

**This is an electronic reprint of the original article.
This reprint *may differ* from the original in pagination and typographic detail.**

Author(s): Frigren, Pirita

Title: Sata vuotta merenkulkijoiden sosiaaliturvaa - Hundra år av social trygghet för sjömän.
[Osa 2]

Year: 2017

Version:

Please cite the original version:

Frigren, P. Sata vuotta merenkulkijoiden sosiaaliturvaa - Hundra år av social trygghet för sjömän. [Osa 2]. Albatrossi : Merimieseläkekassan tiedotuslehti, (4), 4-13.
<http://www.expressmagnet.eu/pub/52/Albatrossi-4-2017/#p=4>

All material supplied via JYX is protected by copyright and other intellectual property rights, and duplication or sale of all or part of any of the repository collections is not permitted, except that material may be duplicated by you for your research use or educational purposes in electronic or print form. You must obtain permission for any other use. Electronic or print copies may not be offered, whether for sale or otherwise to anyone who is not an authorised user.

Sata vuotta merenkulkijoiden sosiaaliturvaa



Tässä juttusarjassa seurataan merenkulkijoiden sosiaaliturvan historiaa satavuotiaan Suomen matkassa. Sarjan ensimmäinen osa (Albatrossi 2–3/2017) käsittelee merellisen sosiaaliturvan varhaisia askelia 1800-luvulta itsenäisyyden aikaan. Toinen osa keskittyy 1956 perustettuun Merimieseläkekassaan ja sen merkitykseen merenkulkijoiden osallistamiseksi suomalaisesta hyvinvointiyhteiskunnasta.

Teksti Pirita Frigren **Kuvat** finna.fi

KUN MERIMIESELÄKELAKI (MEL) astui voimaan 1.6.1956, työeläke oli yksityisen työnantajan palveluksessa oleville suomalaisille lähes ennen kuulumaton uutuus. Eri ammattiryhmien keskinäisiä tai työnantajien tarjoamia eläke- ja apukassoja nähtiin runsaasti jo 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkupuolella, mutta ne kaikki perustuivat vapaaehtoisuuteen ja niiden taloudellinen merkitys oli lähinnä toimeentuloa täydentävä. Yksi näistä kassoista oli vuosien 1880–1937 välillä toiminut Merenkulkijoiden Yleinen Pensionilaitos, jonka toiminnasta kerrottiin juttusarjan ensimmäisessä osassa.

Kaiken kaikkiaan valtaosalle palkkatyössä olevista ajatus ansioihin perustuvasta, elämän aikana kertyneestä työeläkkeestä, joka turvaisi toimeentulon niin vanhuuden, työkyvyttömyyden kuin puolison tai toisen huoltajan kuolemankin koittaessa, oli vielä 1950-luvulla vieras. Vähimmäistoimeentuloon oikeuttava Kansaneläkelaitoksen vanhuus- ja työkyvyttömyyseläke oli turvattu jo 1939 voimaan tulleella lailla, mutta eläkeikään tulevia vanhuksia ne koskivat ensimmäisen kerran vasta 1949, siis vain kuusi vuotta ennen Merimieseläkekassan perustamista. Näin merenkulkijoistakin jäi koko-



Emäntä Liisa Koskinen jäänmurtaja Murtajan edustalla 1960-luvulla. Aviopari Liisa ja Keijo Koskinen olivat molemmat töissä Murtajalla. | Värddinnan Liisa Koskinen framför isbrytarens Murtaja på 1960-talet. Gifta paret Liisa och Keijo Koskinen arbetade båda på Murtaja.

Kuva | Bild: Suomen Merimuseo | Finlands sjömuseum

i Merimiesten keski-ikä

	1938	1952	1965	2014
Päällystö		41		41,6
Miehistö		29		43,8
Keskimmäärin	29	32	31	42,1

Lähde: Suomen merenkulkuhallituksen tiedonantoja 1940; MEL Komiteanmietintö 1955: 15; Lampikoski, K. Merimieseläkejärjestelmä merenkulkijain kokemana 1968; Stay Onboard-hanke 2014.

naan ilman vanhuudenturvaa se sota-aikana tai sodan jälkeen vanhuusikäen tullut ikäpolvi, joka ei ehtinyt hyötyä vanhasta pensionilaitoksesta eikä vielä kansaneläkkeestä.

Merimieseläkelaki oli ensimmäinen yksityisen alan palkkatyöntekijöitä koskeva eläkejärjestely ja se johti suoraan 1961 voimaan astuneen Suomen yleisen yksityisalojen työeläkelain (TEL) sekä vuotta myöhemmän lyhytaikaisia työsuhteita koskevan lain (LEL) säätämiseen. On arveltu, että elleivät Merimies-Uniionin puheenjohtaja **Niilo Wälläri** ja sosiaaliministeri **Tyone Leivo-Larsson** olisi kiirehtineet lain valmistelutyötä ja viemistä eduskuntaan, merimiehille tuskin olisi tullut omaa eläkejärjestelmää.

Vähimmäiskriteeri merityöstä kertyneelle eläkkeelle säädettiin 100 kuukauteen eli yhteensä kertymää tuli olla hieman yli kahdeksalta vuodelta. Eläkeikä määriteltiin liukuvaksi siten, että miehistöön kuuluvan (eläkeikä yleensä 60 vuotta) iän ja hänen palvelusaikansa summan tuli olla vähintään 80 vuotta, päällystön (eläkeikä yleensä 65 vuotta) vastaavasti 90 vuotta. Pakkoa eläkkeelle jäämiseen ei ollut.

Merimiesten eläketurva täydentyi 1961 perhe-eläkkeellä ja 1964 oikeudella hakea hautausavustuksia. Eläkettä kertyi myös ulkomaalaisille suomalaisten varustamojen palveluksessa oleville merimiehille, mutta suomalaiselle merimiehelle jaksot ulkomaisten lippujen alla seilataksa eivät kartuttaneet eläkettä. Näin pyrittiin jarruttamaan työvoiman vuotoa esimerkiksi muihin Pohjoismaihin.

Tarkoin suunniteltua hyvinvointia

Merimieseläkekassan synty on osa suurempaa sodanjälkeisen Suomen hyvinvointivaltiota rakentavaa sosiaalista insinöörityötä. Tarkkoihin laskelmiin perustuvalla yhteiskunnallisella suunnittelulla pyrittiin parantamaan yksittäisten kansalaisten edellytyksiä kouluttautua, siirtymä työelämään, kokea perhe-elämää ja varautua työmarkkinoiden ulkopuolelle jäämiseen luomalla erilaisia palveluita. Taustalla oli ajatus siitä, että aktiivisella ohjauksella ja toimenpiteillä voitaisiin jakaa työvoimaa tasaisesti eri aloille ja lisätä näin tuottavuutta ja kansalaisten ostovoimaa. Tässä hyvinvointivaltion rakennusvaiheessa merenkulusta haluttiin luoda mantereen ammatteja olosuhteiltaan vastaava palkkatyöammatti.

Merimieseläkelaki oli sosiaaliministeriön vakuutusosaston päällikkö **Teivo Pentikäisen**, Merimies-Uniionin puheenjohtaja Niilo Wällärin ja varustamoiden edustaja varatuomari **Mikko Mannion** luomus. Kansainvälinen yhteistyö auttoi eläketurvasuunnan ajamisessa valtiotason suuntaan. Wälläri oli yhdessä kahden hallituksen edustajan ja yhden työnantajapuolen edustajan kanssa osallistunut 1946 Seattlessa pidettyyn International Labour Organizationin (ILO) kansainväliseen merityökonferenssiin. Konferenssin mukaan merenkulkijoiden yleisen eläkeiän tulisi olla 55–60 vuotta ja eläkkeiden suuruus olisi sovittava teollisuustyöläisten eläkkeisiin. Pohjoismaiden yhteistyö näytti voimansa Seattlen kokouksen jälkeen, jolloin annettiin maiden hallituksille yhteinen julkilausuma konferenssin päätösten ratifioinnista. Suomen kannalta positiivista painetta aiheutti, että muissa Pohjoismaissa oli jo 1940-luvun loppuun mennessä >

i Kohti työeläkkeitä

1946 International Labour Organizationin (ILO) kansainvälisen merityökonferenssin Seattlessa johtaa Pohjoismaiseen yhteiseen julkilausumaan maiden hallituksille konferenssin eläketurva koskevien päätösten ratifioinnista.

1948 Merimies-Unioni laatii eduskuntapuolueille ehdotuksen merenkulkijoiden eläkejärjestelmästä, työaikalainsäädännöstä ja vapaa sairaanhoidosta. Ehdotus johtaa eduskunta-aloitteeseen ja merityökomitean asettamiseen 1949.

1949 Laivapäällystöliitto ja varustajapuoli neuvottelevat laivapäällystön omasta eläkekassasta ja varustajapuolen osallistumisesta sen kustannuksiin kuuden prosentin maksuilla.

1952 Vakuutusasioihin tarkemmin perehtynyt merimieseläkekomitea jatkaa merityökomitean työtä merimieseläkelain valmistelussa.

1955 Merimieseläkelain komiteamietintö valmistuu.

1955 Suomen Laivapäällystöliitto, Suomen Merimies-Unioni, Suomen Radiosähköttäjälitto ja Suomen Laivanvarustajain yhdistys sopivat työehtosopimuksen, jonka mukaan palkankorotuksista luovuttiin, jos työnantajaosapuoli suostui lakiesitykseen ja neljän prosentin osuuteensa eläkemenosta. Kone-mestari liitto hyväksyi esityksen myöhemmin.

16.12.1955 Eduskunta hyväksyy Merimieseläkelain (MEL) sosiaaliministeri **Tyone Leivo-Larssonin** esityksestä.

25.2.1956 presidentti **Juho Kustaa Paasikivi** allekirjoittaa lain.


1.6.1956 Laki astuu voimaan ja Merimieseläkekassa aloittaa toimintansa sosiaaliministeriön vakuutusosaston tiloissa, mistä se muuttaa pian omaan konttoriin Pohjois-Esplanadille.

5.12.1956 Merimieseläkelain inspiroimana asetetaan komitea selvittämään kaikkien työsuhteessa olevien henkilöiden eläkekysymystä.

1961 Merimiesten eläketurva täydentyy vanhuus- ja työkyvyttömyyseläkkeen ohella perhe-eläkkeellä.

1961 Laki yleisestä yksityisalojen työeläkkeestä (TEL) astuu voimaan.

1962 Laki lyhytaikaisia työsuhteita koskevasta työeläkkeestä (LEL) astuu voimaan.

1964 MEK:n jäsenille oikeus hautausavustuksiin. 

Merimieseläketurua osana suomalaista hyvinvointivaltiota

aikaansaatu kattava merimiesten eläketurvajärjestelmä.

Pentikäinen toimi sekä lakia valmistelevan komitean että Merimieskassan ensimmäisen johtokunnan puheenjohtajana, mihin myös Wälläri ja Mannio valittiin. Tämä kokemus vei Pentikäisen yleisen työeläkelain valmistelutyöhön ja myöhemmin Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen toimitusjohtajaksi ja vakuutusalan tutkijaksi. Merimieseläkelain esitykseen kirjattiin viime hetkellä Ahvenanmaan varustamoiden ehdotuksesta muutos, jonka mukaan Merimieseläkekassan johtokunnassa olisivat edustettuna, ei vain suurimmat, vaan kaikki merenkulun tunnus- tetyt työntekijä- ja työnantajajärjestöt. Ålands Redarföreningenin paikka hallituksessa mantereen varustamoiden edustajan ohella oli perusteltu, sillä maakunnan varustamoiden alukset käsittivät vielä 1950-luvun alussa neljäosan maan tonnistosta. Silloinen Ålands Redarföreningenin asiamies, merenkulkuneuvos **Stig Lundqvist**, valittiin ensimmäiseen Merimieseläkekassan hallitukseen, missä tehtävässä hän matkasi Ahvenanmaan ja Helsingin väliä jopa neljällä vuosikymmenellä päättäen urakkansa vasta 1991.

Merimieseläkekassan toiminta perustui alusta asti työntekijöiden ja työnantajien suorittamien vuotuisten neljän prosentin maksujen rahastoinnille. Valtion maksamaa osuutta, joka käsitti tuloista kolmasosan, ei rahastoitu ja se maksettiin vasta kun eläke tuli maksettavaksi. Vastaavaa valtion osuutta eläkkeiden rahoitukseen ei ole Kansaneläkettä ja Merimieseläkettä lukuun ottamatta kuin Julkisten alojen eläkelain piiriin kuuluvilla. Merimieseläkelain voimaantuloa tasan kolme kuukautta aiemmin tasavallan presidenttinä aloittanut **Urho Kekkonen** tietävästi kritisoi voimakkaasti erityiskohtelua. Sille oli kuitenkin painavat perusteet. Osallistamalla merimiesten eläkkeiden rahoittamiseen valtio hyvytti sitä, että kotimaasta paljon poissa olevat merimiehet jäivät monin tavoin osattomiksi yhteiskunnan julkisista palveluista. Eläkemenoihin osallistamalla valtio myös tuki



Merimiehiä SS Inkeri Nurmisen kannella 1968. | Sjömän på SS Inkeris däck 1968.

Kuva | Bild: Suomen merimuseo | Finlands sjömuseum

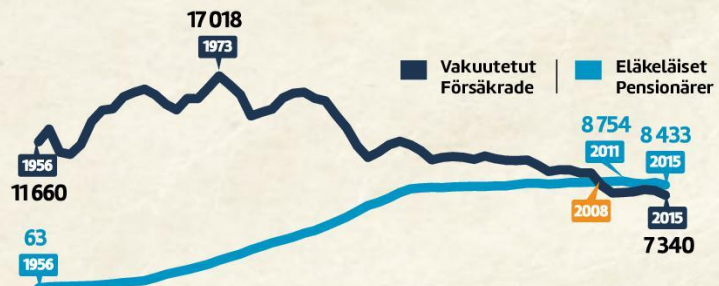
epäsuorasti koko merenkulkualaa, joka lain voimaantulon aikaan vastasi ulkomaankuljetuksista 80 prosenttisesti.

Rahastoitua osuutta käytettiin vakuutetuille tarkoitettuihin opintolainoihin, asuntotuotantoon sekä varus-

tamojen aluslainoihin. Telakoille olikin sotakorvaustöiden päätyttyä tarvetta saada eloa, sillä suomalaisen kauppalaivaston kehitys jäi koko ajan jälkeen kansainvälisestä vauhdista. Yli-ikäistä aluskantaa edusti jopa 58 prosenttia tonnistosta, kun se muualla Pohjoismaissa oli korkeintaan 20 prosenttia. Myös kustannustehokkuus kärsi, sillä suomalainen merenkulku maksoi. Siinä missä ruotsalainen varustaja teetti merimatkan keskimäärin 1,1 miljoonalla silloisella markalla eläkekului- neen, suomalaiselta kului siihen noin 1,3 miljoonaa markkaa. Vuoteen 1968 mennessä Merimieseläkekassa oli välillisesti myötävaikuttanut 800 työpaikan syntyyn joka vuosi sen lainoittamien alusten valmistuessa.

Sotien jälkeisessä Suomessa merimiehen tyypillinen kotipaikkakunta oli suuri tai keskikokoinen satamakaupunki, todennäköisimmin Helsinki, Turku, Kotka, Maarianhamina tai Rauma. Vuoteen 1968 mennessä Merimieseläkekassa oli rakennuttanut 426 asuntoa merkittävimpiin merikaupunkiin, jotka olivat muutenkin kasvukeskuksia ja joissa vallitsi asuntopula.

i Merimieseläkekassassa vakuutettujen määrä oli suurimmillaan vuonna 1973, kun lähes 17 000 henkilöä oli MEL:n piirissä. 1970-luvun jälkeen jäsenten määrä alkoi laskea vakiintuen 1990-luvulla noin 10 000 asiakkaan tasolle. Vuonna 2008 oltiin tilanteessa, jossa eläkkeensaajien ja eläkevakuutettujen määrä oli yhtä suuri, noin 8500 henkilöä. Väestön ikääntyminen näkyy siis myös merenkulussa. 2010-luvun taitteen jälkeen eläkeläisiä on ensimmäistä kertaa MEK:n historiassa ollut jatkuvasti enemmän kuin vakuutettuja, heidän määränsä liikkeessa tällä hetkellä hieman alle 8 000 henkilössä (2014). Lähde: Merimieseläkekassa



Hos Sjömanskassan var antalet försäkrade som högst år 1973 när närmare 17 000 personer fanns inom SjöPL. Efter 1970-talet började medlemsantalet att minska och stabilisera sig till ca 10 000 kunder på 1990-talet. År 2008 var situationen att pensionärer och pensionsförsäkrade var på samma nivå, ca 8 500 personer. Befolkningens åldrande syns också i sjöfarten. Efter 2010-talet har det för första gången funnits fler pensionärer än försäkrade, där deras antal för närvarande är lite under 8 000 personer (2014). Källa: Sjömanspensionskassan

Merimieseläkekassan rakennuttamat asuintalot ovat näkyvä osa kaupunkiympäristöä etenkin Maarianhaminassa, missä vuoteen 1981 mennessä oli rakennettu viisi taloa käsittäen yhteensä 234 asuntoa.

Merimieseläketurva mukautuu muuttuvaan merityöhön

Lain voimaantuloa edeltävänä keväänä työmarkkinoiden kuumiin tapaus oli maaliskuinen 19 päivän yleislakko. Yli puoli miljoonaa työntekijää vaati työnsesauksella palkankorotuksia, mutta laivaliikenteen kannalta se osui muutoinkin hiljaiseen kauteen. Etenkin vientiliikenne oli Itämeren jäätyneen vuoksi pysähdyksissä. Itämeren jäätilanne vaikutti sotien jälkeen yhä vähemmän talvimerenkulun mahdollisuuksiin ja siten myös työllisyystilanteisiin. Ensimmäiset valtion dieselmoottoriset jäänmurtaajat, vuonna 1939 valmistunut *Sisu* ja 1954 valmistunut *Voima*, saivat 1950-1980-lukujen aikana lisävahvistusta yhteensä kymmenestä jäänmurtajaksi rakennetusta aluksesta. Ympärivuotinen pääsy satamiin, säännöllinen linjaliikenne sekä suuret lainsäädännölliset muutokset, vuoden 1976 merityöaikalaki ja vuoden 1984 merimiesten vuosilomalaki miehityssäädöksineen ja vuorottelujärjestelmineen muuttivat merkittävästi merimiehen toimenkuvaa ja oikeutta säännölliseen vapaa-aikaan niin laivalla kuin maissa.

Kohentuneista työskentelyolosuhteista huolimatta merenkulkuala on aina leimannut paine saada riittävästi työvoimaa alalle. Kaikille pakollinen työeläke nähtiin keinona motivoida merenkulkijoita pysymään merityössä ja edistää heidän ammatissa kehittymistään esimerkiksi liikkumalla tehtävistä ja varustamoista toiseen. Tämä oli ideaali, mutta miten se onnistui käytännössä?

Kun Merimieseläkekassa oli ollut toiminnassa reilut kymmenen vuotta, sosiaalipolitiikan tutkijat selvittivät, miten järjestelmä oli lähtenyt käyntiin ja millaisena eri vakanssiluokissa työskentelevät kokivat eläketurvan ja ylipäänsä koko toimenkuvansa. Tuolloin

etenkin vanhuuseläkkeidenmaksu oli vasta varsinaisesti lähdössä käyntiin. 1960-luvulla keskimäärin 31 eläkevakuutettua vuodessa jäi viettämään ansaittuja eläkepäiviä. Ensimmäisen kymmenen toimintavuoden aikana kaikista myönnettyistä eläkkeistä vain 10% oli vanhuuseläkkeitä.



M/s Oihonnan radiosähköttäjä työssään 1980- tai 1990-luvulla. | M/s Oihonnan radiooperatör i arbetet på 1980- eller 1990-talet. Kuva | Bild: Seppo Kaksonen, Suomen merimuseo | Finlands sjömuseum

Siihen nähden, miten paljon Merimieseläkelain valmistelu herätti vastustusta eläkemaksujen kalleuden takia, on mielenkiintoista, että 1960-luvun merimiehet eivät valittaneet maksuista tai kaivanneet niiden alentamista. Eläkkeen tarkoitus oli sisäistetty ja eläkemaksujen ja palkkatason suhdetta pidettiin kohtuullisena. Tyytymättömyyttä herätti lähinnä eläkeikä. Työntekijät itse näkivät sopivan eläkeiän koittavan noin 55 ikävuoden tuntumassa.

Toisaalta tavoite työurien pidentämisestä osoittautui osittain vielä utopiaksi: kaikista merenkulkijoista vain neljäsosa aikoi olla merillä eläkeikänsä asti ja viidesosa arveli lopettavansa parin vuoden sisällä. Yli puolet Merimies-Unionin jäsenistä kuitenkin suunnitteli pysyvänsä laivatyössä useita vuosia. Niin päällystöön kuin miehistöönkin kuuluvat olivat lisäksi erittäin halukkaita kouluttautumaan lisää meriammattia varten, vaikka koulutuksen esteenä olivat usein taloudelliset seikat.

Merimieseläkekassa tarttui jäsenistönä tarpeeseen saada taloudellista tukea opiskeluun. 1970-luvulle tultaessa lähes 900 merenkulkijaa oli nostonut eläkekassasta opintolainaa.

Nuorison ja vanhojen merikarhujen ala

Merenkulkijoiden keski-ikä on historiassa aina ollut verrattain alhainen. Laivoilla on työskennellyt runsaasti eri-ikäisiä, mutta aloittelijat ovat olleet hyvin nuoria. Käytettiinhän merenkulussa ennen 1921 merimieslain ikärajoituksia lapsityövoimaa. On mielenkiintoista, että työvoiman ”nuorennusleikkaus” kuitenkin jatkui vielä toisen maailmansodan jälkeen. Merenkulkuhallituksen vuonna 1938 kokoaman merimiesrekisterin mukaan laivapäällystöstä alle 20-vuotiaita oli noin 15 prosenttia. Vuoden 1965 selvitysten mukaan heidän osuutensa oli noussut lähes 28 prosenttiin. Miehistön puolella jopa yli puolet työntekijöistä oli alle kolmikymppisiä.

Nuorukaisten ohella toinen kasvava ikäryhmä olivat yli 50-vuotiaat laivapäälliköt. 1930-luvun lopulla vain neljä kapteenia tai perämiestä sadasta oli yli 50-vuotiaita, mutta 1960-luvulla heitä oli jo 13 sadasta. Syytä tälle kehitykselle voi hakea sekä eläketurvan kannustavasta vaikutuksesta että haluttomuudesta hakeutua korkeammalla iällä enää uusille aloille.

Hälyttävää 1960-luvun selvityksessä oli, että 20-40-vuotiaita laivapäälliköitä oli suomalaisten varustamojen palveluksessa yhä vähemmän. Erityisesti perämiehillä ja radiosähköttäjäillä oli käsitys siitä, että heidän ammattitaidollaan olisi kysyntää myös maissa. Moni siis vaihtoi meriammatin kuivan maan ammattiin juuri parhaassa työiässä, jolloin perheen perustaminen ja mahdollinen oman asunnon hankinta olivat ajankohtaisia. Jopa 90 prosenttia näki merenkulun haitaksi sen, että työntekijä ei voinut elää kunnollista perhe-elämää. Vanhat sanonnat siitä, että merille meno takaa vapautta ja seikkailuja eivät tuntuneet olevan tutkimukseen osallistuneille merenkulkijoille syy hakeutua ammattiin. >

Merimieseläketurua osana suomalaista hyvinvointivaltiota

Ei mitään uutta auringon alla. Kun Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa vuonna 2014 tehtiin tutkimus tekijöistä, jotka vaikuttavat merenkulkijoiden ammatissa pysymiseen, työn ja perheen yhdistämisen hankaluudet nousivat yhä yhtenä ammatista työntävänä tekijänä esiin. Näin siitäkin huolimatta, että yhteydenpitomahdollisuudet ovat 2000-luvulla luonnollisesti kokonaan toiset, ja maapallon toisella puolella oleva isä tai äiti voi kasvattaa lapsiaan skypejen, wilmojen, snapchattien ja whatsappien kautta etänä.

Kun 2010-lukua vertaa 1960-lukuun voi kuitenkin todeta, että juuri ne asiat ovat kehittyneet, joita pidetään meriammattien houkuttelevina tekijöinä: työskentely- ja asumisolosuhteet laivalla ovat työehtojen ja palkkauksen ohella parantuneet, hierarkian loiventuminen tekee työyhteisöstä parhaimmillaan kuin perheen, minkä ohella omaan ammatissa viihtymiseen vaikuttaa, että merenkulkualaa arvostetaan. Kokonaan menneisyyteen näyttää siirtyneen vielä joitakin vuosikymmeniä sitten viljelty stereotyyppinen käsitys merenkulkijoiden huonosta maineesta, mikä saattoi vaikeuttaa esimerkiksi töiden, lainojen tai asunnon saantia maissa.

Löytyy 1960-luvun ja 2010-luvun selvityksistä erojakini. 1960-luvulla alkoholin ja tupakan tuontioikeuden saaminen turistien tuontioikeutta vastaavaksi nähtiin yhtä tärkeäksi merenkulkualaa koskevaksi kysymykseksi kuin sosiaalista turvaa tai työsuojelua koskevat kysymykset. Toisaalta merillä eristyksissä olo voi olla etukin: merille lähtö sulkee työntekijän erityiseen aikaulottuvuuteen, jossa arkirutiinit unohtuvat, käy ilmi, kun miehiltä ja naisilta eri aikoina kysytään, mikä heitä vetää aalloille. Nykyään työelämä on monille pirstaleista ja töiden jatkuvuuden suhteen epävarmaa. Merenkulku tarjoaa siihen verrattuna ammatin, jossa urapolku on säilynyt edelleen melko selkeänä.

60-vuotias eläkekassa satavuotiaassa Suomessa

Merimieseläkekassa juhli 60. toimintavuottaan viime vuonna. Niin pitkä aika

merkitsee jo usean merenkulkijasukupolven vanhuuden turvaamista. Tällä hetkellä eläkettä nauttivat noin 8 000 kassan jäsentä ovat tehneet aktiiviuran sa merillä 1960–1980-luvulla. Yhä harvempi jää eläkkeelle työkyvyttömyyden vuoksi. Kehitys on samanlainen muilla aloilla. Eläketurvakeskuksen mukaan vanhuuseläkkeet muodostavat nykyään 83 prosenttia työeläkkeistä ja Kelan maksamista eläkkeistä. Työurat ovat myös pidentyneet, mikä on luonnollisesti myös yleinen trendi koko yhteiskunnassa. Merimiesten tyypillinen eläkeikä on tällä hetkellä 63–68 vuotta.


”Merenkulkijat, kuten muukin väestö, ovatkin siis nykyään terveempiä kuin koskaan.”

Historiallisesti katsoen on myös mielenkiintoista, mitä on tapahtunut merenkulkijoiden keski-ikä. Sekä miehistön että päällystön keski-ikä on nykyään noin 42 ikävuodessa. Miehistössä miesten ja naisten keski-ikä on lähes sama, mutta päällystön puolella ruorissa ovat nuoret naiset: naispuolisten laivapäälliköiden keski-ikä on 33,5 vuotta eli lähes kymmenen ikävuotta ryhmän keski-ikää alempi. Kun vielä ennen sotia naisia oli merenkulkijoista noin kahdeksan prosenttia, heidän osuutensa on viime vuosikymmeninä vakiintunut 30–40 prosenttiin työvoimasta.

Merenkulkijat, kuten muukin väestö, ovatkin siis nykyään terveempiä kuin koskaan. Elämäntavoissa on tapahtunut muutoksia. Esimerkiksi kun vielä 1999 merenkulkijoista 48 prosenttia tupakoi satunnaisesti tai säännöllisesti, oli tupakoitsijoita 2000-luvun alkupuolella enää 14 prosenttia. Paljon on silti vielä tehtävää erityisesti työkykyä ylläpitävässä toiminnassa. Henkisesti ja fyysisesti kuormittava työ vaikuttaa yhä siihen, että työkyvyttömyyseläkkeelle jääminen on

merimiehillä ja -naisilla 1,6–2 kertaa ja kuolleisuus 1,3 kertaa yleisempää kuin muilla aloilla.

Kahden vuoden välein suoritettavilla lääkärintarkastuksilla selvitetään laivatyössä olevien kykyä keskiraskaaksi määriteltyn, tasapainoa ja kehonhallintaa vaativaan työhön. Uusimmat selvitykset (Kuntoutussäätiö 2015) ovat johtaneet aivan uudenslaisiin hyvinvointipalveluihin, kuten Merimiespalvelun, Merimieseläkekassan ja Alandia Vakuutuksen yhteinen terveydenedistämishjelma ForMareen ja Merimieseläkekassan 60-vuotisjuhluvuonna käynnistämiin suunnitelmiin merenkulkijoiden omasta työterveydenhuollosta.

Merenkulkijoiden hyvinvoinnin historiaa tullaan siis kirjoittamaan tulevaisuudessakin. 

i

Kirjallisuutta

Brunila, Mikael: Näin luotiin Merimieseläkekassa eli kertomus Suomen ensimmäisen työeläkelaitoksen synnystä. Merimieseläkekassan julkaisu VIII. Helsinki: Merimieseläkekassa 1978.

Haavisto, S.; Kallunki, V.; Kirvesniemi, T.; Korpivaara, L.; Lehtonen, O., Oravasaari, T.; Pekkola, J.:

Stay onboard: Suomalaisten merenkulkijoiden pysyminen ja lähteminen merityössä. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu 2014.

Lampikoski, Kai: *Merimieseläkejärjestelmä merenkulkijain kokemana.* Helsinki: Merimieseläkekassa 1968.

Kuntoutussäätiö: *Merenkulkijoiden työkyvyttömyys ja kuolleisuus. Loppuraportti 2015.* www.merimieselakekassa.fi/fi/tyo-hyvinvointijakuntoutus/tutkimuksia/Documents/Loppuraportti%20Merenkulkijoiden%20ty%C3%B6kyvytt%C3%B6myys%20ja%20kuolleisuus%2022102015.pdf

Turkka, Jaakko: *Merenkulkijain vanhuudenturva.* Helsinki: Merimieseläkekassa 1966.

Hundra år av social trygghet för sjömän

I den här artikelserien följer vi historien om sjömännens sociala trygghet på en resa tillsammans med det hundraåriga Finland. Den första delen (Albatrossen 2–3/2017) behandlade sjöfartens sociala trygghet under de första stegen från 1800-talet till självständigheten. Den andra delen koncentrerar sig på Sjömanspensionskassan som grundades år 1956 samt kassans betydelse för sjöfararnas medverkan i det finska välfärdssamhället.

Text Pirita Frigren Bilder finna.fi

NÄR SJÖMANSLAGEN (SJPL) trädde i kraft 1.6.1956, var arbetspensionen en nästan aldrig skådad nyhet för de som arbetade i privat tjänst. Olika yrkesgruppers centrala eller arbetsgivarnas erbjudna pensions- och hjälpkassor var många redan i slutet på 1800-talet och i början på 1900-talet, men alla grundade sig på frivillighet och deras ekonomiska betydelse var närmast att komplettera försörjningen. En av de här kassorna var Sjöfararnas allmänna pensionsanstalt, som verkade mellan 1880-1937 och vilken behandlades i artikelseriens första del.

Med all sannolikhet var det för större delen av de som arbetade tanken på en pension, som baserade sig på inkomsten, som intjänats under ens liv och som skulle trygga försörjningen under ålderdomen, vid arbetsoförmåga samt vid makans eller den andre vårdnadstagarens död, fortfarande främmande under 1950-talet. Folkpensionsanstaltens ålders- och sjukpension vilken berättigade till minimiinkomst, säkrades redan med lagen som trädde i kraft 1939. De nya pensionärerna som nådde pensionsåldern berörde ifrågasvarande lag för första gången år 1949, eller bara sex år innan grundandet av Sjömanspensionskassan. På så sätt lämnades den generation av sjöfarare helt utan ålderstrygghet, som kommit upp i pensionsåldern under krigstiden >

Sjöfararna arbetspensions- systemets pionjärer



Konehuoneen valvoja 1984 valmistuneen lastilautta M/s Oihonnalla linjalla Helsinki-Lyypekki-Helsinki. | Maskinrummets övervakare på lastfartyget M/s Oihonna på linjen Helsingfors-Lübeck, som blev färdigt 1984. Kuva | Bild: Seppo Kaksonen, Suomen merimuseo | Finlands sjömuseum

i Sjöfarens medelålder

	1938	1952	1965	2014
Befäl		41		41,6
Manskap		29		43,8
Medeltal	29	32	31	42,1

Lähde | Källa: Suomen merenkulkuhallituksen tiedonantaja 1940; MEL Komiteanmietintö 1955: 15; Lampikoski, K. Merimieslääkäjäjestelmä merenkulkijain kokemaana 1968; Stay Onboard-hanke 2014.

Sjömanspensionstrygghet som en del av det finska välfärdssamhället

i Mot arbetspensioner

1946 International Labour Organisationens (ILO) sjöarbetets internationella konferens i Seattle leder till ett gemensamt nordiskt uttalande till ländernas riksdagar gällande ratificering av beslut om pensionskydd.

1947 upprättade Sjömans-Unionen ett förslag för riksdagspartierna om ett pensionssystem, arbetstidslagstiftning och gratis sjukvård för sjöfarare. Förslaget leder till ett riksdagsförslag och inrättandet av en sjöarbetskommitte´ 1949.

1949 förhandlade Sjöbefälsförbundet och rederierna om en egen pensionskassa för sjöbefälen och rederisidan genom att delta i dess kostnader med sex procent inbetalningar.

1952 fortsatte Sjömanspensionskommittén, som var bättre bekant med försäkringsfrågor, sjöarbetskommitténs arbete i beredningen av Lagen om sjömanspensioner.

1955 Kommittérapporten om Lagen om Sjömanspensioner blir färdig.

1955 Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Radiosäkhköttäjälliitto och Suomen Laivanvarustajain yhdistys kom överens om ett kollektivavtal, enligt vilken man övergav löneförhöjningar, om arbetsgivaren godkände lagförslaget och sin del på fyra procent av pensionsutgifterna. Maskinmästarförbundet godkände förslaget senare.

16.12.1955 Riskdagen godkände Lagen om sjömanspensioner (SjPL) på förslag av socialminister **Tyyne Leivo-Larsson**.

25.2.1956 skrev presidenten **Juho Kustaa Paasikivi** under lagen.


1.6.1956 Lagen trädde i kraft och Sjömanspensionskassan startar sin verksamhet i socialministeriets försäkringsavdelningens lokaler, varifrån de snabbt flyttar till ett eget kontor på Norra Esplanaden.

5.12.1956 På initiativ av Lagen om sjömanspension inrättas en kommitté för att utreda pensionsfrågor för alla personer som har ett anställningsförhållande.

1961 Sjömännens pensionskydd kompletteras med sjömännens ålderspension och sjukpension också med en familjepension.

1961 Lag om allmän arbetspension för den privata sektorn träder i kraft.

1962 Lag om arbetspension rörande korta anställningar träder i kraft.

1964 Rätt till begravningsbidrag för SPK:s medlemmar. 

eller efter kriget, och som inte hunnit dra nytta av den gamla pensionsanstalten och inte heller kunde få en folkpension.

Sjömanspensionslagen var det första pensionssystem som berörde den privata branschen och den ledde direkt till Finlands allmänna arbetspensionslag för den privata branschen (APL) samt upprättande av lagar för anställningar (KAPL) som var kortare än ett år. Man har uppskattat, att om Sjömans-Unionens ordförande **Niilo Wälläri** och socialminister **Tyyne Leivo-Larsson** inte hade påskyndat förberedelsen av lagen och tagit den till riksdagen, så hade sjömännen knappast haft ett eget pensionssystem.

Minimikriterierna för intjänad pension blev lagstiftade till 100 månader eller sammanlagt skulle den intjänade pensionen komma från en period på lite över åtta år. Pensionsåldern bestämdes till att vara glidande, så att de som hörde till besättningen (pensionsålder i allmänhet 60 år) och summan för dennes arbetstid skulle vara minst 80 år, och för befälet (pensionsålder i allmänhet 65 år) motsvarande 90 år. Det fanns inget tvång att pensionera sig.

Sjömännens pensionstrygghet kompletterades 1961 med familjepension och 1964 med rätten att ansöka om begravningsbidrag. Pension tjänades också in av utländska sjömän som arbetade på finska rederier, men under perioderna när finska sjömän seglade under utländsk flagg intjänades ingen pension. Med detta försökte man bromsa att arbetskraftens flöde till exempel andra nordiska länder.

Grundligt planerad välfärd

Sjömanspensionskassans födelse är en del av det större sociala ingenjörskapet som byggde det finska välfärdssamhället efter kriget. På basis av noggranna samhälleliga beräkningar försökte man förbättra enskilda medborgares förutsättningar att utbilda sig, gå ut i arbetslivet, leva familjeliv och bereda sig på att eventuellt hamna utanför arbetslivet genom att



Kaksi miestä rahtilaiva Ladoga-3:n kannella Kustaanmiekansalmessa 1975. I Två män på fraktfartyget Ladoga-3:s däck i Gustavsvärdsund 1975. Kuva | Bild: Rista Simo, Helsingin kaupungin museo | Helsingfors stadsmuseum



Hangon luotsiaseman luotsi nousemassa laivaan 1950–1960-lukujen taitteessa.

Kuva: Leo Kosonen, Kymmeenlaakson museo.

Lots från Hangö lotsstation stiger på fartyg i skiftet 1950–1960.

Bild: Leo Kosonen, Kymmenedagens museum.

planera olika sorters tjänster. I bakgrunden fanns tanken, att man med aktiv styrning och åtgärder kunde fördela arbetskraften jämt mellan olika branscher och på så sätt öka produktiviteten och invånarnas köpkraft. I den här uppbyggnadsfasen av välfärdsstaten, ville man av sjöfarten skapa ett arbete med motsvarande förhållanden som för landyrken.

Sjömanslagen var en skapelse av socialministeriets försäkringsavdelningens chef **Teivo Pentikäinen**, Sjömans-Unionens ordförande Niilo Wälläri och rederiernas representant vice härads-hövding **Mikko Mannio**. Internationellt samarbete hjälpte att föra pensions-trygghetens sak till regeringen. Wälläri hade tillsammans med representanter från två styrelser och en representant från de anställda 1946 deltagit i den internationella sjöfartskongressen International Labour Organization (ILO) i Seattle. Enligt konferensen skulle den allmänna pensionsåldern för sjömän vara 55–60 år och storleken på pensionen skulle anpassas till andra industriarbetares pensioner. Nordiskt samarbete visade sin kraft efter mötet i Seattle, då man gav till ländernas riksdagar ett gemensamt uttalande om att ratificera konferensens beslut. Från finsk synvinkel orsakades ett positivt tryck, av att man i de andra nordiska länderna redan hade fått i stånd ett

täckande pensionstrygghetssystem för sjömän.

Pentikäinen var både ordförande för utskottet som förberedde lagen och ordförande för Sjömanskassans första styrelse, dit också Wälläri och Mannio valdes in. Denna erfarenhet tog Pentikäinen till den allmänna pensionslagens förberedelsearbete och senare till verkställande direktör för Pensionsförsäkringsföretaget Ilmarinen och forskare i försäkringsbranschen. I Sjömanslagens förslag

skrevs i sista stund in en ändring gjord av åländska rederier, enligt det i Sjömanspensionskassans styrelse skulle vara representerade, inte bara de största, utan alla erkända arbetar- och arbetsgivarorganisationer. Ålands Redarföreningens plats i styrelsen som representant för rederierna på land var befogad, då landskapets rederier fortfarande i början av 1950-talet stod för en fjärdedel av tonnaget. Den dåvarande Ålands redarföreningens ställföreträdare, sjöfartsrådgivaren **Stig Lundqvist**, valdes in i Sjömanspensionskassans första styrelse, och i det uppdraget reste han mellan Åland och Helsingfors nästan under fyra årtionden och avslutade sitt uppdrag först 1991.

Sjömanspensionskassans verksamhet bestod redan från början på fyra procents årlig fondering av anställda och arbetsgivare. Statens betalda del, som bestod av en tredjedel av lönen, fonderades inte och den betalades först vid utbetalning av pension. Statens motsvarande del av finansiering av pensioner förutom Folkpensionen och Sjömanspensionen, hör inte till den offentliga pensionsdelen. **Urho Kekkonen** som börjat som president tre månader tidigare än sjömanspensionslagen kom ikraft, kritiserade kraftigt den särskilda behandlingen. För detta fanns dock tunga skäl. Genom att delta i finansiering av sjömannens

pensioner, kompenserade staten det, att sjömännen som var mycket borta från hemlandet och på många sätt inte kunde ta del av samhällets offentliga tjänster. Genom att delta i finansiering av pensioner stödde staten också indirekt sjöfartsbranschen, som under ikrafttagandet av lagen stod för 80 procent av utlandstransporterna.

Den fonderade delen användes till försäkrade studielån, bostadsproduktion samt rederiernas fartygslån. Efter att krigsättningsarbetena tagit slut fanns det ett behov att få fart på de finska rederierna, då den finska handelsflottans utveckling saktade hela tiden efter den internationella takten. Den för gamla flottan stod för nästan 58 procent av tonnaget, när det i övriga Norden var högst 20 procent. Även kostnadseffektiviteten led, då den finska sjöfarten kostade. Där den svenska redaren gjorde sjötransporten i genomsnitt på 1,1 miljoner i den tidens mark med pensionskostnader, betalade finländaren 1,3 miljoner mark. Fram till år 1968 hade Sjömanspensionskassan bidragit till att 800 arbetstillfällen hade fötts varje år när dess blånade fartyg blev färdiga.

I efterkrigstidens Finland var sjömannens typiska hemort en stor eller mellanstor hamnstad, troligen Helsingfors, Åbo, Kotka, Mariehamn eller Raumo. Fram till år 1968 hade Sjömanspensionskassan byggt 426 lägenheter i de betydande sjöstäderna, som också annars var tillväxtcentrum och där det fanns bostadsbrist. Sjömanspensionskassans byggda bostadshus var en synlig del av stadsmiljön framför allt i Mariehamn, där man fram till år 1981 hade byggt fem hus vilka sammanlagt hade 234 lägenheter.

Sjömanspensionstryggheten anpassar sig till föränderligt sjöarbete

Våren innan lagen kom i kraft var arbetsmarknadens hetaste händelse den 19 dagar långa generalstrejken i mars. Över en halv miljon arbetstagare krävde löneförhöjningar genom nedläggning av arbetet, men för fartygstrafiken så inträffade den under en annars lugn ▶

Sjömanspensionstrygghet som en del av det finska välfärdssamhället

period. Framför allt stod exporten stilla på grund av att Östersjön var isbelagd. Östersjöns isförhållande påverkade efter kriget allt mindre vintersjöfarten och på så vis också arbetstillfällena. De första statliga isbrytarna med dieselmotorerna, år 1939 byggda *Sisu* och 1954 färdiga *Voima*, fick mellan åren 1950–1980 merförstärkning av sammanlagt tio fartyg som byggts till isbrytare. Året runt tillgång av hamnarna, regelbunden linjetrafik samt stora lagändringar, år 1976 års sjöarbetslag och år 1984 sjömannens semesterlag med besättningsbestämmelser ändrade avsevärt sjömannens arbetsbeskrivning och rättighet till regelbunden fritid på både fartyget som på land.

När Sjömanspensionskassan hade varit verksam i drygt tio år, utredde socialpolitiska forskare, hur systemet hade kommit i gång och hur olika anställda i olika vakansklasser upplevt pensionstryggheten och i första hand hela sin arbetsbeskrivning. I det skedet var i synnerhet ålderspensionsbetalning först på gång att börja. På 1960-talet började i genomsnitt 31 pensionsförsäkrade om året sin välförtjänade pension. Av alla beviljade pensioner under de första tio verksamhetsåren var bara 10 % ålderspensioner.

I förhållande till, hur mycket Sjömanslagen väckte motstånd på grund av pensionsförsäkringarnas kostnader, är det intressant, att 1960-talets sjö-

nar bara en fjärdedel kvar till pensionsåldern och en femtedel ansåg att de slutar inom ett par år. Över hälften av Sjömans-Unionens medlemmar planerade ändå att fortsätta många år inom fartygsyrket. Såväl befälet som besättningen är dessutom mycket villiga utbilda sig ytterligare för sjöyrket, även om utbildningens hinder ofta var ekonomiska orsaker. Sjömanspensionskassan tog tag i medlemmarnas behov av att få ekonomiskt stöd för studier. När man kom till 1970-talet hade nästan 900 sjöfarare tagit ut studielån från pensionskassan.

Unga och gamla sjöbjörnas yrke

Sjöfararnas medelålder har historiskt sett alltid varit ganska låg. På fartygen har det arbetat många i olika ålder, men nybörjarna har varit mycket unga. I sjöfarten användes innan 1921 ålderbegränsningar enligt sjömanslagen för att förhindra barnarbete. Det är intressant att arbetskraftens "föryngring" ändå fortsatte efter andra världskriget. Enligt Sjöfartsverkets år 1938 sammanstatta sjömansregister var ca 15 procent under 20 år. Enligt 1965 års utredning hade deras andel ökat till nästan 28 procent. På befälsidan var över hälften under 30 år.

En annan växande grupp vid sidan om ungdomarna var fartygsbefälen som var över 50 år. I slutet av 1930-talet var bara fyra kaptener eller styrmän av hundra över 50 år, men på 1960-talet var de redan 13 av hundra. Orsakerna till den här utvecklingen kan man söka både i pensionstrygghetens uppmuntrande inverkan som o villigheten att vid högre ålder söka sig till nya yrken.

Alarmerande i 1960-talets utredning var, att av 20-40 åriga fartygskaptener var allt färre anställda hos finska rederier. Särskilt styrmän och radiopopertörer hade en uppfattning om, att det också fanns en efterfrågan för deras yrkeskunskande på land. Många bytte alltså sjöyrket till ett yrke på torra land i den bästa arbetsåldern, då bildande av familj och ett möjligt köp av en egen bostad blev aktuellt. Nästa 90 procent såg det som ett handikapp, att den



Helsingin Eteläsatamaa vuonna 1971. | Södra hamnen i Helsingfors år 1971.
Kuva | Bild: Rista Simo, Helsingin kaupungin museo | Helsingfors stadsmuseum

Trots förbättrade arbetsförhållanden så har sjöbranschen alltid stämplat av ett tryck för att få tillräckligt med arbetskraft till branschen. Den för alla obligatoriska arbetspensionen sågs som ett sätt att motivera sjöfarare att stanna i sjöarbetet och främja deras utveckling i arbetet exempelvis med rörliga arbetsuppgifter och flytt från rederi till rederi. Detta var idealiskt, men hur lyckades det i praktiken?

män inte klagade på kostnaderna eller längtade efter att de skulle sänkas. Pensionens avsikt hade man införlivat och man ansåg att pensionsbetalningarnas och lönens nivå var rimlig. Missnöje väckte närmast pensionsåldern. Arbetstagarna själva ansåg att en passande pensionsålder vore ca 55 år.

Å andra sidan målet att förlänga yrkeskarriärerna har fortfarande visat sig vara en utopi: av alla sjöfarare stan-

anställde inte kunde leva ett ordentligt familjeliv. Det gamla talesättet att gå till sjöss garanterar frihet och äventyr kändes inte som en anledning för de som deltog i undersökningen att söka sig till yrket.

Inget nytt under solen. När Kymmenedalens yrkeshögskola år 2014 gjorde en undersökning om faktorer, som påverkade att man stannade i sjöarbetet, så kom problemet att kunna kombinera arbete och familj fortfarande fram som en av faktorerna att inte söka sig till sjöyrket. Trots att möjligheterna för att hålla kontakten på 2000-talet är helt andra och en mamma eller pappa på andra sidan jordklotet kan uppfostera sina barn genom Skype, Wilma och Snapchat på distans.

När man jämför 2010-talet med 1960-talet kan man ändå konstatera, att särskilt de sakerna har utvecklats, vilka hålls som attraherande faktorer för sjöarbetet: arbets- och boendeförhållanden på fartyget har med hjälp av kollektivavtalet och lön förbättrats samt tillplattning av hierarkin gjort samarbetet som bäst nästan till en familj, där förutom den egna trivselen i yrket också påverkas av hur man värderar sjöfartyksyrket.

”Sjöfararna, liksom den övriga befolkningen, är idag alltså friskare än någonsin.”

Helt förflyttad till det förflutna kan man se den gamla stereotypen som fortfarande fanns för några decennier sedan om sjöfararnas dåliga rykte, vilket exempelvis kunde försvåra möjligheten att få arbete, ta lån eller köpa bostad på land. Det finns också skillnader mellan 1960-talets och 2010-talets undersökning. På 1960-talet såg man det som lika viktigt att få föra in alkohol och tobak i samma nivå som turister som frågor rörande social trygghet eller arbetsskydd. Å andra sidan, finns det också fördelar med att vara isolerad på sjön: att gå på sjön stänger av arbetaren till en viss tidsdimension där

i

Litteratur

Brunila, Mikael: *Näin luotiin Merimieseläkekassa eli kertomus Suomen ensimmäisen työeläkelaitoksen synnystä.* Merimieseläkekassan julkaisuja VIII. Helsinki: Merimieseläkekassa 1978.

Haavisto, S.; Kallunki, V.; Kirvesniemi, T.; Korpivaara, L.; Lehtonen, O., Oravasaari, T.; Pekkola, J.: *Stay onboard: Suomalaisten merenkulkijoiden pysyminen ja lähteminen merityössä.* Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu 2014.

Lampikoski, Kai: *Merimieseläkejärjestelmä merenkulkijain kokemana.* Helsinki: Merimieseläkekassa 1968.

Kuntoutussäätiö: *Merenkulkijoiden työkyvyttömyys ja kuolleisuus.* Loppuraportti 2015. www.merimieseläkekassa.fi/fi/tyohyvinvointijakuntoutus/tutkimuksia/Documents/Loppuraportti%20Merenkulkijoiden%20ty%C3%B6kyvytt%C3%B6myys%20ja%20kuolleisuus%2022102015.pdf

Turkka, Jaakko: *Merenkulkijain vauhuudenturva.* Helsinki: Merimieseläkekassa 1966.

man glömmar bort vardagsrutinerna, vilket kommer fram, när man frågar män och kvinnor vid olika tidpunkter, vad det är som drar dem till sjön. Idag är arbetslivet för många splittrat och fortsättning på arbetet är osäker. Sjöfarten erbjuder i förhållande till det ett yrke, där karriären har bevarats ganska klar.

60-årig pensionskassa i hundraåriga Finland

Sjömanspensionskassan firade sitt 60:e verksamhetsår förra året. Så lång tid betyder skydd för ålderdomen i många generationer. För närvarande har ca 8 000 pensionerade av kassans medlemmar gjort karriär på sjön under 1960-1980-talen. Färre och färre får pension för arbetsoförmåga. Utvecklingen är liknande i andra yrken. Enligt Pensionskyddscentralen bildar ålderdomspensionerna idag 83 procent av arbetspensionerna och pensioner utbetalade av Fpa. Karriärerna har också blivit längre, vilket naturligtvis är en allmän trend i hela samhället. En typisk pensionsålder för sjömän är 63-68 år. Historiskt sett är det också intressant, vad som har skett med sjöfararnas medelålder. Både besättningens och befällets medelålder är idag ca 42 år. Hos besättningen är medelåldern för män och kvinnor nästan samma, men på befälssidan är det yngre kvinnor som står vid rodet: kvinnliga fartygskaptenernas medelålder är 33,5 år

eller nästan tio år lägre än gruppens medelålder. När kvinnornas andel av sjöfararna innan kriget fortfarande var åtta procent, har deras andel under de senaste decennierna befästs till 30-40 procent av arbetskraften.

Sjöfararna, liksom den övriga befolkningen, är idag alltså friskare än någonsin. Det har skett ändringar i livsstil. Exempelvis när 1999 fortfarande 48 procent av sjöfararna rökte tillfälligt eller regelbundet så var rökarna i början på 2000-talet bara 14 procent. Mycket skall dock fortfarande göras speciellt inom verksamheten av upprätthållande av arbetsförmågan. Psykiskt och fysiskt belastande arbete påverkar fortfarande, det är 1,6-2 gånger vanligare för sjömän och -kvinnor att gå i sjukpension och dödligheten är 1,3 gånger vanligare än hos andra yrken. Med läkarundersökningar som utförs med två års mellanrum, utreder man sjöarbetarnas förmåga till arbete som bestämts som medeltungt, och som kräver balans och kroppskontroll. De nyaste utredningarna (Stiftelsen för rehabilitering 2015) har lett till alldeles nya välfärdstjänster, som exempelvis Sjömansservicebyrån, Sjömanspensionskassan och Alandia försäkrings gemensamma hälsofrämjande arbetshälsovård ForMare. Dessutom startade Sjömanspensionskassan på sitt 60-jubileumsår planer om egen arbetshälsovård. Sjöfararnas hälso- och vårdshistoria kommer alltså också att skrivas om i framtiden. 