fi/merenkulku/rekisterit/merimiesrekisteri

Merimiesrekisteri muuttui 1.7.2018 osaksi liikenneasioiden rekisteriä. Laki laivaväen luetteloinnista kumotaan ja rekisteriasiat siirtyvät lakiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) sekä liikenteen palvelulakiin (320/2017).

Laivaväkeä ja aluksen turvallisuusjohtamista koskevan lain 2a luvussa (13.6.2018/467) käsitellään miehistön luettelointia ja ilmoitusvelvollisuutta liikenneasioiden rekisteriin seuraavissa pykälissä:

- 26 a §** Meripalvelua koskevat tiedot
- 26 b §** Miehistöluettelo
- 26 c §** Laivaisänän ilmoitusvelvollisuus
- 26 d §** Poikkeukset rekisteröinti- ja luettelointivelvollisuuksesta

Lakia laivaväen luetteloinnista muutetaan uudessa liikenneyvelulaissa siten, että jatkossa 5 § merimiesluetteloja pidetään osana liikenteen palveluista annetun lain V osassa tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä (4.5.2018/301). Samalla kumotaan 8 § koskeva osio merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittelystä. Rekisteritietojen käsittelystä säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osassa. •

Sjöfart och hälsa

Sjömansläkarsystemet har ändrat i och med att lagen om transportservice trädde i kraft den 1 juli 2018. De viktigaste ändringarna är att godkännandet som sjömansläkare kommer att gälla för viss tid samt att myndighetsbefogenheten i fråga om godkännande av sjömansläkare och tillsyn över sjösäkerhetskompetens och avgörande verksamhet överförs från Valvira till sjöfartsäkerhetsmyndigheten Trafli. Nytt är också att rättelse kan sökas av en sjömansläkares beslut samt sjömansläkarnas anmälningsplikt.

Hälsokrav

De som hör till fartygspersonalen ska uppfylla hälsokraven för uppgiften i fråga för att kunna arbeta ombord på ett fartyg.

Genom ett läkarintyg av en sjömansläkare säkerställs det att de är medicinskt lämpliga för arbete på fartyg. Utgångspunkten är att läkarintyget gäller i två år från och med den dag det utfärdades. I undantagsfall kan läkarintygets giltighetstid begränsas exempelvis på grund av sjukdom. Ett läkarintyg som utfärdats för en person som är under 18 år gäller i ett år. Läkarintyg om färgseende gäller i sex år.

När personen kommer in i branschen för första gången görs en så kallad första undersökning. För utrikesfart måste den första undersöningen utföras på en sjömanshälsovårdscentral. Förinrikesfart kan den första undersöningen utföras av en sjömansläkare. Förnyad undersökning för både inrikes- och utrikesfart ska utföras av en sjömansläkare.

En person som arbetar på ett finländskt fartyg måste ha ett intyg från en godkänd sjömansläkare på att han eller hon är medicinskt lämplig för skeppsarbete.

Läkarintyg för fartygspersonal utfärdas av en sjömansläkare och skickas till rederiet eller redaren. När man ansöker om behörighetsbrev ska läkarintyget för fartygspersonal lämnas in till Trafli som bilaga till ansökan.

Sjömansläkare

Det finns omkring 450 godkända sjömansläkare i Finland. Befogenheten att godkänna och utöva tillsyn över sjömansläkarna övergick från Valvira till Trafli den 1 juli 2018.

Godkännandet för nu praktiserande godkända sjömansläkare löper ut den 1 juli 2020. Från och med den 1 juli 2018 kan de hos Trafli ansöka om ett nytt godkännande som sjömansläkare som gäller i fem år. Läkare som ansöker om sitt första godkännande efter den 1 juli 2018 ska kunna påvisa sin kompetens och ha en lämplig specialläkarexamen. Detta krav på specialläkarexamen gäller inte läkare som tidigare godkänts som sjömansläkare, så länge de utöver att påvisa sin kompetens dessutom ansöker om att förnya godkännandet före den 1 juli 2020.

Dispens

Enligt ansökan kan Trafli av synnerliga vägande skäl tillåta att någon anställs på ett fartyg trots att han eller hon vid den första undersökningen inte har ansetts vara lämplig för arbetet. Trafli kan också av särskilda skäl tillåta att någon fortsätter att arbeta på ett fartyg trots att han eller hon vid en förnyad undersökning inte har ansetts vara lämplig för arbete på fartyget.

Trafli kan bevilja tillstånd till undantag för högst två år i sänder och vid behov förena tillståndet med begränsningar och villkor för giltighetstiden, trafikområdet eller arbetsuppgifterna. Ett tillstånd till undantag för färgseende kan beviljas för högst sex år i sänder.

Dispensen är avsedd att sökas endast om sjömansläkaren anser att personen kan lämpa sig för fartygsarbete med vissa begränsningar eller då situationen av annan orsak kräver en myndighetsbedömning. Om sjömansläkaren anser att personen som granskas är helt olämplig för sjömansarbete har personen som granskas rätt att lämna en begäran om omprövning till Trafli.

Ändringssökande

Ändring av beslut fattat av en sjömansläkare kan sökas hos Trafi genom begäran om omprövning. Trafis beslut med anledning av omprövningsbegäran och dispensbeslut som Trafi fattat kan överklagas hos förvaltningsdomstolen genom besvär.

Sjömansläkarens anmälningsplikt

Sjömansläkare är skyldiga att anmäla Trafi om de misstänker att en person som söker eller innehavar ett person tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga kraven för att få tillståndet. Det krävs att alla som hör till fartygspersonalen har ett person tillstånd som beviljats av Trafi (behörighets brev eller specialbehörighet) och därför gäller anmälningsskyldigheten utöver däcks- och maskinavdelningen även ekonomiavdelningen. Innan en anmälan görs ska sjömansläkaren informera den som ansöker om eller innehavar ett tillstånd om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan. Den sjömansläkare som undersökt den som ansöker om eller innehavar ett person tillstånd ska utan hinder av sekretessbestämmelserna på begäran ge Trafi uppgifter om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd. •

Trafi informerar

www.trafi.fi/sv/sjofart/register/sjomansregistret

Sjömansregistret blev den 1 juli 2018 en del av trafik- och transportregistret. Lagen om registrering av fartygspersonal upphävs och registerärenden flyttas till lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) samt lagen om transportservice (320/2017).

Följande paragrafer i kapitel 2a (13.6.2018/467) i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg innehåller bestämmelser om upprättandet av lista över besättningen och skyldigheten att göra anmälan till trafik- och transportregistret:

26 a § Uppgifter om sjötjänst

26 b § Besättningslista

26 c § Redarens anmälningsskyldighet

26 d § Undantag från registreringsskyldigheten och skyldigheten att föra lista över besättningen

Lagen om registrering av fartygspersonal ändras i den nya transportservicelagen på så sätt att sjömansregistret som avses i 5 § förs i fortsättningen som en del av trafik- och transportregistret som avses i avdelning V (4.5.2018/301) i lagen om transportservice. Samtidigt upphävs 8 § Behandling av uppgifter i sjömansregistret. Bestämmelser om behandling av registeruppgifter finns i fortsättningen i avdelning V i lagen om transportservice. •

Trendiksi vastuullisuus – ei merimiesraidat

Monessa huushollissa lähtötilanne on tänäkin syksynä tämä: yksi lapsi tarvitsee uudet kumpparit ja toinen urheilukerraston. Itseltä puuttuu sääkestäväät housut pyöräilyyn. Hanskoja ja alusvaatteitakin uupuu koko perheeltä. Viikon illat menevät kivasti kaupoissa rampaten – tai modernisti nettikaupoissa surffaten.

Nostan rimaan, ja päätän että hankin vain vastuullisesti tuotettuja vaatteita. Kirjoitan hakukoneeseen "vastuullinen vaate" ja törmään muutamiin kivanoloisiin merkkeihin ja selvityksiin. Hyvä.

Mutta jos haluan perehtyä tarkemmin siihen, millä tavalla mikäkin merkki on vastuullinen, edessä on loputon suo. Suurin osa korostaa ympäristöystävällisyyttä: on luomupuuvillaa ja kierrätetystä muovista tehtyä nailonia. Mutta kun meillä tarvitaan ulkoiluvaatteita.

Eikä minulle riitä se, että luontoa on säädettty, vaan haluan että myös ihmisoikeuksia on kunnioitettu. Onko vaatteiden tai niiden osien valmistuksessa käytetty lapsityötä, onko maksettu elämiseen riittäviä palkkoja? Tehdääkö työtä orjuuden kaltaisissa oloissa?

En millään pysty kuluttajana selvittämään tästä kaikkea ja löytämään tarvitsemiani vaatteita tähän hätään. Huomenna voi sataa kaatamalla, ja tytön kumpparit ovat liian pienet.

Tämä vastuullisten vaatteiden metsästyksen tarvittava salapoliisyyö ei kerta kaikkiaan voi olla kuluttajan vastuulla!

Sitä paitsi nykyisten vastuullisuusvelvoitteiden vallitessa voin olla melko varma, etten löydä vastuullisuusstandardejani täyttäviä varusteita mistään. Toistaiseksi suurin osa yrityksistä ei tunne tuotantoketjujaan niin hyvin, että pystyisi varmuudella sanomaan, että ihmisoikeudet toteutuvat koko ketjussa – tai oikeastaan verkostossa; sen verran monimutkaisesta vyhdistä on kyse yksinkertaisenkin tuotteen kohdalla.

Kansainväliset sopimukset, tärkeimpänä YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevat ohjaavat periaatteet, kyllä velvoittavat yrityksiä huolehtimaan vastuus-



taan koko alihankintaketjussaan, mutta mikään taho ei valvo asiaa riittävällä tasolla. Se rooli toistaiseksi lankeaa meille kuluttajille. Otetaan se haltuun, vaaditaan yrityksiltä vastuuta! Huolehditaan yhdessä siitä, että ensi kevään trendi on vastuullisuus – ei merihenkiset raidat.

Yrityksille ensimmäinen askel olisi tuntea se tuotantoketjunsa.

Nyt elokuussa vietetään juhlalliselta kuulostavaa YK:n orjakaupan muiston ja lopettamisen päivää. Valitettavasti syytä juhlaan ei vielä ole, sillä orjuutta esiintyy eri muodoissa edelleen. Yleisin modernin orjuuden muoto on velkaorjuus. Työntekijä on saattanut velkaantua pahasti esimerkiksi laittomien työnvälitysmaksujen takia. Hänen koko palkkansa menee velan lyhennykseen, eikä hän voi lopettaa työntekoa, vaikka työolot olisivat kamalat. Jos hän on töissä vieraassa maassa, vielä vaikeampaa.

Orjatyön riski kätkeytyy juuri monimutkaisiin tuotantoketjuihin. Vaikka yritys tietäisi, missä sen myymät farkut ommellaan, voiko se olla varma, ettei farkkujen nappien tekijä työskentele velkaorjuudessa? Yritys myös helposti lisää orjuuden todennäköisyyttä omilla toimintatavoillaan. Jos tehdään suuria tilauksia tiukoilla aikatauluilla ja nipistetään tuotantokustannukset minimiin, riski orjatyöhön ketjun loppupäässä on todellinen.

Ja noinhan toimii... vaateteollisuus. Mehän tarvitsemme ehdottomasti uudet trendivaatteet joka sesonki! Okei, myönnitetään. Meillä kuluttajillakin on peiliin katsomisen paikka. Mutta vaikka onnistuisimmekin vähentämään halpisvaatteiden kulutusta, aika ajoin moni tarvitsee uusiakin vetimiä. Siksi myös yritysten on korkea aika ottaa vastuullisuudessa harppaus eteenpäin. Parikymmentä vuotta on nyt tuottettu ja kulutettu todella surutta.

SASK, Reilu kauppa ja Eetti kampanjoivat tänä syksynä teemalla #Tunneketjusi. Haastamme yrityksiä ottamaan vastuullisuusasiat vakavasti. Perusasiasta on hyvä aloittaa: jos tietää, missä kaikkialla tuoteta ja sen osia valmistetaan, on mahdollisuus huolehtia myös sen vastuullisuudesta.

Tieto pitää jakaa myös kuluttajille ja järjestöille, jotta edes joku voi toimia vahtikoirana niin kauan, kun Suomen lainsäädäntö ei edellytä yrityksiltä riittävää vastuullisuutta.

Tule mukaan vaatimaan yrityksiltä vastuullisuutta:
allekirjoita Tunne ketjusi -vetoomus!
<https://www.reilukauppa.fi/tunneketjusi/>

Psst! Seuraavaksi haluamme Suomeen lain, joka säätlee minimiehdot yritysten vastuullisuudelle. •
LAURA VENTÄ

Kirjoittaja on Suomen Ammattiliittojen Solidaarisuuskeskus SASKin viestintäpäällikkö, jonka vaatekaappi kaipaa ensi keväänä vastuullista raitaa.

sask[®]

Att ta ansvar skall vara trendigt – inte sjömansränder

Laura Väntä som är kommunikationschef på SASK (Finlands Fackföreningars Solidaritets central) funderar över problematiken att handla kläder enligt principen "ansvarsfullt producerat plagg". För henne räcker inte att kläderna är producerade skonsamt för naturen utan hon vill också att de har producerats av arbetare som har humana arbetsförhållanden.

Hon pointerar ut att det är nästan omöjligt för en vanlig konsument att reda ut alla detaljer genom hela produktionskedjan och hon anser att det kan inte vara en vanlig konsumentens uppgift att själv måsta leka Sherlock Holmes för att få denna information! Problematiken ligger också i det att de som i slutändan säljer kläderna har inte själv heller all information p.g.a. av de otaliga mellanhänderna från t.ex. bomullsfälet till finländare har ett klädesplagg i handen i en butik. FN har ju flera resolutioner som ger guidlines åt företag för produktion samt mänskliga rättigheter.

Den 23.8 firade man FN:s (Unesco) "Internationella dagen till minne av slavhandeln och dess avskaffande". En form av slaveri som är mycket vanligt i dagens läge. Det är frågan om skuldslavskap. Skuld kan ha uppstått att man betalt åt mäniskosmugglare och är utan pass och hjälp i ett främmande land. Dessa individer kan lätt hamna och jobba i suspekta fabriker till slavlöner.

Den individuella konsumenten bör ju också se sig själv i spegeln med all överflödig konsumtion. Behöver man köpa hela tiden nya billiga kläder? Är det hållbart i längden? I höst har SASK, Reilu Kauppa samt Eetti fört kampanjer under temat #Tunneketjusi (#Känd-dinkedja). Kampanjernas ide är för att konsumenten skall få mera kännedom om företagens etiskhet de själv använder sig av.

Till sist säger Laura Väntä att Finland behöver en lag som sätter minimistandard/nivå på företagens ansvar i denna helhet. •

SVENSK RESUMÉ AV JOHAN RAMSLAND

Ravintoaineet lautaselta

Vitamiinivalmisteiden ja ravintolien ehdottomasti suurin ongelmamme on se, että ne tuudittavat popsiensa valheelliseen ravitsemuskuplaan. Kun pilleri on nautittu, alkaa oitis tuntua siltä, että terveyden edistämiseen on satsattu ja itsestä on pidetty hyvästä huolta.



Mutta vaikka pitsanpalat huuhtelisi alas millaisilla vitamiinilitkuilla tahansa, ne eivät muutu hyväksi ateriaaksi. Jos ruokavalion kokonaisuus on pieleessä, sitä ei voi pelastaa lisäravinteilla. Mikään vitamiinivalmiste ei pysty korvaamaan terveellisen ruoan terveysvaikutuksia, vaan vitamiinia saannistaan kiinnostuneen on aivan välttämättä kiinnostuttava myös omasta ruokavaliostaan. Vitamiinien nauttiminen ruoan muodossa on parempi vaihtoehto, koska ruoasta saadaan vitamiinien lisäksi myös muita terveyden kannalta hyödyllisiä yhdisteitä ja vitamiinien imetytyminen ruoasta on myös tehokkaampaa kuin vitamiinilisistä.

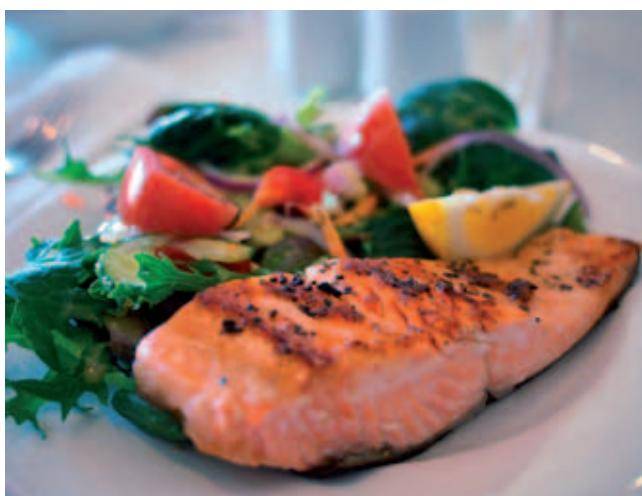
Kun olo on ollut pitkään esimerkiksi väsynyt ja yleinen vireystila nuupahtanut, saattaa olo johtua D-vitamiinin puutteesta. Myös C-vitamiinin puute voi aiheuttaa väsymystä ja ärtymisyyttä. Väsymys voi tosin johtua myös liian vähäisestä vedenuonnista. Moni aikuinen unohtaa, että päivässä tulisi juoda kaksikin litraa vettä. Kasvi- ja kalaöljyjen puute aiheuttavat myös vetämätöntä oloa. Ohentuneet hiukset ja haurastuneet kynnet saattavat taas paljastaa sinkin puutteen. Jos ateriaa koostaessaan ajattelee vitamiineja, tuleekin touhusta aikamoista aivojumppaa. Oliko sitä K-vitamiinia vihreissä vai oransseissa vihanneksissa? Minkä verran porkkanaraastetta pitäisi pupeltaa päivässä, jotta vitamiinintarve tulisi tyydytetyksi?

Tunnemme noin sata ihmisenelle välttämätöntä ravintoainetta, mutta saattaa olla monia aineita, joita emme edes tunne. Kun ruokavalio on mahdollisimman monipuolinen ja sisältää paljon kasviksia, niin varmistetaan riittävä vitamiinien ja kivennäisaineiden saanti. Jos ruokavalioita rajoittaa esimerkiksi joku allergia - maito tai kala - sitä suurempi riski on, ettei kaikkea kehon tarvitsemaa saadakaan luonnollisista elintarvikkeista. Ainakin näissä tapauksissa purkillalla käyti on tarpeen. Yhteensä kuusi kourallista vihanneksia, hedelmiä ja marjoja päivässä on edelleen tarpeen. Vanha tuttu lautasmallikin on voimissaan.

Eniten tutkijat ovat huolissaan suomalaisten D-vitamiinin saannista. Sen puute edesauttaa muun muassa osteoporoosia. Suomalaiset eivät



**„Jos ottaa jotain valmistetta,
ei saa syödä toista valmistetta,
jossa on samoja aineita.”**



vieläkään saa D-vitamiinia tarpeeksi, vaikka sitä alettiin jo kuusi vuotta sitten reilulla kädellä lisätä maitoihin ja rasvoihin. Jos maitotuotteet tai levitteet eivät maistu, ainakin kymmenen mikrogramman päivittäinen lisä on paikallaan. Kaikille yli 65-vuotialle suositellaan yli 20 mikrogramman D-vitamiinilisää päivittäin. Aurinkoisen kesän antamat D-vitamiinivarastot riittävät syys-lokakuulle. Suomalaiset eivät saa tarpeeksi myös kännykkäänsä foolihappoa. Ruisleipä on oikea foolihappopommi. Sitä on myös erityisesti tummanvihreissä kasviksissa.

Myös jodin saannissa on usein puutteita. Jodi on kivennäisaine, jota saadaan maaperästä. Parhaita jodin lähteitä ovat täysjyvävilja ja maitotuotteet, ja väestötasolla jodin puutetta on paikkailtu lisäämällä jodia suolaan. Trendisuoloissa kuten ruususuolassa, Havaijin suolassa ja puhtaassa merisuolassa ei ole jodia. Jodi kannattaa ottaa nimenomaan ruoasta, sillä ravintolien käytöllä voi olla riskialtista. Jodin puutos häiritsee kilpirauhasen toimintaa, mutta myös liikasaanti voi johtaa vajaatoiminnan pahenemiseen tai kilpirauhasen liikatoimintaan.

Jos osataan syödä kalaa ja perunaa, valmistaa kiisseleitä ja arvostaa mustaherukkamehua ja aamupuuroa, on ruokavalio tällä perinteisellä tavalla monipuolin ja ruoasta saadaan kaikki tarvittavat vitamiinit ja kivennäisaineet eikä purkkivitamiineihin tarvitse turvautua. Ruokaympyrän hyväksikäyttö tai ruokaterapeutin ohjeet auttavat monipuolisen ruokavalion laadinnassa. On lohdullista kuitenkin tietää, että ruokavalion ei tarvitse olla täydellinen. Jos et tänään jaksanut pilkkoja salaattia, ei vielä ole syytä huoleen. Jokaista vitamiinia ei tarvitse jäädä pähkäilemään, vaan nyrkkisääntönä voi vaikkapa pyrkiä syömään ruokaympyrän jokaisesta lohkosta päivittäin.

Ja kun ruokavalion perusta on kunnossa, ruoasta saa kuin saakin tarpeeksi vitamiineja. Monipuolin ruokavalio takaa vitamiinien riittävän saannin ravinnosta D-vitamiinia lukuun ottamatta ja vitamiinilisien käytössä on yksi selkeä nyrkkisääntö: ”Jos ottaa jotain valmistetta, ei saa syödä toista valmistetta, jossa on samoja aineita.” •

TEKSTI : MARJO PEURALA

Näringsämnen från tallriken

„Om man tar ett preparat får man inte äta ett annat preparat med samma ämnen.“

Det absolut största problemet med vitaminpreparat och kosttillskott är att de invaggar personen som mumsar i sig dem i en falsk näringstrygghet. När man tagit ett piller börjar man med en gång känna att man satsat på sin hälsa och tagit väl hand om sig själv.





Men oavsett vilket vitaminblask man sköljer ner pizzan med så förvandlas den inte till en bra måltid. Om kosten är helt uppåt väggarna kan man inte rädda den med kosttillskott. Inget vitaminpreparat kan ersätta hälsoeffekterna av en hälsosam kost, utan den som är intresserad av sitt vitaminintag måste ovillkorligen också intressera sig för sin kost. Det är ett bättre alternativ att få i sig vitaminer genom maten, eftersom man då även får i sig andra nyttiga föreningar och eftersom kroppen också tar upp vitaminer bättre från maten än från vitamintillskott.

Om man t.ex. varit trött en längre tid och känner sig allmänt vissen kan man ha brist på D-vitamin. C-vitaminbrist kan också orsaka trötthet och irritation. Tröttheten kan å andra sidan också bero på att man dricker för lite vatten. Många vuxna glömmer bort att man ska dricka upp till två liter vatten per dag. Bristen på vegetabiliska oljor och fiskoljor gör också att man känner sig seg. Tunt hår och sköra naglar kan i sin tur vara ett tecken på zinkbrist. Att tänka på vitaminer när man sätter ihop en måltid orsakar ett visst huvudbry. Finns K-vitamin i gröna eller orangea grönsaker? Hur mycket riven morot måste jag äta varje dag för att täcka mitt vitaminbehov?

Vi känner till ett hundratal näringssämnen som vi måste få i oss, men det kan finnas många som vi inte känner till alls. När kosten är så varierande som möjligt och innehåller mycket grönsaker så tryggar man ett tillräckligt intag av vitaminer och mineraler. Om någon allergi – som mjölk eller fisk – begränsar kosten så är risken större att man inte får i sig allt man behöver från naturliga livsmedel. I sådana fall behöver man ta tillskott. Sex nävar grönsaker, frukter och bär per dag behövs fortfarande. Den gamla goda tallriksmodellen gäller fortfarande.

Forskarna är mest bekymrade över finländarnas intag av D-vitaminer. Bristen på D-vitamin orsakar bland annat osteoporos. Finländarna får fortfarande inte i sig tillräckligt med D-vitamin, trots att man började lägga till det i mjölk och fetter i rejala mängder för sex år sedan. Om man inte tycker om mjölkprodukter eller smör behöver man ta ett dagligt tillskott av åtminstone tio mikrogram D-vitamin. Alla över 65 år rekommenderas ett dagligt tillskott av över 20 mikrogram D-vitamin. D-vitaminförråden som vi får under en solig sommar räcker fram till september-oktober. Finländarna får inte heller i sig tillräckligt med folsyra. Rågbröd är en riktig folsyrabomb. Folsyra finns också i framför allt mörkgröna grönsaker.



Många lider också brist på jod. Jod är ett mineral som man får från marken. De bästa jodkällorna är fullkorns-spannmål och mjölkprodukter, och på befolkningsnivå har man kompenserat jodbristen genom att tillsätta jod i salt. Trendsalter som rosensalt, Hawaii-salt och rent havssalt innehåller inte jod. Man bör få i sig jod från just maten, eftersom det kan vara riskabelt att ta det som kosttillskott. Bristen på jod stör sköldkörtelfunktionen, men för mycket jod kan också förvärra bristfunktionen eller leda till överfunktion av sköldkörteln.

Om man äter fisk och potatis, gör kräm och tycker om svartvinbärsssaft och morgongröt har man på detta traditionella vis en varierande kost och får i sig alla vitaminer och mineraler från maten. Då behöver man inte förlita sig på burkvitaminer. Genom att följa kostcirkeln eller anvisningarna från en kostrådgivare kan man få en varierande kost. Däremot är det trösterikt att veta att kosten inte måste vara perfekt. Om du inte orkade skära till sallad idag behöver du inte oroa dig. Man behöver inte fundera på vartenda litet vitamin, utan man kan ha det som tumregel att försöka äta något från varje del av kostcirkeln varje dag.

Och om man en bra grundläggande kost får man i sig tillräckligt med vitaminer. En varierande kost tryggar ett tillräckligt intag av vitaminer med undantag för D-vitamin, och när det gäller vitamintillskott finns det en tydlig tumregel: "Om man tar ett preparat får man inte äta ett annat preparat med samma ämnen." •

TEXT: MARJO PEURALA





Päämajamuseo

Jokainen joka vähänkin on kiinnostunut Suomen historiasta ja erityisesti II maailmansodan tapahtumista suosittelen että käytte Päämajamuseossa ja sen vieressä olevassa Viestikeskus Lokissa.

▲ Päämajamuseo. / Högvartersmuseet.

◀ Siviiliväen elämä sodan jaloissa. / Sivilbefolkningens liv i krigets fötter.

▼ Päämaja ja muut rakennukset pienois-mallina. / Högvarteret och de andra byggnader som miniatyrmodell.

Suomen armeijan Päämaja oli sijoitettu Mikkeliin ja sen lähiympäristössä viime sotien aikana vuosina 1939-1940 (talvisota) ja 1941-1944 (jatkosota). Fyysisesti armeijan ylin johto sijoittui työskentelemään Mikkelin keskuskansakoululle. Tiloissa toimii nyt Päämajamuseo.

Päämajamuseon perusnäyttely kertoo päämajan toiminnasta. Päännäyttely myös kertoo talvi-, jatko- ja Lapin sodan keskeisistä tapahtumista sekä siviilien elämästä sotavuosina. Mannerheimin työhuone sekä Operatiivisen osaston Maavoimatoimisto on ennallistettu sodan aikaiseen asuunsa. Museossa on myös esillä vuosittain vaihtuva teemanäyttely sotien historiasta. Tällä hetkellä on menossa sisällissodasta kertova näyttely "Puniki tai lahtari".

Päämajamuseossa on pieni museokauppa. Siellä on myynnissä alan kirjallisuutta, postikortteja ja lahjatuotteita. • Lähde: Päämajan kotisivut

Päämajamuseo, Päämajankuja 1-3,
Käynti Ristikäenkadun puolelta, 50100 Mikkeli.

KOOSTE JA KUVAT: JOHAN RAMSLAND



▲▼ Mannerheimin työhuone. / Mannerheims arbetsrum.



▲ Operatiivisen osaston Maavoimatoimisto. / Landkraftsbyrån på den operativa avdelningen.



Högkvartersmuseet

Alla som är intresserade av Finlands historia och speciellt intresserade av händelserna runt andra världskriget rekommenderar jag ett besök till Högkvartermuseet och närliggande Kommunikationscentralen Lokki.

Finlands armés generalstab var placerad i Sankt Michel och dess omgivning under de senaste krigen mellan 1939-1940 (vinterkriget) och 1941-1944 (fortsättningskriget). Fysiskt var generalstaben placerad i Sankt Michels centralfolkskola. I denna lokal fungerar nu Högkvartermuseet.

Högkvartermuseets huvudutställning berättar om generalstabens verksamhet. Huvudutställningen berättar också om de viktigaste händelserna i vinter-, fortsättnings- och Lapplandskriget, liksom om civilbefolkningens liv under krigsåren. Mannerheims arbetsrum och Landkraftsbyrån på den operativa avdelningen har återställts till krigstidsursprung. Museet har också temautställningar om krigshistoria som ändrar årligen. För närvarande finns en utställning om inbördeskriget, "Punikki tai lahtari".

Högkvartermuseet har en liten museibutik. Det finns krigslitteratur, vykort och presentartiklar till salu. •

Källa: Högkvarterets hemsida

**Högkvartermuseet,
Päämajankuja 1-3, ingång via
Ristimäenkatu, 50100 Sankt Michel**

REDIGERING SAMT BILDER: JOHAN RAMSLAND

◀ Mikkelin klubilla: Kenraalieversti von Falkenhorst, Mannerheim ja Jalkaväkikenraali Erfurth. /
På Mikkeli klubben: Generalöverste von Falkenhorst, Mannerheim ovh Infanterigeneral Erfurth.





◀ "Lokki" sisäänpäynti. / "Lokki" ingång.

Viestikeskus **Lokki**

Päämajan viestikeskus, peitenimeltä Lokki, toimi Naisvuoren louhitussa luolassa jatkosodan aikana 1941–1944. Se välitti päämajan puhelin- ja kaukokirjoitinliikenteen. Vieroisessa luolassa toimi ilmavalvonta-aluekeskus, saksalaisten yhteysesikunta Nordin viestiasema sekä viestikeskuksen henkilökunnan lepotiloja. Lisäksi luolassa sijaitsi työtilat ylipäällikkö Mannerheimille sekä hänen lähimille alaisilleen.

Viestikeskus Lokin tilat on ennallistettu taidokkaasti jatkosodan aikaiseen ulkoasun 1990-luvun alussa, ja se avattiin yleisölle joulukuussa 1995.

Viestikeskus Lokissa on myyntipiste, jossa on myynnissä kirjallisuutta, postikortteja ja lahjatuotteita.

Lokissa on myös esillä vuosittain vaihtuva teemanäyttely sotiemme historiasta. Tällä hetkellä on menossa näyttely "Viestijoukkojen synty". •

**Viestikeskus Lokki, Vuorikatu 11,
noin 50m päämajamuseosta.**



Kommunikationscentralen **Lokki**

Högkvarterets kommunikationscentral, täcknamnet "Lokki", funtionerade i en grotta som grävdes i Naisvuori under fortsättningskriget 1941-1944. Det förmedlade högkvarterets telefon- och telex trafik. Den intilliggande grottan bestod av en flygtrafikcentral, den med Tyskland gemensamma Nordin- samt viloutrymmen för personalen på kommunikationscentralen. Dessutom fanns det arbetsutrymmen i grottan för ÖB Mannerheim och hans närmaste underordnade.

Utrymmena i kommunikationscentralen har återställts till att motsvara tidsepoken under fortsättningskriget i början av 1990-talet och öppnades för allmänheten i december 1995.

Kommunikationscentralen Lokki har en liten försäljningsdisk som säljer krigslitteratur, vykort och presentartiklar.

Det finns också en årliga temautställning från historiken om våra krig. För tillfället är det utställningen "födseln av våra kommunikation trupper". •

**Kommunikationscentralen Lokki,
Vuorikatu 11, ca.50m från högkvarternsmuseet.**





Mannerheimin salonkivaunu. /
Mannerheims salongsvagn.

Mannerheimin salonkivaunu

Mikkelin rautatieasemalla on esillä C. G. E. Mannerheimin käytössä vuosina 1939–1946 ollut salonkivaunu, Rautatiehallituksen virkavaunu A 90. Vaunussa on salonki, viisi makuuhuittiä sekä keittiö ja wc. Mannerheimin salonkivaunu oli tavallisesti liitetty Päämajan esikuntajunaan, mutta usein se yhdistettiin myös tavallisen siviilijunan perään. Mannerheim matkusti vaunussa yli 100 matkaa ja yhteensä yli 78 000 km. •

**Mannerheimin salonkivaunu,
Mannerheimintie 1, Mikkelin rautatieasema.**

Mannerheims salongsvagn

På sankt Michels järnvägsstation visas salongsvagnen som C.G. E. Mannerheim använt under åren 1939-1946. Salongs-vagnen, järnvägsvagnen A 90, har en salong, fem sovhytter, ett kök och en toalett. Mannerheims salongsvagn var vanligtvis kopplad till generalstabens tåg men ofta kombinerades det med ett vanligt civiltåg också. Mannerheim reste över 100 resor i salongsvagnen, totalt över 78 000 km. •

**Mannerheims salongsvagn,
Mannerheimintie 1, Sankt Michel järnvägsstation.**





MERKKIPÄIVÄ / BEMÄRKELSEDAGAR

80- vuotta

Merikapteeni

Erkki Johannes Järvenpää

1.9. Klaukkala

Kiitos

*M/s Gabriellaan/Mariellaan
muistamisesta täyttäessäni
60 vuotta 25.03.2018*

Jari Kaasalainen

MERENKULUN JA LOGISTIIKAN TUTKINTO- JA TÄYDENNYSKOULUTUKSET

AMK-TUTKINNOT

- Logistics (Bachelor of Engineering), blended learning
- Logistiikka (Insinööri AMK)
- Merenkulku (Insinööri AMK)
- Sea Captain (Bachelor of Maritime Management)

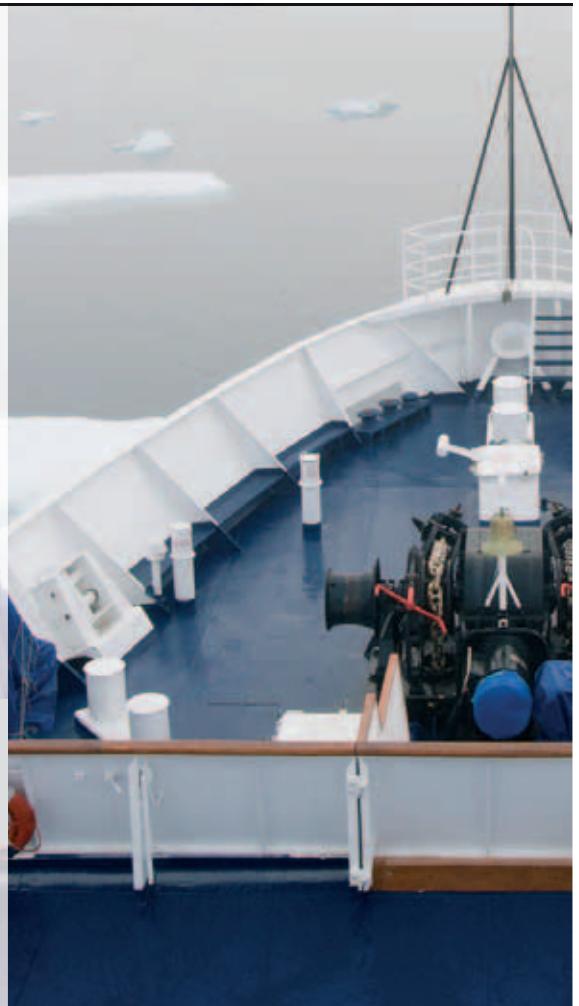
MASTER'S DEGREE | YLEMPI AMK-TUTKINTO:

- Maritime Management (Master of Marine Technology, Master of Engineering)

Lisätiedot ja hakuajat: samk.fi/haku

**Rauma Maritime
Training Center**

Merenkulkualan täydennys- ja lisäkoulutukset:
www.raumamaritime.fi





Sjöfartsutbildning / Merenkulkualan koulutus



Abo Mare
Hertigs Johans parkgata 21 /
Juhana Herttuan puistokatu 21
20100 Abo / Turku

Tel. / puh. 02-432 3123
maritime@aboamare.fi

www.aboamare.fi



Opiskele [merenkulun](#)
ammattilaiseksi Raumalla

Satakunnan ammattikorkeakoulu • samk.fi

WINNOVA
LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY

RAUMALTA MERILLE
www.winnova.fi/merenkulku

Port of Kaskinen
Satamapalvelu 0400-868 783
www.kaskinen.fi

PORT OF KOKKOLA
EFFICIENT • FIRST-RATE QUALITY • PREDICTABLE

Kantasatamantie 50
67900 KOKKOLA
Puh. 06 - 8242 400
Fax 06 - 8242 444
E-mail: satama@kokkola.fi
www.portofkokkola.fi

Laiva-apteekki tarkastukset ja täydennykset kokemuksella
Granskning o komplettering av skeppsapotek med erfarenhet

HIETALAHDEN APTEEKKI **SANDVIKENS APOTEK**

Hietalahdenranta 5-7, Sandvikskajen 5-7, 00120 Helsinki Helsingfors
09 677 626, 050 4070788
hietalahdenapteekki@apteekit.net

Tartu verkoon.
Nappa tag i nätet.



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi



Myynti ja huolto

- VIKING pelastuslautat ja evakuointijärjestelmät
- VIKING pelastusliivit ja –puvut, SOLAS
- VIKING palopuvut ja varusteet
- VIKING DIVING sukelluspuvut
- Pelastusveneiden ja taavettien huolto ja myynti
- Laivojen hengenpelastuslaitteiden myynti (LSA)
- Palo- ja pelastuskalusto
- TRELLCHEM kemikaalisuojaapuvut
- CO₂ hiilidioksidti kaasupullojen täyttö
- Uutuuus! VIKING laajentaa alusten turvallisuuspalveluita. Uusi paloturvallisuuteen keskityvä huoltopiste avattu Helsingissä

VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT OY

Pääskykalliontie 13 · 21420 LIETO
Puh. (02) 489 500 · Fax (02) 489 5011
E-mail: viking-fi@viking-life.com · www.VIKING-life.com

PORT OF RAAHE
RAAHEN SATAMA

RAAHE – BRAHESTAD
Raahen Satama Oy / Lapaluoto
www.portofraahe.fi

Satamatoimisto.....08 227 7555, 044 439 3930
Turvapäällikkö 24 h.....040 135 6794
Tavaran vastaanotto/Ahtaustyönjohto....040 658 3254
Laivameklarit / Laivapalvelut020 592 3890
Satamahinaaja m/s Isbjörn.....0400 383 697
Taksi.....0600 300 10



Bore Ltd

Bulevardi 46
P.O. Box 115
FI-00120 Helsinki, Finland
Tel: +358 6188 3300

Torggatan 14 B
AX-22100 Mariehamn, Åland
Tel: +358 18 16766

firstname.surname@bore.eu

www.bore.eu



ALFONS HÄKANS

WE MAKE IT HAPPEN

HINAUKSET, JÄÄNMURTO JA

MERIPELASTUSTEHTÄVÄT

Hevoskarintie 23, 20100 Turku

YHTEYS- JA ALUSTEN TIEDOT:

www.alfonshakans.com

HINAAJATILAUSET:

Pori 0400591560

Rauma 0400521854

Uusikaupunki 0400818814

Turku 0400521919

Hanko 0400522034

Helsinki 0400522036

Hamina/Kotka 0400258739

Viro +372 56 61 0138, +372 56 67 3070



MERITURVA
Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus

Palokoulutus, Upinniemi

- STCW-palokurssit
- Alusten palopäällikkökurssit
- Asiakaskohtaisesti rätälöity koulutus

Pelastautumiskoulutus, Lohja

- STCW-pelastautumiskurssit
- Helicopter Underwater Escape Training
- Asiakaskohtaisesti rätälöity koulutus
- Kokouspalvelut

Tutustu tarkemmin kotisivuillamme
ja kysy lisää!

www.meriturva.fi
info@meriturva.fi
puh. (019) 2876 600

*Mukavaa
Syksyä!
* * *
Trevlig
höst!*

Suomen Laivanpäällystöliitto –
Finlands Skeppsbefälsförbund

PIIRIT/ KRETSARNA

Liiton piirikokoukset ovat avoimia tilaisuuksia kaikille liiton jäsenille. Tarkasta kokouspäivämäärä kotisivultamme: www.seacommand.fi

Förbundets kretsmöten är öppna tillställningar för alla förbundsmedlemmar. Kontrollera mötesdatum på våra hemsidor: www.seacommand.fi



Piiriasiamiehet / Kretsombudsmännen

Ahvenanmaa – Åland

avoin/öppen

Helsinki - Helsingfors

Panu ORÄGG 050 3802 466
panu.oradd@gmail.com

Kotka

Heli PALMU 020 7908 846
heli.palmu@haminakotka.fi

Oulu – Uleåborg

Petter TÄHTINEN 0500 431 633
petter.tahtinen@keminsatama.fi

Oulun piirille on avattu sähköpostiosioite slpl.oulunpiiri@gmail.com,
jonka tarkoituksesta on aktivoida jäsenistöä piirikoustoimintaan.
Sähköpostiin voi jättää viestin asiasta, jonka haluaisi käsiteltäväni
seuraavassa piirikouksessa, vaikka olisi itse estynyt saapumasta.

Rauma - Raumo

Marko LÖYTÖKORPI 0500 4445 583 73
marko.loytokorpi@winnova.fi

Saimaa – Saimen

Jukka RIIKONEN 0400 194 992
jukka61.riikonen@gmail.com

Tampere – Tammerfors

Kai TERIMAA 0500 891918
varapuheenjohtaja@seacommand.fi

Turku – Åbo

Mikko LAITINEN 0405378753
laitinen.mp@gmail.com

Vaasa – Vasa

Tuula FORSBLOM 050 9287 398
slpl.vaasanpiiri@gmail.com
tuula.forsblom@netikka.fi

Vaasan piirille on avattu sähköpostiosioite slpl.vaasanpiiri@gmail.com,
jonka tarkoituksesta on aktivoida jäsenistöä piirikoustoimintaan.
Piiriasiamies toivoo yhteydenottoa ko. osoitteeseen ilmoittamalla
siihen oma sähköpostiosioite, mikäli haluat infoa tulevista kokouksista
tai vaikkapa STTK:n aluetoinen asioista.
Jäsenet voivat lähetä myös kommentteja ajankohtaisista asioista.

Vasakretsen har öppnat en e-postadress slpl.vaasanpiiri@gmail.com,
vars avsikt är att aktivera våra medlemmar i kretsmedlemsverksamheten.

Kretsombudsmannen önskar att du tar kontakt med denna adress
genom att meddela din egen e-postadress, ifall du vill ha info
om kommande möten eller t.ex. STTK:s regionala verksamhet.
Medlemmarna kan också skicka kommentarer om aktuella frågor.



- M/S Wasa Express, MOB-vene ja pelastusvene
- M/S Wasa Express, MOB-båt och livbåt