

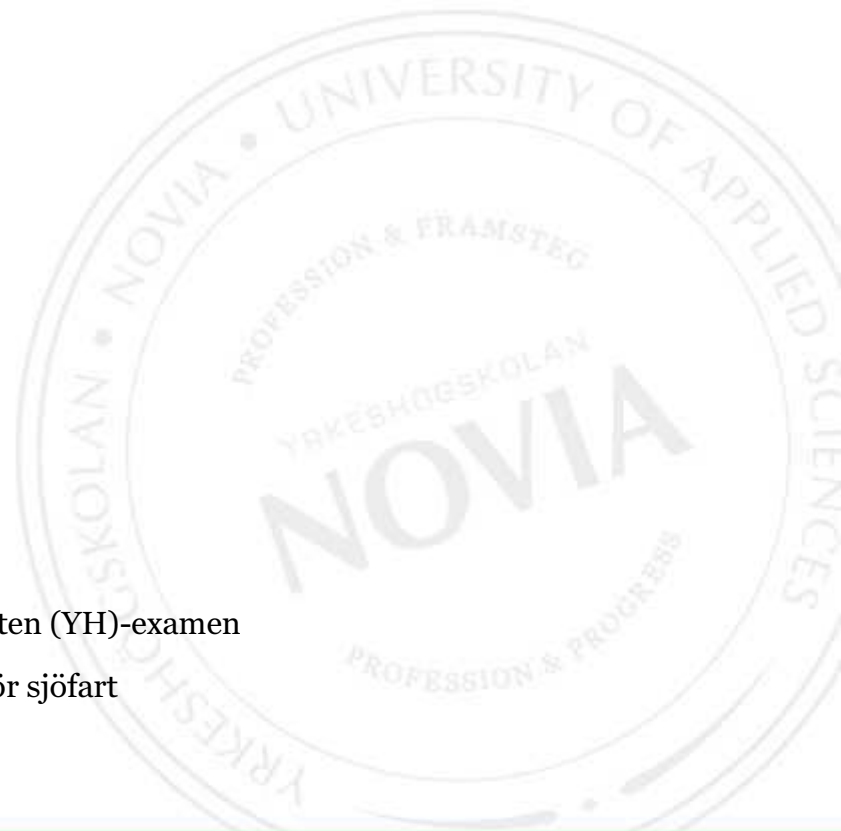
# **Ulkomaalaiset työntekijät suomalaisessa laivassa**

Jura Luhtanen

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2011



## **OPINNÄYTETYÖ**

Tekijä: Jura Luhtanen

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Sjökapten YH

Ohjaaja: Peter Björkroth

Nimike: Ulkomaalaiset työntekijät suomalaisessa laivassa

---

Päivämäärä 18.11.2011

Sivumäärä 31

Liitteet 2

---

### **Tiivistelmä**

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää ulkomaalaisen merimiehen rekrytointiprosessia suomalaiseen laivaan. Tutkimuksen pohjalta on tehty englanninkielinen ”flyer” eli ”lentolehti” – tyylinen opas suomalaiseen laivaan töihin tulevalle ulkomaalaiselle merimiehelle.

Tämä tutkimus on jaettu kolmeen osaan. Ensimmäisessä osassa kerrotaan asioista joita täytyy huomioida ennen työsuhteen alkua kuten kelpoisuustodistusten hakemisesta ja merimiehen lääkärintodistuksesta. Toisessa osassa kerrotaan työsuhteen aikana huomioitavista asioista kuten merimiehen työsopimuksen tekemisestä, ammattiliitoista ja merimiesten sosiaaliturvasta. Kolmannessa ja viimeisessä osassa kerrotaan mm. työsuhteen eri päättymistavoista ja merimieseläkkeestä.

Tämä tutkimus aloitettiin haastattelemalla kahta virolaista konemiestä ja yhtä suomalaisen varustamon henkilöstöpäällikköä. Haastatteluissa ilmitulleisiin asioihin on haettu tämän jälkeen faktatietoa mm. lakiteksteistä sekä ottamalla yhteyttä sähköpostitse ja puhelimitse eri alojen asiantuntijoihin.

Tälle tutkimukselle asetetut tavoitteet täyttyivät kohtalaisen hyvin. Tässä työssä on tiiviisti kerrottu työsuhteen etenemiseen liittyvät asiat. Monesta työssä esiintyvistä asiasta kuten esimerkiksi merimiesten sosiaaliturvasta voisi varmasti kertoa huomattavasti enemmänkin mutta tällöin kärsisi tämän opinnäytetyön opasmaisuus.

Tämä opinnäytetyö on tilaustyö Ab Ronja Marin Ltd:lle joka operoi kahdella 1100 - 1450 DWCC kuivarahtialuksella pääasiassa Itämeren alueella.

---

Kieli: suomi, englanti

Avainsanat: ulkomaalainen merimies, rekrytointi, merimiehen työsopimus

---

Arkistoidaan: Opinnäytetyö on saatavilla joko ammattikorkeakoulujen verkkokirjastossa Theseus.fi tai Novian kirjastossa.

## **BACHELOR'S THESIS**

Author: Jura Luhtanen

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Peter Björkroth

Title: Foreign workers in Finnish flag vessel

---

Date 18.11.2011

Number of pages 31

Appendices 2

---

### **Summary**

The purpose of this thesis is to describe the recruiting process of a foreign seaman to Finnish flag vessels. I also produced a flyer that answers the most important facts to the foreign seaman. The topics in the flyer are based on the results in study.

This thesis consists of three parts. The first part deals with the things you should consider before the employment starts, for example applying for endorsements and seaman's medical certificate. The second part deals with the things you should consider during the employment, for example making of the contract of employment, trade unions and seamen's social security. The third and the last part deals with the things you should consider after the employment, for example different styles of ending the contract and seaman's pension.

I began the work by interviewing two Estonian ship engineers and one personnel manager from a Finnish shipping company. The facts were studied from the texts of law. During the study many experts from different areas were contacted by e-mail and telephone.

The aim of this research is achieved quite well. In this thesis the most important facts about the seaman's employment are described in a compact way. This was commissioned by Ab Ronja Marin Ltd which operates mainly at the Baltic Sea with two 1100-1450 DWCC dry cargo vessels.

---

Language: Finnish, English

Key words: Foreign seaman, Recruiting, Seaman's contract of employment

---

Filed at: The examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the Novia library.

## **EXAMENSARBETE**

Författare: Jura Luhtanen

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktningalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Peter Björkroth

Titel: Ulkomaalaiset työntekijät suomalaisessa laivassa

---

Datum 18.11.2011

Sidantal 31

Bilagor 2

---

### **Sammanfattning**

Syftet med det här examensarbetet är att förklara den utländska sjömannens rekryteringsprocess till finska fartyg. På basen av undersökningen har jag gjort ett engelskspråkigt flygblad till utländska sjömän som ämnar jobba på finsk flaggade fartyg.

Den här undersökningen är tredelad. I den första delen behandlar jag saker som måste tas i beaktande före arbetsförhållandets början, såsom ansökning av kompetensbevis och av sjömans läkarintyg. I andra delen behandlar jag saker som måste tas i beaktande under arbetsförhållandet såsom sjömannens arbetsavtal, fackföreningar och socialskydd. I tredje och sista delen går man bland annat igenom olika sätt att avsluta arbetsavtal och sjömanspensionsfrågor.

Den här undersökningen påbörjades med intervju av två estländska maskinister och ett finskt rederis personalchef. Till de genom intervjuerna uppkomna frågorna har sedan sökts svar från lagsamlingar och genom att ta kontakt med specialister från olika områden via e-post och genom telefonsamtal.

De utsatta målsättningarna för denna undersökning uppfylls ganska bra. I detta arbete beskrivs koncist angående frågor om arbetsförhållandet. Man kunde säkert ha behandlat många frågor mycket djupare, till exempel sjömannens socialskydd, men då skulle undersökningens handboks format ha försämrats.

Det här examensarbetet är beställt av Ab Ronja Marin Ltd som är ett för det mesta på Östersjön opererande rederi med två 1100-1450 DWCC torrlastfartyg.

---

Språk: Finska, Engelska

Nyckelord: Utländsk sjöman, Rekrytering, Sjömans arbetsavtal

---

Förvaras: Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webb biblioteket Theseus.fi eller i Novias bibliotek.

# SISÄLTÖ

1. Johdanto.....	1
1.1 Opinnäytetyön tavoite.....	1
1.2 Ongelmanasettelu .....	2
1.3 Opinnäytetyön rajaus .....	2
1.4 Tutkimus ja menetelmät .....	3
1.5 Opinnäytetyön tilaaja.....	3
2. Tutkimuksen taustaa.....	4
2.1 Tutkimuksen rakenne .....	4
2.2 Tehdyt tutkimukset ja oppaat .....	5
2.3 Lyhyt suomalaisen kauppalaivaston esittely .....	5
2.4 Merityömahdollisuudet ulkomaalaiselle merimiehelle .....	6
3. Ennen työsuhteen alkua huomioon otavat asiat ja työnhaku suomalaiseen laivaan.....	6
3.1 Ulkomaalaiselta merimieheltä vaadittavat henkilöllisyystodistukset.....	6
3.2 Ulkomaalaiselta merimieheltä vaadittava kielitaito .....	8
3.3 Ulkomaalaiselta merimieheltä vaadittavat pätevyyskirjat ja endorsementit .....	9
3.4 Endorsementin eli kelpoisuustodistuksen hankkiminen.....	10
3.5 Lääkärintodistus ja sen hankkiminen .....	11
3.6 Ulkomaalaisen merimiehen verotus Suomessa ja verokortti.....	13
3.7 Merimiehen ja varustamon kohtaamismenetelmät .....	14
4. Työsuhteen aikana huomioon otavat asiat.....	14
4.1 Työntekijän oikeudet ja velvollisuudet .....	15
4.2 Ulkomaalaisen merimiehen sosiaaliturva ja henkilötunnus .....	16
4.3 Suomalaiset merenkulun ammattiliitot ja työttömyyskassat .....	18
4.4 Työehtosopimukset.....	20
4.5 Työaikalainsäädäntö .....	21
4.6 Merimieseläkkeen kertyminen .....	21
4.7 Merimiehen työsopimus ja sen tekeminen .....	22
5. Työsuhteen jälkeen huomioon otavat asiat.....	25
5.1 Työsopimuksen päättyminen.....	25
5.2 Työtodistus .....	27
5.3 Meripalveluote.....	27
5.4 Merimieseläkkeen saaminen.....	27
6. Loppusanat .....	28

Liitteet	Haastatteluissa esitetyt kysymykset	Liite 1
	Working in Finnish flag vessels	Liite 2

## Käytetyt lyhenteet

STTK	Toimihenkilökeskusjärjestö
SAK	Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö ry
AKAVA	Korkeasti koulutettujen työmarkkinakeskusjärjestö
Trafi	Liikenteen Turvallisuusvirasto
Finlex	Valtion säädöstietopankki internetissä
ISM	International Safety Management Code
SOLAS	Safety Of Life At Sea
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
Valvira	Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto
EMSA	European Maritime Safety Agency
COSS – komitea	Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ship
COG	General Operator’s Certificate
ROC	Restricted Operator’s Certificate
Ficora	Viestintävirasto
TES	Työehtosopimus
KELA	Kansaneläkelaitos

## 1. Johdanto

Suomalainen merenkulku muuttuu jatkuvasti. Urani alkuvaiheessa kuulin paljon tarinoita pitkistä satama-ajoista, pitkistä merimatkoista ja isoista miehistöistä sekä ammattinimikkeistä joita nykyajan laivoissa ei enää edes tunneta.

Nyt olen kymmenen vuotta työskennellyt suomalaisissa laivoissa eri tehtävissä puolimatuusista yliperämieheen ja olen huomannut että miehistön rakenne on jälleen muuttumassa. Miehistön määrää on monissa laivoissa ajettu ihan minimiin joten se ei ole asia mikä suomalaisessa laivassa voi enää paljoa muuttua. Sen sijaan on alkanut olla useita merkkejä siitä että suomalaisen laivan miehistö kansainvälistyy kovaa vauhtia.

Syitä tähän kansainvälistymiseen on useita. Varustaja saattaa haluta laskea työvoimakustannuksiaan palkkaamalla ns. halvemmän ulkomaalaisen. Suomessa onkin jo muutama laiva johon on tehty ns. sekamiehityssopimus jossa ammattiliitot ovat hyväksyneet ulkomaalaisten palkkaamisen suomalaisia alemmalla palkkatasolla. Kustannuskysymyksestä toinen täysin poikkeava motiivi ulkomaalaisen palkkaamiselle on Suomessa oleva työvoimapula. Alalla kuulee huhuja siitä kuinka varsinkin konepuolelle ja kansimiehistöön on suorastaan mahdotonta löytää suomalaista merimiestä.

Miksi ulkomaalainen merimies sitten puolestaan haluaa tulla Suomeen töihin?

Tähänkin varmasti on monia syitä. Uskon kuitenkin että suurimpia syitä on suomalainen työkuulttuuri ja tasa-arvoisuus mm. palkka-asioissa. Suomalaisia pidetään maailmalla rehellisinä, rauhallisina ja mukavina työkavereina.

### 1.1 Opinnäytetyön tavoite

Tähänastisella työurallani olen jo monesti työskennellyt laivassa, jossa miehistöön on kuulunut yksi tai useampi ulkomaalainen. Usein onkin tullut vastaan tilanne, jossa olen huomannut että ulkomaalainen kollegani ei ole tietoinen kaikista käytännön asioista jotka liittyvät Suomen lipun alla olevaan laivaan. Tämän opinnäytetyön suomenkielisen tutkimuksen osan tavoitteena onkin selvittää näitä erilaisia käytännön asioita mahdollisimman selkeästi. Ajatuksena on että tämä suomenkielinen osuus on suunnattu lähinnä varustamoille ja niiden henkilöstöpäälliköille jotka taas puolestaan voivat tätä informaatiota käyttää itse sekä jakaa sitä eteenpäin ulkomaalaiselle työntekijälle.

Tutkimuksen pohjalta on tavoitteena myös tehdä lyhyempi englanninkielinen opas joka taas on suunnattu ulkomaalaiselle merimiehelle itselleen. Tämän oppaan tavoitteena on vastata ulkomaalaista merimiestä mahdollisesti askarruttaviin kysymyksiin.

## 1.2 Ongelmanasettelu

Työ perustuu kahteen pääkysymykseen.

- Mitä kaikkea ulkomaalaisen merimiehen täytyy ottaa huomioon tullessaan töihin ja työskennellessään Suomen lipun alla olevassa laivassa?
- Mitä kaikkea varustajan tai henkilöstöpäällikön täytyy ottaa huomioon palkatessaan ulkomaalaisen merimiehen Suomen lipun alla olevaan laivaan?

## 1.3 Opinnäytetyön rajaus

Johdannossa mainitsin useita syitä siihen miksi suomalaisessa laivassa työskentelee ulkomaalaisia merimiehiä. Tässä opinnäytetyössä ei ole näitä syitä sen enempää käsitelty. En siis tutkinut esimerkiksi sitä miksi varustamo palkkaa ulkomaalaisen merimiehen, enkä sitä miksi ulkomaalainen merimies haluaa tulla juuri suomalaiseen laivaan töihin. En myöskään tutkinut kenenkään henkilökohtaisia mielipiteitä ulkomaalaisista merimiehistä enkä verrannut heidän palkkojaan suomalaisten palkkoihin.

Sen sijaan tutkin useita eri käytännön asioita joita tulee eteen rekrytointiprosessin aikana, työsuhteen aikana ja sen jälkeen kun varsinainen rekrytointipäätös on jo tehty. Tällaisia käytännön asioita ovat mm. varustamon ja työntekijän kohtaaminen, työsopimuksen tekeminen, pätevyyskirjat, lääkärintodistus sekä vero- ja eläkeasiat.

Tämä opinnäytetyö rajoittuu ainoastaan suomalaisen varustamon Suomen lippua käyttäviin kauppalauihin. Tutkimuksen ulkopuolelle on jätetty myös pienemmät alukset kuten kalastusalukset, pienet kotimaanliikenteen matkustaja-alukset, koti- ja ulkomaanliikenteessä olevat hinaajat sekä erilaiset työproomit. Jatkossa maininta ”suomalainen laiva” tai ”suomalainen kauppalaiva” tarkoittaa yli 500 GT Ro-Ro-matkustaja-, Ro-Ro-lasti-, irtto-, kuiva- tai tankkialusta joka on Suomen lipun alla ja liikennöi kansainvälisessä liikenteessä.



## 1.4 Tutkimus ja menetelmät

Tämä opinnäytetyö on hyvin laaja-alainen koskiessaan työsuhteen eri vaiheita. Tämän takia asian tutkiminen on vaatinut erilaisia menetelmiä kuten yhteydenottoja eri asiantuntijoihin sekä useisiin lakiteksteihin tutustumista.

Tutkimus aloitettiin haastattelemalla kahta virolaista merimiestä ja suomalaisen varustamon henkilöstöpäällikköä. Näiden haastattelujen pohjalta muodostui jonkinlainen käsitys mitä kaikkea ulkomaalaisen työsuhteessa täytyy ottaa huomioon sekä mistä edellä mainitut henkilöt haluaisivat mahdollisesti lisätietoa.

Haastattelujen pohjalta otettiin yhteyttä eri viranomaisiin ja tahoihin pääasiassa sähköpostitse ja kysyttiin asiaan liittyviä kysymyksiä.

Tällaisia tahoja olivat mm. Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto, Yleinen Työttömyyskassa YTK, Verotoimisto, Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto, Merimieseläkekassa, Turun merimies-terveydenhuolto, Kansaneläkelaitos KELA ja Työvoimatoimisto. Vastauksien saaminen edellä mainituilta tahoilta oli kohtalaista. Lisäksi lähteenä on käytetty eri tahojen internet sivuja sekä Finlex - Valtion Säädöstietopankkia.

## 1.5 Opinnäytetyön tilaaja

Opinnäytetyöni tilaaja on pienvarustamo Ab Ronja Marin Ltd. Varustamolla on kaksi 1100-1450 DWCC kuivarahtialusta joiden liikennöintialueeksi on rajattu Itämeri ja Pohjanmeri. Kumpikin laiva työllistää yhteensä n. 16–20 merimiestä riippuen liikennealueesta. Samalla varustajalla on myös hinauksiin ja jäänmurtoon keskittynyt varustamo Ab Isbjörn Oy, joka omistaa kaksi hinaajaa. Varustamot käyttävät osin yhteisiä työntekijöitä. Syksyllä 2011 varustamoissa työskentelee vakituisesti 4 ulkomaalaista työntekijää. He kaikki ovat virolaisia ja työskentelevät aluksissa konepuolella. Tällä hetkellä edellä mainituissa varustamoissa ei työskentele ulkomaalaisia muissa tehtävissä mutta myös kansipuolen tehtävissä on aikaisemmin työskennellyt ulkomaalaisia.

## 2. Tutkimuksen taustaa

Tässä osiossa kerrotaan tämän tutkimuksen rakenteesta, aikaisemmin tehdyistä tutkimuksista sekä esitellään lyhyesti suomalainen kauppalaivasto ja kerrotaan missä tehtävissä ulkomaalainen voi työskennellä Suomalaisessa laivassa.

### 2.1 Tutkimuksen rakenne

Tämä tutkimus on jaettu kolmeen eri osaan. Nämä osat on pyritty järjestämään siten, että niiden sisältö kuvaa kronologisesti työsuhteen kulkua.

Ensimmäisessä osassa, nimeltään ”Ennen työsuhteen alkua huomioitavat asiat” on pyritty selvittämään, minkälaisia virallisia vaatimuksia eri tahoilla on ulkomaalaisen merimiehen työskennellessä suomalaisessa laivassa ja mitä erilaisia dokumentteja on hankittava ennen työsopimuksen tekemistä. Lisäksi on lyhyesti selvitetty erilaisia tapoja jolla työntekijä ja työnantaja voivat kohdata.

Toisessa osassa, nimeltään ”Työsuhteen aikana huomioitavat asiat” on pyritty kertomaan asioista, joita tulee vastaan työsuhteen aikana varsinkin sen jatkuessa pidempään. Viimeimpänä tässä osassa on kerrottu ”Merimiehen työsopimuksesta”. Tämä on sijoitettu sen takia viimeiseksi koska ennen työsopimuksen tekemistä on myös muut tässä osiossa kerrotut asiat hyvä tietää.

Kolmannessa osassa, nimeltään ”Työsuhteen jälkeen huomioitavat asiat” kerrotaan mm. työsopimuksen eri päättymistavoista sekä eläkeasioista.

Tämän tutkimuksen pohjalta on tehty ”flyer” eli ”lentolehti” tyylinen opas ulkomaalaiselle merenkulkijalle, jossa on englanniksi kysymysten muodossa selvennetty mitä kaikkea työntekijän täytyy ottaa huomioon ja hoitaa tullessaan töihin Suomeen. Englanninkieliseksi tämä on tehty sen takia että omat kansalliset kielemme ovat ulkomaalaiselle usein vaikeita ymmärtää mutta englanti taas on laajasti merenkulussa käytetty kieli. Tähän lentolehtiseen on myös koottu tärkeimmät yhteystiedot esimerkiksi varustamoista, viranomaisista jne.

Tämä lentolehtinen on löydettävissä liitteenä tästä opinnäytetyöstä sekä saatavilla erikseen tämän opinnäytetyön tekijältä.

## 2.2 Tehdyt tutkimukset ja oppaat

Ulkomaalaisille merimiehille ei ole varsinaisesti tehty aikaisemmin kovin kattavaa opasta. Työ- ja elinkeinoministeriö on julkaissut esitteen nimeltä ”Suomeen työhön” mutta tämä esite on kohdistettu lähinnä Suomeen muuttaville ja maissa työskenteleville henkilöille. Merimiehiä siinä ei ole juuri mainittu. ”Suomeen työhön” esite on saatavissa ainakin Työ- ja elinkeinotoimiston internet sivuilta [www.mol.fi/finnwork](http://www.mol.fi/finnwork) ja se on julkaistu suomen lisäksi ruotsiksi, englanniksi, ranskaksi, viroksi, venäjäksi ja puolaksi.

Suomalaiset ammattiliitot ovat jonkin verran tehneet oppaita ulkomaalaisille englannin kielellä. Mm. Suomen Merimies – unionin julkaisu: ”Tervetuloa liittoon” on saatavissa englanninkielisinä. STTK, SAK ja AKAVA ovat myös teettäneet yhteisen oppaan nimeltään ”What every employee should know” jonka suomenkielinen version on nimeltään: ”Ammattiyhdistysliikkeen ABC”. Lisäksi ainakin Suomen Merimies-unionin työehtosopimukset (TES) ovat saatavilla englanninkielisinä.

Ulkomaalaisia työntekijöitä käsitteleviä tutkimuksia on myös tehty jonkin verran. Esimerkiksi Niina Hintikka Satakunnan ammattikorkeakoulusta on vuonna 2011 tehnyt opinnäytetyön aiheenaan ”Ulkomaalainen työntekijä Suomessa - maahantulo, verotus ja sosiaaliturva” mutta tässä työssä ei ole merenkulkijoita käsitelty ollenkaan. Sannaleena Kallio Helsingin Yliopistosta taas on tehnyt 2007 tutkimuksen: ”Merimieslaki pohjoismaissa ja Saksassa” jossa vertaillaan merimieslakeja ja työsuhteeseen liittyviä asioita eri maiden välillä.

## 2.3 Lyhyt suomalaisen kauppalaivaston esittely

Suomella on pitkä historia kaupallisen merenkulun harrastamisesta. Vuoden 2010 lopussa Suomen kauppalaivasto käsitti yhteensä 1156 rekisteröityä alusta joista 670 kappaletta oli yli 15-metrisiä aluksia. Tämä luku ei kuitenkaan kuvaa ihan täyttä totuutta Suomen kauppalaivaston koosta koska lukuun on laskettu mukaan myös esim. kalastusalukset ja erilaiset työproumut sekä kotimaanliikenteen pienemmät matkustaja-alukset. Varsinaisia kauppalaivoja, joilla tarkoitan tässä Ro-Ro-matkustaja-, Ro-Ro-lasti-, irto-,kuiva- ja tankkialuksia oli vuoden 2010 lopussa Suomen rekisterissä 167 kappaletta (Trafin Kauppalaivatilasto 2010).

## **2.4 Merityömahdollisuudet ulkomaalaiselle merimiehelle**

Suomalaisen laivan miehistö koostuu useiden eri ammattien edustajista aivan kuten muidenkin maiden laivojen. Suomen lain mukaan suomalaisessa laivassa saa myös ulkomaalainen toimia kaikissa eri tehtävissä kansallisuudesta riippumatta. Ainoastaan aluksen päällikön toimeen liittyen on annettu seuraava rajoitus: ”Suomalaisen kauppaluksen päällikönä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen” (Merilaki 29.12.2009/1688, 6 luku, 1 §). Päällikön vähimmäisikä on myös laissa määritelty: ”Kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikönä on oltava 20 vuotta täyttänyt ja kotimaanliikenteen matkustaja- tai lastialuksessa toimivan on oltava 18 vuotta täyttänyt” (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687, 24 §). Suomalaiseen merenkulkuun vaikuttavat vahvasti myös kolme merenkulun ammattiliittoa (Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Merimiesunioni ry ja Suomen Konepäällystöliitto ry) jotka saattavat antaa rajoituksia ulkomaalaisten käytöstä suomalaisessa kauppaluksessa. Nämä rajoitukset ovat kuitenkin aluskohtaisia.

## **3. Ennen työsuhteen alkua huomioitavat asiat ja työnhaku suomalaiseen laivaan**

Tässä osiossa kerrotaan mitä erilaisia vaatimuksia eri tahoilla on ennen kuin ulkomaalainen merimies ja suomalainen varustamo voivat solmia työsuhteen. Tällaisia asioita ovat esimerkiksi merimiehen maahantuloon vaadittavat lupa-asiat, eri pätevyyskirjojen ja endorsementtien hakeminen ja lääkärintodistukseen liittyvät asiat. Lopuksi kerrotaan miten ulkomaalainen voi hakea töihin suomalaiseen laivaan ja miten varustamon kannalta rekrytointi on usein mielekkäintä hoitaa.

### **3.1 Ulkomaalaiselta merimiehellä vaadittavat henkilöllisyystodistukset**

Suomalaisessa laivassa työskentelevien ulkomaalaisten merimiesten lupa-asiat poikkeavat paljon maissa työskentelevistä ulkomaalaisista. Maissa työskentelevän EU:n, Norjan Liechtensteinin ja Norjan kansalaisen on 3 kuukauden maassa olon jälkeen rekisteröitävä paikallispoliisille oleskelunsa Suomessa. Työntekijän oleskelulupaa he eivät tarvitse toisin

kuin EU:n ulkopuolelta tulevat henkilöt joiden on tämä lupa haettava jo ennen työnteon aloittamista.

Merimiesten osalta tilanne on toisenlainen. Ulkomaalaislaissa on kaksi ulkomaalaisia merimiehiä koskevaa pykälää:

*” Merimiehellä, jolla on merenkulkijain kansallisia henkilöllisyystodistuksia koskevassa yleissopimuksessa (SopS 64/1970) tarkoitettu merenkulkijan henkilöllisyystodistus, on oikeus käydä maissa sataman sijaintipaikkakunnan alueella ilman matkustusasiakirjaa ja viisumia sinä aikana, jonka alus, jolla hän palvelee, tavanmukaisesti viipyy satamassa. Merimiehen on palattava alukseen ennen sen siirtymistä toiselle paikkakunnalle.” (Ulkomaalaislaki, 30.4.2004/301).*

*”Oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa on ulkomaalaisella, joka:*

*3) työskentelee merimiehenä joko kauppa-alusluetteloön merkityllä aluksella tai, tultuaan palvelukseen muualla kuin Suomessa, aluksella, joka pääasiassa liikennöi ulkomaisten satamien välillä” (Ulkomaalaislaki, 30.4.2004/301, 81§ 1 mom 3).*

Näiden edellä mainittujen lakien perusteella voidaan siis todeta, että ulkomaalainen merimies kansallisuudesta riippumatta ei tarvitse työntekijän oleskelulupaa työskennellessään suomalaisella laivalla. Tilanne kuitenkin muuttuu jos ulkomaalainen muuttaa vakituisesti Suomeen asumaan. Tällöin vaadittavat oleskelulupa asiat on syytä tarkistaa Suomen Maa- ja metsätaloudenministeriön muuttovirastolta tapauskohtaisesti.

Merimies, niin ulkomaalainen kuin suomalainenkin tarvitsee myös henkilöllisyystodistuksen työssään. Tällöin kysymykseen tulee ”merenkulkijan henkilöllisyystodistus” joka on myönnetty merimiehen kotimaassa. Henkilöllisyystodistusta määrittelee yleissopimus (SopS 64/1970). Tämän mukaan tällainen todistus on annettava jokaiselle sopimusmaan merenkulkijalla ja sitä on myös aina pidettävä mukana. Merimiehen henkilöllisyystodistuksesta on käytävä ilmi ainakin seuraavat asiat:

- Täydellinen nimi
- Syntymäaika ja -paikka
- Kansalaisuus
- Tuntomerkit
- Valokuva
- Nimikirjoitus tai peukalonjälki

(SopS 64/1970 4 artikla)

Tällainen merenkulkijan henkilöllisyystodistus voidaan korvata sen antajamaan myöntämällä passilla ts. merimiespassilla. Tästä passista on kuitenkin käytävä ilmi että sen haltija on merimies. Merimiespassi on yhtä lainvoipaa kuin ns. Merenkulkijan Henkilöllisyystodistus. Suomeen tullessa merimiehellä täytyy kuitenkin olla voimassa oleva matkustusasiakirja. Useimpien kansalaisuuksien kohdalla hyväksyty matkustusasiakirja on joko passi tai merimiespassi. Eri maiden kohdalla saattaa kuitenkin olla eroavaisuuksia ja niiden tähän listaaminen on käytännössä mahdotonta. Tarkka lista maittain löytyy mm. Ulkoasianministeriön internet sivuilta [formin.finland.fi](http://formin.finland.fi).

Suomi on ns. Schengen maa. Tämä tarkoittaa henkilöiden vapaata liikkumista kyseisten maiden alueilla. Muun kuin Schengen maan kansalainen tarvitsee pääsääntöisesti viisumin matkustaessaan Schengen maahan. Merimiesten kohdalla käytäntö on hieman erikoinen. Merimiesten kansallisen yleissopimuksen (SopS 64/1970) mukaan merimiehet saavat laivan satamassa oloaikana käydä maissa ilman viisumia tai matkustusasiakirjaa pelkällä Merimiehen Henkilöllisyystodistuksella. Kuitenkin merimies tullessaan töihin suomalaiseen laivaan viisumivelvollisesta maasta tarvitsee työ- ja lomamatkoihinsa viisumin (henkilökohtainen tiedonanto Ulkoasianministeriö/Passi ja viisumiyksikkö, 19.10.2011). Viisumivelvollisuus on syytä selvittää ja viisumia kannattaa hakea jo hyvissä ajoin ennen työ- tai lomamatkalle lähtemistä. Viisumi haetaan lähtömaan Suomen edustustosta. Tarkka lista viisumivelvollisista kansalaisuuksia löytyy Ulkoasianministeriön internet-sivuilta.

### **3.2 Ulkomaalaiselta merimiehellä vaadittava kielitaito**

Suomi on kaksikielinen maa. Pääkielenä puhutaan suomea ja vähemmistökielenä ruotsia. Suomalaisen koulujärjestelmän ansiosta lähes kaikki suomalaiset osaavat näitä molempia kieliä sekä myös lisäksi suhteellisen sujuvaa englantia. Suomalaisilla laivoilla usein joko ruotsi, suomi tai molemmat ovat ISM:n mukaan työkielenä. Viime aikoina on kuitenkin yleistynyt käytäntö että myös englantia tai jopa pelkästään englantia on virallinen työkieli. Tästä esimerkkinä voisi mainita Ab Ronja Marin varustamon m/s Ramonan jossa virallisena työkielenä on ruotsi ja englantia (M/s Ramona SMS-manuaali, 6. luku Resources and Personnel). Kyseisen varustamon henkilöstöpäällikön mukaan kuitenkin tarkoituksena ja toiveena on että tulevaisuudessa ainoastaan englantia olisi virallinen työkieli (henkilökohtainen tiedonanto Anders Isaksson/Ab Ronja Marin Ltd, 8.9.2011).

Suomen lain mukaan aluksen työkieli on merkattava laivapäiväkirjaan ja jokaisen laivaväkeen kuuluvan tulee myös ymmärtää sitä riittävästi. Tämä on erityisen tärkeää mm. turvallisuuden kannalta. Turvallisuusmääräykset ja ohjeet on siten myös annettava aluksen työkielillä. Lisäksi aluksen komentosiltatyöskentelyyn osallistuvalla henkilöllä on oltava valmius käyttää englannin kieltä SOLAS - yleissopimuksen V luvun mukaan. Laki ei erottele kielitaitovaatimuksia ulkomaalaisten ja Suomalaisten välillä. (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687, 25§).

Matkustaja-aluksen laivaväen kielitaidosta on laissa omat vaatimuksensa. Henkilön joka on määrätty opastamaan ja neuvomaan matkustajia hätätilanteessa on kyettävä antamaan nämä neuvot ja ohjeet suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi sekä mahdollisesti myös sen maan kielellä jonne alus liikennöi. (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687 26 §).

### **3.3 Ulkomaalaiselta merimieheltä vaadittavat pätevyyskirjat ja endorsementit**

Suomalaisessa laivassa vaadittava miehitys selviää aluksen miehitystodistuksesta. Tästä todistuksesta selviää myös miehistöltä vaadittavat pätevyyskirjat. Ulkomaalaisen pätevyyskirjan ollessa kysymyksessä sovelletaan STCW - yleissopimusta (reg I/10) sekä Suomen lakia (1687/2009 21§).

Näiden mukaan voidaan sanoa että päällystötehtävissä palveleva ulkomaalainen merimies tarvitsee toimeensa suomalaisen endorsementin eli kelpoisuustodistuksen. Tämä vaatimus koskee seuraavia pätevyyskirjoja: päällikkö, yliperämies, vahtiperämies, konepäällikkö, konemestari ja vahtikonemestari (laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687 21§). Näiden pätevyyskirjojen lisäksi myös joillekin lisäpätevyyskirjoille täytyy hakea suomalainen kelpoisuustodistus. Tällaisesta mainittakoon GMDSS - radioasemanhoitajan pätevyystodistus.

Miehistötehtävissä palveleva merimies sen sijaan voi työskennellä suomalaisessa laivassa oman maansa pätevyyskirjalla. Miehistön pätevyyskirjoihin ei kelpoisuustodistuksia edes tehdä (henkilökohtainen tiedonanto Jukka Tuomaala/Trafi, 3.10.2011).

### 3.4 Endorsementin eli kelpoisuustodistuksen hankkiminen

Tullessaan töihin suomalaiseen laivaan ulkomaalainen saattaa tarvita endorsementin, eli kelpoisuustodistuksen. Suomessa pätevyyskirjojen kelpoisuustodistuksen myöntää Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi. Trafin on asetuksen (Valtioneuvoston asetus aluksen miehituksesta ja laivaväen pätevyydestä 1797/2009 54§) mukaan tunnustettava kaikkien EU- ja ETA maiden pätevyyskirjat. Kolmansien maiden kohdalla Trafi nojautuu Euroopan meriturvallisuusviraston EMSA:n tekemiin tunnustamispäätöksiin ja auditointeihin sekä Coss-komiteassa tehtyihin tunnustamispäätöksiin. Myös STCW - yleissopimus vaatii kahdenvälisiä sopimuksia valtioiden välille tunnustettaessa pätevyyskirjoja. STCW - yleissopimuksen mukaan myös eri maiden koulutustason ja siten myös pätevyyskirjojen tulisi vastata toisiaan jonka johdosta Trafi ei tarkista muiden maiden pätevyyskirjojen saamiseen suoritettua koulutusta. (henkilökohtainen tiedonanto Jukka Tuomaala/Trafi, 3.10.2011). Kelpoisuustodistuksen hakemisen on yleensä hoitanut varustamo tai sen henkilöstöpäällikkö (henkilökohtainen tiedonanto Anders Isaksson, 28.9.2011).

Kelpoisuustodistusta pätevyyskirjalle haetaan kirjallisesti Trafilta ja siinä on oltava seuraavat liitteet:”

1. toisen sopimusvaltion antama pätevyyskirja
2. passivalokuva, jonka taakse tarvittaessa lisätään nimi ja henkilötunnus
3. selvitys koulutuksesta
4. selvitys työkokemuksesta
5. selvitys terveydentilasta
6. selvitys merenkulkua koskevan suomalaisen lainsäädännön tuntemuksesta päällikkötasolla (päällikkö, yliperämies, konepäällikkö ja I konemestari)
7. tarvittaessa kopio passista.

Hakemus liitteineen lähetetään osoitteella:

Liikenteen turvallisuusvirasto

Miehitys ja pätevyudet –yksikkö/pätevyyskirjat

PL 320,00101 Helsinki”

(Trafi - Kelpoisuustodistus)

Kansipäällystyössä työskentelevälle merimiehelle (päällikkö, yliperämies, vahtiperämies) on myös haettava GMDSS - kelpoisuustodistus. Ammattimerenkulussa tulevat tällöin kysymykseen GOC (General Operator’s Certificate) tai ROC (Restricted Operator’s Certificate)



te)- kelpoisuustodistukset. Nämä kelpoisuustodistukset haetaan Viestintävirastosta eli Ficorasta. Nykyisen käytännön mukaan kelpoisuustodistusta ulkomaalaiselle merimiehelle ei kuitenkaan myönnetä ennen kuin hakijalla on voimassaoleva, Trafim myöntämä pätevyyskirjan kelpoisuustodistus. Muutoin haettaessa GMDSS - kelpoisuustodistusta Viestintävirasto myöntää todistuksen samoilla periaatteilla kansallisuudesta riippumatta (henkilökohmainen tiedonanto Ari Caselius/Viestintävirasto 14.10.2011).

Kelpoisuustodistuksen saamiseen on kolme eri vaihtoehtoa:

1. Hakijan on todistettava viimeisen viiden vuoden aikana vähintään vuoden meripalveluksessa, jonka aikana hän on toiminut pätevyystodistuksensa mukaisten GMDSS-laitteiden käyttäjänä.
2. Hakija suorittaa merenkulkuoppilaitoksessa Viestintäviraston hyväksymän täydennyskurssin.
3. Hakija on suorittanut kelpoisuustutkinnon  
(Viestintävirasto – GOC,ROC ja kelpoisuustodistus)

Viestintäviraston internetsivuilla on myös tulostettavissa kelpoisuustodistushakemus.

### **3.5 Lääkärintodistus ja sen hankkiminen**

Suomalaisessa laivassa työskentelevällä merimiehellä on oltava suomalainen lääkärintodistus, jolla varmistetaan henkilön terveystila aluksella vaadittavaan työhön. Lääkärintodistusta saatetaan tarvita jo ennen työsuhdetta mahdollisten kelpoisuustodistuksen hankkimiseen sekä henkilön aloittaessa opiskelun merenkulualan oppilaitoksessa. Merimieslääkärintodistuksen saamiseksi henkilön on käytävä Valvira:n eli Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston hyväksymällä merimieslääkärillä ns. alkutarkastuksessa. Tämä alkutarkastus on aina tehtävä kunnallisessa merimiesterveyskeskuksessa. Tällaisia merimiesterveyskeskuksia on Suomessa seuraavilla paikkakunnilla: Hamina, Helsinki, Kemi, Kotka, Lappeenranta, Maarianhamina, Oulu, Pietarsaari, Pori, Rauma, Savonlinna, Turku ja Vaasa. Tarkemmat yhteystiedot mainittuihin merimiesterveyskeskuksiin löytyvät internetistä (merimiesterveyskeskukset).

Alkutarkastuksen voi hätätilassa myös suorittaa yksityisellä lääkäriä mutta tällöin todistuksen voimassaoloaika on ainoastaan 3 kuukautta. Merimiesterveyskeskuksessa suoritettu alkutarkastus oikeuttaa merimieslääkärintodistukseen joka on voimassa 2 vuotta sen myön-

tämisestä. Ennen todistuksen umpeutumista on merimiehen käytävä uusintatarkastuksessa, jossa taas myönnetään merimieslääkärintodistus kahdeksi vuodeksi. Uusintatarkastus voidaan myös suorittaa yksityisellä lääkärillä. Alkutarkastus ja uusintatarkastus ovat sisällöltään kuitenkin hyvin samanlaisia. Alkutarkastuksessa merimiehen täytyy kuitenkin esittää lääkärin lausunto keuhkokuvastaan. Keuhkokuvan voi käydä ottamassa kunnallisessa terveyskeskuksessa jolloin kuvan ottaminen on ilmaista tai yksityisellä lääkärillä, joka saattaa siitä kuitenkin veloittaa. Keuhkokuva ei ole vaatimuksena merimiehelle jonka työpaikka tulee olemaan kotimaan liikenteen alus. Ulkomaan liikenteessä olevassa laivassa työskentelevältä merimieheltä keuhkokuva vaaditaan. Alkutarkastus maksoi vuonna 2011 33,80 euroa.

Alku- ja jälkitarkastukset sisältävät molemmat mm. seuraavat asiat:

- kuulotutkimus
- näköutkimus
- virtsakoe
- muu fyysinen terveys
- psyykinen terveys

Molempien edellä mainittujen tarkastusten jälkeen merimies saa siis merimieslääkärintodistuksen, josta selviää sen voimassaoloaika ja mihin tehtävään henkilö laivalla soveltuu sekä mahdolliset rajoitukset. Todistuksen voi pyytämällä saada joku suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi (henkilökohtainen tiedonanto Turun työterveyshuolto, 14.10.2011).

Ennen alkutarkastukseen tulemista on suositeltavaa että merimiehellä olisi jo hankittuna suomalainen sosiaaliturvatunnus. Usein tätä ei ole kuitenkaan vielä ehditty hankkia joten merimiehen on todistettava henkilöllisyytensä esimerkiksi passilla tai virallisella henkilöllisyystodistuksella ja hänelle tehdään merimiesterveyskeskuksen puolesta väliaikainen sosiaaliturvatunnus jotta tarkastuksessa tehdyt asiat voidaan rekisteröidä.

Suosittelava on että ulkomaalainen merimies hankkisi virallisen sosiaaliturvatunnuksen mahdollisimman pian.

### 3.6 Ulkomaalaisen merimiehen verotus Suomessa ja verokortti

Suomen lipun alla työskentelevällä merimiehelle on kaksi pääsääntöistä tapaa hoitaa verotuksensa Suomessa. Nämä tavat voidaan erotella vakituisen asuinpaikan perusteella. Vakituksella asuinpaikalla tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä että vakituinen asuinpaikka täytyy sijaita yli 6 kk Suomessa.

Merimies, jonka vakituinen asuinpaikka on Suomessa maksaa progressiivisesti merityötu-  
loa Suomeen eli verotus on samankaltainen kuin suomalaisella kollegalla.

Merimies, jonka vakituinen kotipaikka on ulkomailla, joutuu sen sijaan maksamaan Suo-  
meen ns. lähdeveroa. Tämän veron summa on kiinteä 35 % bruttotuloista. Lähdeveroa  
maksava merimies on kuitenkin oikeutettu automaattisesti lähdeverolain 6§ mukaiseen  
vähennykseen joka on suuruudeltaan 510 e/kk tai 17 e/pv riippuen työsuhteen pituudesta.  
Lähdeveroa maksavan merimiehen on myös mahdollista jälkikäteen anoa itselleen progres-  
siivista verotusta. Tällöin vaatimuksena on että hänen vuosittaisista tuloistaan 75 % on  
saatu Suomesta (henkilökohtainen tiedonanto Markus Karhuvaara/Verohallinnon asiakas-  
palvelu, 8.9.2011).

Kummankin verotustavan ollessa kyseessä täytyy työntekijän kuitenkin hankkia itselleen  
verokortti, joka toimitetaan varustamon palkanlaskijalle. Verokorttia voi ulkomaalainen  
hakea mistä tahansa verotoimistosta Suomessa tai postitse Verohallinnosta. Liitteeksi tulee  
täyttää Verohallinnon lomakkeet 5036 tai 6201a. Nämä lomakkeet ovat saatavissa myös  
internet osoitteesta [www.vero.fi](http://www.vero.fi) (henkilökohtainen tiedonanto Markus Karhuva-  
ara/Verohallinnon asiakaspalvelu, 8.9.2011).

Ulkomaalainen merimies voi myös lopullisen verotuksen jälkeen joutua maksamaan jään-  
nösveroa tai saada veronpalautusta. Tämä kuitenkin mahdollista ainoastaan silloin jos ve-  
rotus on joko etu- tai jälkikäteen ollut progressiivista. Lähdeverotus on lopullinen joten sen  
jälkeen ei voi joutua maksamaan jäännösveroa tai saada veronpalautusta.

Tämä edellä kerrottu koskee kuitenkin ainoastaan verotusta Suomessa. Ulkomaalainen  
merimies voi lisäksi joutua maksamaan tuloistaan veroa myös kotimaassaan. Tämän takia  
hänen on syytä pyytää vuosittain verotoimistolta verotustodistus ja esittää se kotimaansa  
veroviranomaisille. Suomella on kuitenkin monien maiden kanssa eräänlainen verosopi-  
mus joka estää kaksinkertaisen verotuksen. Yleisin käytäntö näiden sopimusmaiden kanssa  
on että työskentelymaahan, eli Suomeen maksetaan ensin Suomesta saadun verokortin mu-  
kaan veroa. Tämän jälkeen verotustodistus toimitetaan henkilön kotimaan veroviranomai-

sille, jotka päättävät mahdollisen lisäveron maksamisen tarpeen (henkilökohtainen tiedonanto Markus Karhuvaara/Verohallinnon asiakaspalvelu, 8.9.2011).

### **3.7 Merimiehen ja varustamon kohtaamismenetelmät**

Yleensä suomalainen varustamo hoitaa alustensa miehityksen itse. Maailmalla yleisesti käytettyä miehityksen ulkoistamista ei juurikaan käytetä eikä sitä edes koeta kovin mielisaksi (henkilökohtainen tiedonanto Anders Isaksson/Ab Ronja Marin Ltd, 28.9.2011). Varsinaisia suomalaisia miehitysfirmoja ei Suomessa juurikaan ole. Suomalaiset varustamot sen sijaan palkkaavat henkilöstönsä usein toisten merimiesten suositusten perusteella. Myös henkilökohtainen yhteydenotto varustamon henkilöstöpäällikköön on hyvä tapa työnhauulle.

Suomessa toimii valtion Työ- ja Elinkeinotoimisto jolla on omat merihenkilöstön työnvälitykseen erikoistuneet toimipisteensä Turussa, Helsingissä ja Maarianhaminassa. Myös näiden toimistojen kautta voi ulkomaalainen joka on rekisteröitynyt Suomessa hakea merityötä, kunhan hänellä on tarvittavat luvat ja pätevyyskirjat kunnossa. (henkilökohtainen tiedonanto Elina Sainio/Merialan työnvälitys, 9.9.2011). Työ- ja Elinkeinotoimisto myös ilmoittaa internetissä sivuillaan, [www.mol.fi](http://www.mol.fi) avoimista merenkulkualan työpaikoista.

## **4. Työsuhteen aikana huomioitavat asiat**

Tässä osuudessa kerrotaan työntekijän ja työnantajan oikeuksista ja velvollisuuksista Suomessa, ulkomaalaisen merimiehen sosiaaliturvasta pääpiirteittäin, merenkulun ammattiliitoista, työehtosopimuksista, työaikalainsäädännöstä ja merimieseläkkeen kertymistä. Vaikka tämä osio käsittelee asioita työsuhteen aikana, on vasta tämän osuuden loppuun sijoitettu merimiehen työsopimus ja sen tekeminen. Tämä sen takia että osioissa kerrotut asiat on syytä tietää ennen työsopimuksen tekemistä vaikkakin työsopimus on käytännössä tehtävä heti työsuhteen alussa.

#### 4.1 Työntekijän oikeudet ja velvollisuudet

Suomessa työntekijällä on sekä oikeuksia että velvollisuuksia työsuhteensa aikana. Nämä oikeudet ja velvollisuudet perustuvat Suomen lakiin (Työsopimuslaki, 26.1.2001/55) ja (Merityösopimuslaki 17.6.2001/756) ja ne koskevat niin suomalaisia kuin ulkomaalaisiakin työntekijöitä. Lain mukaan merimiehellä on mm. seuraavia velvollisuuksia työnantajaa kohden:

- Hoitaa hänelle annetut tehtävät huolellisesti
- Noudatettava työturvallisuussäännöksiä
- Säilytettävä ammatti- ja liikesalaisuudet
- Osallistuttava tarvittaessa meriselityksen antamiseen
- Työntekijällä on ainoastaan rajoitetusti oikeus harrastaa kilpailevaa toimintaa

Ja mm. seuraavia oikeuksia:

- Oikeus työehtosopimuksen mukaisiin ehtoihin
- Oikeus järjestäytyä eli kuulua ammattiliittoon
- Oikeus syrjimättömään kohteluun
- Oikeus turvalliseen työympäristöön
- Oikeus sairauslomaan
- Oikeus perhevapaisiin

Työnantajalla taas on seuraavia velvollisuuksia työntekijää kohtaan:

- Kohdella kaikkia työntekijöitään tasapuolisesti
- Huolehdittava työturvallisuudesta
- Noudatettava vähintään työehtosopimuksen mukaisia palkkoja ja muita ehtoja
- Maksaa palkkaa työntekijälle
- Edistää työntekijöiden keskinäisiä sekä omaa suhdettaan työntekijöihin

Ja mm. seuraavia oikeuksia:

- Päättää työntekijän työhön ottamisesta
- Irtisanoa ja purkaa työsopimus
- Antaa työntekijöille työhön liittyviä ohjeita ja käskyjä
- Lomauttaa työntekijän lain määrittelemässä tilanteessa

## 4.2 Ulkomaalaisen merimiehen sosiaaliturva ja henkilötunnus

Ulkomaalainen merimies kuuluu pääsääntöisesti Suomen sosiaaliturvan piiriin työskennellessään suomalaisessa laivassa. Sosiaaliturvan laajuus kuitenkin vaihtelee tapauksittain eikä sosiaaliturvaan kuuluminen ole automaattista vaan sitä täytyy erikseen hakea. Suurimman eron sosiaaliturvan laajuuteen tekee se että muuttaako ulkomaalainen vakituisesti Suomeen asumaan. Suomessa asuva merimies saa täyden sosiaaliturvan ollessaan töissä Suomen lipun alla olevassa laivassa. Merimiehen, niin ulkomaalaisen kuin suomalaisenkin asuessa vakituisesti Suomessa mutta työskennellessään muun maan lipun alla olevassa laivassa noudatetaan ns. lippusääntöä. Tämä tarkoittaa että merimies kuuluu sen maan sosiaaliturvan piiriin minkä maan lipun alla hän työskentelee. Tässä kuitenkin on poikkeuksina tapaukset jossa merimies on väliaikaisesti lähetetty toisen maan lipun alla olevaan laivaan tai jos ulkomaan lippua käyttävän laivan varustamon kotipaikkana on Suomi. Tällöin merimies kuuluu Suomen pääsääntöisesti sosiaaliturvan piiriin (Kela - Eriyistilanteet).

Ulkomailla asuvan mutta suomalaisessa laivassa työskentelevän ulkomaalaisen merimiehen sosiaaliturvan laajuuteen vaikuttaa maa josta henkilö tulee. EU/ETA-maista, Pohjoismaista ja Sveitsistä tulevat merimiehet kuuluvat Suomen sosiaaliturvan piiriin kun työsuhde kestää vähintään neljä kuukautta ja työssäoloehto täyttyy. Työssäoloehto tarkoittaa että työtä täytyy tehdä vähintään 18 h viikossa ja palkan täytyy olla vähintään työehtosopimusten mukainen tai vähintään 1071 euroa kuukaudessa.

USA:n, Kanadan ja Israelin kanssa Suomella on ns. sosiaaliturvasopimus. USA:sta ja Kanadasta tulevien merimies osalta sosiaaliturva rajoittuu ainoastaan eläkkeisiin. Israelista tulevan merimiehen taas on asuttava vakituisesti Suomessa kuuluakseen sosiaaliturvan piiriin.

Muiden edellä mainitsemattomien maiden osalta on rajoituksia enemmän. Kelan mukaan tällaisen maan kansalainen voi kuulua Suomen sosiaaliturvan piiriin, jos hän työskentelee:

- Merimieslain mukaisessa palvelusuhteessa suomalaisella aluksella

tai

- Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksella

Näiden merimiesten osalta sosiaaliturvalainsäädäntö on kuitenkin rajoitettu Soveltamisalain 1§(29.8.2008/584) 2mom 1-kohdan mukaisesti etuisuuksiin. Näitä lakeja ovat: Kansaneläkelaki, Lapsilisälaki, Äitiysavustuslaki ja asumistukilaki (henkilökohtainen tiedonanto Kristo Kenner/Kela/Eläke- ja toimeentuloturvaosasto 25.10.2011).

Sosiaaliturvaan kuulumista on kuitenkin työntekijän henkilökohtaisesti haettava. Hakeminen tapahtuu lomakkeella Y77 joka toimitetaan täytettynä ja vaadituilla liitteillä varustettuna Kelaan. Hakemuslomakkeita on saatavana Kelan toimipisteistä ja niitä on myös tulostettavissa Kelan internetsivuilta. Hakemukseen vaadittavia liitteitä ovat ainakin työsopimus ja palkkatodistus. Tämän hakemuksen perusteella Kela tekee päätöksen onko merimies oikeutettu sosiaaliturvaan ja miten laaja sosiaaliturva hänelle myönnetään. Saatuaan joko täyden tai edellä mainitun rajoitetun sosiaaliturvan on merimies myös sairausvakuutettu Suomessa, jonka johdosta hänelle myönnetään KELA- kortti (henkilökohtainen tiedonanto Kristo Kenner/Kela/Eläke- ja toimeentuloturvaosasto, 25.10.2011).

Sairausvakuutettu henkilö on taas oikeutettu seuraaviin korvauksiin Suomessa:”

- *ansionmenetystä työkyvyttömyyden ajalta sairauspäivärahana tai osasairauspäivärahana.*
- *osan yksityislääkärinpalkkioista ja yksityislääkärin määräämistä tutkimus- ja hoitokuluista*
- *osan yksityisen hammaslääkärin ja suuhygienistin palkkioista sekä hammaslääkärin määräämistä tutkimuskuluista*
- *osan lääkekuluista*
- *osan matkakuluista sairaanhoitoon.*
- *osan työnantajien ja yrittäjien työterveyshuollon kustannuksista.”*

(Kela – Mitä Kelan sairausvakuutus korvaa?)

Ulkomaalaisen merimiehen on myös hyvä hakea itselleen suomalaista henkilötunnusta työskennellessään suomalaisessa laivassa. Tämä helpottaa esim. asiointia viranomaisten kanssa. Myös merimieslääkärillä kerättävät tiedot on helpompi taltioida kun merimiehellä on suomalainen henkilötunnus. Henkilötunnuksen rekisteröimisestä päättävät tapauskohtaisesti maistraatit mutta hakemuksen tästä voi jättää lisäksi Verotoimistoon, Maahanmuuttovirastoon tai Kelan paikallisyksikköön. Maistraatilla on kuitenkin ylin päätösvalta henkilötunnuksen myöntämisessä (henkilökohtainen tiedonanto Kaj Välimäki/ Väestörekisterikeskus, 27.10.2011).

### 4.3 Suomalaiset merenkulun ammattiliitot ja työttömyyskassat

Ammattiliitto on järjestö, jonka jäsenistö koostuu palkansaajista, jotka useimmiten työskentelevät samalla alalla tai heillä on muuten samanlaisia intressejä. Ammattiliittojen tärkein tehtävä on sen jäsenten etujen valvominen ja työelämälaadun kehittäminen. Ammattiliitot neuvottelevat työehtosopimukset joko työnantajaliittojen tai yksittäisen työnantajan kanssa sekä valvovat niiden noudattamista. Suomessa jokaisella työntekijällä on oikeus järjestäytyä eli kuulua ammattiliittoon. Suurin osa suomalaisista kuuluu johonkin ammattiliittoon. Työpaikalla ammattiliittoa edustaa luottamusmies, joka on työpaikan ammattiliittoon kuuluvien työntekijöiden valitsema. Luottamusmies on henkilö, joka auttaa mahdollisten erimielisyyksien selvittämisessä työntekijän ja työnantajan tai esimiehen välillä. Merenkulussa kaikilla laivoilla ei välttämättä ole omaa luottamusmiestä – tällöin oman luottamusmiehen korvaa jossain mahdollisesti toisessa laivassa oleva pääluottamusmies. Merenkulun piirissä on Suomessa kolme eri ammattiliittoa eli Suomen Merimies-Unioni ry, Suomen Laivanpäällystöliitto ry ja Suomen Konepäällystöliitto ry, jotka kaikki myös kuuluvat suurempiin keskusjärjestöihin.

Työttömyyskassat taas ovat eräänlaisia rahastoja, jotka tulevat työntekijän avuksi hänen jäätyään työttömäksi. Edellytyksenä on, että työntekijä on kuulunut määritellyn ajan työttömyyskassan jäseneksi ja maksanut säännöllisesti jäsenmaksunsa. Työttömäksi jäätyään hänellä on mahdollisuus saada ns. ansiosidonnaista päivärahaa joka voi olla lähes kaksinkertainen verrattuna Kela:n maksamaan peruspäivärahaan. Yleensä ammattiliittoon kuullessaan henkilö on samalla myös työttömyyskassan jäsen.

Suomen Merimies-Unioni SMU Ry on Suomen vanhimpia ammattiliittoja. Se on perustettu vuonna 1916 ja jäsenmäärältään suurin merenkulun alan ammattiliitto yli 10 000 henkilön jäsenellään. Liiton jäsenistö koostuu pääosin ns. miehistötason henkilöstöstä mutta jokainen sopimusalaan kuuluva merimies saa siihen kuulua mukaan lukien ulkomaalaiset merimiehet. Vuonna 2011 SMU:n jäsenmaksu oli 1,55 % bruttopalkasta ja tämä maksu sisältää jäsenyyden työttömyyskassassa. Yleensä tämä maksu veloitetaan suoraan merimiehen palkasta mutta jos näin ei tapahdu on maksu suoritettava itse. Suomen Merimies - Unioniin voi liittyä täyttämällä liittymislomakkeen internetosoitteessa [www.smu.fi](http://www.smu.fi).

SMU on myös Suomen Kuljetusalan Työttömyyskassan jäsen. Poikkeuksellisesti SMU:n jäsenen täytyy kuitenkin erikseen hakea tämän työttömyyskassan jäseneksi. ([www.smu.fi](http://www.smu.fi)) Ulkomaalaiselle merimiehelle tästä ei kuitenkaan ole juuri hyötyä. Ulkomaalainen merimies voi kyllä kuulua työttömyyskassan jäseneksi mutta jäätyään työttömäksi hän ei tule



saamaan sieltä korvauksia ellei muut työttömyysturvan ehdot täyty. Tällainen ehto on mm. vakituinen asuminen Suomessa (henkilökohtainen tiedonanto Kenneth Bondas/Suomen Merimies-Unioni ry 20.9.2011).

Suomen Laivanpäälystöliitto on n. 2500 henkilön ammattiliitto, joka koostuu pitkälti aluksen kansipäälystössä palvelevasta miehistöstä kuten päälliköistä, yliperämiehistä ja perämiehistä. Liittoon kuuluu myös paljon esim. merenkulkuoppilaitoksen opettajia, luotseja ja matkustaja-alusten talouspäälliköitä. Suomen Laivanpäälystöliiton jäsenmaksu oli vuonna 2011 1,4% johon myös sisältyy työttömyyskassamaksu (jäsenasiat). Liiton jäsenyydestä sanotaan seuraavasti: ”Liiton varsinaiseksi jäseneksi voi päästä henkilö, joka on päälystötai vastaavassa asemassa, tai rekisteröity yritys, jonka jäsenillä on mainittu asema, ja joka sitoutuu noudattamaan liiton sääntöjä. Jäseneksi aikovan päälystösäntöjen ratkaisee liiton hallitus. Aikaisemmin saavutetut jäsenoikeudet säilyvät” (Suomen Laivanpäälystöliiton Säännöt, 4§, 4.1). Tähän opinnäytetyöhön kysyttiin Suomen Laivanpäälystöliitto Ry:ltä että voiko ulkomaalainen kuulua liittoon. Valitettavasti vastausta tähän ei saatu.

Suomen Laivanpäälystöliiton jäsenyyttä tulee hakea kirjallisesti. Jäsenhakemus-lomake ja yhteystiedot sen postittamiseen löytyvät internetosoitteesta [www.seacommand.fi](http://www.seacommand.fi).

Suomen Laivanpäälystöliitto Ry on Maa- Meri- ja Metsäalojen (MMTK) työttömyyskassan jäsen. Tämän työttömyyskassan jäsenyydestä sanotaan seuraavasti: ” Kassan jäseneksi pääsevät kaikki Suomessa asuvat palkkatyöntekijät, jotka eivät ole täyttäneet 65 vuotta ja jotka työskentelevät agroteknologian, maataloustoimihenkilöjärjestöjen, mediaunionin, meijeriväen ammattilaisten, metsäalan ammattilaisten toimialoilla tai muilla edellä mainittuihin liittyvillä toimialoilla.” ( MMTK:n säännöt, II luku, 2§ jäsenyyden).

Ulkomailla asuva ulkomaalainen merimies ei siis voi olla tämän työttömyyskassan jäsen eikä siten voi hyötyä kassan eduista työttömäksi jouduttuaan.

Suomen Konepäälystöliitto Ry on ammattiliitto joka nimensä mukaisesti edustaa laivassa palvelevia konepäälystökä sekä sähkö- ja konemestareita. Näiden lisäksi jäsenistöön kuuluu myös maapuolen työntekijöitä esim. voimalaitoksista ja paperitehtaista sekä konepäälystö puolustusvoimista ja rajavartiostosta. Suomen Konepäälystöliiton jäsenmaksu oli vuonna 2011 1,2 % bruttopalkasta (Konepäälystöliitto – Jäseneksi liittyminen).

”Ulkomaalainen voi kuulua Suomen Konepäälystöliittoon” (henkilökohtainen tiedonanto Gunne Andersson/Suomen konepäälystöliitto, 9.9.2011). Liiton jäsenyyden myötä henkilö kuuluu automaattisesti Maa- Meri- ja Metsäalojen työttömyyskassan jäseneksi. Myöskään

tässä tapauksessa ulkomailla asuva ulkomaalainen merimies ei hyödy työttömyyskassan jäsenyydestä. Liittymisohjeet Suomen Konepäällystö Ry:hyn löytyvät internetosoitteesta: [www.konepaallystoliitto.fi](http://www.konepaallystoliitto.fi)

Yleinen Työttömyyskassa YTK on työttömyyskassa joka ei ole sidonnainen mihinkään ammattiliittoon. YTK:hon maksetaan vuosittain kiinteä jäsenmaksu joka vuonna 2011 oli 99 euroa. YTK:n jäsenistö koostuu monen eri alan henkilöistä – myös merimiehistä. YTK:n jäsenehdoista kerrotaan yksiselitteisesti: ”Työttömyyskassaan voi liittyä Suomessa asuva ja työskentelevä henkilö” (henkilökohtainen tiedonanto Marika Lisinen/Yleinen työttömyyskassa, 19.09.2011).

#### **4.4 Työehtosopimukset**

Työehtosopimus (TES) on joko työnantajan tai hänen järjestönsä ja työntekijöiden ammattiliiton kanssa tekemä sopimus jossa sovitaan yleisesti noudatettavista ehdoista työsuhteessa. Tällaisia ehtoja ovat merenkulkualalla mm. palkat, palkanlisät, työajat, matkakorvaukset, ikälisät ja vuosilomasäännökset. Työehtosopimukset tehdään aina määräajaksi voimassa olevaksi. Ennen määräajan umpeutumista aloitetaan keskustelut edellä mainittujen tahojen välillä uuden sopimuksen aikaan saamiseksi. Keskustelut saattavat kuitenkin epäonnistua ja tällöin syntyy ns. sopimukseton tila jolloin työntekijäosapuoli saattaa ryhtyä työtaistelutoimenpiteisiin kuten lakkoon tai ylityökieltoon. Työnantajan on myös noudatettava tehtyä sopimusta tällöin kuin työehtosopimus on määritelty yleissitovaksi (Työsopimuslaki, 2001/55, 2 luku 7§). Tämä tarkoittaa käytännössä sitä että työnantaja ei saa työntekijän kanssa tehdä huonompaa työsopimusta kuin mitä työehtosopimuksessa määritellään.

Suomen Varustamot Ry on suurin Suomalaisten varustamoiden yhteenliittymä ja siihen kuuluvat lähes kaikki Suomalaiset varustamot. Yhdistys ei kuitenkaan ole kovin vanha. Se on perustettu vuonna 2008 ja sen perustivat yhdessä kolme aikaisempaa liittoa eli Suomen Varustamoyhdistys, Rahtialusyhdistys ja Ålands Redarförening. Tavoitteena oli yhdistää Suomalaisen varustamoalan edunvalvonta ja työmarkkinatyö (Suomen Varustamot ry).

Nykyisin kaikki tärkeimmät työehtosopimukset on tehty Suomen Varustamot Ry:n ja merenkulun ammattiliittojen välillä. Poikkeuksia toki löytyy kuten esimerkiksi Destian ja luotsaustoimialan työehtosopimukset. Lisäksi monelle laivalle on tehty oma laivakohtainen sopimus. Tällaisia ovat esimerkiksi takuupalkkasopimukset jossa tietty määrä ylitöitä sisäl-

tyy kuukausipalkkaan sekä ns. sekamiehityssopimukset joissa sallitaan osan miehistöstä palkattavaksi ulkomailta heikoimmin työsopimusehdoin verrattuna Suomalaisiin.

Suomalaiseen laivaan tulevan, niin ulkomaalaisen kuin suomalaisenkin on syytä ennen työsopimuksen allekirjoittamista tarkistaa mitä työehtosopimusta kyseisessä laivassa noudatetaan. Osa työehtosopimuksista on löydettävissä ammattiliittojen internetsivuilta mutta osaa täytyy erikseen pyytää joko ammattiliitosta tai työnantajalta.

#### **4.5 Työaikalainsäädäntö**

Työehtosopimusten lisäksi merimiesten työaika Suomessa määrittelee Merityöaikalaki (9.4.1976/296). Tämä laki antaa käytännössä pohjan työehtosopimuksissa määritetyille työajoille. Voidaan kuitenkin sanoa että työehtosopimukset määräävät työajan jokaisella laivalla. Muutamia tärkeitä kohtia laista on kuitenkin syytä nostaa esille.

Merityöaikalain 5 luku 19a§ (23.2.2001/151) eli Työ- ja vahtivuoroluettelo. Tämän pykälän mukaan jokaiselle alukselle on laadittava työvuoroluettelo sekä vahtivuoroluettelo josta selviävät työntekijän säännölliset työ- ja lepoajat. Nämä luettelot on tehtävä aluksen työ- kielellä sekä englannin kielellä.

Merityöaikalain 5 luku 20§ (23.2.2001/151) eli työaikakirjanpito. Tämän pykälän mukaan työnantajan on kirjattava ylös työntekijöidensä työtunnit sekä mahdolliset tehdyt ylityöt. Tarvittaessa tämä kirjanpito on esitettävä työsuojeluviranomaisille tai ammattiliiton luottamusmiehelle tarkistusta varten. Myös työntekijällä itsellään on oikeus nähdä hänestä pidetty työaikakirjanpito.

#### **4.6 Merimieseläkkeen kertyminen**

Merimiehen työuran päätyttyä toimeentulosta huolehtii työeläkelaitos nimeltään Merimieseläkekassa joka huolehtii merenkulkijoiden lakisääteisestä eläketurvasta. Merityöuran päättymisen voi olla monia syitä. Tavallisin on lakisääteisen eläkeiän täytyminen mutta syynä voi olla myös esimerkiksi työkyvyttömyys. Merimieseläkekassan toimintaa säätelee MEL eli Merimieseläkelaki (22.12.2006/1290). Lain piiriin kuuluvat seuraavat henkilöt:

- Suomen kansalaiset

- Suomessa vakituisesti asuvat ulkomaiset
- Toisen EU/ETA maan kansalaiset sekä Sveitsin kansalaiset
- Muiden maiden kansalaiset jotka vakituisesti asuvat EU-, ETA- maassa tai Sveitsissä
- Niiden maiden kansalaiset jotka ovat sopineet Suomen kanssa sosiaaliturvasopimuksen (Chile, USA, Kanada, Australia)

(henkilökohtainen tiedonanto Ove Herrlin/ Merimieseläkekassa, 3.10.2011)

Lain ulkopuolelle jäävät siis muitten maiden kansalaiset. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä että ulkopuolelle jäävien maiden kansalaiset ovat vapautettuja merimieseläkemaksuista ja siten eivät tule aikanaan saamaan merimieseläkettä Suomesta. Lain piirin kuuluvien maiden kansalaisten sen sijaan tulee maksaa eläkemaksuja Merimieseläkekassalle samaan tapaan kuin suomalaisten työskennellessään Suomen lipun alla olevassa kauppaalueluetteloon merkityssä aluksessa.

Työeläkemaksu maksetaan kuukausittain kokonais- eli bruttopalkasta vähennettynä kuitenkin mahdollisilla matkakustannuksilla ja päivärahoilla. Työeläkemaksun maksaminen kuukausittain kerryttää tulevaa eläkettä. Vuonna 2011 eläkemaksu oli 11.1 % ja sen maksavat sekä työntekijä että työnantaja. Tämä maksu on samansuuruinen kansalaisuudesta riippumatta (Työeläkevakuutusmaksu).

#### **4.7 Merimiehen työ sopimus ja sen tekeminen**

Työsopimus on Suomessa aina tehtävä kirjallisesti ja tästä on työnantajan huolehdittava (Merityösopimuslaki 756/2011 3§). Työsopimus voidaan tehdä joko varustamossa henkilöstöpäällikön tai varustajan kanssa mutta yleisempi tapa on tehdä sopimus laivalle saavuttaessa aluksen päällikön kanssa. Aluksen päällikkö on varustajan edustaja joten sopimus on yhtä lainvoipaa kuin varustamossa tehty sopimus. Työsopimuksia tehdään yhteensä neljä identtistä kappaletta joista yksi tulee työntekijällä, yksi aluksen päällikölle ja kaksi kappaletta työnantajalle.

Työsopimus voidaan tehdä joko määräaikaiseksi tai toistaiseksi voimassa olevaksi. Pääsääntöisesti työ sopimus on tehtävä toistaiseksi voimassa olevaksi. Tehtäessä työ sopimus määräaikaiseksi on syy määräaikaisuuteen perusteltava (Merityösopimuslaki 756/2011 1

luku 3§). Tällainen määräaikaaisuuden syy voi olla esimerkiksi vakituisen työntekijän sairasloman sijaisuus. Ilman perustelua tehtyä määräaikaista työsopimusta on pidettävä tois-  
taiseksi voimassa olevana.

Työsopimukseen voidaan kirjata myös koeaika. Koeaika saa kestää korkeintaan neljä kuukautta sopimuksen alkamisesta ja alle kahdeksan kuukauden määräaikaisissa sopimuksissa korkeintaan puolet sopimuksen kestoajasta.

Kuvassa 1 on yleisimmin käytetty ”merimiehen työsopimus” - lomake (Ms Riona/Ab Ron-  
ja Marin Ltd, 14.10.2011).

### **Työsopimuksesta on käytävä ilmi:**

- Työnantajan nimi ja koti- ja liikepaikka sekä työntekijän nimi, henkilötun-  
nus sekä kotipaikka
- Työnteon alkamisajankohta
- Määräaikaisen sopimuksen kesto ja määräaikaaisuuden peruste
- Koeaika, jos siitä on sovittu
- Alus, jossa tehdään työtä työsuhteen alussa
- Työntekijän pätevyys ja toimi aluksessa tai pääasialliset työtehtävät
- Työhön sovellettava työehtosopimus
- Palkan ja muun vastikkeen määräytymisen perusteet sekä palkanmaksukau-  
si
- Säännöllinen työaika tai sen määräytymisen peruste
- Vuosiloma ja sen määräytymisen peruste
- Irtisanomisaika tai sen määräytymisen peruste
- Vähintään kuukauden kestävässä ulkomaantyössä tieto työn kestosta, valuu-  
tasta, jossa rahapalkka maksetaan, ulkomailla suoritettavista rahallisista  
korvauksista ja luontoiseduista sekä työntekijän kotiuttamisen ehdoista.

(Työsopimus - Suomen Merimies-Unioni)

**MERIMIEHEN TYÖSOPIMUS (MmL 4 §)**  
**ARBETSAVTAL FÖR SJÖMAN (Sjml 4 §)**

Täytettävä painokirjalmin Var god texta

Työntekijä Arbetsstagare	1 Sukunimi Släktnamn	2 Etunimet Förnamn	3 Mies Man Nainen Kvinna
	4 Henkilötunnus Personbeteckning	5 Syntymäpaikka Födelseort	6 Ulkom. kansalaisuus Utl. medborgarskap
	7 Passin nro Passnr	8 Passi päättynyt Passet utgår	9 Lääkärintodistus Läkarteryg Turistip. Turistp.
	10 Pätevyyskirja/-todistus ja pvm - Tutkinnot Behörighetsbrev/-intyg och datum - Examina	11 Erivapaudet ja rajoitukset Dispenser och inskränkningsar	
	12 Työntekijän osoite ja puhelin maissa Arbetsstagarens adress och telefon i land		
	13 Lähin omainen, osoite ja puhelin Närmaste anhörig, adress och telefon		
Työnantaja Arbetsgivare	14 Työnantaja ja osoite Arbetsgivarens adress		
	15 Aius, jossa työ alkaa Fartyg där arbetet påbörjas	16 Tunnuks. igen.bokstäver	17 GT
	18 kW	19 Kotipaikka Hemort	
Työsuhteen ehdot Anställningsvillkor	20 Toimintoimet aluksessa Befattning(ar) ombord		21 Työsuhteen alkamispvni Arbetsförhållandets inleds (datum)
	22 Työsopimuksen kestoaika Avtalets giltighetstid Tolstaiseksi Määrälläinen Tills vidare Avtal för viss tid	23 Määrällisen kesto Visstidsavtalets längd	24 Koeaika Prövotid
	25 Työaika, vuosiloma ja irtisanomisaika Arbetstid, semester och uppsägningstid		26 Palkka ja palkanmaksukausi Lön och lönebetalningsperiod
	27 Palkanmaksupäivä ja maksutapa Lönebetalningsdag och -sätt		28 Työehtosop. Kollektivavtal
	29 Täydentävät ehdot, lomautukset, määräällisen työsuhteen syy, sovitut liitteet ym. Kompletterande villkor, permitteringar, visstidsavtalets orsak, överenskomna bilagor m.m.		
Allekirjoitukset Underskrifter	30 Palkka ja aika Ört och datum		33 Ottokatselmuksen pvm, toimittajan nimi ja leima Påmönstringsdatum, författarens namn och stämpel
	31 Työnantajan allekirjoitus Arbetsgivarens underskrift		
	32 Työntekijän allekirjoitus Arbetsstagarens underskrift		
Irtisanominen/ Purkaminen Uppsägning/ Hävning	34 Irtisanomisen pvm Uppsägningstid	35 Irtisanomisen syy Uppsägningsskäl	36 Purkamisen pvm Hävningsdatum
	37 Purkamisen syy Hävningsgrund	38 Irtisanomisen/purkamisen vastaanotettu Erhållit meddelande om uppsägning/hävning	
Työsuhteen päättymisen Anställningens upphörande	40 Työsuhteen päättymisaika ja -paikka Datum och ort för anställningens upphörande		42 Työnantajan allekirjoitus Arbetsgivarens underskrift
			43 Työntekijän allekirjoitus Arbetsstagarens underskrift
	41 Vap. kotimatkaa pyydetty Fri hemresa begäres		
Työsuhteen jatkamisen Förlängning av avtalsför- hållandet	44 Työsuhteen jatkettu, kestoaika Avtalsför. förlängt, giltighetstid	45 Työnantajan allekirjoitus Arbetsgivarens underskrift	46 Työntekijän allekirjoitus Arbetsstagarens underskrift

Työ # 24a

1 Työnantaja Arbetsgivaren

Kuva 1. M/s Rionassa käytetty ”merimiehen työsuopimus” – lomake.

## 5. Työsuhteen jälkeen huomioitavat asiat

Tässä osiossa kerrotaan työsuhteen eri päättymistavoista, työtodistuksesta, meripalveluotteesta sekä merimieseläkkeen saamisesta.

### 5.1 Työsopimuksen päättyminen

Merimiehen ja työnantajan työsuhteen voi päättyä neljällä eri tavalla. Näitä tapoja säätelevät Merityösopimuslaki (17.6.2011/756) sekä työehtosopimukset.

Määräaikainen työsuhteen on tehty tietyksi ajaksi ja se loppuu määräajan tultua täyteen tai viimeistään kun alus saapuu seuraavaan satamaan. Määräaikaista ei voi pääsääntöisesti irtisanoa kumpaankaan sopimusosapuolen toimesta. Poikkeuksena on tilanne jossa määräaikaiseen työsuhteen on merkitty koeaika. Tällöin sopimuksen voi irtisanoa kummankin osapuolen aloitteesta. (Merityösopimuslaki 17.6.2011/756, 1.luku §5).

Työntekijä voi aina myös irtisanoutua välittömästi seuraavista syistä:

1. Määräsatamassa esiintyy vaarallista tartuntatauti
2. Alukseen kohdistuu sodan tai sodankaltaisen tilan uhka
3. Työntekijän lähiomainen on kuollut tai vakavasti sairas
4. Työntekijä on hyväksytty oppilaitokseen
5. Työntekijän muut olosuhteet ovat niin muuttuneet että sopimuksen jatkaminen ei olisi kohtuullista

Edellä mainitut kohdat koskevat sekä määräaikaista että toistaiseksi voimassa olevaa työntekijää mutta oikeutta irtisanoutumiseen on kuitenkin rajattu. Alus ei saa irtisanoutumisen takia joutua merikelvottomaan tilaan ja työntekijä voi myös joutua korvaamaan uuden työntekijän hankinnasta aiheutuneet kustannukset. Tämä kuitenkin koskee ainoastaan edellä mainittuja kohtia 4 ja 5 (Merityösopimuslaki 17.6.2011/756, 7.luku § 5). Määräaikainen työsuhteen voidaan myös purkaa. Työsopimuksen purkamista käsitellään tarkemmin tämän kappaleen viimeisessä osassa.

Toistaiseksi voimassa oleva työsuhteen päättyy useimmiten irtisanomisella tai irtisanoutumisella. Irtisanominen tapahtuu irtisanomisaikojen mukaan jotka on määritelty joko Merityösopimuslain, työehtosopimuksen tai henkilökohtaisen sopimuksen mukaan. Työntekijä voi irtisanoutua halutessaan ilman ilmoitettavaa syytä. Merityösopimuslain mukaan yleiset irtisanoutumisajat ovat tällöin seuraavia:

1. 4 vrk alle vuoden pituisissa työsuhteissa
2. 1 kuukausi jos työsuhde kestänyt 1-10 vuotta
3. 2 kuukautta yli 10 vuoden pituisissa työsuhteissa

(Merityösopimuslaki 17.6.2011/756, 7.luku § 4).

Työnantajan irtisanoessa työsuhde täytyy irtisanominen olla perusteltua. Tällainen perustelu voi olla esim. työntekijän jatkuva työtehtäviensä laiminlyönti. Työnantaja voi myös irtisanoa työsuhteen taloudellisista syistä mutta kuitenkin vaan siinä tapauksessa että hänellä ei ole tarjota vastaavaa työtä. Merityösopimuslain mukaan työnantajan on noudatettava seuraavia irtisanomisaikoja:

4. 1 kk alle vuoden kestäneissä työsuhteissa
5. 2 kk 1-5 vuotta kestäneissä työsuhteissa
6. 3 kk 5-9 vuotta kestäneissä työsuhteissa

Työntekijää ei kuitenkaan saa irtisanoa ns. epäasiallisista syistä joina voidaan pitää esim. sairautta, osallistumista työtaisteluun, poliittisia tai uskonnollisia mielipiteitä tai muita henkilökohtaisia ominaisuuksia. Työnantajan konkurssi tai kuolema johtaa yleensä myös työsuhteen päättymiseen. Tällöin molemminpuolinen irtisanomisaika on 14 päivää ja palkan tuolta ajalta maksaa joko kuolin- tai konkurssipesä (Merityösopimuslaki 17.6.2011/756, 7.luku §4 ;8.luku §1, §2, §3, §7).

Työsuhteen päättymisvaihtoehtoista on sen purkaminen kaikkein järein tapa lopettaa työsuhde. Tämä yleensä tarkoittaa sitä että työsuhde loppuu välittömästi tai aluksen saavuttua seuraavaan satamaan. Työsuhteen voi purkaa sekä työnantaja että työntekijä. Kummassakin tapauksessa purkamiselle tarvitaan kuitenkin erittäin painavat syyt. Työnantajan osalta tämä voi olla että työntekijä on esim. tahallisesti vaarantanut aluksen tai sen miehistön turvallisuutta tai rikkonut muulla tavalla työsopimusta ja sen ehtoja. Työntekijä taas voi purkaa työsopimuksen jos työnantaja törkeästi rikkoo työsopimusta tai työntekijän turvallisuutta ja tällöin voidaan katsoa että työsuhteen jatkamiselle ei ole enää edellytyksiä. Työsuhdetta on myös pidettävä purkautuneena jos työntekijä on pois työpaikaltaan siitä ilmoittamatta yhtäjaksoisesti 7 päivää (Merityösopimuslaki 17.6.2011/756, 9.luku §1, §3).



## 5.2 Työtodistus

Työsuhteen päättyttyä on työntekijällä Suomessa oikeus pyytää itselleen työtodistus. Tässä todistuksessa on vähintään mainittava työsuhteen kesto aika ja työtehtävät. Arvostelua eikä työsuhteen päättymisen syytä ei saa mainita ilman että työntekijän sitä nimenomaan pyytää. Työnantajan on kirjoitettava työtodistus vielä 10 vuotta työsuhteen päättymisestä sitä pyydettyäessä (Merityösopimuslaki 17.6.2011/756, 7.luku §10).

Merimiehelle työsopimuksesta on erityisesti hyötyä hänen tarkistaessaan palvelutietojaan meripalveluotteesta sekä anoessaan esimerkiksi ikälisää varustamolta.

## 5.3 Meripalveluote

Suomalaisilla merimiehillä ei ole käytössä ns. Seaman's book- todistusta. Ulkomaalaisilla näitä on vielä paljon käytössä. Kyseessä on eräänlainen merimiehen henkilöllisyystodistus johon kirjataan henkilötietojen lisäksi myös voimassa olevat pätevyudet sekä suoritettu meripalvelu. Suomessa vastaava todistus on nimeltään ”Meripalveluote” ja sen saa tilaamalla Liikenteen Turvallisuusvirastolta eli Trafilta. Oteessa näkyy myös merimiehen voimassa olevat pätevyudet sekä suoritettu meripalvelu. Meripalveluotteen päivittämiseksi ei merimiehen tarvitse tehdä juuri mitään. Uusitut pätevyyskirjat päivittyvät automaattisesti siihen Trafifin toimesta joka myös myöntää pätevyyskirjat.

Meripalvelutiedot lähetetään puolestaan Trafille laivan päällikön toimesta tai jossain tapauksissa varustamon konttorin toimesta. Meripalveluote päivittyy kaikille suomalaisessa laivassa työskenteleville, niin suomalaisille kuin ulkomaalaisille (Laki laivaväen luetteloinnista 22.12.2006/1360).

## 5.4 Merimieseläkkeen saaminen

Merimieseläkelain piiriin kuuluneen ja eläkemaksujaan Merimieseläkekassaan maksanaan merimiehen on eläkeiän tai muun eläkkeelle jäämisen jälkeen oikeus saada eläkettä Suomesta. Näin myös siinä tapauksessa vaikka hän olisi työskennellyt vain osan työurastaan merimieseläkelain piiriin kuuluvalla aluksella. Vanhuuseläkkeeseen on merimiehellä oikeus 63-68-vuotiaana. Mahdollista on kuitenkin myös että henkilöllä on oikeus ns. varhennettuun vanhuuseläkkeeseen. Tämä määräytyy palvelusvuosien perusteella merimieseläke-

lain piiriin kuuluvassa laivassa. Miehistön ja päällystön varhennetussa eläkeiässä on hieman eri laskemisperusteet. Lisätietoja näistä löytyy Merimieseläkekassan internetsivulta: [www.merimieselakekassa.fi](http://www.merimieselakekassa.fi).

Merimieseläkettä täytyy kuitenkin hakea. Tämä tapahtuu joko sähköisesti tai erillistä lomaketta käyttäen. Lomakkeita ja sähköinen hakupalvelu löytyy edellä mainitulta internetsivulta. Toisessa EU- tai ETA- maassa asuva voi hakea eläkettä suoraan omasta maastaan. Kansainvälisten sopimusten mukaan hakemus välittyy automaattisesti toisesta maasta Suomeen ja Merimieseläkekassaan (henkilökohtainen tiedonanto Ove Herrlin/ Merimieseläkekassa, 3.10.2011).

## 6. Loppusanat

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää ulkomaalaisen merimiehen ja suomalaisen varustamon välistä työsuhdetta ja siihen liittyviä käytännön asioita. Aloitin tutkimuksen haastattelemalla kahta samalla laivalla kanssani työskentelevää virolaista konemiestä sekä laivan omistajaa joka samalla toimii myös henkilöstöpäällikkönä. Näiden haastatteluiden pohjalta muodostin itselleni alustavan käsityksen asioista joita ulkomaalaisen merimiehen tulisi tietää ennen työsuhdettaan, sen aikana ja jälkeen. Faktatietoa näille asioille hain lakiteksteistä, eri tahojen internetsivuilta ja julkaisuista sekä pyytämällä asiantuntijalausuntoja pääasiassa sähköpostilla ja puhelinkeskusteluilla. Tiedonhaku tähän opinnäytetyöhön osoittautui joiltakin osin suhteellisen vaikeaksi. Kaikkihan tietävät että esimerkiksi lakeja voidaan tulkita monella eri tavalla ja niiden tulkitsemiseksi pitäisi olla lähes asianajaja. Tiedonhakua vaikeutti myös se että lähettämiini sähköpostikyselyihin vastauksen saaminen kesti usein kauan ja kaikilta tahoilta en vastausta saanut ollenkaan. Osittain saamani vastaukset olivat ristiriidassa keskenään sekä myös ristiriidassa lakien kanssa. Jopa samasta asiasta eri asiantuntijoilta kysytyäni saatoinkin saada hieman poikkeavan vastauksen. Loppujen lopuksi päätelmäni oli että tässä opinnäytetyössä voin kirjoittaa ainoastaan yleispätevästi monista asioista kuten esimerkiksi merimiesten sosiaaliturvasta ja pätevyyskirjojen kelpoisuustodistusten saamisesta. Nämä asiat päätetään yleensä aina tapauskohtaisesti. Yritin kirjoittamisen lomassa asettaa itseni myös ulkomaalaisen asemaan joka aikoo tulla töihin suomalaiseen laivaan. Totesin että monissa asioissa on edessä aikamoinen viidakko selvitettävänä. Ulkomaalaisen olisikin varmaan lähes mahdotonta itsenäisesti ottaa selvää monista eri asioista ainakaan ilman suomen tai ruotsin kielen taitamista.

Tämä opinnäytetyö käsittelee monia työsuhteeseen liittyviä asioita. Tekstiä lukiessa saattaa herätä kysymys: ”Onkohan tässä varmasti kaikki”? Kysymys on sinänsä aiheellinen. Totesinkin työtä tehdessäni että monista tämän työn aiheista riittäisi kerrottavaa huomattavasti enemmän. Esimerkiksi merimiesten, niin suomalaisten kuin ulkomaalaisten sosiaaliturvasta riittäisi tutkittavaa vaikka kokonaiseen opinnäytetyöhön. Tässä työssä pyrin kuitenkin poimimaan jokaisesta aihealueesta tärkeimmät asiat ja kertomaan ne myös niin lyhyesti ja selkeästi että lukija jaksaisi lukea jokaisen kappaleen loppuun asti. Tämä oli hyvin haastavaa.

Tämän opinnäytetyön runko pohjautuu myös omiin kokemuksiini merenkulusta jonka parissa olen nyt kymmenisen vuotta työskennellyt. Periaatteessa työsuhteen kaava onkin samanlainen sekä suomalaisella että ulkomaalaisella. Ulkomaalaisilla mukaan tulevat esimerkiksi opinnäytetyössäni kerrotut lupa-asiat jne. Koska tämä työ pohjautuu omiin kokemuksiini sekä ulkomaalaisilta merimiehiltä kuulemiini kysymyksiin, en voi myöskään sen puolesta luvata, että tämä työ on täydellinen opas mutta toivon kuitenkin että tästä on apua ulkomaalaiselle merimiehelle sekä varustajalle heidän tehdessä työsopimusta.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli että itse tutkimus olisi suunnattu lähinnä suomalaiselle varustajalle ja henkilöstöpäällikölle informaation lähteeksi ja että tämän tutkimuksen pohjalta tekisin myös oppaan ulkomaalaiselle merimiehelle itselleen. Olenkin siis tehnyt englanninkielisen oppaan: ”Working in Finnish Flag Vessels” jossa on kysymysten muodossa pyritty vastaamaan ulkomaalaisen merimiehen useimmin esittämiin kysymyksiin. Tämä opas löytyy tämän opinnäytetyön liitteestä numero 3. Mielestäni opinnäytetyön tavoitteet täyttyivät kohtalaisen hyvin.

Johdannossa mainitsin että suomalainen merenkulku muuttuu jatkuvasti ja suomalaisten laivojen miehistö kansainvälistyy kovaa vauhtia. Tulevaisuus näyttääkin mikä tässä on lopullinen suunta. Kuinka suuri osa miehistöstä on ulkomaalaisia vai onko Suomessa yleensäkin enää laivoja Suomen lipun alla? Voi olla että me suomalaisina merenkulkijoina joudumme vaihtamaan alaa tai etsimään töitä muun maan lipun alta. Tällöin meillä on edessä sama prosessi kuin ulkomaalaiselle Suomeen tullessa. Ilman osaavaa henkilöstöpäällikköä tai selkeitä ohjeita monien tässäkin työssä kerrottujen koukeroiden selvittäminen on haastavaa. Mutta merimieshän on tunnetusti erimies. Me kyllä selviämme näistäkin haasteista.

## LÄHDELUETTELO

Jäsenasiat

<http://www.seacommand.fi/jasenasiat> (noudettu 15.10.2011)

Kela – Erityistilanteet.

<http://www.kela.fi/in/internet/suomi.nsf/NET/291007122026HS?OpenDocument#meri>  
(haettu 20.10.2011)

Kela – Mitä Kelan sairausvakuutus korvaa?

<http://www.kela.fi/in/internet/suomi.nsf/NET/090801095216EH?OpenDocument> (haettu 27.10.2011)

Konepäällystöliitto – Jäseneksi liittyminen.

[http://www.konepaallystoliitto.fi/index.php/suomi/jaseneksi\\_liittyminen/](http://www.konepaallystoliitto.fi/index.php/suomi/jaseneksi_liittyminen/) (haettu 9.9.2011)

Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687

Laki laivaväen luetteloinnista 22.12.2006/1360

Merilaki 29.12.2009/1688

Merimiesterveyskeskukset.

<http://www.valvira.fi/files/MERIMIESTERVEYSKESKUKSET.pdf> (haettu 12.10.2011)

Merimiesten kansallinen yleissopimus SopS 64/1970

Merityöaikalaki 9.4.1976/296

Merimieseläkelaki 22.12.2006/1290

Merityösopimuslaki 17.6.2011/756

MMTK:n säännöt

SMS-manual m/s Ramona, m/s Riona, 05.05.2008

Soveltamisalalaki 29.8.2008/584

Suomen Varustamot ry.

[http://www.varustamoyhdistys.fi/index.php?sivu\\_id=16](http://www.varustamoyhdistys.fi/index.php?sivu_id=16) (noudettu 12.10.2011)

Trafi – Kelpoisuustodistus.

[http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys\\_ja\\_patevyydet/patevyysskirjat/kelpoisuustodistus](http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys_ja_patevyydet/patevyysskirjat/kelpoisuustodistus)  
(haettu 2.10.2011)

Trafin Kauppalaivatilasto 2010.

[http://www.trafi.fi/filebank/806-Kauppalaivastotilasto\\_2010.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/806-Kauppalaivastotilasto_2010.pdf) (haettu 3.10.2011)

Työeläkevakuutusmaksu.

<http://www.merimieselakekassa.fi/fi/Etusivu/Elake/tyoelakemaksu/Sivut/default.aspx> (haettu 4.10.2011)

Työsopimuslaki, 26.01.2001/55

Työsopimus - Suomen Merimies-Unioni.

[http://www.smu.fi/nuoret\\_opiskelijat/tyoelamassa/tyosopimus/](http://www.smu.fi/nuoret_opiskelijat/tyoelamassa/tyosopimus/) (noudettu 15.10.2011)

Ulkomaalaislaki, 30.4.2004/301

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 29.12.2009/1797

Viestintävirasto – GOC,ROC ja kelpoisuustodistus.

<http://www.ficora.fi/index/luvat/tutkinnotjatodistukset/meriradio/gocroc.html> (haettu 14.10.2011)

## **LIITE 1**

### **Työntekijälle haastattelussa esitetyt kysymykset**

- Nimesi, ikäsi ja kansallisuutesi?
- Nykyinen toimesi?
- Oletko toiminut myös muissa tehtävissä suomalaisessa laivassa?
- Kuinka kauan olet työskennellyt suomalaisissa laivoissa?
- Oletko ollut muissa suomalaisissa varustamoissa töissä?
- Miten päädyit töihin suomalaiseen varustamoon? Nykyiseen varustamoosi?
- Tiedätkö muita tapoja hakea töihin suomalaiseen varustamoon?
- Onko maassasi esim. miehitusfirmoja jotka välittävät työpaikkoja Suomeen?
- Millä kielellä kommunikoit varustamoon?
- Oletko tehnyt työsopimuksen? Suullisena vai kirjallisena?
- Onko sinulla mielestäsi samanlaiset työehdot kuin suomalaisilla kollegoillasi?
- Mikä on aluksesi työkieli? Mitä kieltä käytät työssäsi?
- Minkä maan passi sinulla on? Tarvitsetko muita henkilöllisyystodistuksia työssäsi?
- Onko sinulla suomalaisia pätevyyskirjoja tai endorsementteja?
- Vaatiiko työnantajasi sinulta suomalaisia pätevyyskirjoja tai endorsementteja?
- Oletko tietoinen mitä suomalaista pätevyyskirjaa pätevyyskirjasi vastaa?
- Minkä maalainen lääkärintodistus sinulla on?
- Miten verotuksesi käytännössä tapahtuu? Maksatko Suomeen veroja? Entä kotimaahasi?
- Kuulutko suomalaiseen ammattiliittoon? Kuulutko muun maan ammattiliittoon?
- Oletko tietoinen onko sinulla oikeus kuulua suomalaiseen ammattiliittoon?
- Miten eläkemaksusi hoituvat?
- Muuta mieleen tulevaa tai epäselviä asioita koskien työskentelyä suomalaisessa laivassa?

## **Varustajalle/Henkilöstöpäällikölle haastattelussa esitetyt kysymykset:**

- Varustamo jota edustat?
- Onko varustamossanne laivoja muun kuin suomen lipun alla?
- Paljonko varustamossanne työskentelee ulkomaalaisia merimiehiä? Missä toimita he työskentelevät?
- Jos varustamonne päätyy palkkaamaan ulkomaalaisen merimiehen, mitä kautta yleensä kuulette työntekijästä?
- Käytättekö/ oletteko koskaan käyttäneet miehitystoimistoja?
- Tiedättekö välittääkö Suomen Työvoimatoimisto ulkomaalaisia merimiehiä?
- Onko suomalaisessa laivassa miehitys mahdollista ulkoistaa täysin?
- Teettekö aina ulkomaalaisen merimiehen kanssa kirjallisen työsopimuksen? Poikkeako tämä joten suomalaisen kanssa tehdystä sopimuksesta? Tiedättekö onko esim. ”merimiehen työsopimus” - kaavaketta saatavilla englannin kielellä?
- Mitä henkilöllisyystodistuksia vaaditte ulkomaalaiselta merimieheltä?
- Vaaditteko kaikkiin työtehtäviin suomalaisen pätevyyskirjan tai endorsementin?
- Onko varustamonne pääsääntöisesti hoitanut endorsementin hakemisen työntekijälleen?
- Miten endorsementin hakeminen tapahtuu?
- Onko teidän kokemuksen mukaan ilmaantunut ongelmia suomalaisten ja ulkomaisten pätevyyskirjojen vastaavuudessa
- Mikä varustamonne alusten työkieli? vaaditteko työntekijän osaavan sitä?
- Miten ulkomaalaisten työntekijöiden verotus poikkeaa suomalaisten verotuksesta työnantajan näkökulmasta? aiheuttaako tämä ongelmia tai lisätoita?
- Opastatteko ulkomaalaista jotenkin verotusasioissa?
- Miten ulkomaalaisten työntekijöiden eläkemaksujen maksaminen poikkeaa suomalaisista työnantajan näkökulmasta? aiheuttaako tämä ongelmia tai lisätoita?
- Opastatteko ulkomaalaista jotenkin eläkeasioissa?
- Muuta mieleen tulevaa tai epäselviä asioita koskien ulkomaalaisten työskentelyä suomalaisessa laivassa?



# **Working in Finnish flag vessels**



This guide intends to answer to the most important facts you may want to know when you are planning to work in Finnish flag vessels.

### **How can I apply a job from Finnish shipping companies?**

Contact directly the shipping company. Make a phone call or send an application via e-mail or post. In appendix you will find a list of Finnish shipping companies.

### **Do I have to speak Finnish onboard ships?**

You can ask from the company's staff manager what is the working language of the ship in which you are going to work.

### **Can I sail with my own national certificate or do I have to get a Finnish endorsement?**

You should get a Finnish endorsement for your certificates only if you are sailing as an officer.

As a deck officer you should also get a Finnish endorsement for your GMDSS- certificate.

In Finland your company most likely will apply for those endorsements for you but to be sure it's better to discuss it with the staff manager.

### **Where can I apply for an endorsement?**

Finnish Transport Safety Agency (Trafi) grants endorsements for maritime certificates.

Finnish Communications Regulatory Authority (Ficora) makes endorsements for GMDSS certificates. You will find contact information in appendices.

### **Do I have to have a Finnish medical certificate?**

Yes. Every person working in a Finnish flag vessel should have a Finnish medical certificate.

### **How do I get it?**

For the first medical examination you should see a seaman's doctor in Finland at the municipal seaman's health centre. You will find a list of the municipal seaman's health centres in appendices.

The price for the first examination is 33,80 Euros (in 2011) and the certificate is valid for two years.

After that you have to renew it every two years but then you can do the examination also at private seaman's doctor.

### **How about the taxes? Where should I pay them?**

In every case first you will pay your taxes to Finland. These are paid automatically from your monthly salary. Usually as a foreign seaman you pay 35 % of taxes of your total wage but other variations are also possible. If 75 % of all your yearly income is from Finland, you have the right to apply for the so called progressive taxes and this means you maybe pay less to Finland.

After you have paid your first taxes to Finland you must also ask from your home country how the taxes work there. In any case before your first salary you should send a tax deduction card to the company. You can apply for the tax deduction card from a local tax office or via post. As appendices you must fill tax offices form number 5036 or 6201a. You will get those forms from local the tax office or from their internet page.

### **If I work in a Finnish flag vessel, will I get some social security from Finland?**

Yes. If you are permanently living in Finland and working in a Finnish flag vessel you always get a full social security. If you are living in EU-area, in Nordic countries or in Switzerland and working in a Finnish flag vessel at least 4 months you will also get a full social security from Finland. Mariners that come from other countries can also get the Finnish social security but there might be some restrictions. In Finland we have an institute called KELA- The Social Insurance Institution of Finland.

This institution makes always the final decision of who is justified to get the social security from Finland. Every foreign seamen working in Finland must personally make an application to KELA for the social security. This happens by filling in the form Y77 and returning it to the KELA. This form is available in every KELA:s local office and it is also printable in their website.

### **What are my responsibilities when I'm working on Finnish flag vessel?**

- Work carefully and according to given orders
- Follow the given safety regulations
- Keep business secrets
- If necessary take part in a maritime declaration

### **What are my rights?**

- To get salary at least according to collective labor agreement
- Belong to the trade union
- Not to be discriminated
- To work in a safe environment

- To have sick leave

### **Are there any trade unions for seamen in Finland? Can I be a member of them?**

In Finland we have three different trade unions. The Finnish Seamen's Union (Suomen Merimies-Unioni ry) is largest of them and members of it consist mostly of Crew-level workers. Suomen Laivanpäällystöliitto r.y is a trade union for the ship officers, pilots and captains. Suomen Konepäällystöliitto is trade union for the ship engineers and engineers onshore. You can become member one these unions but you have to apply for the membership. You will find Application forms on their websites but unfortunately Suomen Laivanpäällystöliitto and Suomen Konepäällystöliitto have their websites only in Finnish and Swedish. For applying of membership you can also contact your vessels or company's trustee who represent the trade union.

These trade unions make collective agreements with the employer. You will find most of the collective agreements also in English.

### **How should I do my employment contract?**

Employment contract for seaman must always be in written form in Finland. There are two different kinds of contracts. Basically all contracts should be made in Open-ended form. Fixed-term employment contract can also be done but there should always be some reason for it. Both of these contracts can also have a trial period. Check out the collective agreement for the ship you are about to work.

### **How does the employment contract end in Finland?**

If you have fixed-term contract it will end at it will end on the last day written in contract or in the next port ship is going. Open-end contract you can as an employee end without any reason but you have to remember period of notices written in the collective agreement. If employer ends your open-end contract there has to be some reason for it. In that case the employer must also follow the period of notices written in collective agreement.

Working contract can also end immediately. In other words you can get fired or resign yourself. In these cases there must be some very weighty reason. This kind of reason can be for example if you have seriously failed your duties or caused serious risk for the ship's safety.

### **Do I get any records of my sailings in Finnish flag vessel?**

If you have so called seaman's book the captain of your vessel or company's representative can make notices in it. Anyway all marine services in Finnish flag vessel are recorded at Trafi's

accounts. You can have your own “Extract From the Register of Seamen” by contacting Trafi and they will send it to you. In Finnish this is called “Meripalveluote”.

In Finland you have also right to have “Letter of reference” after your employment contract has ended. This you have to ask personally from your company’s representative.

### **Will I get any pension from Finland some day?**

If you coming from the EU-area, Switzerland or some other European Economic Community you have to pay 11.1% pension contribution of your every salary ( year 2011). This means that if you had paid those charges you will also get pension from Finland. Mount of the pension depends how much you have paid there. Usually if you have worked your entire career on Finnish flag vessel you have right to get your pension at 63-68 years old. You may have right to get it earlier but that age is counted from how many year you have sailed in Finnish flag vessels. Seaman’s pension you must apply from the Finnish Seafarer’s Pension Fund. If you are permanently living in some other country local pension authorities will send your application to Finland.

Mariners from all other countries don’t have right for the seaman’s pension and they don’t have to pay pension contributions.

## APPENDIX AND CONTACT INFORMATION

- <http://www.varustamoyhdistys.fi/>

- List of most of the shipping companies in Finland

- <http://www.trafi.fi/>

-Finnish Transport Safety Agency ( maritime endorsements)

- [www.ficora.fi](http://www.ficora.fi)

- Finnish Communication Regulatory Authority ( GMDSS endorsements)

- <http://www.valvira.fi/files/MERIMIESTERVEYSKESKUKSET.pdf>

- List of municipal seaman's health centres

- <http://www.vero.fi>

- Finnish tax office

- <http://www.kela.fi/>

- The Social Insurance Institution of Finland

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

-The Finnish Seamen's Union

- <http://www.seacommand.fi/>

- Suomen Laivanpäällystöliitto ry. (Union Trade for officers)

- [www.konepaallystoliitto.fi/](http://www.konepaallystoliitto.fi/)

-Suomen Konepäällystöliitto ry (Trade Union for engineers)

- [www.merimieselakekassa.fi/](http://www.merimieselakekassa.fi/)

- Seafarer's Pension Fund

This guide is made from Jura Luhtanen's Bachelor's Thesis. Whole work you will find at [www.theseus.fi](http://www.theseus.fi) or in the Novia library.