

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Tekniikan ja liikenteen koulutusohjelma / Merikapteenin suuntautumisvaihtoehto

Alexi Manninen

OPAS MERITYÖLÄISELLE

Opinnäytetyö 2014

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Tekniikan ja liikenteen koulutusohjelma

MANNINEN, ALEKSI

Opas merityöläiselle

Opinnäytetyö

37 sivua + 54 liitesivua

Työn ohjaaja

Timo Alava

Toimeksiantaja

Kymi Technology

Maaliskuu 2014

Avainsanat

Merityö, opas, ammattiliitot, koulutus, merenkulku

Opinnäytetyö kokoaa merityöläisen elämään vaikuttavien virastojen, eturyhmien ja oppilaitosten tuottaman informaation. Työn pohjalta on koottuna opas, joka kattaa kerätyn tiedon tiivistetysti ja kansankielisesti.

Merityöläisen on hankalaa pysyä selvillä omista oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan, sillä kullakin taholla on oma tapansa julkaista tietoa. Usein olennainen tieto hautautuu informaatiotulvaan, jota asiaan perehtymättömän on vaikea hahmottaa. Yksittäisen työntekijän voi myös olla hankala tietää, missä kulkee eri virastojen ja toimijoiden rajapinta. Tämä voi pahimmillaan johtaa tilanteeseen, jossa työntekijä ei tiedä, mitä hänen pitäisi tietää.

Opinnäytetyötä ja siitä koostettua opasta varten tutkittiin merityöläisen elämään vaikuttavien toimijoiden tuottamia julkaisuja ja suoritettiin sähköpostikysely. Nämä tiedot koottiin selkeiden kokonaissuoksien alle. Hankalaa tästä teki se, että jopa rinnakkaisilla toimijoilla on hyvin poikkeavat tavat viestiä.

Sen sijaan, että opas perustuisi viittauksiin, on sen tarkoitus itseselitteinen. Tämän lisäksi on tarkoitus antaa tietoa syvempään tiedonhankintaan.

Opas tullaan kierrättämään takaisin niille tahoille, joita työssä käsitellään. Työn ja oppaan tarkoitus toimia myös keskustelun herättäjänä ja saada eri sidosryhmät harkitsemaan, kuinka voisivat kehittää ulkoista viestintää ja julkaisu toimintaa suuntaan, jossa yksittäisen työntekijän olisi helpompi saada tarvitsemansa tieto.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Marine Technology

MANNINEN, ALEKSI

Guide for Seafarers

Bachelor's Thesis

37 pages + 54 pages of appendices

Supervisor

Timo Alava

Commissioned by

Kymi Technology

March 2014

Keywords

Merityö, opas, ammattiliitot, koulutus, merenkulku

The information useful to marine employees is scattered in the publications of the respective parties. This causes difficulties in acquiring the needed information. Misinformation can cause problems as the employees are not aware of all the rights and requirements that are bestowed on them.

The aim for the thesis was to gather the relevant information in one simple and self-explanatory guide that could be circulated amongst the employees and interest groups. The guide would also give tools to find the relevant information as it is constantly updated and amended.

The study was conducted by examining the available sources and sending out e-mail questionnaires to interest groups. Instead of referencing to the primary sources, the data was condensed, simplified and made more uniform.

Finding the relevant data proved to be an extensive and time consuming task. There is clearly a need for a cohesive data package that is available to all. Even with similar parties such as the schools the format and content of the available information varies highly. This thesis along with the guide will be circulated back to the parties in hope of them coming together to simplify and standardize their information output.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	5
1.1	Lyhenteet ja määritelmät	7
2	KOULUTUS	8
2.1	Koulutusohjelmat	8
2.1.1	Oppilaitokset	9
3	PÄTEVYYS	10
3.1	Yleisesti	10
3.2	Työtehtäväkohtaiset pätevyysvaatimukset	13
3.2.1	Päällikkö	13
3.2.2	Yliperämies	15
3.2.2.1	Vahtiperämies	15
3.2.3	Vahtimies	16
3.2.4	Konepäällikkö	17
3.2.5	Toinen konepäällikkö	17
3.2.6	Vahtikonemestari	18
3.2.7	Konevahtimies	18
3.2.8	YT-pätevyudet	19
3.2.9	Muut merityöläiset	19
3.3	Lisäpätevyudet	20
4	MERITYÖLÄISEN OIKEUDET JA VELVOLLISUUDET	23
4.1	Työehtosopimukset	23
4.2	Työhönotto	24
4.3	Palkanmaksu	24
4.4	Työaikalainsäädäntö	25
4.5	Verotus	27
4.5.1	Yleisesti	27

4.5.2	Luontaisedut	28
4.5.3	Muu kuin merityötulo	28
4.5.4	Matkakustannukset	28
4.5.5	Vähennykset	29
4.5.6	Vieraan lippuvaltion alainen verotus	29
4.6	Terveys ja terveydenhuolto	30
4.6.1	Merimiehen lääkärintarkastus	30
4.6.1.1	Lääkärintarkastusten tavoitteet	31
4.6.1.2	Merimieslääkäri ja merimiesterveyskeskus	31
4.6.1.3	Lääkärintarkastukset	31
4.6.2	Poikkeuslupa	33
4.6.3	Työolosuhteiden merkitys terveyteen	33
4.6.4	Sairaanhoito aluksella	34
4.7	Ulkomaille rekisteröidyillä aluksella työskentelevän sosiaaliturva sekä sairausvakuutus	34
5	AMMATTILIITOT	35
5.1	Yleisesti liitoista	35
5.1.1	Suomen Merimies-unioni	36
5.1.2	Suomen Laivanpäällystöliitto	36
5.1.3	Suomen Konepäällystöliitto	36
6	VAPAA-AJANPALVELUT	37
6.1	Merimiespalvelutoimisto	37
6.2	Merimieskirkko	37
	LÄHTEET	37
	LIITTEET	
	Liite 1. Opas merityöläiselle	
1	JOHDANTO	

Merityöläinen työskentelee ympäristössä, jota säätelee lukuisat kansalliset ja kansainväliset toimijat. Nämä toimijat kuitenkin viestivät tekemisistään itsenäisesti

sekä keskenään epäjohdonmukaisesti. Tämä aiheuttaa merityöläiselle ongelmia löytää tarvitsemansa tieto. Jo oikean viranomaisen tai muun toimijan löytäminen voi tuottaa vaikeuksia. Oikean tiedon löytämättä jääminen voi pahimmassa tapauksessa johtaa työntekijän oikeuksien tai velvollisuuksien väärinkäsityksiin tai laiminlyönteihin.

Suurimmaksi ongelmaksi opinnäytetyötä tehdessä nousi annetun tiedon määrän suuri vaihtelu. Jotkin toimijat hukuttavat asioihin perehtymättömän informaatiotulvaan, kun taas toiset viestivät liiankin niukasti. On tietysti ymmärrettävää, että lainsäätäjät antavat ulos lakitekstiä, mutta sen tulkitseminen maallikon silmin on raskasta ja varsinainen sisältö saattaa hukkua kapulakieleen.

Sykäyksenä työlle toimi ITF:n STCW A Guide For Seafarers. Tässä kansainvälisen työntekijäjärjestön koostamassa oppaassa käydään läpi liki 400-sivuinen STCW-koodisto sellaisen sanoin, että opas on kaikkien merityöläisten ymmärrettävissä. Opas on käännettynä ja tiivistettynä osana tätä opinnäytetyötä.

Tutkiessani säädöstä en kuitenkaan löytänyt vastaavia itseselitteisiä, tiivistettyjä ja helppolukuisia oppaita suomalaisilta toimijoilta. Jutellessa muiden merityöläisten kanssa huomasin, etten ollut yksin ongelmani kanssa. Liikkeellä oli paljon huhuja ja puolittietoa. Tilanne tuntui olevan erityisen vaikea ulkomaan lipun alla purjehtivilla merityöläisillä. Pahimmillaan epäselvyyden johtivat siihen, että Suomen viranomaiset kohtelivat merityöläisiä eri tavoin riippuen kotikunnasta.

Alkaessani itsenäisesti asiaa tutkimaan tuli ilmiselväksi, että johdonmukaiselle oppaalle olisi käyttöä. Tarpeellisen tiedon löytäminen oli hankalaa ja aikaa vievää. Hyvin harvat toimijat tarjosivat tietoa siten, että sen hyödyntäminen olisi yksittäiselle merityöläiselle helppoa ja täsmällistä. Vaikka oikea tieto olikin saatavilla, sen käsittämiseksi vaadittiin usein myös muiden lähteiden ja viittausten tuntemusta.

Tätä opinnäytetyötä varten tehdyn tutkimuksen ja siitä koostetun oppaan toivotaan toimivan ensiapuna työelämässä askarruttaviin sääntö- ja säädösepäselvyyksiin sekä ohjaamaan merityöläisen oikeille lähteille lisätietoa tarvittaessa.

1.1 Lyhenteet ja määritelmät

GMDSS – Global Maritime Distress and Safety System

Kansainvälisesti sovittu radiolaitteita koskeva säädöstö, jonka alaisuuteen kuuluvat meriliikenteen turvaaminen niin radiolaitteiden kuin niiden käyttäjien osalta

GOC – General Operators Certificate

GMDSS:n alainen sertifikaatti. Yleinen radionkäyttölupa myös A1:n ulkopuolisille alueille.

ILO- International Labour Organization.

Kansainvälinen YK:n alainen järjestö tehtävänään turvata työntekijäin oikeuksia maailmanlaajuisesti.

IMO – International Maritime Organization

Kansainvälinen merenkulkujärjestö. YK:n alainen eritysvirasto, joka luo raamit merenkulun turvallisuuteen ja meriympäristön suojeluun liittyvään lainsäädäntöön.

ITF - International Transport Workers' Federation

Kuljetusalan työntekijöiden kansainvälinen järjestö. Tekee työtä yhdessä IMO:n ja muiden kansainvälisten toimijoiden kanssa parantaakseen merityöläisen asemaa.

ROC – Restricted Operators Certificate

GMDSS:n alainen sertifikaatti. VHF:n kantaman rajaavalle A1-alueelle

STWC – Standards for Training Watchkeeping and Certification

Koulutuksen, vahdinpidon ja pätevyyksien kansainvälinen säädös. Antavat raamit kansalliselle lainsäädännölle.

TraFi – Liikenteen turvallisuusvirasto

Suomessa merityöläisen sertifioinnista vastaava viranomainen.

2 KOULUTUS

2.1 Koulutusohjelmat

Koulutuspaikkoja sijaitsee Suomessa neljällä paikkakunnalla, Kotkassa, Raumalla, Turussa sekä Maarianhaminassa. Opinnot jakautuvat toisen ja korkea-asteen oppilaitoksiin. Oppilaitokset ovat STCW-hyväksytyjä. Merenkulun koulutuksesta valmistuu kansi- ja konemiehistön, kansi- ja konepäällystön sekä talousosaston tehtäviin.

Suomenkielisiä miehistötason koulutusohjelmia ovat kansi- ja konekorjauksen koulutusohjelma sekä sähkönkäytön koulutusohjelma. Korjausmies voi toimia aluksella erinäisissä miehistötehtävissä kuten konemiehenä tai matruusina. (Hakijan opas 2014.)

Toisen asteen oppilaitoksissa on mahdollista opiskella hotelli-, ravintola- ja catering-alan perustutkinto joko kokin tai tarjoilijan koulutusohjelmassa. Näihin on mahdollista sisällyttää laivatalouden opintoja. Laivatalouden opinnoilla täydennettynä kokilla tai tarjoilijalla on mahdollisuus työskennellä aluksen talousosastolla. (Hakijan opas 2014.)

Päällystön koulutusohjelmia suomenkielisellä toisella asteella ovat vahtiperämiehen sekä vahtikonemestarin koulutusohjelmat. Tutkintonimikkeenä kaikissa opinnoissa on merenkulkualan perustutkinto. Vahtiperämies on valmistuessaan koulutuksensa puolesta pätevä toimimaan aluksen vahtipäällikkönä sekä pienaluksen päällikkönä. Vahtikonemestarin koulutuksella on mahdollista toimia konevahtipäällikkönä sekä pienaluksen konepäällikkönä. (Hakijan opas 2014.)

Ruotsin kielellä on mahdollista opiskella vahtimieheksi, kansi- tai konekorjausmieheksi, vahtiperämieheksi sekä vahtikonemestariksi. (Axxell.fi 2013.)

Ammattikorkeakouluissa voi opiskella joko merikapteenin tai merenkulkualan insinöörin koulutusohjelmissa. Nämä ovat tarjolla sekä suomen että ruotsin kielellä. Merikapteeniksi on mahdollista opiskella myös englanniksi. (Novia.fi 2013; Kyamk.fi 2013.)

Koulutuksena puolesta merikapteenin tutkinnolla on mahdollista toimia kaikissa kansipääallystön töissä aluksen kokoon ja liikennealueeseen katsomatta, ottaen kuitenkin huomioon alustyyppikohtaiset rajoitukset. Merenkulkualan insinöörillä on tutkintonsa puolesta mahdollista toimia kaikissa konepääallystön tehtävissä. Lisäksi merenkulualan insinöörin on mahdollista lisäpätevoityä myös voimalaitoksen käyttötehtäviin. (Kyamk.fi 2013.)

Toisen asteen tutkinnon suorittamisen jälkeen on mahdollista hakea aikuisopiskelijaksi ammattikorkeakouluun. Tällöin jo suoritettu opintomäärä hyvitetään soveltuvin osin. Tätä kautta on mahdollista jatkaa vahtiperämiehen tai vahtikonemestarin opintoja merikapteeniksi tai merenkulkualan insinööriksi. (Kyamk.fi 2013.)

Tutkintojen laajuudet ovat seuraavia:

- Vahtimies: 25 ov
- Kansi- tai konekorjausmies: 120 ov
- Vahtiperämies tai vahtikonemestari: 120 ov
- Merikapteeni: 270 op
 - Aikuisopiskelijan suoritettuja opintoja voidaan lukea hyväksi 155 op
- Merenkulkualan insinööri: 270 op
 - Aikuisopiskelijan suoritettuja opintoja voidaan lukea hyväksi 155 op

2.1.1 Oppilaitokset

Toisen asteen koulutusta tarjoavat Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (Kotka), Winnova (Rauma), Axxell (Turku) sekä Ålands yrkesgymnasium (Maarianhamina).

Ammattikorkeakoulutusta tarjoavat Kymenlaakson ammattikorkeakoulu (Kotka), Satakunnan Ammattikorkeakoulu (Rauma), Novia (Turku) sekä Högskolan på Åland (Maarianhamina). Koulujen tarjoamat koulutusohjelmat ovat selvitettyinä taulukossa 1.

Vahtimiehen tutkintoon haetaan suoraan. Haun ja sisäänoton suorittaa Axxell.

Toisen asteen tutkintoihin haetaan toisen asteen yhteishaussa. Yhteishaku suoritetaan keväisin. Ammattikorkeakouluihin haetaan ammattikorkeakoulujen yhteishaussa. Lisätietoa hauista löytyy opetushallituksen internetsivuilta.

Täydennys- ja päivityskoulutustarjonta on runsas ja muuttuvainen. Koulutusta tarjoavat Kotka Maritime Centre, Åboa Mare, Samk, Högskolan på Åland sekä Meriturva. Tärkeimpiä täydentäviä koulutuksia ovat aluskohtaiset lisäpätevyyskurssit kuten tankkerityöskentelyyn valmistavat CTTP-, OTTP- ja GTTP-kurssit tai matkustaja-aluksella vaadittavat Crowd & Crisis ja FRC-kurssit sekä pätevyyskirjoen ylläpitämiseen tai palauttamiseen vaadittavat kurssit kuten GOC/ROC Refreshment ja Ensiapu- ja lääkitäkurssit. (maritimekotka.fi 2014.)

3 PÄTEVYYS

3.1 Yleisesti

Merenkulkijan pätevyys on määritelty IMO:n (International Maritime Organization) STCW:ssä (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) STCW määrittää pätevyyteen ja sen todistuksena olevaan sertifikaattiin kuuluvat opinnot, työkokemus ja henkilökohtaiset vaatimukset (ikä ja terveys). STCW:n pohjana on vuoden 1995 kokous, jonka tuloksena luotiin STCW-95. Sitä on sittemmin liitetty vuonna 2010. (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

STCW on jaettu kahteen osaan STCW Convention ja STCW Code. STCW Convention sisältää esittelyn kokouksesta ja osallistujista. Siinä on myös selitettynä yleistä termistöä ja ohjeistusta STCW:n alaisten säännösten käyttöönottoon. (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

STCW Conventionin käytännönläheisin anti on kuitenkin sen liitteissä. Liite 1 on se osuus, joka koskettaa merityöläistä suorimmin. Liitteen luvussa I on selitettynä STCW:ssä käytettyä termistöä, sekä yleistä ohjeistusta liittyen pätevyysiin, niiden saamiseen sekä säilyttämiseen. Luku II koskee päällikköä ja kansiosastoa, luku III koneosastoa. Luvussa IV on määriteltynä radiopätevydet. Luvussa V on listattuna erikoisvaatimuksia, joita esimerkiksi tankkerilla tai matkustaja-aluksessa työskennellessä tulee täyttää. Luku VI käsittää pätevyyden ehtona olevia hätätilanne ja turvallisuus vaatimuksia. Luku VII käsittelee lisäpätevyksiä. Viimeisessä luvussa,

luku VIII on annettuna yleisiä ohjeita vahdinpidon järjestämiseen. (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

STCW:n pohjalta on laadittu englanninkielinen opas STCW-95: Guide for Seafarers. Tähän oppaaseen on tiivistetty merityöläisen kannalta tärkeimmät kohdat STCW Conventionista ja lähinnä sen liitteestä 1. Opas on ITF:n (International Transport Workers' Federation) tuottama, ja sen tarkoitus on lähellä tämän tutkimusraportin tarkoitusta, koota suuri määrä tietoa helpommin hallittavaan selkokieliseen kokonaisuuteen. Opas koostuu viidestä osiosta ja neljästä liitteestä. (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Osio 2 (Section 2: Certification Requirements) käsittää neljä aliosaa, joihin on koottu yleisimmät pätevyydet ja niiden vaatimukset. Nämä pätevyyden ovat kuvattuna taulukoissa 1, 2 ja 3. (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Ominaisuus	Aluekohtaiset rajoitukset	Tonnistokohtaiset rajoitukset
Päällikkö	Rannikko	Alle 500 bt
	Rajoittamaton	Alle 3,000 bt
	Rajoittamaton	Rajoittamaton
Yliperämies	Rajoittamaton	Alle 3,000 bt
	Rajoittamaton	Rajoittamaton
Vahtiperämies (OOW)	Rannikko	Alle 3,000 bt
	Rajoittamaton	Rajoittamaton
Vahtimies	Rajoittamaton	Rajoittamaton

Taulukko 1. STCW Päällikön ja kansiosaston pätevyydet (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Ominaisuus	Aluekohtaiset rajoitukset
Radio-operaattori	GMDSS (GOC tai ROC)

Taulukko 2. STCW Radiopätevydet (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Ominaisuus	Aluekohtaiset rajoitukset	Propulsiotehon rajoitukset
Konepäällikkö	Rajoittamaton	750 kW – 3,000 kW
	Rajoittamaton	3,000 kW tai enemmän
	Rannikko	750 kW – 3,000 kW
	Rannikko	3,000 kW tai enemmän
Toinen konepäällikkö	Rajoittamaton	750 kW – 3,000 kW
	Rajoittamaton	3,000 kW tai enemmän
	Rannikko	750 kW – 3,000 kW
	Rannikko	3,000 kW tai enemmän
Konevahtipäällikkö (OOW)	Rajoittamaton	750 kW tai enemmän
	Rannikko	vähemmän kuin 3,000 kW
Konevahtimies	Rajoittamaton	Rajoittamaton

Taulukko 3. STCW Koneosaston pätevydet (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Vaikka pätevyyskirjo on suuri, niin Suomessa annettu tutkintoon johtava koulutus antaa valmiudet rajoittamattomiin pätevyksiin kullakin suuntautumisvaihtoehdolla.

Pätevyudet kertyvät koulutuksen ja työkokemuksen mukaan. On myös yleisiä vaatimuksia, jotka koskevat kaikkia vahtia ajavia merityöläisiä.

3.2 Työtehtäväkohtaiset pätevyysvaatimukset

3.2.1 Päällikkö

Pätevyys	Uusittavuus
Kansallinen pätevyyskirja (National certificate of competence and endorsement)	Kyllä
Lippuvaltion kannatuskirje (Flag State endorsement of recognition)	Kyllä
GMDSS + kannatuskirje (GMDSS + endorsement)	Kyllä
Basic Safety koulutus (Basic Safety training) -Henkilökohtainen pelastautuminen -Palontorjunta ja – sammutus -Ensiapu -Henkilökohtainen turvallisuus ja yhteisöllinen vastuu	Suoritettuna edellisen viiden vuoden aikana
Lääkkeellinen ensiapu (Medical first aid)	Ei
Pelastusvenemiehen pätevyyskirja (Survival craft and rescue boats)	Ei
Edistynyt palontorjunta (Advances firefighting)	Ei

Lääkärintodistus (Medical Fitness)	Kyllä
Basic Safety-perehdytys (Basic Safety familiarisation)	Astuessa tehtävään
Aluskohtainen perehdytys (Ship specific familiarisation)	Astuessa tehtävään

Taulukko 4. STCW, päällikön tehtäväkohtaiset pätevyyskirjavaatimukset (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Saavuttaakseen päällikön pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Yli 3000 bt:n alus
 - Yli 500 bt:n aluksen vahtiperämiehen pätevyys
 - Vähintään 36 kuukauden meripalvelus vahtiperämiehenä tai 24 kuukauden palvelus, josta vähintään 12 kuukautta yliperämiehenä
 - Yli 3000 bt:n aluksen päälliköltä vaadittu hyväksytty koulutus
- 500–3000 bt:n alus
 - Yli 500 bt:n aluksen vahtiperämiehen pätevyys
 - Vähintään 36 kuukauden meripalvelus vahtiperämiehenä tai 24 kuukauden palvelus, josta vähintään 12 kuukautta yliperämiehenä
 - 500–3000 bt:n aluksen päälliköltä vaadittu hyväksytty koulutus
 - Nämä vaatimukset pätevät myös päällikölle alle 500 bt:n aluksessa, jota ei luokitella rannikkoliikenteen alukseksi
- Alle 500 bt:n alus, rannikkoliikenteessä
 - Vähintään 20 vuoden ikä
 - Vähintään 12 kuukauden meripalvelus vahtiperämiehenä
 - Alle 500 bt:n aluksen päälliköltä vaadittu hyväksytty koulutus

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.2 Yliperämies

Vaadittavat pätevyyskirjat ovat yhteneviä päällikön kanssa. Katso taulukko 4

Saavuttaakseen yliperämiehen pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Yli 3000 bt:n alus
 - Yli 500 bt:n aluksen vahtiperämiehen pätevyys
 - Vähintään 12 kuukauden meripalvelus vahtiperämiehenä
 - Yli 3000 bt:n aluksen päälliköltä ja yliperämieheltä vaadittu hyväksytty koulutus
- 500–3000 bt:n alus
 - 500–3000 bt:n aluksen päälliköltä ja yliperämieheltä vaadittu hyväksytty koulutus

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.2.1 Vahtiperämies

Vaadittavat pätevyyskirjat ovat yhteneviä päällikön kanssa. Katso taulukko 4

Saavuttaakseen vahtiperämiehen pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Yli 500 bt:n alus
 - Vähintään 18 vuoden ikä
 - Vähintään 12 kuukauden meripalvelus ohjattuna harjoitteluna tai 36 kuukauden meripalvelus ilman ohjattua harjoittelua
 - Vähintään 6 kuukauden meripalvelus osana merivahtia
 - Täyttää GMDSS vaatimukset
 - Vahtiperämieheltä vaadittu koulutus
 - Nämä vaatimukset pätevät myös vahtiperämiehelle alle 500 bt:n aluksessa, jota ei luokitella rannikkoliikenteen alukseksi
- Alle 500 bt: alus, rannikkoliikenteessä
 - Vähintään 18 vuoden ikä

- Vaadittu harjoitusjakso tai 36 kuukautta hyväksyttyä meripalvelua
- Täyttää GMDSS vaatimukset
- Alle 500 bt:n rannikkoliikenteessä olevan aluksen vahtiperämieheltä vaadittu koulutus

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.3 Vahtimies

Pätevyyskirjan nimi	Uusittavuus
Kansallinen pätevyyskirja (National certificate of competence and endorsement)	Kyllä
Basic Safety –koulutus (Basic Safety training) -Henkilökohtainen pelastautuminen - Palontorjunta ja sammutus -Ensiapu -Henkilökohtainen turvallisuus ja yhteisöllinen vastuu	Suoritettuna edellisen viiden vuoden aikana
Basic Safety –perehdytys (Basic Safety familiarisation)	Astuessa tehtävään
Aluskohtainen perehdytys (Ship specific familiarisation)	Astuessa tehtävään

Taulukko 5. STCW, vahtimiehen tehtäväkohtaiset pätevyyskirjavaatimukset (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Saavuttaakseen vahtimiehen pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Vähintään 16 vuoden ikä

- Vähintään 6 kuukauden meripalvelus tai hyväksytty koulutus jonka osana vähintään 2 kuukauden laivaharjoittelujakso.
- Täyttää STCW:en asettamat vaatimukset vahtimiehelle.

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.4 Konepäällikkö

Vaadittavat pätevyyskirjat ovat yhteneviä päällikön kanssa. Katso taulukko 4

Saavuttaakseen konepäällikön pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Yli 3000 kw:n alus
 - Vahtikonemestarin pätevyys
 - Vähintään 36 kuukauden meripalvelus, josta vähintään 12 kuukautta vastuullisena konepäällystön jäsenenä omaten toisen konepäällikön pätevyyden
 - Yli 3000 kw:n aluksen konepäälliköltä vaadittu hyväksytty koulutus
- 750 kw - 3000 kw:n alus
 - Vahtikonemestarin pätevyys
 - Vähintään 24 kuukauden meripalvelus, josta vähintään 12 kuukautta vastuullisena konepäällystön jäsenenä omaten toisen konepäällikön pätevyyden
 - 750 kw:n aluksen päälliköltä vaadittu hyväksytty koulutus

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.5 Toinen konepäällikkö

Vaadittavat pätevyyskirjat ovat yhteneviä päällikön kanssa. Katso taulukko 4

Saavuttaakseen toisen konepäällikön pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Yli 3000 kw:n alus
 - Vahtikonemestarin pätevyys

- Vähintään 12 kuukauden meripalvelus joko avustavana tai varsinaisena konepäällystön jäsenenä
- Yli 3000 kw:n aluksen toiselta konepäälliköltä vaadittu hyväksytty koulutus
- 750 kw - 3000 kw:n alus
 - Vahtikonemestarin pätevyys
 - Vähintään 12 kuukauden meripalvelus joko avustavana tai varsinaisena konepäällystön jäsenenä
 - Yli 750 kw:n aluksen toiselta konepäälliköltä vaadittu hyväksytty koulutus

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.6 Vahtikonemestari

Vaadittavat pätevyyskirjat ovat yhteneviä päällikön kanssa. Katso taulukko 4

Saavuttaakseen vahtikonemestarin pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Yli 750kw:n alus
 - Vähintään 18 vuoden ikä
 - Vähintään 6 kuukauden meripalvelus osana koneosastoa
 - Yli 750 kw:n aluksen vahtikonemestariilta vaadittu hyväksytty koulutus harjoitteluineen.

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.7 Konevahtimies

Vaadittavat pätevyyskirjat ovat yhteneviä vahtimiehen kanssa. Katso taulukko 5

Saavuttaakseen konevahtimiehen pätevyyskirjan, on täytettävä seuraavat ehdot:

- Yli 750kw:n alus
 - Vähintään 16 vuoden ikä

- Vähintään 6 kuukauden meripalvelus tai hyväksytty koulutus jonka osana vähintään 2 kuukauden laivaharjoittelujakso.
- Täyttää STCW:en asettamat vaatimukset vahtimiehelle.

(STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.2.8 YT-pätevyyydet

Nykyisessä alusympäristössä, jossa työntekijöiden määrää pyritään karsimaan mahdollisimman pieneen, ovat YT-tehtävät lisääntyneet. Näihin tehtäviin ei ole omia pätevyyskirjoja, vaan tehtävään pätevoidytään yhdistämällä miehistötason pätevyyskirjoja.

Tehtävä	Vaaditut pätevyudet
pursimies yt	matruusitason kansipätevyys ja konemiestason tai vahtimiestason konepätevyys
korjausmies	konemiestason konepätevyys ja matruusi- tai vahtimiestason kansipätevyys
matruusi yt	matruusitason kansipätevyys ja konemies- tai vahtimiestason konepätevyys
konemies yt	konemiestason konepätevyys ja matruusi- tai vahtimiestason kansipätevyys

Taulukko 6. Pävyyskirjat YT-toimia varten (Liikenteen turvallisuusviraston [www-](http://www.ltt.fi)sivut 2013.)

3.2.9 Muut merityöläiset

Basic Safety –perehdytys (Basic Safety familiarisation)	Astuessa tehtävään
--	--------------------

Aluskohtainen perehdytys (Ship specific familiarisation)	Astuessa tehtävään
---	--------------------

Taulukko 7. STCW, yleiset merityöläisen pätevyysvaatimukset (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

3.3 Lisäpätevyudet

Varsinaisten tehtäväkohtaisten pätevyyksien lisäksi on olemassa laaja kirjo lisäpätevyksiä. Yleispätevät lisäpätevyudet ovat usein sidottuna tiettyyn toimeen, kuten ensiapuun tai pelastamiseen. Kuten taulukoista 4 ja 5 tulee ilmi, vaaditaan varsinkin päällystöltä useista eri pätevyyksiä. Alla on taulukoituna yleisimpiä lisäpätevyksiä.

Pätevyys	Vaaditaan jos,	Uusittavuus
Basic Safety –koulutus (Basic Safety training) -Henkilökohtainen pelastautuminen -Palontorjunta ja sammutus -Ensiapu -Henkilökohtainen turvallisuus ja yhteisöllinen vastuu	toimii turvallisuus tai saastuttamisenesto tehtävissä	Suoritettuna edellisen viiden vuoden aikana
Pelastusvenemiehen pätevyyskirja (Survival craft and rescue boats)	vastuullisena pelastusveneestä (ei FRB)	Ei
Nopean pelastusvenemiehen pätevyyskirja (Fast rescue boat certificate)	osana FRB- miehistöä	Ei
Edistynyt palontorjunta (Advances firefighting)	palontorjunnan johtotehtävässä	Suoritettuna edellisen viiden vuoden aikana

Lääkkeellinen ensiapu (Medical first aid)	määritettynä antamaan ensiapua	Ei
Sairaanhoito (Medical care)	määritettynä sairaanhoitoon	Ei

Taulukko 8. STCW, yleiset lisäpätevyysvaatimukset (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Yleisten lisäpätevyyskirjojen lisäksi määrättyillä alustyypeillä on lisävaatimuksia pätevyysien suhteen. Nämä ovat seurausta alustyyppin vaatimista kohonneista turvallisuusvaatimuksista. Taulukoissa 8, 9 ja 10 on listattuna lisäpätevyys vaatimuksia tankkereille, ro-ro matkustaja-aluksille ja matkustaja-aluksille.

Pätevyys	Vaaditaan jos,	Uusittavuus
Tankkeritoiminnan perehdytyskurssi tai kolmen kuukauden meripalvelus tankkerilla	määritettyjä tehtäviä liittyen lastiin tai lastinkäsittelylaitteistoon	Ei
Palontorjuntakoulutus	määritettyjä tehtäviä liittyen lastiin tai lastinkäsittelylaitteistoon	Ei
Öljy/kemikaali/kaasutankkerin erikoispätevyys	vastuussa tehtävässä liittyen lastin purkuun, lastaukseen tai kuljetukseen	Kyllä

Taulukko 9. STCW, lisäpätevyysvaatimukset tankkereille (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Pätevyys	Vaaditaan jos,	Uusittavuus

Ro-ro matkustaja-aluksen väkijoukkojenhallinta	määrätty avustamaan matkustajia hätätilanteissa	Kyllä
Ro-ro matkustaja-aluksen perehdytyskoulutus	määrätty turvallisuus tehtäviä tai vastuuta	Ei
Ro-ro matkustaja-aluksen turvallisuuskoulutus	määrätty avustamaan matkustajia matkustajatiloissa	Ei
Ro-ro matkustaja-aluksen matkustaja ja lastinturvallisuus ja rungon eheyskoulutus	vastuussa matkustajien tai lastin lastauksesta ja purkamisesta tai aluksen rungon sulkemisesta	Kyllä
Ro-ro matkustaja-aluksen kriisinhallinta koulutus	vastuussa matkustajaturvallisuudesta hätätilanteessa	Kyllä

Taulukko 10. STCW, lisäpätevyysvaatimukset ro-ro matkustaja-aluksille (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Pätevyys	Vaaditaan jos,	Uusittavuus
Matkustaja-aluksen väkijoukkojenhallinta	määrätty avustamaan matkustajia hätätilanteissa	Kyllä
Matkustaja-aluksen perehdytyskoulutus	määrätty turvallisuus tehtäviä tai vastuuta	Ei
Matkustaja-aluksen turvallisuuskoulutus	määrätty avustamaan matkustajia matkustajatiloissa	Ei
Matkustaja-aluksen kriisinhallinta	vastuussa matkustajaturvallisuudesta	Kyllä

koulutus	hätätilanteessa	
----------	-----------------	--

Taulukko 11. STCW, lisäpätevyysvaatimukset matkustaja-aluksille (STWC-95 A Guide For Seafarers.)

Tässä kuvattujen lisäpätevyyksien lisäksi on olemassa muitakin alus- tai työkohtaisia lisäpätevyksiä. Näistä tulee ottaa selvää uuteen tehtävään siirtyessä. Työnantajalla tulisi olla tieto työtehtävää liittyvistä vaateista. Esimerkiksi luotsaustoiminnasta on säädetty laajalti.

4 MERITYÖLÄISEN OIKEUDET JA VELVOLLISUUDET

4.1 Työehtosopimukset

Työehtosopimukset ovat liittojen ja työnantajan edustajien tekemiä sopimuksia.

Työehtosopimukset ovat jaettuna työtehtävän, alustyyppin ja liikennealueen mukaan.

Pääasialliset työehtosopimukset ovat:

Miehistö	Kansipäällistö	Konepäällistö
Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus	Ulkomaanliikenteen työehtosopimus	Ulkomaanliikenteen työehtosopimus
Ulkomaan kansi- ja konemiehistö & taloushenkilökunta	Pientonniston työehtosopimus	Pientonniston työehtosopimus
Ulkomaanliikenteen pientonnistosopimus		
Kotimaan matkustaja-alusliikenne		

Taulukko 12. Työehtosopimukset

Lisäksi on säädetty erityistapauksista (väylänhoito, Suomenlinnan liikenne, luotsaus, ym.).

4.2 Työhönotto

Työhönotto miehistötehtäviin on säädetty toimimaan valtion tarjoamien työvoimapalveluiden kautta. Tämä voidaan kuitenkin ohittaa, jos varustamolla on jo tiedossa uusi työntekijä, tai jos työnvälitystä ei perustellusti voida käyttää.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että meritöihin (varsinkaan kansi- ja koneosastojen töihin) ei järjestetä julkisia hakuja. (Merityösopimuslaki.)

Jos työnantaja tarvitsee lisää työntekijöitä hänen osa-aikatyötä tekeville työntekijöilleen sopiviin tehtäviin, työnantajan on tarjottava näitä töitä osa-aikatyöntekijöille. Jos tämän työn vastaanottaminen edellyttää sellaista koulutusta, jonka työnantaja voi työntekijän soveltuvuuteen nähden kohtuudella järjestää, työntekijälle on annettava tällainen koulutus. (Merityösopimuslaki.)

4.3 Palkanmaksu

Palkka maksetaan kuukausittain. Maksu koskee myös kuukausia, jolloin työntekijä on ollut kokonaan tai osittain palkallisella vapaalla. Työsuhteen päätyttyä palkan tulee olla työntekijän käytettävissä enintään kuuden (6) arkipäivän kuluessa. Erityisissä tapauksissa (esim. kaikki palkanlaskentaan tarvittava tieto ei ole saatavilla) tulee palkan olla käytettävissä enintään kymmenen (10) arkipäivän kuluessa. (Merityösopimuslaki.)

Työsuhteen alkaessa kesken kalenterikuukauden, palkka lasketaan jakamalla takuupalkka kolmellakymmenellä (30) ja kerrotaan kuukauden työssäolo päivien lukumäärällä. Samaa käytäntöä sovelletaan työsuhteen päättyessä kesken kuukauden. (Merityösopimuslaki.)

Työsuhteen päättyessä käyttämättömät ansaitut vapaapäivät (vastikkeet) korvataan laskemalla yhden vapaapäivän oikeuttavan yhden työpäivän suuruiseen korvaukseen. (Merityösopimuslaki.)

Lisää tietoa palkanmaksusta, palkoista ja lisistä löytyy työehtosopimuksista.
(Merityösopimuslaki.)

4.4 Työaikalainsäädäntö

Työajat ovat säädettyinä merityöaikalaisissa. Tässä esitellään säädännön keskeisimmät osat. Lakitekstiä on muokattu tämän raportin helppolukuisuutta varten.

Säännöllinen työaika on enintään 8 tuntia vuorokaudessa ja enintään 40 tuntia viikossa. Taloustyöntekijän säännöllinen työaika pyhäpäiväksi tai lauantaiksi sattuvana satamavuorokautena on kuitenkin enintään 5 tuntia, ellei kyseessä ole matkustaja-alus, jossa matkustajat ovat aluksessa. (Merityöaikalaki.)

Työajan sijoittamisessa tulee huomioida seuraavat reunaehdot:

– *Vuorotyöntekijä joudu satamavuorokautena olemaan työssä muuna kuin kello 6:n ja kello 18:n välisenä aikana*

– *Päivätyöntekijä joudu meri- tai satamavuorokautena olemaan työssä muuna kuin kello 6:n ja kello 18:n välisenä aikana*

– *Matkustaja-aluksen taloustyöntekijä joudu olemaan työssä 14 tuntia pitemmän jakson aikana vuorokaudessa. Milloin matkustaja-aluksessa ei satamavuorokautena ole matkustajia, saa jakso kuitenkin olla enintään 12 tunnin pituinen ja sen tulee päättyä muuna arkipäivänä kuin lauantaina ennen kello 19:ää sekä pyhäpäivänä ja lauantaina ennen kello 15:ttä.*

– *Muun kuin matkustaja-aluksen taloustyöntekijä joudu olemaan työssä muuna kuin kello 6:n ja kello 19:n välisenä aikana eikä pyhäpäivänä tai lauantaiksi sattuvana satamavuorokautena muuna kuin kello 6:n ja kello 15:n välisenä aikana.*

Sen estämättä, mitä tässä pykälässä työajan sijoittamisesta on säädetty, säännöllinen työaika voidaan satamavahdin järjestämistä varten sijoittaa muuna arkipäivänä kuin lauantaina myös kello 18:n ja kello 6:n väliselle ajalle. (Merityöaikalaki.)

Työn tekemisestä pyhäpäivinä on säädetty seuraavasti:

Vuorotyöntekijää saa pitää työssä sellaisena pyhäpäivänä ja lauantaina, joka ei ole satamavuorokausi. Työntekijää voidaan kuitenkin velvoittaa suorittamaan tehtäviä, jotka liittyvät olennaisesti: aluksen turvalliseen kulkuun, radiopalveluun, välttämättömään puhtaanapitoon (enintään 1 tunti), muonitukseen ja muonan/laivatarvikkeiden ottoon, aluksen lähtöön ja saapumiseen sekä ankkurointiin,

matkustajien alukseen ottamiseen ja maihin viemiseen.

Pyhäpäivänä tai lauantaina, joka on satamavuorokausi, vuorotyöntekijää ei saa pitää työssä. (Merityöaikalaki.)

Merityöaikalaisissa on myös kirjattuna ohjeet ylitön tekemisestä ja vähimmäis lepoajoista. Sen estämättä, mitä säännöllisestä työajasta, työajan sijoittamisesta ja työn teettämisestä pyhäpäivänä ja lauantaina edellä on säädetty, voidaan työntekijä korvausta vastaan velvoittaa tekemään ylityötä. Työntekijää saa säännöllisen vuorokautisen työajan lisäksi pitää ylityössä enintään 16 tuntia viikossa. Vastikkeena korvattavaa ylityötä ei lasketa viikoittaiseen enimmäismäärään. (Merityöaikalaki) Työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika (vuorokausilepo) ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika.

Vuorokautinen lepoaika voidaan jakaa enintään kahteen jaksoon siten, että toisen jaksoista on kestävä yhtäjaksoisesti vähintään kuusi tuntia. Peräkkäisten lepoaikojen väli ei saa olla 14 tuntia pidempi.

Jos työntekijän lepoaika häiriintyy työkutsujen vuoksi, hänelle on annettava riittävä korvaava lepoaika.

Alle 30 minuutin taukoa ei lueta lepoaikaan. (Merityöaikalaki.)

Merityöaikalaki kuitenkin huomio turvallisuuteen vaikuttavat tekijät seuraavasti. Ylityön teettämistä ja lepoaikaa koskevat säädökset eivät koske seuraavissa tapauksissa, jota vaaditaan:

- Työn tekemiseksi, joka ehdottomasti on tarpeen ihmishenkeä, alusta tai tavaraa uhkaavan vaaran johdosta.*
- Työn tekemiseksi, joka on tarpeen merilaissa säädetyn avun antamiseksi.*
- Osallistumiseksi pelastus- ja palonsammutus- sekä muilla turvallisuusvälineillä pidettäviin harjoituksiin, joita toimeenpannaan sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään. Harjoitukset tulee kuitenkin järjestää siten, että ne häiritsevät työntekijän lepoaikoja.*
- Tarpeellisen vahtipalvelun suorittamiseksi satamassa.*
- Satamaviranomaisten määräämän toimenpiteen suorittamiseksi.*
- Sellaisen työn tekemiseksi, joka aiheutuu matkan kestäessä tapahtuneesta laivaväen vähenemisestä.*

– Sellaisen työn suorittamiseksi, joka ei siedä viivytystä ja jota ei ole voitu suunnitella suoritettavaksi muuna ajankohtana. (Merityöaikalaki.)

4.5 Verotus

4.5.1 Yleisesti

Merityötuloksi luetaan vähintään 100 bruttotonnin aluksella tehty liikennöintiin liittyvästä työstä saatu palkkatulo. Alus voi olla kauppa-alus, kalastusalus, jäänmurtaja tai hinaaja. Tämä koskee sekä suomalaisia että ulkomaisia aluksia.

Bruttotonnivaatimuksen lisäksi aluksen tulee myös täyttää jokin seuraavista ehdoista: alus on ulkomaan- tai rannikkoliikenteessä, alusta käytetään viranomaisten tilaamissa tehtävissä tai alus on Ahvenanmaan maakuntahallituksen alainen lautta. (Tuloverolaki 1535/1992 74 §.)

Merityötuloksi käsitetään myös muissa kuin varsinaisissa merimiesammateissa toimivan merityöläisen palkkatulo. Näihin kuuluvat esimerkiksi tarjoilijat, esiintyvät taiteilijat sekä myyjät. (Tuloverolaki 1535/1992 74 §.)

Merityötuloa on peruspalkan lisäksi muun muassa luontaisedut, ylityökorvaukset valtamerilisät sekä lomarahat. Myös muukin kuin aluksen liikennöintiin välittömästi liittyvä palkka lasketaan merityötuloksi. Tästä esimerkkeinä mainittakoon odotusajan palkka ja irtisanomisajan palkka. Merityötuloa on myös uudisrakennukselle valvojaksi määrätyn henkilön palkka, jos tämä pestautuu alukselle välittömästi sen valmistuttua. (Tuloverolaki 1535/1992 74 §.)

Merityötuloksi käsitetään myös sairaus-, tapaturma- ja äitiysloman palkka. Sen sijaan vakuutuksesta saatu tulo ei ole merityötuloa. Myöskään työttömyyspäiväraha ei ole merityötuloa. (Tuloverolaki 1535/1992 74 §.)

Merityötulot lasketaan sen vuoden tuloihin, jona se on ollut palkansaajan nostettavissa. Merityöläisellä on oikeus saada palkka nostettavaksi viimeistään palkkakauden viimeisenä päivänä. (Tuloverolaki 1535/1992 74 §.)

4.5.2 Luontaisedut

Merkittävin luontaisetu, ravintoetu, käsitellään samoin kuten maissakin. Ravintoedun raha-arvo vahvistetaan vuosittain. Myös muut luontaisedut esimerkiksi auto- ja asuntoetu, käsitetään merityötuloksi. Samoin saamatta jääneestä luontaisedusta maksettu rahakorvaus on verotettavaa merityötuloa. (Tuloverolaki 1535/1992 75 §.)

4.5.3 Muu kuin merityötulo

Merityötuloksi ei käsitetä palkkatuloa, jossa saajana on henkilö, joka ei ole työsuhteessa laivaisäntään tai aluksen liikennöijään. Työntekijät tehdessä tilapäistä töitä alihankkijan tai järjestelmätoimittajan palkallisena esimerkiksi ohjelmatoimiston tai komponenttitoimittajan kautta, ei maksettu palkka ole merityötuloa. Merityötuloa eivät myöskään ole kokous, tai esitelmäpalkkiot. (Merityötulon verotus 2012.)

Satamassa suoritetuista työtehtävistä, kuten siivous- tai jätteenhuoltotöistä maksettu palkkatulo, ei ole merityötuloa, ellei työntekijä seuraa aluksen mukana. Tilapäisistä tarkastus-, huolto-, luotsaus- tai muita vastaavista töistä maksettu tulo ei myöskään ole merityötuloa. Jos aluksella työskentelee vakituisesti vain omistajan perheenjäseniä, ei tulo ole merityötuloa. Myöskään valtiolle kuuluvissa puolustus- tai rajavartiotehtävissä käytettävässä aluksessa tehdystä työstä ei makseta merityötuloa. (Merityötulon verotus 2012.)

4.5.4 Matkakustannukset

Työnantajan maksama korvaus matkoista satamaan ei ole veronalaista tuloa. Verovapaata tuloa on kuitenkin vain sellaiset matkakorvaukset, jotka työnantaja on velvollinen maksamaan merimieslain nojalla. Matka voi olla koti- tai ulkomaanmatka ja matkan ajalta voidaan maksaa päivärahaa tai ateriakorvausta. (Merityötulon verotus 2012.)

Merimieslain nojalla korvattavia matkoja ovat esimerkiksi matkat kotipaikkakunnalle työsuhteen päättyessä. Lomautuksesta sairaus- tai vanhempainlomasta aiheutuvat matkat korvataan sekä kotipaikkakunnalle että takaisin alukselle. Myös meriselityksen antamisesta aiheutuvat matkat korvataan. (Merityötulon verotus 2012.)

Työnantaja ei ole veloitettu korvaamaan matkaa työsuhteen alkaessa. Jos matka alukselle korvataan aluksen ollessa aluksen ollessa kotimaassa, on korvaus verotettavaa tuloa. Aluksen ollessa ulkomailla korvausta pidetään verovapaana. (Merityötulon verotus 2012.)

4.5.5 Vähennykset

Merillä saaduista palkkatuloista on mahdollista tehdä merityötulovähennys. Tämä myönnetään myös ulkomaisen lipun alla purjehtiville. Merityötulovähennyksen määrä puhtaasta ansiotulosta on valtionverotuksessa 18 % (6650 euroon asti) ja kunnallisverotuksessa 30 % (11350 euroon asti). (Merityötulon verotus 2012.)

Merityötulosta myönnetään tuloverolain mukaiset vähennykset poislukien vähennykset tulonhankinnanvähennyksen ylimenevästä osasta. Nämä menot esimerkiksi littojen jäsenmaksut sekä matkakustannukset katsotaan sisältyvän merityötulovähennykseen. Myöskään Mepa-maksu ei ole vähennyskelpoinen. Sen sijaan merimieseläkekassalle maksettava eläkevakuutus on vähennyskelpoinen. (Merityötulon verotus 2012.)

Merityöläinen on oikeutettu cross-trade-vähennykseen, jos hän liikennöi kolmansien maiden välillä. Korotusta saa kultakin täydeltä kalenterikuukaudelta, jonka aikana alus ei käy Suomen rajojen sisäpuolella. Korotuksen saa myös siltä kuukaudelta, jonka aikana matka päättyy edellyttäen työskentelyä kokonaisen edeltävän kuukauden ajan. Korotuksen määrä on 170 euroa ja se koskee kunnallisverotusta. (Merityötulon verotus 2012.)

4.5.6 Vieraan lippuvaltion alainen verotus

Ulkomaisella aluksella työskentelevä, Suomessa asuva merimies on yleisesti verovelvollinen saamastaan tulosta. Palkasta maksetaan siis vero Suomeen, ellei työntekijän ulkomailla vietetty aika ylitä kuutta kuukautta ja Suomessa vietetty aika alita keskimäärin kuutta päivää kuukaudessa. (Ulkomaisella aluksella työskentely 2008.)

Tulovero maksetaan useimmiten työnantaja olevan yrityksen kotimaahan. Pohjoismaan lipun alla tehdystä työstä kuitenkin maksetaan vero lippuvaltioon riippumatta työnantajan kotimaasta. (Ulkomaisella aluksella työskentely 2008.)

Ansaitut tulot verotetaan myös Suomessa. Kaksoisverotuksen välttämiseksi ulkomaille maksettu vero vähennetään Suomeen maksettavasta verosta. Ulkomailla maksetun veron ollessa pienempi kuin Suomeen samoista tuloista maksettava vero, tulee erotus maksaa Suomeen. Erotus voidaan maksaa ennakkoverona joko verotoimiston päätöksellä tai verotettavan pyynnöstä. (Ulkomaisella aluksella työskentely 2008.)

Ulkomailta ansaitut tulot tulee selvittää verottajalle veroilmoituksessa. Selvitys annetaan lomakkeella 16. Lomakkeeseen tulee täyttää myös vähennykset. Vähennyksiin pätee samat säädökset kuin kotimaiseen merityötuloon. (Ulkomaisella aluksella työskentely 2008.)

4.6 Terveys ja terveydenhuolto

4.6.1 Merimiehen lääkärintarkastus

Merimiehen lääkärintarkastus pohjautuu Kansainvälisen työjärjestön (ILO) päätökseen. Lääkärintarkastus kohdistuu niihin, jotka ovat toimessa aluksella, joka on merilain alainen. Hyväksytyt ja voimassa olevat lääkärintarkastukset ovat pätevyyskirjojen saamisen ehtoina. Myös opiskelupaikan vastaanottamiseksi vaaditaan lääkärintodistus. Kohderyhmät sekä sovellettavuus ovat tarkemmin määritettyinä asetuksessa merimiehen lääkärintarkastuksesta. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Asetuksen säätää työnantajalle velvollisuuden varmistaa laivatyöhön otettavan henkilön olevan terveytensä puolesta sovelias kyseiseen toimeen. Terveystilaa valvotaan uusintatarkoituksin työsuhteen jatkuessa. Asetuksessa on myös säädettyä tarkastuksen suorittajat sekä tarkastuksen sisältö jatkotoimenpiteineen. Näkö- ja kuulokyvystä on säädetty omassa päätöksessään. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

4.6.1.1 Lääkärintarkastusten tavoitteet

Merimiehen lääkärintarkastuksen tarkoitus on pitää huoli siitä, että työntekijän terveydentila ei vaaranna meriturvallisuutta tai aseta itseään tai muita alusella työskenteleviä vaaraan. Tavoitteena on myös varmistaa, ettei kouluihin tai aluksille hakeudu ihmisiä, joiden terveydentila ei työhön sovellu. Olennaista on myös varmistaa, että työntekijä on terveytensä puolesta kyvykäs huolehtimaan poikkeustilanteen aikaista toimeaan. Tavoitteena on myös ennaltaehkäistä sairaanhoidon tarvetta aluksella, tilanteessa, jossa asianmukaisen hoidon saaminen on rajoitettua. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

4.6.1.2 Merimieslääkäri ja merimiesterveyskeskus

Merimieslääkäri ja merimiesterveyskeskus-järjestelmällä pyritään varmistamaan lääkärin tuntemus merenkulun ammattien erityispiirteisiin. Lääkärintodistuksen voi myöntää vai erikseen nimetty merimies lääkäri. Lääkärin luvan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi). Lupa on määräaikainen, yleensä enintään viiden vuoden mittainen ja se on sidottu nimettyyn toimipaikkaan. Merimieslääkärin on osallistuttava koulutuksiin tai perehdytyksiin viiden vuoden välein, ylläpitääkseen asiantuntemuksen merillä vallitsevista työoloista. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Merimiesterveyskeskuksen tarjoavat ovat määritettyinä Kansanterveyslaissa. Terveyskeskuksen tulee antaa merimiesterveydenhuoltoa riippumatta merimiehen kotipaikasta. Tähän kuuluvat terveyden-, sairaan- ja hammashuolto. Keskusten on myös tarjottava työterveyshuoltolain mukaiset työterveyshuoltopalvelut. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Kaupungeja, joiden tulee tarjota merimiesterveydenhuoltoa ovat: Hamina, Helsinki, Kemi, Kotka, Oulu, Pietarsaari, Pori, Rauma, Savonlinna, Turku sekä Vaasa. Maarianhaminassa työterveyshuoltoa tarjoaa erillinen merimieskeskus. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

4.6.1.3 Lääkärintarkastukset

Tarkastuksia ovat alku- ja uusintatarkastus. Alkutarkastus suoritetaan vain kerran ja kaikki myöhemmät tarkastukset ovat uusintatarkastuksia, vaikka meritöiden

tekemiseen tulee katko. Alkutarkastuksessa kartoitetaan tulevan merityöläisen laivatyön vaativa terveydellinen soveltuvuus, jota uusintatarkastuksissa seurataan. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Tarkastukset ovat karsivia, ja tuloksena on joko hyväksytyt ja hylätyt tulokset. Vaatimukset vaihtelevat työtehtävän mukaan. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Alkutarkastus tulee olla suoritettuna ensimmäistä kertaa merille töihin haettaessa sekä opiskelupaikan vastaanottaessa. Koulutukseen hyväksytyillä tulee olla tulevaan ammattiinsa vaadittava terveydentila. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Alkutarkastuksen tulee selvittää työkyky kattavasti. Selvitettävänä on terveydentilan lisäksi myös soveltuvuus laivatyöhön, niin fyysisesti kuin psyykkisesti. Kokonaisarviossa tulee ottaa huomioon merityön mukana tuoman elämän haasteet ja vaikutukset terveydentilan kehittymiseen. Esitiedot sekä hoitohistoria ovat olennainen osa päätöksentekoa. Merityöhön soveltuvuuteen vaikuttaa monia tekijöitä, joita ei voida selvittää yksittäisellä lääkärintarkastuksella. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Alkutarkastuksen tekee useimmiten merimieslääkäri merimiesterveyskeskuksessa. Tarvittaessa tarkastuksen voi tehdä myös muualla, mutta silloin se on uusittava kolmen kuukauden kuluttua merimiesterveyskeskuksessa. Jos alus ei rantaudu Suomeen tuon kolmen kuukauden kuluessa, tulee tarkastus tehdä heti työntekijän Suomeen saavuttua. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Uusintatarkastus tehdään useimmiten kahden vuoden välein. Tarkastuksen suorittaa merimieslääkäri. Pakottavassa tarpeessa uusintatarkastuksen voi suorittaa myös muu tehtävään väliaikaisesti määrätty. Lääkärin tarkastus on kuitenkin uusittava merimieslääkärillä viimeistään kolmen kuukauden kuluessa. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Uusinta tarkastus on suoritettava kahden vuoden välein, ellei sen aikaisempaan uusimiseen ole perusteita. Alle 18-vuotiaan on suoritettava uusintatarkastus vuoden välein. Aikaisempaan tarkastukseen on perusteena myös edellisen ja uuden toimen välissä tapahtunut terveydentilan muutos tai tapaturman tai pitkäaikaisen sairauden

jälkeen toimeen paluu. Pakottavasta syystä työntekijä voidaan ottaa toimeen ilman uusintatarkastusta. Tarkastus on tällöin kuitenkin suoritettava viimeistään kolmen kuukauden kuluessa toimeen ottamisesta. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

4.6.2 Poikkeuslupa

Merityöläisellä on oikeus hakea TraFilta poikkeuslupaa, jos häntä ei lääkärintarkastuksessa katsota laivatyöhön sopivaksi. TraFi ei ota kantaa lääketieteellisiin seikkoihin, vaan arvioi onko henkilö terveydellisestä puutteesta huolimatta kykenevä työhönsä. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Työkykyyn vaikuttaa monet seikat kuten ammatillinen kokemus työstään sekä alus ja sen liikennöimä linja. Päätöksessä huomioidaan myös kyvykkyyden suorittaa turvatehtävät. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Työntekijän terveydentilan muuttuessa henkilö voidaan todeta työkyvyttömäksi, vaikka hänellä olisi voimassa oleva lääkärintarkastus tai poikkeuslupa. Tähän vaaditaan merimiesasian neuvottelukunnan päätös. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

4.6.3 Työolosuhteiden merkitys terveyteen

Alusolosuhteissa on useita melun ja värinäaiheuttajia. Näistä merkityksellisin on aluksen propulsiokoneisto. Konehuoneessa melutaso saa olla enintään 100 dB ja konevalvomossa 70 dB. Konehuoneessa ei tästä johtuen tulisi olla kuin korjaus- ja huoltotehtävissä. Aluksen värinän ei ole todettu aiheuttavan elimellisiä sairauksia. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Merellä työskennellessä on mahdollista altistua ympäristösäteilylle. Lämpösäteilyä esiintyy niin keittiössä kuin konehuoneessakin. Myös auringonvalon haittavaikutukset korostuvat merellä. Voimakas valo voi aiheuttaa vahinkoa sarveiskalvolle. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Tutkien, radioiden sekä muiden merenkulunturvalaitteiden lähettämän säteilyn määrä on vähäinen. Tutka-antennin säteily ei ole tutkimusten mukaan muuta laitteistoa haitallisempaa. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Yleisien haittojen lisäksi on kullakin alustyyppillä ja reitillä ominaisia terveyteen vaikuttavia seikkoja. Näistä tulee tehdä selvitys työhönoton yhteydessä. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

4.6.4 Sairaanhoidon aluksella

Sairaanhoidon aluksella päällikön vastuulla. Useimmiten päällikkö siirtää hoitovastuun yhdelle perämiehistä. Kullakin kansipäällikön jäsenellä on sairaanhoidonkoulutus. Matkustaja-aluksella hoitovastuuta kantaa sairaanhoitaja. Sairaanhoidon suorittavalla on tukena radioteitse annettu apu. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Aluksella kannettava lääke- ja hoitovälinevalikoima on rajallinen. Pakolliset tarvikkeet ovat määritettyinä päätöksessä laiva-apteekista. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

Kansipäällikön antama sairaanhoidon rajoittuu ensiapuun ja akuuttien sairauksien hoitoon. Seurantavastuuta aluksen henkilöstöllä ei ole. Merimieslääkärintarkastusten tarkoituksena on ehkäistä erikoisosaamista vaativan hoidon tarve alusoloissa. (Merimiehen lääkärintarkastusohjeet 2005.)

4.7 Ulkomaille rekisteröidyllä aluksella työskentelevän sosiaaliturva sekä sairausvakuutus

Suomessa vakituisesti asuvan on otettava Kelaan yhteyttä aloittaessaan työskentelyn ulkomaille rekisteröidyllä aluksella. Yhteydenoton jälkeen Kela selvittää, kuuluuko henkilö Suomen sosiaaliturvan ja sairausvakuutuksen piiriin. Myös työnantaja on velvollinen ilmoittamaan ulkomaille rekisteröidyllä aluksella työskentelystä. Kela tekee asiassa yhteistyötä Verohallinnon sekä Eläketurvakeskuksen kanssa. (Tietoa merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. 2012.)

Pääsääntöisesti sosiaaliturva määräytyy lippuvaltion mukaan. Merityöläisen sekä työnantajan sosiaaliturvamaksut menevät lippuvaltioille. Tästä korvauksena työntekijälle myönnetään sosiaaliturva lippuvaltiolta. (Tietoa merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. 2012.)

Jos Kela katsoo työntekijän kuuluvan toisen EU- tai ETA-maan tai Sveitsin sosiaaliturvan piirissä, tule Kela-kortti sekä Suomen myöntämä eurooppalainen sairaanhoitokortti palauttaa. Suomen kansalaisuus, pysyvä asuminen Suomessa tai verojen maksaminen Suomeen eivät oikeuta Kela-korttiin. (Tietoa merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. 2012.)

Merityöläinen on oikeutettu sairaanhoitoon Suomessa vaikka olisikin palauttanut Kela-korttinsa. Tällöin kustannukset lankeaa sille valtiolle, jolle sosiaaliturvamaksut maksetaan. Kela antaa Kela-kortin palauttaneelle Todistuksen oikeudesta hoitoetuuksiin Suomessa. Todistusta voi myös erikseen pyytää. (Tietoa merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. 2012.)

Käytännössä merityöläinen käyttää Suomen terveydenhuollon palveluita lippuvaltionsa kustannuksella. Todistus oikeudesta hoitoetuuksiin Suomessa takaa: oikeuden käyttää julkisen terveydenhuollon palveluita, oikeuden saada Kelalta korvauksia yksityisen terveydenhuollon kustannuksista sekä oikeus lääkekorvauksiin. (Tietoa merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. 2012.)

Henkilön työskennellessä kahden eri lippuvaltion alaisuudessa on otettava yhteyttä Eläketurvakeskukseen. Heidän tehtävänä on selvittää minkä maan lainsäädäntöä sovelletaan. (Tietoa merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. 2012.)

5 AMMATTILIITOT

5.1 Yleisesti liitoista

Palkansaajapuolella toimii kolme ammattiliittoa, Suomen Merimies-unioni, Suomen Laivanpäällystöliitto sekä Suomen Konepäällystöliitto. Liitot ovat eriytyneitä työnkuvan mukaan. Ammattiliitojen tärkein tehtävä on neuvotella työehtosopimukset jäseniensä puolesta, sekä valvoa sopimusten noudattamista. Lisäksi liitot pyrkivät parantamaan jäsentensä työoloja vaikuttamalla lainsäädäntöön. (Wikström 22.11.2013.)

Liiton toimintaan voi osallistua monin eri tavoin. Jäsenillä on mahdollisuus äänestää liiton henkilövalinnoissa. Jäsenen on mahdollista itse hakeutua työyhteisöissään toimivaksi luottamus- tai päluottamusmieheksi. Lisäksi on olemassa liittohallituksia,

neuvottelulautakuntia sekä muuta paikallistason toimintaa, johon jäsenet voivat osallistua. (Wikström 22.11.2013.)

Kiistatilantanteissa liitot tarjoavat juridista sekä muuta apua. Edunvalvonnan lisäksi liitot tarjoavat muitakin etuuksia. Etujen kirjo on suuri ja se vaihtelee koulutuksesta kalenteriin. Etuudet tukevat jäsenien työ- sekä vapaa-aikaa ja tarjoavat rahallisia säästöjä erityyppisille tyypillisissä kuluissa. Tarkemmat liitokohtaiset etuudet löytää helpoiten kunkin liiton internetsivuilta. (Wikström 22.11.2013.)

5.1.1 Suomen Merimies-unioni

Suomen Merimies-unioni on SAK:n alaisuudessa toimiva noin kymmentätuhatta palkansaajaa. Liiton jäseninä on kauppa- sekä matkustaja-alusten miehistöä sekä keittiöhenkilökuntaa. Lisäksi matkustaja-alusten merenkulkuammattien ulkopuolinen henkilökunta (esim. myymälä, siisteys, vartiointi) kuuluu SMU:n etupiiriin. (smu.fi 2014.)

5.1.2 Suomen Laivanpäällystöliitto

Laivanpäällystöliiton jäseneksi voidaan hyväksyä henkilö joka toimii päällystötehtävissä aluksella tai vastaavassa asemassa muualla. Lisäksi merenkulunopiskelijoilla on mahdollista liittyä Laivanpäällystöliittoon ilman korvausta. (Seacommand.fi 2013.)

5.1.3 Suomen Konepäällystöliitto

Jäseneksi Suomen Konepäällystöliittoon voivat hakea konemestarit sekä vastaavat henkilöt, jotka toimivat merenkulussa kauppa-aluksilla, Merivoimissa, Rajavartiolaitoksessa tai kotimaanliikenteessä. Lisäksi esimerkiksi Rajavartiolaitoksen lentomekaanikot sekä Luotsausliikelaitoksen veneenkuljettajat kuuluvat liiton piriin. Maapuolella on jäseniä eri toimialoilla, josta suurin ryhmä työskentelee voimalaitoksilla, sairaaloissa, vesi- ja viemärlaitoksissa. (Wikström 22.11.2013.)

6 VAPAA-AJANPALVELUT

6.1 Merimiespalvelutoimisto

Merimiespalvelutoimisto (MEPA) perustettiin 1973 tarkoituksena tarjota merityöläisille tasavertainen mahdollisuus yhteiskunnallisiin palveluihin. MEPA tukee merityöläisiä ottaen huomioon pitkien yhtäjaksoisten poissaolojen aiheuttamat vaikutukset yhteiskuntaelämään sekä vapaa-aikaan. (mepa.fi. 2014.)

Toimiston palvelu perustuu ILO:n sopimukseen sekä merimiespalvelulakiin. Lakisääteisiä palveluita ovat mm. aikuisopiskelun ja harrastusten tukeminen sekä vapaa-ajan palveluiden tarjoaminen. Näkyvimpinä näistä ovat laivakirjastojen ylläpitäminen sekä erilaisten kurssien järjestäminen. (mepa.fi. 2014.)

6.2 Merimieskirkko

Alun perin vieraisissa satamissa suomalaisia merityöläisiä palvelemaan perustettu yhdistys toimii vieläkin kuudessa ulkomaisessa sekä kahdessatoista suomalaisessa toimipisteessä. (Merimieskirkko.fi 2014.)

Työn luonne on erilaista koti- ulkomaiden toimipisteissä. Kotimaiset toimipisteet tekevät työtä Suomessa vierailevien merityöläisten koti-ikävänsä helpottamiseksi esimerkiksi tarjoamalla yhteydenpitovälineitä sekä avustamalla Suomeen tutustumista. Ulkomaiset toimipisteet palvelevat sekä merityöläisiä että ulkosuomalaisia. Merityöläisille tarjotaan mahdollistuksia tutustua maahan sataman ulkopuolella. Lisäksi tarjolla on mahdollisuuksia kommunikoida kotiin. Ulkosuomalaisille tarjotaan suomalaisia tuotteita sekä mm. mahdollisuus suomalaisiin kristillisiin toimituksiin. (Merimieskirkko.fi 2014.)

LÄHTEET

Axxellin www-sivut 2013 <http://www.axxell.fi>

Etelä-Kymenlaakson ammattiopiston www-sivut 2013 <http://www.ekami.fi>

Hakala, E. 2013 Lehtori merenkulkuaineet, Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto. Sähköpostihaastattelu 29.11.2013. Haastattelijana Alekski Manninen. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.

Hakijan opas 2014, Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto. Viitattu 3.5.2014

Högskolan på Ålandin www-sivut 2013 <http://www.ha.ax>

International Labor Organizationin www-sivut 2013 <http://www.ilo.org>

Kotka Maritime Centren www-sivut 2014 <http://www.maritimekotka.fi>

Kymenlaakson ammattikorkeakoulun www-sivut 2013 <http://www.kyamk.fi>

Liikenteen turvallisuusviraston www-sivut 2013 <http://www.trafi.fi>

Merilaki. 1994. 15.7.1994/674.

Merimiehen lääkärintarkastusohjeet. 2005. Sosiaali- ja terveysministeriö. Helsinki.

Merimieskirkko ry:n www-sivut 2014 <http://www.merimieskirkko.fi>

Merimiespalvelutoimiston www-sivut. 2014. <http://www.mepa.fi>

Merityöaikalaki. 1976 9.4.1976/296

Merityötulon verotus 2012. [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Henkiloasiakkaan_tuloverotus/Ansiotulot/Merityotulon_verotus\(25374\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Henkiloasiakkaan_tuloverotus/Ansiotulot/Merityotulon_verotus(25374))

Novian www-sivut 2013 <http://www.novia.fi>

Satakunnan ammattikorkeakoulun www-sivut 2013 <http://www.samk.fi>

STWC-95 A Guide For Seafarers ITF 2002. Lontoo. ITF

Suomen Laivanpäällystöliiton www-sivut 2013 <http://www.seacommand.fi>

Suomen Merimies-Unionin www-sivut 2013 <http://www.smu.fi>

Tietoa merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. 2012. KELA. Viitattu 3.5.2014

Tuloverolaki 1992. 1535/1992

Ulkomaisella aluksella työskentely. 2008. [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Kansainvaliset_tilanteet/Ulkomaisella_aluksella_tyoskentely\(14406\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Kansainvaliset_tilanteet/Ulkomaisella_aluksella_tyoskentely(14406))

Wikström, L. 2013 toiminnanjohtaja, Suomen Konepäällystöliitto.
Sähköpostihaastattelu 22.11.2013. Haastattelijana Alekski Manninen. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.

WinNovan www-sivut 2013 <http://www.winnova.fi>

Ålands Gymnasiumin www-sivut 2013 <http://www.gymnasium.ax>