

MERIMIES

2/2023

SJÖMANNEN

**UPEA NEUVOTTELU-
TULOS EU:SSA**

**Talvimerenkulun
erityispiirteet
huomioitiin!**

**TERVEISIÄ HUOLTO-
VARMUUSKESKUKSEEN:**

**Suomen meri-
kuljetusten
huoltovarmuuden
on perustuttava
Suomen lippuun!**

**M/s Viking
XPRS aloitti
liikennöinnin
Suomen
lipun alla**

**Suomalaisen merenkulun
toimintaedellytykset
turvattava tulevassa
hallitusohjelmassa**



36

Hovimestari Carlene Ek iloitsee
M/s Viking XPRS:n saapumisesta
Suomen lipun alle.



Turun ja Gdynian välinen
laivalinja etenee –
valmista jo tänä vuonna?

14



Kansiharjoittelija
Anssi Kammonen
jäänmurtaja Urholta.

28

sisältö | innehåll

- 4 Viking Line-varustamo valitsi Suomen lipun
- 12 Vain vuosi Merimies-Unionin edustajakokoukseen
- 14 Turun ja Gdynian välinen laivalinja etenee – valmista jo tänä vuonna?
- 18 Näkökulma huoltovarmuuskeskuksen selvitykseen
- 21 Kolahtiko postiluukustasi puolustusvoimien kutsukirje?
- 22 Merenkulun tutkimus loppuu Turussa – meriklusteri ihmettelee
- 28 Jäänmurtaja Urho on kovakuntoinen 50-vuotias
- 34 Upea neuvottelutulos EU:ssa: Talvimerenkulun erityispiirteet huomioitiin!
- 42 M/s Viking XPRS registrerades under finsk flagg
- 50 Bara ett år kvar till Sjömans-Unionens kongress
- 56 Perspektiv på försörjningsberedskapscentralens utredning
- 58 Huvudförtroendeman Niko Salonen sköter sina uppgifter på jobbet och under ledigheten
- 61 Sjöfartens dag 1.6.2023, Mariehamn

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2023

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Silva Kärpänoja / Rohkea Ruusu Oy
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin ranta 6, 2. kerros, 00530 Helsinki, p. (09) 615 2020
• John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Grano Oy, ISSN 0355-872X

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
• POST- OCH BESÖKSADRESS
John Stenbergin ranta 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI • E-POST
etunimi.sukunimi@smu.fi /
fornamn.tillnamn@smu.fi

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

TILAUSHINNAT
1/1 vuosi/år 25 e
1/2 vuosi/år 15 e

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2023 • TIDTABELLEN 2023

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
3	22.5.	16.6.
4	18.9.	13.10.
5	20.11.	15.12.

KANNEN KUVA SAANA LAMMINSIVU
Kannen kuvassa tarjoilija Erja Kivi M/s Viking XPRS -alukselta.

Suomalaisen merenkulun toimintaedellytykset on turvattava tulevassa hallitusohjelmassa

Eduskuntavaalit 2023 on pidetty. Arkadianmäellä aloittaa työnsä uusi eduskunta, jonka ensimmäinen tehtävä on muodostaa maahan uusi hallitus ja laatia tulevalle nelivuotiskaudelle hallitusohjelma. Ensin koronapandemia ja sen jälkeen alkanut Ukrainan sota ovat tuoneet esiin, että kaikkien mahdolliseen on varauduttava. Päättäjien on nyt tärkeämpää kuin aikoihin osata katsoa kauas tulevaisuuteen ja luoda maahan hallitusohjelma, jonka laidat ovat vakaat sekä kestävät ja sen pohja pitää. Vaikeina aikoina purjeita on reivattava samaan tahtiin ja yhteisen määränpään on oltava kaikille selvä.

Suomalainen merenkulku ei ole holtitonta ajalehtimistä, saati luksusristeilyä. Oppositio puolueet esittivät vaalien alla yritystysten, mukaan lukien merenkulun tukien, leikkaamista ja nimittivät suomalaista merenkulkua halventavasti viihdemerenkuluksi.

Väärien, täysin tosiseikkoihin perustumattomien ja alan todellisuudelle vieraiden mielikuvien luominen on helppoa ja kutkuttavan provosoivaa, mutta tuhoisaa. Suomen merikuljetusten huoltovarmuus ja turvallisuus, merellisen ympäristön suojelu, sujuva ulkomaankauppa ja merenkulkualan osaamisen turvaaminen ovat Suomelle vakavia asioita, joista ei pidä tehdä poliittisia pelinappuloita.

Suomalaista tonnistoa ja merimieskuntaa on vahvistettava. Huoltovarmuuskeskuksen helmikuussa 2023 julkaisema selvitys *Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti* paljasti, että Suomen merikuljetuksista noin 30 prosenttia – ja jopa vähemmän – tehdään Suomen rekisterissä olevilla aluksilla. ”Kotimaista tonnistoa ei ole riittävästi huoltovarmuuden tarpeisiin poikkeusoloissa”, selvityksessä todettiin.

Huoltovarmuuskeskuksen selvitys toi myös esiin, että suomalaisten merenkulkijoiden määrä on laskussa. Kun suuret ikäluokat eläköityvät, tilalle ei tahdo löytyä uusia päteviä tekijöitä. Pelko on merimiesammattitaidon häviämisestä koko maasta.

”Suomalaisen osaamisen tärkeys korostuu Itämeren haasteiden kanssa. Itämeren rannikon pitkillä ja jäätyvillä väylillä tarvitaan erityisosaamista turvalliseen merenkulkuun ja sen kehittämiseen.

Merenkulkukäyttäjille tarvitaan luontevia urapolkuja, jotka jatkuvat merenkulun kehittämistehtävissä”, Huoltovarmuuskeskuksen selvityksessä tuodaan esiin.

Suomen lipun alla tapahtuvat meriliikenteen huoltovarmuuskuljetukset on turvattava ja kotimaisen tonniston määrä on saatava kasvuun. Itämeren meriliikenne ei voi pohjautua venäläisten haamutankkereiden ajoon haavoittuvalla sekä matalalla lähimerellä. Itämeren laivojen on oltava rakennettu kestävä kehityksen ympäristöteknologian pohjalta. Suomalaiset alukset ovat rakenteeltaan maailman ympäristöystävällisimpiä ja ne käyttävät vähäpäästöisiä – tai jopa päästöttömiä – polttoaineita. Suomalaiset alukset kulkevat huolella suunniteltuja reittejä, joissa ajonopeutta optimoidaan päästöjen vähentämiseksi ympäristön suojelemiseksi.

Suomalaisilla matkustaja-aluksilla on matkustajien lisäksi aina kyydissään rahtia ja niillä työskentelee ammattitaitoiset miehistöt, joille maksetaan työehtosopimusten mukaista palkkaa. Miehistö tekee laivan ja laiva tarvitsee ammattitaitoisia miehistöä. Ilman toimintakykyistä, koulutettua ja osaavaa, keskenään ja matkustajien kanssa kommunikoivaa miehistöä laiva ei yksinkertaisesti liiku.

Suomalaiset varustamot ja merenkulkijat edellyttävät uuden hallituksen ymmärtävän suomalaisen merenkulun ja merenkulkijoiden merkityksen kotimaallemme. Mikäli merenkulun toimintaedellytyksiä maassamme ei tueta, varustamoilla ei ole taloudellisia edellytyksiä pitää aluksia Suomen lipun alla, vaan ne liputetaan maihin, joissa toimintaa tuetaan ja on taloudellisesti kannattavampaa harjoittaa. Ulosliputusten seurauksena suomalaiset merenkulkijat menettäisivät työnsä.

Kaikki EU:ssa merenkulkua harjoittavat maat tukevat tällä hetkellä omaa merenkulkuaan EU:n merenkulun suuntaviivojen mukaan. Niiden avulla pyritään vahvistamaan EU:n merenkulkumaiden toimintaedellytyksiä halpalippuihin nähden ja ennen kaikkea työllistämään suomalaisia merenkulkijoita. Myös Suomen on jatkossakin tuettava omaa merenkulkuaan EU:n merenkulun suuntaviivojen mukaan.

VIKING LINE

Töitä suomalaisille merimiehille tarjolla

M/s Viking XPRS saapui Suomen lipun alle

Lipunvaihto on
todella tärkeää
suomalaiselle
merenkululle.



MERIMIES-UNIONIN PUHEENJOHTAJA
KENNETH BONDAS



Suomen lippu nostettiin 6.3.2023 juhlallisin menoin Viking XPRS:n perään laivan siirtyessä Suomen alusrekisteriin. Merimies-Unionin pääluottamusmies Tero Palokoski lipunvaihtoseremoniassa (vasemmalla) yhdessä Viking XPRS-aluksen päälliköiden ja Viking Linen tiedotuspäällikkö Johanna Boijer-Svahnströmin kanssa.

Viking Line-varustamo valitsi Suomen lipun. Viking Linen M/s Viking XPRS rekisteröitiin Suomen lipun alle 6. maaliskuuta 2023. Vuonna 2008 valmistuneen aluksen piti alun alkaen purjehtia siniristilipun alla, mutta M/s Viking XPRS vietti lapsuuden ja nuoruudenpäivänsä Ruotsin ja Viron lipun alla, kunnes se saapui vihdoin kotimaahan.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Miksi Suomen lippu?

Viking Line -varustamo havaitsi, että sillä oli vaikeuksia rekrytoida M/s Viking XPRS -alukselle työntekijöitä virolaisen miehistöfirman kautta. Niin varustamo päätti ottaa miehistyksestä kopin ja tuoda M/s Viking XPRS:n Suomen lipun alle. Aluksen liputus Suomeen tarjoaa työtä suomalaisille merimiehille, jotka ovat työskennelleet aiemmin esimerkiksi Viking Linen M/s Rosellassa ja M/s Amorellassa, jotka varustamo myi alusten tultua varttuneiksi.

Viking Line-varustamon päätös liputtaa Helsingin ja Tallinnan väliä purjehtiva XPRS Suomeen oli varustamolta hieno kunnianosoitus kotimaisuudelle ja ennen kaikkea suomalaiselle merimieskunnalle,

josta pidetään huolta ja tarjotaan työtä. Helsingin ja Tallinnan väliä purjehtivan matkustajalaivan tulo siniristilipun alle turvaa ennen kaikkea Suomen merikuljetusten huoltovarmuutta Itämeren tilanteen käytyä kireämmäksi Ukrainan sodan seurauksena.

Merimies-Unionissa ollaan lipunvaihdosta erittäin tyytyväisiä.

”Viking XPRS:n ja aluksen työpaikkojen saaminen Suomen lipun alle on todella tärkeää suomalaiselle merenkululle. Lipunvaihto vahvistaa merenkulkumme luotettavuutta ja osaamista. Samalla se on osoitus siitä, että suomalaisiin merimiehiin luotetaan”, Merimies-Unionin puheenjohtaja **Kenneth Bondas** toteaa. 🇫🇮



Miehistö oli mukana historiallisessa lipunvaihtoseremoniassa. Suomen lippu nostettiin M/s Viking XPRS:n salkoon 6.3.2023.



Rautainen ammatilainen:
Naantalilainen Mårten Nyman on
työskennellyt koko työuransa merillä.

”XPRS Suomen lipun alle – kuin kotiin olisi tullut”

M/s Viking XPRS:n tulo Suomen lipun alle on otettu kotimaisen miehistön keskuudessa enemmän kuin ilolla vastaan. M/s Viking XPRS:n kahvilan tarjoilija **Mårten Nymanilla** on jäljellä yksi vuosi merillä töitä. Nyman on virtaa täynnä päästyään M/s Rosellan myynnin jälkeen töihin XPRS:ään ja hymyilee vuolaasti – onhan hän Naantalista.

– Vielä on vuosi töitä jäljellä, koko työuransa merillä työskennellyt Nyman kertoo.

Pitkä meriura on kunnioitettava suoritus ja vielä upeampaa on, jos eläkkeelle pääsee hyvässä kunnossa. Ravintolatyössä ollaan jalkojen päällä koko työvuoron ajan ja kävelyä saattaa tulla useita kilometrejä päivässä.

– Aloitin merillä 1989 toden teolla. Sitä ennen olin jo vuonna 1981 M/s Viking Sallylla. Slite-varustamon M/s Olympialla työskentelin samoin pitkän tovin.

Mårten Nyman ja työparinsa kahvilan catering specialist **Jaana Kiiskilä** kertovat suoraan terveisensä XPRS:n sisäänliputuksesta Suomeen:

– Suomen lippu on suuri kunnia suomalaisille merimiehille, he kiittävät varustamo.

Pitkän linjan merimiehet Nyman ja Kiiskilä toivovat valtion päättäjiltä mitä suurimmin ymmärrystä ja tukea suomalaiselle merenkululle. Suomen lippu ja merenkulun tukeminen tuovat työtä Suomeen.

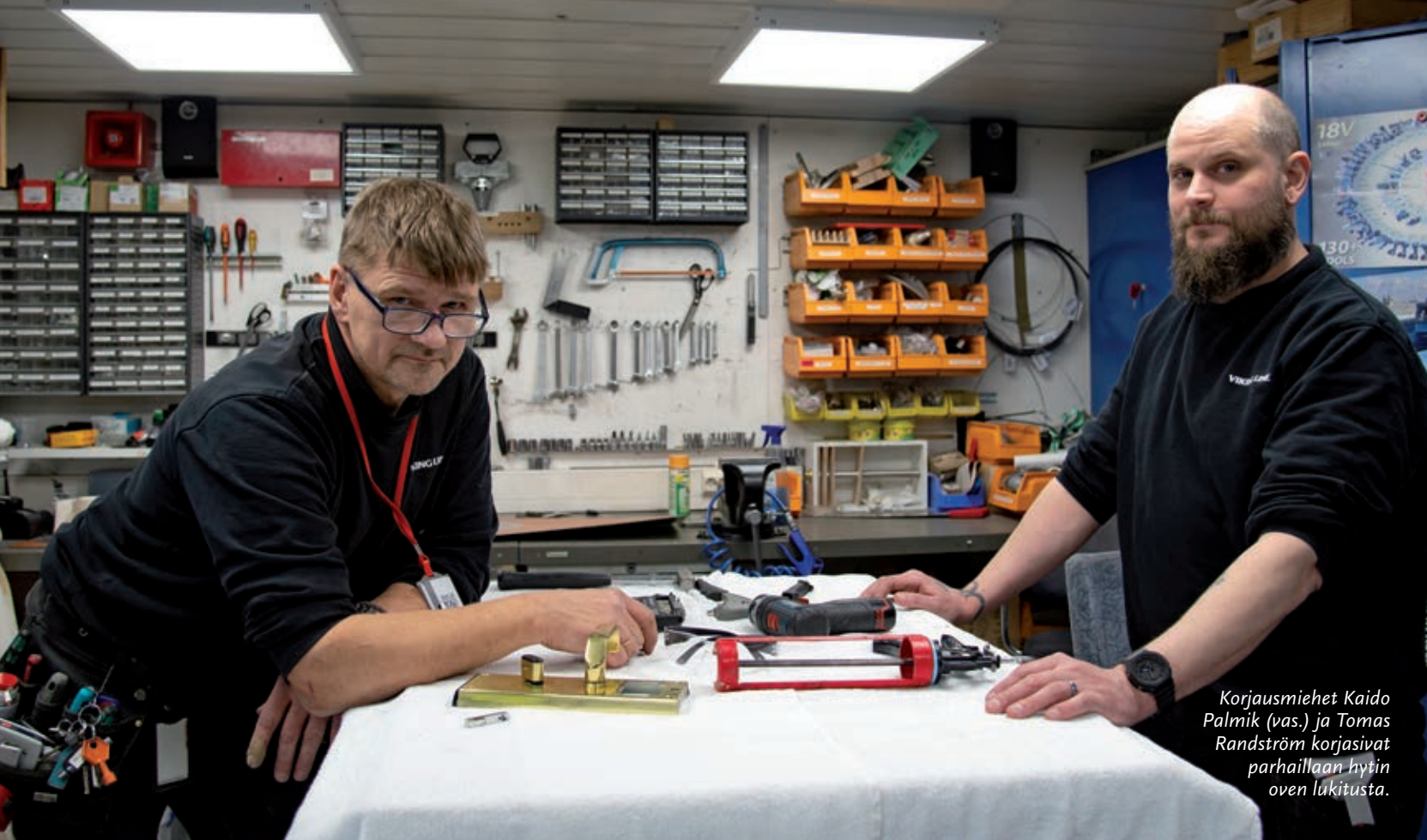
– Työskentelin XPRS:llä Ruotsin lipun alla 2008–2014. Vuonna 2014 alus liputettiin Viron lipun alle, jonka myötä suomalaiset merimiehet siirrettiin muihin varustamon aluksiin, Jaana Kiiskilä muistelee lipunvaihtoa.

Kiiskilän lisäksi M/s Viking XPRS:llä työskentelee myös muita aluksella Ruotsin lipun alla töissä olleita.

– On todella hienoa, että saatiin XPRS Suomen lipun alle ja saimme alukselta töitä. 🇫🇮

Kahvilan catering specialist
Jaana Kiiskilä ja työparinsa
catering vörd Noora Nopanen
riemuitsevat M/s Viking XPRS:n
sisäänliputuksesta. Nopanen tuli
XPRS:ään M/s Gabriellasta.





Korjausmiehet Kaido Palmik (vas.) ja Tomas Randström korjasivat parhaillaan hytin oven lukitusta.



Helsinkiläinen Juuso Riivari valmisti yökerhossa kauniita ja maistuvia drinkkejä.

Pääkaupunkilaisille töitä läheltä

Yökerhossa drinkkejä parhaillaan valmistaa catering vörd **Juuso Riivari**. – Työskentelin aiemmin M/s Viking Glorylla Turunlinjalla. Nyt kun pääsin XPRS:ään, työpaikka on lähellä, helsinkiläinen Riivari kertoo.

– Täällä aluksella on hyvä jengi ja mukava työskennellä, hän tuumii.

Myös virolaisia töissä

Vaikka M/s Viking XPRS siirtyi Suomen lipun alle, aluksella työskentelee myös jonkin verran virolaista miehistöä. Yksi heistä on korjausmies **Kaido Palmik**.

– Olen työskennellyt vuodesta 2 000 lähtien merillä eri lippujen alla. Viking Li-

nen laivoilla olen ollut nyt 17 vuotta, hän kertoo.

Palmik asuu Virossa maaseudulla. Maaseudulta, Mäntsälästä, kotoisin on myös hänen työkaverinsa korjausmies **Tomas Randström**.

– Maalla asuminen ja merityö sopii minulle, en voisi kuvitella toisin, Randström myöntää.

Merillä hän aloitti työt vuonna 2003.

– Viking Linella aloitin työt vuonna 2010 tällä samalla aluksella, XPRS:llä. Sitten se liputettiin Viroon ja olin Gabriellassa. Päästyäni nyt takaisin XPRS:ään olen palannut kotiin. 🇫🇮



”Heti kun astuin lankulle, tiesin että olen kotona”

Konferenssiosastolla hovimestarina, eli catering förmanina työskentelevä **Carlene Ek** on enemmän kuin tyytyväinen Suomen lipun alle saapuneesta uudesta aluksesta.

– Heti kun astuin lankulle, tuntui että olen kotona, hän kuvailee ensitunnelmia uudessa työpaikassaan.

Sipoolainen Carlene Ek työskentelee konferenssihovina, eli hovimestarina seisakannella.

– Fiilis on ollut hyvä aluksen liikkeellelähdestä alkaen.

Helsingin ja Tallinnan väliä liikennöivä XPRS tarjoaa hyvät puitteet esimerkiksi yrityksille järjestää kokouksia.

– Hyvä, että matkustajat ovat tulleet takaisin koronapandemian jälkeen ja risteilykulttuuri säilyy.

Koronapandemian aikaan yli puolet suomalaisista merimiehistä oli pahimmillaan lomautettuna, myös Ek.

– Esikoiseni syntyi vuonna 2020, kun oli korona-aika. Sitten perään syntyi toinen lapsi, Ek pyöräytti lomautusten aikana maailmaan kaksi pienokaista.

Nyt eletään vuotta 2023 ja Ek on pirteänä konferenssiemäntänä vastaanottamassa risteilyvieraita laivaan.

– Perheen voi yhdistää merityöhön hyvin, ne eivät poissulje toisiaan. Merimiehenä pystyy mielestäni olemaan lasten kanssa

Merityö tarjoaa hyvät etenemismahdollisuudet, konferenssihoivi Carlene Ek kannustaa alalle ihmisiä.

maissa vapaalla paljon enemmän ja täysipainoisemmin kuin esimerkiksi maapuolen ravintolassa, jossa olet kaikki illat ja viikonloput töissä.

Ennen XPRS:ää Ek työskenteli M/s Mariellassa, joka myytiin 2021.

– Aloitin työt merillä 2013, välissä olin maissa töissä. Palasin merille, jossa on myös töissä hyvät etenemismahdollisuudet. Työ merillä on vauhdikasta ja vaihtelee. Päivät kuluvat nopeasti. ⚓

Lentoemosta merimieheksi

Täällä on ihanaa jengiä ja mieletön henki meillä, catering specialist (shopping host) **Laura Välttilä** fiilistelee.

Laura Välttilä on asiakaspalvelutyössä enemmän kuin omassa elementissään. Jo kaukaa myymälässä on havaittavissa, kuinka Välttilä osaa lähestyä myymälän asiakkaita asiantuntevasti ja lämpimästi.

– Työskentelin pitkään lentoemäntänä. Viimeksi lensin TUI:n lentoja, Välttilä kertoo.

Lentoemännän työssä kohtasi monenlaisia tilanteita vuosien varrella. Sen johdosta Välttilä osaa luovia ja kohdata ammattitaitoisesti myös risteilymatkustajia.

– Aloitin työt merillä 2018, ja olen työskennellyt Viking Linen laivoista M/s Amorellassa, M/s Gabriellassa ja M/s Mariellassa.

– Nyt sain XPRS:ltä vakituisen työpaikan, mikä on aivan loistava juttu, sillä en ole työskennellyt merillä vielä kovin montaa vuotta, hän arvostaa vakituista vakanssiaan.

Välttilä hallitsee työt maissa, merillä ja ilmassa. Lentoemännän työ oli mielekästä, mutta työkaverit vaihtuivat koko ajan ja saattoivat olla eri maistakin.

– Lentoemäntänä sinulla saattaa olla jokaiselle lennolle uudet työkaverit. Se vaatii työntekijältä paljon: esittelet aina itsesi ja kerrot kuka olet ja mistä tulet.

Välttilä on silmin nähten tyytyväinen tehdessään töitä nyt laivalla, XPRS:n myymälässä.

– Lentoemäntänä oli itsestäsi kiinni, jaksotko viettää vapaa-aikaasi vieraassa kohhteessa vieraan miehistön kanssa vai olitko mieluummin yksin.

Myymälätyössä kohtaa erilaisia ihmisiä ja pitää olla pilkettä silmäkulmassa.



– Merillä minulla on nyt työyhteisö ja pysyvät työkaverit, joiden kanssa vietämme myös vapaa-aikaa. Osaan todellakin arvostaa sitä.

– Hyvät työkaverit ja työyhteisö pitävät minut merillä töissä. ⚓



Catering specialist Laura Välttilä käy M/s Viking XPRS:ssä töissä Somerolta. "Meitä on Somerolta täällä myös toinen henkilö töissä." Helsingistä Tallinnaan purjehtiva alus tarjoaa työtä eri paikkakunnilla asuville ympäri Suomen.



Turkulainen Hubert Venho aloitti työt merillä viime kesänä.



Kokki Danel Pärtelsonin tavoitteena on olla jonain päivänä keittiömestari vähintään Michelin tähden -ravintolassa.



Tarjoilija Erja Kivi tekee töitä XPRS:llä ammattitilalla: ystävällisestä, suomenkielisestä asiakaspalvelusta on tullut jo paljon hyvää palautetta.

Risteilyvieraat arvostavat palvelua omalla äidinkielellä

M/s Viking XPRS saapui Suomen lipun alle 6. maaliskuuta. Mitä ajatuksia se herättää risteilyvieraiden keskuudessa?

– Suomen lippu on ilman muuta positiivinen asia. Saamme palvelua ja keskustella miehistön kanssa suomeksi omalla kielellämme. Se on ehdottomasti hyvä asia, toteavat vantaalaiset **Sirpa Karlsson** ja **Petri Hyvönen**.

– Suomalaisilla on myös hyvä asiakaspalveluasenne – ja he hymyilevät.

Karlsson ja Hyvönen kertovat käyvänsä muutaman kerran vuodessa risteilyllä. Tällä kertaa mennään Päiväristeilylle Tallinnaan.

– XPRS:llä on maistuva brunssi ja aluksen liikennöintiakataulu on hyvä: laiva lähtee liikkeelle vasta 10.30, eikä ihan aamusta.

– Katajanokan terminaalista on mielestämme helpompaa lähteä risteilylle kuin Länsisatamasta.

Työ Suomen lipun alla on upea asia

XPRS:n ravintolasali on avara ja valoisa. Sallissa astioita parhaillaan keräävät tyylikkääs-

ti ja ystävällisesti tarjoilijat **Irene** ja työparinsa **Erja Kivi**.

– Matkustajilta on tullut todella paljon palautetta, että aluksen atmosfääri on muuttunut ystävällisemmäksi aluksen lipun vaihduttua. Matkustajat arvostavat omalla kielellä asiointia, tarjoilijat kertovat ensituntemista.

– Kaikkiaan saatu asiakaspalaute on ollut erittäin positiivista, vaikka olemme ehtineet liikennöidä Suomen lipun alla vasta muutamia päiviä. Etenkin ruoka saa runsaita kehuja.

Suomalaiset työntekijät ovat ilahtuneita aluksen tulosta Suomen lipun alle, koska se tarjoaa heille töitä. Yksi heistä on Irene, joka työskenteli aiemmin M/s Rosellassa. Alus kävi vanhaksi ja se myytiin alkuvuodesta. Irenen meriura ei päättynyt kuitenkaan Rosellaan, vaan hän on kiitollinen saatuaan töitä nyt XPRS:ltä.

– Suomen lippu ja uusi työpaikka on kunioitettava asia.

M/s Viking XPRS:llä työskentelee Irenen lisäksi useita muitakin entisen M/s Rosellan työntekijöitä, joita tulee vastaan varsinkin keittiössä. Heidän lisäksi aluksella vas-

taan kävelee M/s Gabriellasta ja M/s Viking Glorysta tuttua väkeä.

Tarjoilija Erja Kivi työskenteli aiemmin M/s Viking Glorylla. Työpaikan avautuminen Helsingin linjalta tarjosi työhön hyvää vaihtelua.

– XPRS:ään on ollut haluttu laiva hakea ja päästä töihin. Olen hyvillä mielin, että pääsin alukselle töihin, Kivi hymyilee.

Ravintolasalissa astioita blokatessa asiakkaiden kohtaaminen on tärkeä osa työtä. Tarjoilijoiden kanssa vaihdetaan pieniä kuulumisia.

– XPRS:ltä löytyy jo karaoke, mutta tietokilpailu ja bingo pitää laittaa vielä pystyyn, asiakkaat ovat esittäneet meille toiveita.

Kokeilta löytyy kunnianhimoa

XPRS:n keittiössä häärivät kokit ovat kunnianhimoisia alan ammattilaisia. **Patrik** kävi lukion ja valmistui Paraisilta ammattikoulusta laivakokiksi.

– Olin seitsemän kuukautta töissä M/s Rosellassa. Halusin jatkaa Viking Linella, hän kertoo.

Patrikin aisapari on samoin Varsinais-Suomen miehiä, turkulainen kokki **Daniel Pärtelson**, joka valmistui Salon ammatitopistosta kokiksi.



Tarjoilija Irene työskenteli aiemmin M/s Rosellassa ja on tyytyväinen, että sai nyt töitä M/s Viking XPRS:ltä.

– Työskentelin Turussa aiemmin fine dining-ravintolassa. Tavoitteenani on olla jonnain päivänä keittiömestari vähintään Michelin tähden-ravintolassa, hän toteaa kainostelematta.

– Nyt hain merille töihin Viking Linen kotisivujen kautta. Haluan kerryttää kokemusta ja nähdä kuinka laivakeittiö toimii.

– Tämä on elämäni ensimmäinen laivakeikka - ja toinen päiväni merellä töissä, hän kertoo XPRS:n byssassa.

Ensitunnelmat laivatyöstä ovat Pärtelsonin mukaan erittäin hyvät.

– Täällä on mielenkiintoista olla tekemässä töitä. Merityö on ilman muuta positiivinen yllätys – ja parempaan päin ollaan

menossa, kun pääsemme työssä kunnolla vauhtiin.

Mikä merityössä viehättää?

– Ei ole työmatkaa: kun heräät, olet heti töissä. Majoitus, eli hytti, on suoraan tässä keittiön yläpuolella.

– Laivalla on myös erittäin turvallista työskennellä. Täällä on sairaanhoitaja paikalla, jos töissä sattuu jotakin.

Viking XPRS:llä on buffet-ravintola ja burger-piste, muttei á la carte. Pärtelsonin mukaan XPRS:n laivakeittiö on tilava, mutta työpisteiden sijoittelu hieman ”hassu”, eli kylmän ja lämpimän ruoan piisin paikkaa keittiössä voisi hieman parantaa, Pärtelson tuumii. Hienoa on, että suomalaisilla matkustaja-aluksilla on kunnianhimoisia ravintola-alan ammattilaisia töissä, mikä takaa myös sen, että risteilymenut ovat korkeantasoisia.

Merillä on monia uramahdollisuuksia

Turkulainen **Hubert Venho** aloitti työt merillä viime kesänä.

– Työskenteli aiemmin M/s Viking Glorylla. Oli mukavaa, että sain nyt XPRS:ltä paikan. Tykkään olla merillä töissä, cateringvärd Venho kertoo tiskatessaan kattoja.

Vuoden mittaan Venho on ehtinyt havainnoida laivatyötä ja näkee merityössä useita erilaisia ammatillisia urapolkuja:

– Kokin työ on mukavaa. Samoin työ varastossa – lagerissa – on mielenkiintoista. Laivan konepuolelle kaivataan paljon uusia osaajia ja olen kiinnostunut konetekniikasta. 🚢



Kokki Patrik viihtyy töissä Viking Line-varustamossa.

Vain vuosi Merimies–Unionin edustajakokoukseen:

Merimies–Unionin edustajakokous 14.–15.5.2024, Helsinki

Ensi keväänä pidetään jälleen Merimies–Unionin edustajakokous. Edustajakokous kokoontuu neljän vuoden välein. Edellinen edustajakokous pidettiin vuonna 2020 ja seuraava jälleen ensi keväänä vuonna 2024.

Asetu ehdokkaaksi!

Oletko kiinnostunut toiminnasta Merimies–Unionissa? Merimies–Unionin edustajakokous tarjoaa kaikille kiinnostuneille jäsenille hyvät mahdollisuudet päästä vaikuttamaan ja päättämään liiton tulevaisuuden suuntaviivoista. Edustajakokous valitsee valtuuston ja hallituksen jäsenet.

Vaalipiirit

Merimies–Unionin sääntöjen mukaan kukin jäsenyhdistys, eli ammattiosasto, muodostaa oman *vaalipiirinsä*, josta kokousedustajat valitaan jäsenmäärän mukaisessa suhteessa. Kustakin vaalipiiristä valitaan yksi edustaja kutakin alkavaa 200 ääni- ja vaalioikeutettua jäsentä kohti, kuitenkin vähintään yksi edustaja. (Jäsenmäärät lasketaan vaalin toimittamista edeltävän kalenterivuoden kesäkuun lopun tilanteen mukaan.)

Ehdokkaaksi voit asettua omassa vaalipiirissäsi, eli omassa ammattiosastossasi. Jotta voit asettua ehdolle, sinun on pitänyt kuulua ammattiosastoosi kuusi (6) kuukautta ennen ehdokasasettelulle varatun ajan alkamista, edellyttäen että olet ollut koko ajan Merimies–Unionin jäsen. (Äänestykseen ja ehdokasasetteluun eivät saa osallistua eläkkeelle siirtyneet ja tämän johdosta jäsenmaksuvapautuksen saaneet jäsenet.)

Merimies–Unionin edustajakokous

Aika: 14.–15.5.2024

Paikka: Helsinki, John Stenbergin rantaa 6

Ehdokasasettelu 2.10.–15.11.2023

Ehdokasasettelu käynnistyy ensi syksynä. Ehdokkaat edustajakokousvaalia varten asetetaan jäsenyhdistysten (ammattiosastojen) kokouksissa ja työpaikoilla toimeenpantavissa ehdokasasettelukokouksissa, jotka on pidettävä 2.10.–15.11.2023.

Jäsenyhdistyksen ehdokasasettelukokouksen kutsuu koolle yhdistyksen hallitus ja työpaikoilla toimeenpantavan ehdokasasettelukokouksen luottamusmies.

Ehdokkaaksi nimeäminen edellyttää ehdokkaan kirjallisen suostumuksen.

Jäsenyhdistykset toimittavat ehdokasluettelot (ja tarvittavat dokumentit) Unionin hallitukselle, joka vahvistaa ehdokasluettelot **12.12.2023**.

Muistutus ehdokkaaksi asettuville: ota itsestäsi hyvä passikuva / muu laadukas ja riittävän suuriresoluutioinen valokuva, jonka ehdokkaan tulee toimittaa Merimies-lehden toimitukseen. Ehdokkaista julkaistaan kuvat ja tiedot ”vaalilehdessä” Merimiehessä nro 1/2024, joka ilmestyy helmikuussa 2024.

Lisätietoa ehdokkaaksi asettumisesta voit kysyä suoraan omasta ammattiosastostasi tai luottamusmiehiltä sekä Unionista.

Äänestäminen

Varsinainen vaali toimitetaan vuoden 2024 alussa. Jokainen liittoäänestyksessä äänioikeutettu saa äänestää omassa vaalipiirissään yhtä (1) ehdokasta. **Äänestys toimitetaan postiäänestyksenä.**



Edustajakokous 2024 Kongress 2024



Merimies-Unioni  **Sjömans-Unionen**

Äänestysaika on: 19.1.–15.3.2024

Vaalimateriaali postitetaan Merimies-Unionin ääni-oikeutetuille jäsenille kotiin postitse tammikuussa. Seuraa siis kotipostiasi!

Kotiin saapuvassa vaalimateriaalissa ovat:

- tarkemmat vaaliohjeet kuinka äänestäminen tapahtuu
- ehdokasluettelo
- vaalilippu ja sille oma kirjekuori sekä
- vastauskuori, jossa postimaksu on valmiiksi maksettu.

Äänestäminen on tehty mahdollisimman helpoksi ja selkeäksi. Äänestettyäsi jätä äänestyskuoresi postin toimitettavaksi.

Mikä on edustajakokous?

Edustajakokous on Merimies-Unionin korkein päätävä elin. Edustajakokouksessa luodaan suuntaviivat seuraavalle nelivuotiskauden toiminnalle. Edustajakokous valitsee myös liiton johtohenkilöt, hallituksen ja valtuuston yhteisistä asioista päättämään.

Varsinaisessa edustajakokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

1. kokouksen järjestäytyminen;
2. toiminta- ja tilikertomukset edellisen varsinaisen edustajakokouksen jälkeiseltä ajalta sekä tilintarkastajien lausunnot;
3. päätetään kuluneen tilikauden tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä tilivelvollisille;
4. vahvistetaan toiminnan suuntaviivat ja taloussuunnitelma seuraavaa edustajakokoukautta varten;
5. valitaan valtuuston puheenjohtaja ja valtuuston muut varsinaiset jäsenet sekä heidän henkilökohtaiset varajäsenensä;
6. valitaan hallituksen puheenjohtaja, liittosihteeri ja hallituksen muut varsinaiset jäsenet sekä heidän henkilökohtaiset varajäsenensä;
7. valitaan tilintarkastajat ja varatilintarkastajat;
8. päätetään edustajakokousedustajille maksettavista päivärahoista ja matkakustannusten korvauksista; sekä käsitellään edustajakokoukselle tehdyt aloitteet.

Tee edustajakokoukselle aloitteita!

Edustajakokouksessa käsitellään aloitteita, joita jokaisella henkilöjäsenellä tai jäsenyhdistyksellä on oikeus tehdä edustajakokoukselle. Kaikilla Merimies-Unionin jäsenillä on siis oikeus tehdä kokoukselle aloitteita. Aloitteet on jätettävä kirjallisina Merimies-Unionin hallitukselle viimeistään kaksi (2) kuukautta ennen edustajakokousta.

Aloitteen sisältöä ei ole rajattu ja se voi koskea mitä tahansa alaan liittyvää asiaa. Mikäli mielessä on siis kysymys, johon haluaisit lisätietoa, kannattaa olla aktiivinen. Aloitteiden teossa apua voit kysyä esimerkiksi omasta ammattiosastostasi: **smu.fi > ammattiosastot**

Puola kiinnostaa: Turun ja Gdynian välinen laivalinja etenee – valmista jo tänä vuonna?

Turun sataman suunnitelma säännöllisestä laivayhteydestä puolalaisen Gdynian sataman kanssa on loppusuoralla. Vakavasti otettava varustamoehdokas on ilmaantunut, mutta sopivaa laivaa on yllättävän vaikea löytää.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JARMO PIIRONEN JA MARKKU KOIVUMÄKI / TURUN SATAMA

– Jos kaikki menee putkeen, laivayhteys voi käynnistyä jo tämän vuoden aikana, Turun sataman toimitusjohtaja Erik Söderholm sanoo.

Turun Satama solmi vuonna 2019 aiesopimuksen puolalaisen Gdynian sataman kanssa. Sopimuksen tavoitteena oli säännöllisen rahti- ja matkustajaliikenteen avaaminen Suomen Turun ja Puolan pohjoisrannikolla sijaitsevan Gdynian sataman kanssa.

Puolassa on potentiaalia

Turun sataman toimitusjohtajan Erik Söderholmin mukaan idea oli niin hyvä, että sitä eivät lannistaneet koronapandemia, ei Venäjän hyökkäys Ukrainaan, ei energiakriisi eikä laukkaava inflaatio.

– Puolassa on noin 40 miljoonaa asukasta. Maan talous ja liikenneinfra ovat kehittyneet jättiharppauksia. Puolan takana on vielä Hinterlandiksi kutsuttu alue, johon kuuluvat

mm. Tšekki, Slovakia ja Unkari. Markkinat ovat valtavat, Söderholm vakuuttaa.

Toimitusjohtaja Söderholm on itse asunut Puolassa ja sanoo tuntevansa maan ja sen tavat hyvin.

– Nykyään on paremmin. Puolalaiset ovat vauraampia ja kuluttavat paljon. Junayhteys Gdanskista Varsovaan on lyhennyt kuudesta kolmeen tuntiin. Laivalinja Gdanskista Tukholman kupeeseen





Turun satama haluaa käynnistää säännöllisen laivayhteyden Puolaan. Turun Satama on keskustellut asiasta puolalaisen Gdynian sataman kanssa, jonka kanssa se solmi vuonna 2019 aiesopimuksen yhteistyöstä.

Nynäshamniin on kannattanut jo vuosikymmeniä.

Toimitusjohtaja Söderholm ei rakenna uutta laivalinjaa millään ”musta tuntuu” -periaatteella. Turun satama tilasi Turun yliopistolta sekä matkustajille että kuljetus- ja huolinta-alan yrityksille suunnatun tutkimuksen, joka selvitti Turku–Gdynia -linjan elinkelpoisuutta.

– Halusimme tietää mm. montako lähtöä viikossa ja minä viikonpäivinä, minkälaista rahtia ja minkä tyyppiset rekat reittiä käyttäisivät. Yliopistoissa on hyvä puoli se, että ne eivät lähde myymään mitään vaan lähestyvät asiaa tieteellisesti, Söderholm sanoo.

Turun yliopiston Brahea-keskuksessa toimivan Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen erikoistutkija **Tapio Karvonen** yllättyi tutkimuksen herättämästä mielenkiinnosta.

– Matkustajakyselyyn tuli yli 9 000 vastausta. Linja kiinnosti paljon myös rahti-asiakkaita, joilla on kumipyöräkuljetuksia Puolaan ja pidemmälle Keski-Eurooppaan. Kannattavuus perustuisikin paljolti rahtiliikenteeseen, Tapio Karvonen sanoo.

Suunnitelmat selvät, laiva vain puuttuu

Turun yliopiston tutkimuksessa kysyttiin 30 kuljetus- ja huolinta-alan yritykseltä Turku-Gdynia-linjan valintaan vaikuttavia tekijöitä. Rahtikuljetusten hinta sai eniten mainintoja, seuraavaksi tulivat lähtöjen aikataulu ja lyhyt ja sujuva maakuljetusmatka Suomessa.

– Säännöllinen linjalaivayhteys Puolaan tukee koko läntisen Suomen elinkeinoelä-

mää. Lisäksi 24 tunnin laivamatka tarjoaa tehokkaan ja edullisen vaihtoehdon via Baltican maantiekuljetuksille ja Finnlinesin Hanko-Travemunde-reitille, Erik Söderholm sanoo.

Vähintään kaksi lähtöä viikossa

Kyselyn mukaan Turku-Gdynia-linjan kuljetukset olisivat tuontipainotteisia. Linja olisi rakennettava tuonnin ehdoilla, jolloin painopiste olisi valmistavan teollisuuden tarpeissa.

– Sisämaasta löytyy paljon yrityksiä, joiden kuljetukset Turun kautta lyhentäisivät niin kuljetusmatkaa kuin siihen kuluva aikaa. Esimerkiksi Uudenkaupungin autotehtaalalle tulee jo nyt paljon tavaraa Puolasta, Erik Söderholm sanoo.

Söderholm muistuttaa, että Suomen ja Puolan välinen kumipyöräliikenne on kasva-



– Jos kaikki menee putkeen, Turun ja Gdynian välinen laivayhteys voi käynnistyä jo tämän vuoden aikana, Turun sataman toimitusjohtaja Erik Söderholm sanoo.

nut viiden viime vuoden aikana reippaasti. Finnlinesin Hanko-Gdynia-linjalla kasvua on ollut 73 prosenttia. Myös Suomen ja Saksan välillä kuljetusmäärät ovat nousseet vahvasti.

– Kyselyssä kävi ilmi, että vähintään kaksi lähtöä viikossa tarvitaan, jotta asiakkaita pystytään palvelemaan kummassakin satamassa. Kävi myös ilmi, että itäiseen Saksaan kannattaa ajaa Puolan kautta edullisen polttoaineen ja vähäisemmän liikenteen takia.

Haastatellut yritykset asettivat myös tiukoja vaatimuksia linjalle tulevalle alukselle. Sen tekniikan on oltava kohtuullisen moderni ja täytettävä ympäristövaatimukset. Lastauksen ja puron on oltava sujuvaa ja auto-

kansien välillä ei saisi olla hitaita hissejä. – Aluksen pitää ottaa myös paljon perävaunuja. Ihanteellinen olisi Finnlinesin Naantali-Kapellskär-linjan tyyppinen laiva. Tällaisia ropax-laivoja, jotka ottavat muutama sata matkustajaa ja 3 000–4 000 metriä rahtia, on vain kovin vähän Euroopassa tarjolla.

Erikoistutkija Tapio Karvosen mukaan tulevien vuosien tavaramäärien kehitys arve-
lutti haastateltuja kuljetus- ja huolintaliik-
keiden edustajia. >>



– Linja kiinnosti paljon rahtiasiakkaita, joilla on kumipyöräkuljetuksia Puolaan ja pidemmälle Keski-Eurooppaan. Kannattavuus perustuisikin paljolti rahtiliikenteeseen, erikoistutkija Tapio Karvonen sanoo.



– Epävarmuutta aiheuttaa ennen kaikkea nykyinen taloustilanne. Mahdollinen taantuma voi johtaa ainakin lyhyellä tähtäyksellä rahtimäärien pienenemiseen ja kuljetusreittien uudelleenjärjestelemiseen, Karvonen muistuttaa.

Kahden kauppa?

Toimitusjohtaja Erik Söderholmin mukaan Turun satama on käynyt Suomessa ja Puolassa neuvotteluita useiden varustamoiden kanssa laivalinjan avaamisesta ja sopivan laivan hankinnasta.

– Suurin ongelma on laiva. On oltava jääluokka, alukseen pitää mahtua 250 irtopörrää ja koneen pystyttävä ajamaan vähintään kaksi rundia viikossa. Tappiotakin pitää kestää, ei laiva heti täynnä ole. Yksi varustamo on ottanut asian vakavasti.

Onko kyseessä puolalainen laivavarustamo Polferries?

– En tässä vaiheessa voi sanoa varustamon nimeä, mutta ulkomainen se on. Jos kaikki menee putkeen, linja voi aueta vielä

tämän vuoden aikana, Erik Söderholm vakuuttaa.

Lemmikit korvaavat vodkan

Turun yliopiston tekemä kyselytutkimus kiinnosti. Vastauksia linjan kiinnostavuudesta tuli peräti 9288. Tulos oli kuin suoraan Pohjois-Korean vaaleista: 99 prosenttia vastaajista sanoi kyllä.

Puola on Euroopan viidenneksi suurin maa. Sen yksi suosituimmista turistikohteista on Gdanskilahden rannalla sijaitseva kolmen kaupungin Gdanskin, Gdynian ja Sopotin muodostama urbaani kokonaisuus.

Tutkimuksessa nousi vahvasti esille toive autottomien matkustajien pääsystä laivaan, koska kyselyssä mainittiin, että linjalle suunnitellaan ropax-alusta.

– Turku tarjoaisi autoilijalle vaihtoehdon reitin Puolaan, josta voi jatkaa hyviä teitä pitkin aina Välimerelle saakka. Nykyään Suomesta ainoa pitkä matkustajaliikennelinja on Finnlinesin Helsinki-Travemündelinja, Erik Söderholm sanoo.

Ylivoimaisesti suurin osa kyselyyn vastanneista (87 %) valitsi matkakohteekseen Puolan Turku - Gdynia- reitin kautta. Seuraaviksi tulivat Saksa 73 %, Tšekki 50 %, Itävalta alle 50 % ja Italia 40 %.

– Matkustajat toivoivat erityisesti lähtöä Turusta perjantaina ja sunnuntaina Gdyniasta. Reitin valinnan kannalta tärkeimmiksi tekijöiksi nähtiin Saksan laivayhteyttä halvempi hinta, aikataulut ja sujuva ajomatka Puolassa, erikoistutkija Tapio Karvonen luettelee.

Kultaisella 1980-luvulla Helsingistä Gdanskiin ajaneen Pomeranian tunnusmerkit olivat huono palvelu, hidas laiva ja riittävä määrä vodkaa. Nyt vaatimuksena on moderni, siisti laiva ja hyvä palvelu. Vodkan matkakumppanina korvaa mahdollisuus matkustaa lemmikkieläimen kanssa.

– Suomesta matkustaa paljon väkeä koiranäyttelyihin Keski-Eurooppaan. Moni toivoi, että laivalle voisi ottaa mukaan koiran. Asuntoauton ja perävaunun mukaan saaminen kiinnosti sekä myös mahdollisuus matkustaa ilman autoa, Tapio Karvonen luettelee.

Turun ja Gdynian satamat valmiita uutta laivalinjaa varten

Turun sataman toimitusjohtaja Erik Söderholm vakuuttaa, että Turun ja Gdynian satamissa ollaan valmiita uuden laivalinjan tuloon.

– Odotamme, että varustamon edustajat tulevat tutustumaan paikkoihin tänne Turkuun, kun päätös laivasta on tehty. Tilaa on yllin kyllin. Olemme investoimassa 170 miljoonaa euroa laiturien korjauksiin ja vuonna 2026 valmistuvaan terminaaliin.

Myös Puolan kolmanneksi suurin satama Gdynia on Erik Söderholmin mukaan hyvässä iskussa. Viime vuonna valmistui moderni matkustajaterminali ja laitureiden rakentamiseen ja kunnostamiseen on investoitu paljon rahaa.

– Gdynian sataman elinvoimaisuudesta kertoo myös se, että Stena-Line on ajanut sinne Ruotsin Karlskronasta päivittäisliikennettä jo vuosikymmenten ajan. Kyllä se käy lupaavana esimerkkinä meillekin, Erik Söderholm vakuuttaa. ⚓

Oikeusapua puhelimitse

EVERSHEDS
SUTHERLAND

p. 010 684 1400

Eversheds Asianajotoimisto | eversheds.fi

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

Merimies-Unionin jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimistolta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen.

PUHELINNEUVONTA

Tarvitessasi oikeudellista neuvontaa voit soittaa arkisin klo 10.00–16.00 Eversheds Asianajotoimiston numeroon **010 684 1400**

- **Soittaessasi ilmoita, että olet Merimies-Unionin jäsen.** (Jäsenyytesi tarkistetaan, eli sinun tulee ilmoittaa jäsennumerosi, jonka löydät jäsenkortista.)
- Kerro, että haluat keskustella neuvovan lakimiehen kanssa. Lakimiehen kanssa käymäsi keskustelun sisältö on luottamuksellinen ja jää vaitiovelvollisuuden piiriin.

PALVELUN LAAJUUS JA RAJAUKSET

Puhelinneuvonta kattaa asiat, jotka jäsen voi esittää ja lakimies selvittää puhelimesta ilman perehtymistä asiakirjoihin tai sähköposteihin. Neuvonta ei koske asiakirjojen laatimista.

Jäsen voi kysyä neuvoa esimerkiksi asunto-osakkeisiin ja kiinteistöihin liittyvissä asioissa sekä muun muassa avio- ja avoliittoon, lapsiin,

perintöön, testamentteihin, osituksiin, lahjoi-
tuksiin jne. liittyvissä asioissa.

Neuvonnan piiriin eivät kuulu työsuhteeseen, työtehtäviin, elinkeino-, sijoitus- ja ansiotoimintaan eikä luottamustehtäviin liittyvät kysymykset. Neuvonta ei myöskään koske asioita, joista olet antanut toimeksiannon muulle asiamiehelle, eikä itse hoitamaasi asiaa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Neuvonta ei koske hakemuksia ja ilmoituksia työttömyysturva-, vakuutus-, taikka eläke- ja muissa sosiaaliturva-asioissa.

Jos asiaasi ei voida selvittää puhelinkeskustelun aikana, sinulla on mahdollisuus sopia Eversheds Asianajotoimiston kanssa toimeksiannosta. Näiden toimeksiantojen kustannukset eivät kuulu jäsenedun piiriin.

eversheds.fi



**Huoltovarmuuskeskus
julkaisi selvityksen
merikuljetusten huolto-
varmuuskapasiteetista
28.2.2023**

”SUOMEN MERIKULJETUSTEN huoltovarmuuskapasiteetti”-selvitys on tehty HVO:n Vesikuljetuspoolin ja Suomen Laivameklarit ry:n toimeksiannosta ja on osa HVK:n Logistiikka 2030 -ohjelmaa. Selvityksen on toteuttanut Turun yliopisto logistiikan professori Lauri Ojalan johdolla.

Selvitykseen voi tutustua osoitteessa:

huoltovarmuuskeskus.fi >

Suomen merikuljetusten

huoltovarmuuskapasiteetti

Näkökulma huoltovarmuuskeskuksen selvitykseen: **Suomen merikuljetusten huoltovarmuuden on perustuttava kotimaiseen tonnistoon, eli Suomen lippuun**

Huoltovarmuuskeskus on julkaissut selvityksen Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetista. Selvitys arvioi, millainen on tämänhetkinen Suomen huoltovarmuudelle riittävä merikuljetuskapasiteetti. Arvio perustuu todellisiin liikennemääriin ja poikkeusoloista tehtyihin skenaarioihin.

TEKSTI JA ANALYYSI SAANA LAMMINSIVU JA EINO LEPPÄNEN

Toimivat merenkulun markkinat ovat tärkeä osa Suomen merenkulun huoltovarmuutta. Kotimaista tonnistoa ei ole riittävästi huoltovarmuuden tarpeisiin poikkeusoloissa, selvityksessä todetaan.

Huoltovarmuuskeskuksen selvitys pohjautuu markkinaehtoisuuteen: ”Rahdinantajien (teollisuus, kauppa) rooli kuljetuspalvelun tilaajana perustuu ennen muuta kaupalliseen harkintaan osana niiden liiketoimintaa. Kansallinen huoltovarmuus ei ole niiden ensisijainen, saati lakisääteinen tehtävä. Sama koskee myös merenkulun toimijoita.”

Selvityksen tutkimusasetelma

Huoltovarmuuskeskuksen tilaama selvitys toteutettiin Turun yliopisto logistiikan professori **Lauri Ojalan** johdolla. Selvityksen ensimmäinen osa keskittyi kotimaiseen aluskantaan. Vastuuorganisaationa toimi Vesikuljetuspooli ja Suomen Varustamot ry.

Selvityksen toinen osa keskittyi ulkomaiseen aluskapasiteettiin sekä agenttien ja laivameklareiden rooliin huoltovarmuuskriittisissä toimitusketjuissa. Selvityksessä kartoitettiin ennen mainittujen toimijoiden ja ulkomaisten varustamoiden yhteistyömahdollisuuksia Suomen huoltovarmuuden turvaamiseksi ja hahmoteltiin tätä tukevia toimintamalleja Huoltovarmuuskeskukselle (HVK). Tämän osan vastuuorganisaationa oli Suomen Laivameklarit.

Laivameklareihin kuuluu Suomessa toimivia laivanselvitys-, rahtaus- ja linjaliikenneyrityksiä. Laivameklareiden jäsenyrityksiä ovat muun muassa: Cosco Shipping Lines Finland (Cosco on Kiinan valtion omistama varustamo), Maersk Finland, Wallenius Wilhelmsen Ocean Finland ja CMA-CGM Finland, joitakin mainitaksemme. Laivameklareiden tavoitteena on ”edistää jäsenyritysten

ja Suomen kauppamerenkulun toimintaedellytyksiä yhteistyössä kotimaisten ja kansainvälisten sidosryhmien kanssa”, kotisivuillaan mainitaan.

Sotatilassa markkinavoimat eivät voi määritellä marssijärjestystä

Markkinavoimat määrittelevät marssijärjestyksen normaaleissa olosuhteissa. Poikkeusolosuhteet, kuten sotatila, tuovat käyttöön ”sotatilalait”. Tuolloin Suomen lippu on puhtaasti määrittävä tekijä sille, voiko Suomen valtio ottaa yli, eli hallintaansa, aluksen. Suomen lipun alla olevaan alukseen valtiolla on valta, mutta ei ulkomaiseen alukseen.

Mikäli Suomen merikuljetusten huoltovarmuutta lasketaan ulkomaalaisten toimijoiden, eli ulkomaan lipun alla olevien alusten ja miehistöjen varaan, ei selvityksen tilaajalla eli Huoltovarmuuskeskuksella tai Suomen valtiolla ole mahdollisuutta ja valtaa ottaa hallintaansa ulkomaan lipun alla purjehtivaa alusta.

Suomen merenkuljetusten huoltovarmuuden turvaaminen ei voi siis perustua markkinaehtoisuuteen ja luottoon/sopimuksiin ulkomaisten alusten kanssa. Sen sijaan suomalaista tonnistoa ja merimieskuntaa on vahvistettava.

Ulkomaalaiset alukset eivät voi turvata Suomen merikuljetuksia sotatilassa

Yle uutisoi HVK:n selvitystä 2.3.2023: ”Suomen merialukset eivät riittäisi poikkeusoloissa – sodan sattuessa jopa merenkulkuhenkilöstöä tarvittaisiin muualta”. Totta on, että suomalaisia merimiehiä tarvitaan lisää, mutta olemme vaarallisilla vesillä, jos laskeamme sotatilassa merenkulun huoltovarmuutemme ulkomaalaisten alusten ja merimiesten varaan. Samaan aikaan sotatila voi olla käynnissä muissakin valtioissa, jotka

Suomen merenkuljetusten huoltovarmuuden turvaaminen ei voi perustua markkinaehtoisuuteen.

tarvitsevat omat alukset ja miehistöt omaan käyttöönsä. Ulkomaiset alukset ja miehistöt, kääntyvät haastavissa olosuhteissa ympäri eivätkä toimita lastia Suomeen.

Muistakaamme myös, että jo koronapandemia osoitti konkreettisesti sen, että ulkomaalaista miehistöä ei ole saatavilla, kun lento- ja liikenne yhteydet ovat poikki. Ainoa keino turvata Suomen meriliikenteen kuljetukset on siis vahvistaa omaa, suomalaista tonnistoa, ja saada lisää suomalaisia merenkulkijoita.

OJALAN SELVITYS vastaan ÖSTERLUNDIN VÄITÖS

Professori **Lauri Ojalan** johdolla koottu selvitys on tietopohjansa puolesta tarkka. Selvityksen näkökulma on kuitenkin nähtävissä markkinavetoiseksi, ja tarjoaa Huoltovarmuuskeskuksen käyttöön nyt markkinaehtoista, osin ulkomaiseenkin tonnistoon, pohjautuvaa työkalua Suomen meriliikenteen huoltovarmuuden perustaksi.

Lippueamiraali **Bo Österlund** julkaisi aiemmin laajan väitöstutkimuksen Suomen merenkulun huoltovarmuudesta. Väitöksessään todettiin selväsanaisesti, että Suomen merenkulun huoltovarmuus ei voi perustua markkinaehtoisuuteen, vaan Suomen lipun alla olevaan tonnistoon ja miehistöön, joka valtiolla on mahdollisuus ottaa hallintaansa poikkeusolosuhteissa. Suomen merikuljetusten huoltovarmuus ei voi siis nojata ulkolaiseen tonnistoon ja miehistöön. ➤

Huoltovarmuuskeskuksen selvitys: Yhteenvedoa suomalaisesta tonniston riittävydestä poikkeusolosuhteissa

Yleisnäkymä

Huoltovarmuuskeskuksen julkaiseman selvityksen 'Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti' perusteella suomalaistonniston kuljetuskapasiteetti olisi riittävä suuryksikköliikenteen (ro-ro, ro-pax ja matkustaja-autolautat) osalta, mutta muilla alustyypeillä suomalainen kuljetuskapasiteetti olisi riittämätön.

Ro-ro-kapasiteetti

Selvityksessä todetaan, että poikkeusolojen ro-ro-kapasiteettia on vaikeaa määritellä. Varaumana on muun muassa se, että nämä alukset voivat kuljettaa hyvin monia eri lastityyppejä, jolloin tarve niiden käyttöön voi poikkeusoloissa kasvaa arvioitua suuremmaksi ja samaan aikaan aluksille voi olla kysyntää myös muualla.

Selvityksessä todetaan myös yksityiskohdina, että ro-ro:t voivat kuljettaa myös kontteja lavavaunuilla: "Lavavaunuja on kuitenkin vain normaaliolojen tarpeisiin, ja niistä tulisi nopeasti pulaa, jos niiden kysyntä kasvaisi. Mikäli kontit joudutaan lastaamaan ja purkamaan ro-ro-aluksiin ilman lavavaunuja, on käsittely hitaampaa."

Öljysäiliöalukset ja tuotetankkerit

Öljysäiliöalusten osalta kapasiteetti riittäisi teoreettisesti noin 60 prosenttia ja tuotetankkerien osuus noin 35 prosenttia poikkeusolojen kuljetustarpeesta (raakaöljyn tuonnin oletetaan jatkossakin suuntautuvan Pohjanmerelle, jolloin öljyterminaaleista on Porvoon jalostamolle yli 2 000 km merimatka).

Konttiliikenne

Liikenteessä olevasta konttialuskapasiteetista noin 98 % on ulkomaille rekisteröityä, joiden osuus liikenteestä on 85–90 prosenttia. Lisäksi 10–15 % Suomen konttiliikenteestä kuljetetaan useiden eri varustamoiden ro-ro- tai ro-pax-aluksilla.

Suuret kuivalastialukset

Mainitsemisenarvoista on, että kuivalastialusten osalta kuljetuskapasiteetti olisi noin 30 prosenttia poikkeusolojen tarpeesta.

Pienet kuivalastialukset

Kuljetuskapasiteetti olisi noin 40 prosenttia poikkeusolojen tarpeesta.

Kaasulaivat

Kaasukuljetuksiin soveltuvia aluksia Suomessa ei ole toistaiseksi lainkaan. Merimies-Unioni toi jo viime keväänä 2022 esiin, että Suomen olisi korkea aika alkaa suunnitella oman kaasulaivaston rakentamista.

Satamat huoltovarmuuden solmukohtina

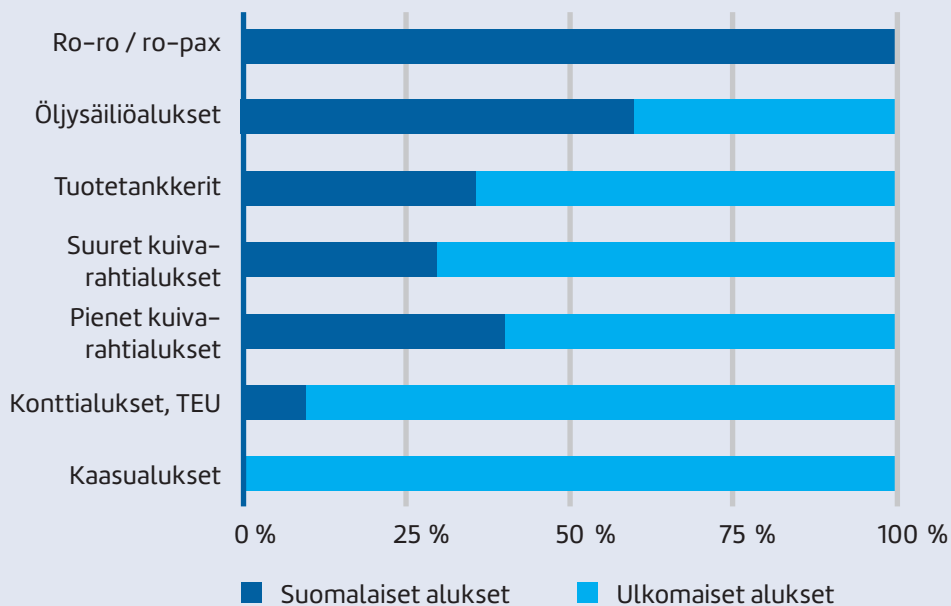
Suomen satamaverkostoa on perusteltua pitää laajana. Tärkeää on, että satamista on

hyvät ja toimivat maantie- ja rautatieyhteydet, jotka mahdollistavat maamme tavara- ja huoltoyhteydet poikkeusolosuhteissa. Jos satama jossakin päin Suomea on suljettu poikkeusolosuhteissa, voidaan tavaraa kuljettaa toisen sataman kautta.

Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti-selvityksessä tuodaan myös esiin: "sotilaallisissa poikkeusoloissa alusten käytettävyyden, vaurioituminen, mahdollinen pidättäminen sekä alusten huolto, varaosien ja korjauskykyvoiman saanti on rajoitettua ja saattaa merkittävästi vähentää käytössä olevaa alus- ja satamakapasiteettia. Sen lisäksi: "Suomalaisten korjaustelakoiden kapasiteetti on kauppalaivaston kokoon verrattuna hyvin rajallinen." [↕](#)

Ilman alusten kohonnuttua vaurioitumisriskiä ja eri tahojen kalustovarauksia

Lähde: Huoltovarmuusorganisaatio



KOLAHTIKO POSTILUUKUSTASI PUOLUSTUSVOIMIEN KUTSUKIRJE?

TEKSTI JOACHIM ALATALO

MERIMIES: Mediasta on saatu yhtenään lukea nykyisen geopoliittisen tilanteen epävakauden johdosta siitä, että Puolustusvoimat kutsuvat enenevässä määrin ase- tai siviilipalvelusvelvollisia reserviläisiä kertausharjoituksiin. Miten näissä tapauksissa haetaan vapautusta työstä? Mitkä ovat työntekijän oikeudet?

ASiantuntija: Vapautuksen antamisesta ja irtisanomissuojasta säädetään laissa *maanpuolustusvelvollisuutta täyttävän työ- ja virkasuhteen jatkumisesta* (305/2009). Kyseisessä laissa säädetään vapautuksesta työ- ja virkasuhteessa oleville työntekijöille, jotka ovat määrätty suorittamaan asevelvollisuuslain ja siviilipalveluslain tarkoittamia tehtäviä. Määräys suorittamaan ase- tai siviilipalveluslain tarkoittamia tehtäviä on luonteeltaan pakottava, johon on henkilöillä velvollisuus osallistua, ellei siihen ole erikseen haettu vapautusta tai lykkäystä. Luvaton poissaolo on rangaistava teko ja siitä säädetty rangaistus rikoslaissa.

Vapautus työstä

Työntekijällä on oikeus saada vapautusta työstä palveluksen suorittamiseksi. Saatuaan palvelukseen saapumismääräyksen on työntekijän ilmoitettava asiasta työnantajalle ja annettava luotettava selvitys palvelukseen määräämisestä ja palveluksen alkamisajankohdasta. Selvitys on esitettävä viimeistään kaksi kuukautta ennen palveluksen alkamista, jotta työpaikalla voidaan varautua työntekijän poissaoloon ja siitä aiheutuviin järjestelyihin. Jos määräys palvelukseen tulee myöhemmin ja selvityksen antaminen ei ole mahdollista säädettyssä määräajassa, on se toimitettava heti, kun työntekijä saa tietää asiasta. Työnantajan on annettava määräyksessä ilmoitetun palveluksen ajaksi vapautusta työntekijän työstä.

Lain tarkoittama työstä vapautus ei koske vapaaehtoista maanpuolustustyötä, kuten esimerkiksi Maanpuolustuskoulutus MPK:n järjestämiä kursseja.

Työhön paluu

Palvelukseen määrättyllä työntekijällä on oikeus palveluksen päätyttyä tai keskeydyttyä palata ensisijaisesti aikaisempaan työhönsä. Jos tämä ei ole mahdollista, on hänelle tarjottava aikaisempaa työtä vastaavaa työtä ja jos tämäkään ei ole mahdollista, muuta sopimuksen mukaista työtä.

Varusmiespalveluksen päättyessä työhön palaamisesta on ilmoitettava työnantajalle viimeistään 14 kalenteripäivää ennen aiottua

työhön palaamista. Ilmoitukselle ei ole säädetty määrämuotoa. Kertaus- tai ylimääräiseen palvelukseen määrätyn työntekijän on palattava välittömästi työhön palveluksen aiheuttaman työssäkäynnin esteen päätyttyä.

Irtisanomissuoja

Laissa säädetään myös irtisanomissuojasta, jonka mukaisesti palvelukseen määrätyn työntekijän työsopimusta ei saa irtisanoa palvelukseen osallistumisen takia. Työsuhteen päättäminen ei siten ole mahdollista. Irtisanomissuoja alkaa ja on voimassa siitä hetkestä, kun työntekijä on antanut työnantajalle selvityksen palvelukseen määräämisestä. Mikäli työnantaja irtisanoo palvelukseen määrätyn tai palveluksessa olevan työntekijän työsopimuksen, katsotaan irtisanomisen johtuvan työntekijän palvelukseen määräämisestä, jollei työnantaja voi osoittaa sen johtuneen muusta syystä.

Irtisanomissuoja ei siis ole täydellinen. Palvelukseen määrätty voidaan irtisanoa, jos siihen on lain mukainen muu asiallinen ja painava syy, joka ei liity palvelukseen määräämisestä tai palveluksessa olost.

Määräaikaisissa työsuhteissa työsopimus on voimassa sopimuskauden eikä sen irtisanominen pääsääntöisesti ole mahdollista. Palveluksessa olo ei pidennä ennen palvelukseen astumista sovitun määräaikaisen sopimuksen voimassaoloa tai sen kestoaikaa.

Toimeentulo

Ulkomaanliikenteen tai muissa vastaavissa merenkulun työehtosopimuksissa ei ole säädetty palkallisesta vapautuksesta palvelukseen määrätylle työntekijälle. Työnantajalla ei siis ole velvollisuutta maksaa palkkaa vapautuksen ajalta. Toimeentulo palveluksen ajalta riippuu siitä, mihin palvelukseen työntekijä on määrätty. Varusmiespalvelun aikainen toimeentulo koostuu päivärahasta ja sotilasavustuksesta, jonka KELA myöntää osalle asevelvollisista.

Kertausharjoituksiin osallistuvalla työntekijällä maksetaan reserviläispalkkaa ja päivärahaa, jonka suuruudet vaihtelevat sotilasaseaman mukaisesti. Naisille edellä olevan lisäksi maksetaan erillistä varusrahaa. Etuudet maksetaan kertausharjoitukseen osallistuvalla, vähintään kerran kuukaudessa, harjoituksen järjestäneen joukko-osaston toimesta.

Kysymykset tervetulleita: joachim.alatalo@smu.fi

Merenkulun tutkimus loppuu Turussa – meriklusteri ihmettelee

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (MKK) toiminta loppuu Turussa, Porissa ja Raumalla. Meriklusteri on tyrmistynyt Turun yliopiston lopetuspäätöksestä.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVITUSKUVA GETTY IMAGES

Päättäjien tiedot merenkulusta ovat usein puutteelliset. Tärkeä tehtävämme on ollut tuottaa tutkittua ja puolueetonta tietoa poliittisille päättäjille, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen erikoistutkija **Tapio Karvonen** sanoo.

Turun yliopisto ilmoitti helmikuun puolivälissä lopettavansa säästösyistä kehittämis- ja koulutuspalveluja tuottavan Brahea-keskuksen. Samassa rytäkässä loppuu myös koko merenkulkualalle tärkeän Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (MKK) toiminta.

Suomen meriklusteri tyrmistyi ja arvosteli Turun yliopiston säästöpäätöstä julkisuudessa rankasti.

– Suomen ulkomaankauppa tarvitsee merenkulun, merilogistiikan, rahtauksen ja satamatoiminnan osaamista. Osaamista ei ole ilman koulutusta, verkostoja ja yhteistyötä, Suomen Laivameklarien hallitus ilmoitti.

Meriliitto kertoi lähettäneensä Turun yliopistolle kannanoton MKK:n säilyttämisestä. Turhaan. Suomen varustamot ry toivoi lopettamispäätöksestä lisäkeskustelua. Turhaan. Turkulainen varustamo Meriaura muistutti MKK:n roolista merenkulun puolueettomana tiedon hankkijana.

– Ala tarvitsee tukea isoissa muutoksissa, kuten digitalisaatiossa ja vihreässä siirtymässä, Meriauran hallituksen puheenjohtaja **Jussi Mälikä** sanoi Turun Sanomissa.

Paljon puhetta, vähän villoja. Päätös on ja pysyy. Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen 12 työpaikkaa katoaa. Turusta lähtee kuusi, Porin toimipisteestä neljä ja Raumalta kaksi työpaikkaa.

– Erittäin ikävä päätös. Koko meriklusteri on kovasti pahoillaan, että yliopisto ajaa alas merenkulun tutkimusta ja koulutusta, Turun sataman toimitusjohtaja **Erik Söderholm** sanoo.

Poliitikkojen tietämys heikkoa

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksessa vuodesta 2001 työskennellyt erikoistutkija Tapio Karvonen on tyytyväinen meriklusterin tukeen, mutta pettynyt yliopiston päätökseen. Miehen tekemät ja vetämät yli sata hanketta eivät paljoo Turun yliopiston vaakakupissa painaneet.

– Kun tieto Brahea-keskuksen mahdollisesta lakkauttamisesta tuli viime syksynä, kartoitimme kaikki säästökohteet ja mahdolliset lisätulot aina EU-hankkeita myöten. Kumpiakin löytyi, mutta päätös oli yksiselitteinen. Tulihan siinä hieman haikaa olo, Tapio Karvonen muistelee.

Tapio Karvonen nostaa oman MKK-uransa suurimmaksi saavutukseksi meriklusterin tunnettavuuden lisäämisen suuren yleisön silmissä. Tutkimusten tuloksista ovat hyötynneet myös mm. alan yritykset, satomat, toimialajärjestöt ja ennen kaikkea kuntien virkakoneistot ja ministeriöt.

– Päättäjät tietävät merenkulusta aika vähän. Tärkeä tehtävämme onkin ollut tuottaa poliitikoille tietoa alan laajuudesta, sen työllistäväyydestä ja liikevaihdosta. Kun näitä asioita on 20 vuoden aikana toistanut tarpeeksi, niin poliitikkojen keskuuteen on muodostunut jo osajien joukko.

Tapio Karvonen muistuttaa, että MKK:n merkitys Turun seudulla laivanrakennuksen ympärille syntyneelle meriteollisuudelle on ollut valtavan iso.

– Yksi merkittävistä asiakkaistamme on ollut Turun telakka. Olemme tuottaneet selvää faktaa siitä, kuinka paljon Turun telakan, sen alihankkijoiden ja länsirannikon satamien toiminta vaikuttaa alueen talouteen.

MKK on toki jakanut tietoa muuallekin kuin Suomen sivistyksen kehtoon Turkuun. Tutkitusta tiedosta ovat päässeet osallisiksi



Tärkeä tehtävämme on ollut tuottaa tutkittua ja puolueetonta tietoa poliittisille päättäjille, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen erikoistutkija Tapio Karvonen sanoo.



meriklusteriin kuuluvat yritykset aina Savo, Pohjois-Karjalaa ja Meri-Lappia myöten.

– Järvi-Suomen alue on ollut tärkeä tutkimuskohde. Saimaan vesistö on tärkeä kuljetusten kannalta. Siellä on myös paljon satama- ja sisävesitoimintaa sekä varustamoita. Tampereen ja Lahden seuduilla on paljon meriklusteriin kuuluvia yrityksiä, erikoistutkija Karvonen luettelee.

Brahea-keskuksen hankerahoitukset ja muut kustannukset kuluttavat yliopiston perusrahoitusta vuodessa noin 1,2 miljoonaa euroa. MKK:n tutkimuksista pääosa on ollut tilaustutkimuksia, joissa maksajana on ollut toimeksiantaja.

– Lisäksi meillä on paljon EU:n rahoittamaa tutkimusta. Rahoitusta on tullut myös Suomen Akatemialta ja Business Finlandilta. Tässä nyt tavallaan tapetaan lypsävä lehmä, Tapio Karvonen harmittelee.

Miten hankkeet viedään maaliin?

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus on Suomen ainoa tiedeyliopistotasosta tutkimusta ja täydennyskoulutusta antava laitos.

– Herää kysymys, mitä sitten tilalle? Tämä on ollut Suomessa ainoa laatuaan. Pystyykö Turun yliopiston kauppakorkeakoulu tuottamaan jotain toimintoja, Meriauran Jussi Mälkiä pohti Turun Sanomissa.

Brahea-keskuksen lopettaminen aiheuttaakin Turun yliopistolle kiusallisen ongelman; kuka vie keskeneräiset tutkimukset ja

koulutukset maaliin. MKK:n 12 tutkijan joukolla on parhaillaan menneillään kymmenkunta hanketta. Osan hankkeista on laskettu kestävän vielä useita vuosia.

– Yliopisto on sitoutunut viemään ne loppuun, mutta ei välttämättä pysty siihen. Iso kysymys on, haluavatko nykyiset työntekijät viedä hankkeet loppuun. Mahdollista on, että hankkeita siirtyy työntekijöiden mukana myös yliopiston ulkopuolelle, Tapio Karvonen sanoo.

Erikoistutkija Karvonen harmittelee vielä Porin yksikössä toimivan valtakunnallisen lähimerenkulun edistämiskeskuksen Shortsea Promotion Centren epävarmaa tulevaisuutta.

– Se on tuottanut vuodesta 2006 lähtien merenkulun näkymiä heijastavan varustamobarometrin. Nyt sillekin täytyy löytyä uusi kotipesä.

Tulevaisuutta on – kaikesta huolimatta

Tapio Karvonen korostaa Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen merkitystä myös alan ainutlaatuisena kouluttajana.

– Tämä on ollut ainoa yliopistotasoinen yksikkö, joka on tuottanut merenkulkualalle täydennyskoulutuspalveluja. Koulutettavat ovat tulleet yleensä merenkulkualan yrityksistä ja viranomaisorganisaatioista, ja koulutus on perustunut osanottomaksuihin.

– Ei meidän tilaustutkimus- ja koulutus-työmme ihan nappikauppaa ole ollut. Mo-

net hankkeet ovat suuria. Budjetit liikkuvat noin kymmenestä tuhannesta satoihin tuhansiin euroihin. Suurimmat ovat olleet miljoonahankkeita, Tapio Karvonen sanoo.

Turun sataman toimitusjohtaja Erik Söderholm korostaa MKK:n tarjoaman koulutuksen merkitystä varsinkin niille työntekijöille, jotka tulevat merenkulkualalle ilman alan pohjakoulutusta.

– MKK on tarjonnut hirveän paljon koulutusmahdollisuuksia, joita muualla Suomessa ei ole tarjolla. En missään nimessä sano, että arabian kielen tutkimus olisi turhaa, mutta joskus olisi syytä miettiä koulutusten tärkeysjärjestystä, Erik Söderholm sanoo.

MKK:n erikoistutkija Tapio Karvonen tuntee suurta haikeutta Brahea-keskuksen lopettamisesta. Mies kuitenkin näkee niin merenkulun kuin oman tulevaisuutensa valoisana.

– Suomalaisia merenkulkijoita ja varustamoita tarvitaan. Me osaamme talvimerenkulun. Huoltovarmuus edellyttää suomalaisomistuksessa ja -kontrollissa olevaa kalustoa. Omalta kohdaltani ajattelen, että kun yksi ovi sulkeutuu, toinen avautuu, Tapio Karvonen sanoo.

Ovi avautui nopeasti. Tapio Karvosen uusi tehtävä on edistää Turun alueen meriteollisuuden kasvua Turku Science Park Oy:n MaritimeTurku-kärkialan asiakkuuspäällikkönä. Karvonen aloittaa uudessa tehtävässään huhtikuun alussa. ⚓

PALKKATAULUKOT 2023

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten takuupalkat 1.3.2023

PALKKARYHMÄ 1 2 127,53

Keittiö- ja kylmäkönapulainen
Myymlä- ja varastoapulainen
Nisse ja annostelija
Talousapulainen ja siivooja
Lastenhoitaja
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas

PALKKARYHMÄ 2 2 278,59

Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat
Hyttsiivoojat / -emännät
Saunaemäntä, ylisiivooja, SPA-työntekijä
Konferenssisiht. ja ATK-harj.

PALKKARYHMÄ 3 2 340,79

Kokit ja kylmäköt

PALKKARYHMÄ 4 2 376,33

Myymlän- ja muonavarastonhoitaja
Pääsiivoja/emäntä, sairaanhoitaja
Ohjelmaemäntä / -isäntä
Vastaava tarjoilija
Viinikassa, croupier, muusikko
Purserinapulainen / ATK-hoitaja

PALKKARYHMÄ 5 2 483,20

Hovi- ja baarimestari
Cafeterian esimies
Pääkokki ja pääkylmäkko
Myymlä- / varastonhoitaja
Konferenssiemäntä / -isäntä
Risteilyemäntä / -isäntä

PALKKARYHMÄ 6 2 666,05

Siivous- ja hotellipäällikkö
Myymläpäällikkö
Ravintolapäällikkö ja purseri
Keittiöpäällikkö
Pääbaari- ja päähovimestari

PALKKARYHMÄ 7 2 852,85

Intendentti

KANSI- JA KONEOSASTO

Puolimatuusi ja konevahtimies 2 207,50
Matruusi ja moottorimies 2 287,48
Järjestysmiesten esimies 2 547,25
Järjestysmies 2 358,56
Korjausmies ja pursimies 2 413,64
Sähkömies 2 526,57

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin 16,50 €/kk.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2023

Päiväpalkka työsuhteen aikana 1/30 takuupalkasta

Ylityökorvaus 1/100 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / tunti 1/260 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / vuorokausi 1/475 takuupalkasta
(kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)

Lastinkäsittelykorvaus / tunti 1/164 takuupalkasta

"Preorder" 1/475 takuupalkasta

Tarjoilukorvaus 0,62 € /
per ruokavieras / päivä

Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾ 231,86 € / kuukausi

Luontoisetukorvaus ²⁾

– vuosiloman aikana 25,98 € / päivä
(– ravintokorvausosuus) 17,39 € / päivä
(– asuntokorvaus) 8,59 € / päivä
– työ- ja vapaajakson aikana 12,99 € / päivä
– sairauden aikana 25,98 € / päivä
(– kun työntekijä ei hoideta sairaalassa)

**Korvaus työntekijälle,
jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa ²⁾**

– ravintokorvaus
– Suomessa 35,44 € / päivä
– ulkomailla 66,73 € / päivä
– asuntokorvaus laskun mukaan

Likaisen työn korvaus 15,61 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta 1/475 takuupalkasta

Taksikulut 46,71 € enintään

Muusikon pukuraha 21,35 € / kuukausi

¹⁾ 1/30 osa siitä / pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta.

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2023.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen palkkataulukot 1.3.2023 alkaen

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä	
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 974,83	2 172,31	
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1 945,96	2 140,56	
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 880,45	2 068,50	
Puolimatruusi/konevahtimies ¹⁾	1 808,28	1 989,11	
Puolimatruusi/konevahtimies	1 780,66	1 958,73	
Trimhari	1 775,97		
Laivapoika, oppilas	1 752,52		
Sähkömies			YT-lisällä
aluksen generaattoriteho	alle 999	2 004,96	2 205,46
	1000–1499	2 035,65	2 239,22
	1500–4199	2 057,12	2 262,83
	yli 4200	2 079,68	2 287,65

¹⁾ Puolimatruusi/konevahtimies, jolla on matruusin/konemiehen pätevyys

Taloushenkilökunta		Taloussas- ton esimies	Kokki- stuartti ¹⁾	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	2 022,12	1 971,24	1 912,40
	4500–12999	2 055,31	1 991,80	1 924,32
	13000–29999	2 076,07	2 004,96	1 930,79
	30000–79999	2 113,06	2 032,41	1 946,15
	80000–159999	2 182,38	2 078,06	1 956,44
	yli 160000	2 267,11	2 129,78	1 966,71
II Kokki		1 835,71		
II Kokki ²⁾		1 848,34		
Talousapulainen ³⁾		1 835,71		

¹⁾ Huom! TES-kohta 21.6

²⁾ Palkka maksetaan ainoastaan yli 6000 dwt-tonnin aluksissa, jotka säännöllisesti kuljettavat matkustajia ja joissa on tilaa vähintään 6 matkustajalle.

³⁾ Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

Ulkomaanliikenteen kauppa- alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2023

Ylityökorvaus		
– arkipäivänä	1/102 kk-palkasta / ylityötunti	
– pyhäpäivänä	1/63 kk-palkasta / ylityötunti	
Vastikekorvaus		
– työsuhteen aikana	1/164 kk-palkasta / vastiketunti	
Valtamerilisä		
– taloussaston esimies	73,45 € / kk	
– matruusi tai sitä korkeam- massa palkkaluokassa oleva	52,31 € / kk	
– muut	36,22 € / kk	
Kokkistuertin pätevyyslisä		67,58 € / kk Peruspalkkaa korottava
Pukuraha		21,67 € / kk Stuertti, Muusikko
Varallaolokorvaus		
kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus		
– arkipäivinä	1/320 kk-palkasta / tunti	
– pyhäpäivinä	1/160 kk-palkasta / tunti	
Lastinkäsittelykorvaus		1/164 kk-palkasta / tunti
Likaisen työn korvaus		15,86€ / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta		1/475 kk-palkasta/vrk

1. Rahtialukset

Tarjoilukorvaus

Tilapäiset matkustajat

– perusmaksu	2,19 € / matkustaja
– lisäkorvaus	0,75 € / matkustaja / päivä

Tilapäiset ruokavieraat

0,60 € / henkilö / päivä

Yötyökorvaus

7,67 € / vahtivuoro
rahtialuksen vuorotyöntekijälle

Korvaus työntekijälle, ^{*)}

ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa

– ravintokorvaus

– Suomessa	35,44 € / päivä
– ulkomailla	66,73 € / päivä
– asuntokorvaus	laskun mukaan

Rahtialuksessa
konehuoneen ollessa
miehittämätön, vuoro-
työntekijälle maksetaan
yötyökorvaus 00–04

Luontoisetukorvaus ^{*)}

– vuosiloman aikana	25,98 € / päivä
(– ravintokorvausosuus)	17,39 € / päivä
(– asuntokorvaus)	8,59 € / päivä
– vastikeaikana	25,98 € / päivä
– sairauden aikana	25,98 € / päivä
(– kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

Taksikulut

Matkakorvaus	47,43 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat	47,43 € / matka (enintään)

^{*)} Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2023.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuupalkat pientonniston aluksissa 1.3.2023 alkaen

Takuupalkka 1:1

Pursimies YT	2 322,60
--------------	----------

Matruusi YT	2 221,90
-------------	----------

Vahtimies	2 091,80
-----------	----------

Kokkistueritti	2 324,40
----------------	----------

Takuupalkka 2:1

Vuorottelussa 2:1 maksettava takuupalkka saadaan kertomalla taulukon 25.1.1 kohdan takuupalkka luvulla 1,23.

Euromääräiset lisät

Kokkistueritin tarjoilukorvaus	3,28 € / matkustaja
--------------------------------	---------------------

Tilapäiset ruokavieraat	0,64 € / vieras
-------------------------	-----------------

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta / päivä
-------------------------------------	-----------------------------

Korvaus ruuan laitosta	7,86 € / päivä
------------------------	----------------

Vuokra-autokulut (enintään)	47,43 € / kerta
-----------------------------	-----------------

Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾	25,98 € / päivä
--	-----------------

¹⁾ Luontoisetukorvaukset korottuvat aina tammikuun 1. päivänä kuluttajahintaindeksin mukaisesti.

UUSI KANSANEDUSTAJA

Eduskunta sai Juha Viitalasta merenkulun puolestapuhujan

Juha Viitala (sd) teki sen, mitä odotettiin. UPM:n Rauman tehtaan työsuojeluvaltuutettu Viitala nousi eduskuntaan jatkamaan eduskunnan merityöryhmän raumalaisen puheenjohtajan Kristiina Salosen (sd) työtä.

TEKSTI JA KUVA JUHA GRANATH

Olen vientiteollisuuden puolestapuhuja. Työ eduskunnan merityöryhmässä kiinnostaa, sillä Suomesta tavarat lähtevät maailmalle laivalla, Juha Viitala sanoo.

On maaliskuun 2. päivä ja eduskuntavaaleihin on aikaa tasan kuukausi. Kaksi raumalaismiestä istahtaa vanhassa Raumassa Kuninkaankadun varren Kontio-kahvilan peräpöytään. Yleensä tähän aikaan vuodesta raumalaiset jaaritukset käyvät läpi jääkiekkoseura Lukon saumat kevään ratkaisupeleissä, mutta nyt aihe on vähintään yhtä tärkeä: eduskuntavaalit.

– Olen kannattanut Lukkoa koko ikäni intohimoisesti. Viitalan Juhaa kannatan myös täysillä, vaikka liityin hänen tukiryhmäänsä vasta pari kuukautta sitten, Merimies-Unionin pääluottamusmies **Turo Ihalainen** vakuuttaa.

Vastapäätä istuva demarien kansanedustajaehdokas ja UPM:n Rauman tehtaan työsuojeluvaltuutettu Juha Viitala vannoo myös Lukon nimiin, vaikka Kajaanissa syntyneenä ja polvenkorkuisena Raumalle muuttaneena onkin ”tullista tullut”. Yksituumainen kak-sikko löytää Lukon lisäksi toisenkin asian, jossa he ovat täysin yksimielisiä.

– Meillä on sama arvomaailma. Heikoman puolta pidetään joka tilanteessa, Viitala ja Ihalainen vakuuttavat.

Tavoite on saavutettu

Juha Viitala saavutti tavoitteensa huhtikuun toisen päivän iltana ja kuittasi eduskuntavaaleissa 4235 ääntä. Sillä aukeni paikka Arkadianmäelle. Tukimies Turo Ihalaisella on syytä hymyyn.

– Tavoite oli saada eduskuntaan merenkulun puolestapuhuja, joka jatkaa eduskunnan merityöryhmän raumalaisen puheenjohtajan Kristiina Salosen ansiokasta työtä. Nyt tavoite on täyttynyt.

Merimies-Unionin pääluottamusmiehen Turo Ihalaisen mielestä Arkadianmäki saa nyt kansanedustajan, joka tuntee työelämän hyvät mutta myös sen raadolliset puolet.

– Aika harva siellä istuvista on ollut tehtaalla työssä tai lapion varressa kiinni. Pitkän ay-uramme aikana olemme Juhan kanssa keitetty samoissa sopissa. Juhan etu on, että monet yt-neuvottelut läpikäyneenä hän tietää, miten sopimuksista neuvotellaan ja miten päätöksiä tehdään.

Leikkauspuheet ihmetyttävät

Rauman merenkulun ympärille rakentuneen meriklusterin merkitys on suuri koko maakunnassa. Juha Viitala muistuttaa, että Satakunnassa asuu vain neljä prosenttia maamme väestöstä, mutta siellä tehdään kahdeksan ja laivataan kymmenen prosenttia Suomen vientituotteista.

– Turon kautta olen oppinut ymmärtämään, mitä tapahtuu, kun laiva lähtee laiturista. Oma vahvuusalueeni on se, miten tavara saadaan laivaan. Vaalityöni paikallisia kärkeemoja olivat mm. raide- ja tieliikenteen kehittäminen, jotta tavaraa kulkee satamaan paljon ja sujuvasti.

Turo Ihalainen muistuttaa huoltovarmuuden tärkeydestä raumalaisesta näkökulmasta.

– Meillä on täällä telakat, ydinvoimalat ja merenkulkualan koulutukset. Huoltovarmuuden takaaminen vaatii Suomen lipun alla seilaavaa tonnistoja. Minua ihmetyttää Kokoomuksen puheet merenkulun tukijärjestelmien leikkauksista nyt, kun Euroopassa on sota.

Kansanedustaja Viitalan mielestä Suomen lipun alla ja suomalaisessa määräysvallassa oleva kauppalaivasto on Suomelle elintärkeä jo pelkästään maan sijainnin perusteella.

– Käytännössä me olemme Itämeren takainen saarivaltio. Venäjän hyökkäyssota on tiukentanut itärajan miltei umpeen. Suomella ei ole oikein muuta reittiä maailmalle kuin meriväylä. Se meidän on turvattava kaikin keinoin, ja sen turvaaminen pitää olla myös omissa käsissämme.

Jos Rauma ja meri tarjosi kansanedustajaehdokkaalle oivan vaaliteeman, se tarjoaa työtä maakunnan väelle niin merenkulun, laivanrakennuksen, logistiikan kuin bisneksenkin saralla.

Satakunnassa ei olla Strömsössä

Kun ollaan Satakunnassa, ei elämä mene kuin Strömsössä. Viime aikoina Rauman telakka (RMC) on saanut paljon ikävää julkisuutta: tilatut laivat ovat myöhässä, talousvaikeuksissa, toimitusjohtaja vaihtuu tästä. Pääluottamusmies Ihalainen hakisi apua telakoiden ja satamien ongelmiin myös merenkulun ammattilaisten joukosta.

– Suomen merenkulun parista löytyy helvetinmoinen määrä porukkaa telakoille ja satamiin. He ovat jo käytännössä nähneet, miten systeemi toimii. Meriklusterin pitää jättää riidat ja tehdä enemmän yhteistyötä. Juha on tässä hyvä sillanrakentaja, vaikka eduskunnan merityöryhmässä.

Parhaillaan RMC:llä on tilauskirjassa neljä Merivoimille rakennettavaa monitoimikorvetta, joiden tuotanto alkaa tämän vuoden lopussa. Lisäksi RMC:llä on työn alla

kaksi matkustaja-autolauttaa tasmanialaiselle TT-line Companylle.

”Edelleen mystinen ala”

Meri on tarjonnut raumalaisille nuorille miehille töitä jo monen sukupolven ajan. Turo Ihalainen lähti teinipoikana Rauman Merikouluun opiskelemaan laivasähkömieheksi. Merikoulun sähkömiehen papereilla olisi voinut työskennellä maissa, mutta Turo valitsi työpaikakseen meren.

– Nykyään osa Merikoulun aloittaneista opiskelijoita joko lopettaa kesken, siirtyy maapuolelle tai jatkaa opiskelemaan muualle. Kun poliitikot esittävät leikkauksia ja varustamot uhkaavat liputtaa aluksiaan ulos, niin ainainen uhka työpaikan menetyksestä ei innosta nuoria.

Kun Turo lähti merille vuonna 1997, merimiehen ammatti sisälsi vielä seikkailua ja romantiikkaa.

– Rauman ”bojalle” oli mahtavaa kokea New York, New Orleans ja Uruguay. Nykypolvi on koukussa puhelimiin ja netteihin, mutta ne toimivat sujuvasti vain satamissa. Jos merellä voisi soittaa, katsoa ja tehdä videoita, se auttaisi jo paljon.

Juha Viitala muistuttaa, että merenkulku nähdään maankamaralla edelleen mystiseksi alaksi. Positiivisen mielikuvan luominen lisää kiinnostusta. Esimerkin Viitala ottaa omalta alaltaan metsäteollisuudesta.

– Metsäteollisuus sai hiipuneelle alalle nostetta, kun isot yritykset jalkautuivat nuorison pariin. Varustamot ja Merimies-Unioni voisivat yhdessä miettiä kampanjoita kouluihin ja yleisötilaisuuksiin merenkulun suosion lisäämiseksi.

Vaalit on käyty ja uusi eduskunta valittu. Edessä ovat tiiviit ja tuskaiset hallitusneuvottelut.

Mitkä olisivat ne merenkululle tärkeät asiat, joiden pitäisi nousta esiin seuraavan neljän vuoden aikana, kansanedustajaehdokas Juha Viitala?

– Vihreää siirtymä pitää nostaa yhä enemmän framille ja tehdä siitä vientituote myös vetten päälle. Merenkulun koulutuksen tasoa pitää nostaa. Ala tarvitsee myös yliopistotasosta koulutusta ja tutkimusta. Nyt tie tuntuu vievän toiseen suuntaa, Juha Viitala luettelee. 🍷



Jäänmurtaja Urho on kovakuntoinen 50-vuotias



LUE DIGINÄ:
smu.fi >
Merimies-
uutiset

Ennen oli laivat puuta ja miehet rautaa, mutta löytyy sitä niin laivoista kuin miehistä suoranaista terästäkin vielä tänäkin päivänä. Ainakin jäänmurtaja Urholta, joka puskee täydellä rytinällä jäitä siinä missä nuorukaiset, vaikka ensi vuonna lasissa on 50 vuotta.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Eipä Urhon kova kunto olekaan ihme, onhan Urho kastettu 5.3.1975 edesmenneen presidenttimme, Urho Kekkosen mukaan. Kekkonen hiih-teli vielä vanhoilla päivillään ja yhtä lailla nimikkomurtajansa Urho murtaa jäitä yhä edelleen täydellä teholla.

Jäänmurtaja rakennettiin vahvojen jäänmurtajien sarjaan, jonka avulla on taattu Suomen Perämeren satamien ympärivuotinen liikenne. Urho oli valmistuessaan 1974 Suomen suurin ja vahvin murtaja.

Urho rakennettiin Suomen valtion edustslaivaksi ja se aloitti kauppalaivojen avustamisen maaliskuussa 1975.

Maaliskuussa itäiselle Suomenlahdelle avustustöihin

7. maaliskuuta 2023 Urho lähti töihin itäiselle Suomenlahdelle avustamaan kauppalaivoja jäiden keskeltä Suomen satamiin.

– Avustimme ensin laivoja Loviisaan, josta ajoimme Kotkan editse Haminaan, aluksen päällikkö **Seppo Eva** kertoo.

Haminan sataman edustalla seisova Urho on jylhä, voimakas, näky Tervasalmen sillan yli Haminaan ajettaessa. Suuren, tummanpuhuvan, Urhon siluetti piirtyy vasten itäistä Suomenlahtea.

Viisi murtajaa avustustöissä

Ensimmäinen murtaja, Otso, lähti Helsingin Katajanokalta liikenteseen ja kohti Perämeren 10. joulukuuta 2023. Sen jälkeen työt aloitti Kontio, Sisu ja Polaris. Kulunut talvi on ollut vaihteleva säidensä puolesta: moni luuli jo kevään koittaneen,

mutta sitten saimmekin etelään vielä kunnon lunta ja pakkasta.

Urho ajoi ensiksi Loviisan edustalle ja suuntasi sieltä Kotkan editse Haminaan.

– Näimme ajomatkalla myös Suursaaren, Urhon miehistö kertoi.

Edellisenä päivänä Ylen pääuutinen on kertonut Venäjän varustaneen Suomenlahdella sijaitsevaa Suursaarta jo hyvän tovin. Pelottaako Urhon miehistöä?

– Ei pelota. Kun saavuimme Kotkasta Haminaan, näimme hyvin Suursaaren. Otamme rauhallisesti. Teemme täällä aluksellamme töitä ja kun työpäivä on 12 tuntia, niin ajatukset ovat suuntautuneet töihin.

Hatusta löytyy siis jäitä tilanteessa kuin tilanteessa. Merimiehen työssä pitkän työrupeaman aikana merillä on oltava hyvin sinut itsen-





– Avustimme ensin laivoja Loviisaan, josta ajoimme Kotkan editse Haminaan, Urhon päällikkö Seppo Eva kertoo.

sä kanssa ja opittava ”luovimaan” sekä hitaamaan yhteen muun miehistön kanssa.

– Urholla on hyvä yhteishenki ja porukka. Täällä on mukava tehdä töitä.

Haminan suunnalla jäitä oli ainakin 30 senttiä maaliskuun alussa. Urhon oli siis avattava väylä ja avustettava kauppalaivoja Haminan satamaan.

Urholla työskentelee 21 hengen miehistö ja heidän lisäksi kaksi harjoittelijaa.

Kun jäänmurtaja on merellä avustustöissä, alus käy vain miehistönvaihtopäivinä ja tankkaamassa satamassa. Jäänmurtajilla tehdään töitä 20 päivää putkeen, jonka jälkeen miehistöllä on 10 päivää vapaata.

– On ehdottoman hienoa ja tärkeää, että aluksellemme on voitu ottaa nyt jälleen harjoittelijoita, mikä ei ollut koronapandemian aikaan mahdollista. Nyt jäänmurtajilla on jälleen mahdollista tulla harjoitteluun ja kerryttää praktiikkaa.

Jäänmurtajille ja merille tarvitaan työvoimaa

Kokki **Satu Kumpumäki-Paananen** ja kokkistuerkki **Lauri Lamminparras** ovat valmistaneet miehistölle aamupalan ja lounaan ja ahkerioivat nyt päivällisen parissa.

– On ehdottoman tärkeää, että saamme alasta kiinnostuneita nuoria merille töihin.

Uusia osajia tarvitaan. Yhtä lailla kuin Urholla, jäänmurtajien miehistöllä alkaa olla ikää ja tarvitsemme tänne uutta väkeä töihin.

– Vapailta markkinoilta ei ole tahtonut löytynyt tekijöitä. Töitä kyllä olisi, kokki ja kokkistuerkki lähettävät terveisiä.

Jäänmurtaja Urhon keittiöstä työmaiset ovat mitä kauneimmat, kun katselee auringonvalossa kylpevää, jäistä Suomenlahtea. Yht’äkkiä ikkunan takaa esiin porhaltaa ilmatyynyalus, joka ylittää jäänmurtaja Urhon avaaman väylän varovaisesti, mutta määrätietoisesti. Suomenlahdella liikennöi monenlaista kalustoa.

Pitkä työura merillä on mahdollista

Merimiehen ammatissa voi tehdä kokonaisen työuran. Siitä hyvä osoitus on Urhon kokki Satu Kumpumäki-Paananen, jolle tulee 27 vuotta murtajilla töissä täyteen.

Hyvin merillä viihtyy myös hänen työparinsa, kokkistuerkki Lauri Lamminparras.

– Olin välissä seitsemän vuotta maissa töissä. Se on ihan erilaista. Palasin merille, mikä oli minulle aivan oikea ratkaisu, kokkistuerkki Lauri Lamminparras toteaa suoraan.

Mikä merityössä sitten viehättää?

– Pitkät vapaat. Työ jäänmurtajilla on itenäistä.

Jäänmurtajat avustavat kauppalaivoja 24/7

Jäänmurtajat avustavat kauppalaivoja Suomen satamiin kellon ympäri. Avustustehtä-

Jäänmurtaja Urho

JÄÄNMURTAJA URHO RAKENNETTIIN

Suomen valtion edustuslaivaksi ja alukselta löytyy edustustiloista taidetta. Messissä on käytössä vielä alkuperäiset astiastot, joissa on Suomen lippu ja vaakuna. Juhlavaa. Eikä siinä vielä kaikki: Jäänmurtaja Urholta löytyy myös Urho ja Sylvi Kekkoselle ikiomat hytit kumpaisellekin, joista löytyvät kylpyammeet.

– Presidentin ja puolison hytit ovat alkuperäisessä kunnossa, eikä niitä käytetä.

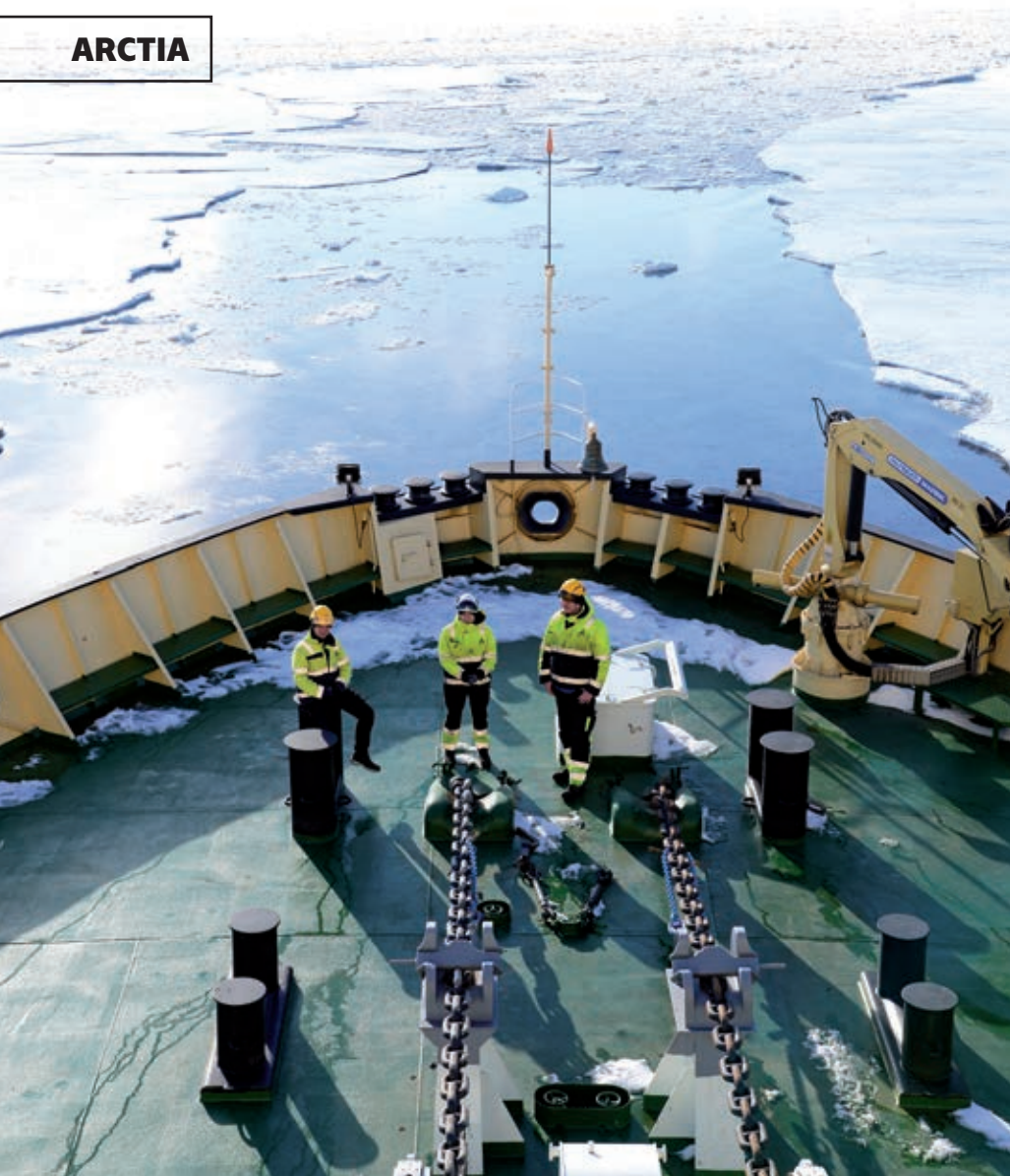
Kukaan miehistön jäsenistä ei siis ainakaan tunnusta kylpeneensä Kekkosien kylpyammeessa. Jäissä kylpiessä saattaisi olla jonkinlainen kolina ammeessa polskiessa.

vät osuvat eniten kuitenkin yöaikaan, mikä tarkoittaa sitä että aamun tultua miehistö kömpii komentosillalta messiin aamupalalle ja käy sen jälkeen yöpuulle.

Laivahuoltaja **Satu Sutelainen** kiipeää messistä rappuset ylös miehistön hyttikävälle ja alkaa vaihtaa uusia lakanoita ➤➤



Kokki **Satu Kumpumäki-Paananen** ja kokkistuerkki **Lauri Lamminparras** Urhon keittiössä, josta on ulos Itämeren kauneimmat näköalat.



ja pyyhkeitä. Laivahuoltajan työ jäänmurta-
jalla on erittäin tärkeää, sillä kuten sanonta
kuuluu: ”puhtaus on puoli ruokaa”.
Jäänmurtaajien miehistön on keskityttävä
aluksella töihinsä, joita ikämies Urholla kyl-
lä piisaa. Kiitos miehistön, lähestulkoon pe-
rinnelaivaksi käyvä Urho on pysynyt hyvässä
kunnossa, koska sitä huolletaan pieteetillä
ja ammattitaidolla. Siitä syystä Urhon habi-
tus on Urhon, eikä mikään Turhapuron.

Huolellisesti hytin hyllyjen ja pöytien pin-
nat pyyhkii myös laivahuoltaja Satu Sutelai-
nen. Hyttikäytävällä on hiljaista, kun Urho
odottelee pysähdyksissä Haminan edustal-
la uutta avustustyötä. Miehistöstä osa on
unten mailla.

– Työ jäänmurtaajalla on äänten osalta hil-
jaisempaa kuin esimerkiksi matkusta-
ja-aluksilla, jossa olen ollut töissä. Toki jään-
murtaja kolisee ja kilisee jäitä särkiessä,
mutta siihenkin tottuu, laivahuoltaja Satu
Sutelainen pohtii.

Lahdessa asuva Sutelainen aloitti meri-
työt toden teolla vasta lasten kasvettua
isommiksi.

*Harjoittelija Anssi Kammonen,
matruusi Karita Kytösaho ja matruusi
Christian Nylund Urhon kannella.*

Matruusi Karita Kytösaholla on Urhon voimat

JÄÄNMURTAJAN KANSITÖISSÄ OLOSUHTEET ovat vaativimmat mitä suomalaisesta merenkulusta löytyä saattaa, kun pakkanen puree ja jäinen vii-
ma lyö Perämerellä vasten kasvoja. Oli
sää mikä hyvänsä, kansimiesten on asen-
nettava hinausvaijerit avustettavaan lai-
vaan. Jäänmurto ja talvimerenkulku
mielletään raskaiksi, fyysisiksi töiksi,
joissa vain ”tosiäijät” pärjäävät.

Suomalaisten jäänmurtaajien kansi-
miehistössä – ja myös koneessa – työs-
kentelee naisia. Kauppalaivat eivät pysty

liikennöimään Suomen satamiin tal-
violosuhteissa, eikä etenäkään Peräme-
rellä, ilman jäänmurtaajan avustusta.
Jäänmurtaajilla töitä miesten rinnalla
tekevät naiset, joten Suomen tuonnin ja
viennin voi todeta olevan naisten vah-
voilla hartioilla.

Suomalaisilla laivoilla tasa-arvoon on
totuttu. Kun asiaa pohtii maailmanlaajui-
sesti, on suuri saavutus, että Suomessa
naiset työskentelevät jopa jäänmurtaajil-
la miesten rinnalla! Naisilla on Suomessa
mahdollisuus tehdä perinteisiä ”miesten

töitä” ja ennen kaikkea tienata oma palk-
kansa ja ansaita rahansa, eikä elää mie-
hen almujen varassa. Suomalaisilla lai-
voilla miesten ja naisten palkka on
samansuuruinen ja määräytyy tehtävän,
eli vakanssin perusteella. Suomesta tus-
kin löytyy monia muita yhtä palkkata-
sa-arvoisia ammatteja kuin merenkulku.

Vahva kuin Urho, vahva kuin karhu, on
myös jäänmurtaaja Urhon matruusi **Kari-
ta Kytösaho**, joka tepastelee Urhon kan-
nella yhdessä kansimiehen kanssa ja he
avaavat yhdessä kansiluukun, jonne kan-



Laivahuoltaja Satu Sutelainen viihtyy töissä jäänmurtaajilla, joissa töitä saa tehdä itsenäisesti.

– Ehdottomasti kannattaa hakea merille töihin. Moni maihin lähtenyt palaa merille töihin, kun hetki on sopiva. Niin tein itsekkin, Sutelainen kertoo.

Sutelainen on työskennellyt Arctia-varustamossa kolmena talvena ja ollut töissä jäänmurtaajista Voimalla, Sisulla ja nyt Urholla. Laivahuoltaja hoitaa jäänmurtaajalla kaikki hytit, yleiset tilat, pyykkihuollon ja siistii messiä sekä tekee iltapäivystyksiä, eli huolehtii aluksen siisteydestä aamuin illoin.

– Työvuoroni alkaa aamuvuorolta ja loppuu iltaseitsemältä, päivällä on välissä parin tunnin tauko.

– Merimiehen ammatin ehdoton hyvä puoli on, että työaikana voi keskittyä täysillä työntekoon ja lepoaikana voi levätä.

Kotiin Lahteen on mukava mennä, kun törni on ohitse. Suomalaisilla jäänmurtaajilla työskentelee paljon miehistöä rannikoiden lisäksi sisä-Suomesta, kuten Tampereelta. Pitkä työ ja pitkät vapaat mahdollistavat työssäkäynnin merillä ympäri Suomen. ⚓



Urholla työskentelee 21 hengen miehistö ja heidän lisäksi kaksi harjoittelijaa. Kuvassa kansiharjoittelija Anssi Kammonen ja puolimatuusi Simon Lehtinen.

simies kömpii sisään. Kansiluukku on täyttä rautaa ja läpimitoiltaan ainakin metri kertaa metri, eli on painava. Heikompiavoimaiselta luukku jäisi kyllä avaimatta.

– Hyvällä hengellä ja tiimityöllä teemme töitä, Kytösaho hymyilee.

– Alus on tällä hetkellä jäissä poterossa, eikä tuule. Jäitä murtaessa käy kyllä kova kilinä ja kolina. Hyvät unenlahjat ovat siis etu, että sopeutuu töihin jäänmurtaajalla.

Kunnon lepo ja omasta fyysisestä kunnosta huolehtiminen edesauttavat työssäjaksamista.

Miehistön ystävällisyys ja huolehtivuus ovat aistittavissa laivalla kaikkialla.

Turvallisuus on jäänmurtaajatyössä tärkeää, sillä jäiden keskellä ollaan omillaan. Yhteistyöllä selvitään.

– Nyt olemme itäisellä Suomenlahdella jäänmurrossa, mutta odotan jo kovasti, että lähdemme tästä kohti Perämerä. Vaikka etelässä jäät ohenevat, Perämerellä alkaa olla maaliskuussa vasta kunnon ahtojäät, kun tuuli ajaa jäitä kasoiksi ja pakkasen pakkaa niistä kunnon jäävalleja.

Matruusi Karita Kytösaho on työskennellyt jäänmurtaaja Urholla viisi vuotta.





Sisä-Suomen osaston 40-vuotisjuhla 9.6.2023 Savonlinna

Tervetuloa juhlistamaan Sisä-Suomen osaston
40-vuotisjuhla Savonlinnaan 9.6.2023 Spahotel Casinolle!

ILTAJUHLA KELLO 18 ALKAEN WANHALLA KASINOLLA

Iltajuhlat alkavat klo 18.00 Wanhalla Kasinolla
(Ravintola Est. 1969), Kylpylaitoksentie 7, 75130 Savonlinna.

RISTEILY SAIMAALLA

Ennen varsinaisia iltajuhlia on mahdollis-
ta käydä risteilyllä kauniilla Saimaalla!

Savonlinnaristeilyiden M/s Elviira (lähtö
torirannasta) tekee risteilyn kello 12.00–
14.00. Risteilyllä tarjolla keittolounas ja
kahvit.

ILMOITTAUTUMISET

Ilmoittautumiset juhlaan
Sisä-Suomen osaston kotisivujen
kautta: sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot

LISÄTIEDOT JA KYSYMYKSET

Sisä-Suomen osaston sihteeri
Eino Leppänen
puh. 040 510 8676
einoleppanen@gmail.com





Lähde kahvittelemaan!

Helsingin Seudun Merieläkeläiset
kokoustavat Pakintalossa.

Suomessa toimii Merieläkeläisten yhdistyksiä Helsingissä, Kotkassa, Turussa ja Oulussa. Merieläkeläisten yhdistykset tarjoavat rennon foorumin tavata muita ihmisiä ja vanhoja tuttuja. Kokouksissa juodaan kahvit ja rupatellaan.

Helsingin Seudun Merieläkeläiset kokoontuvat tiistaisin kello 10 eteenpäin Helsingissä Pakintalossa, osoitteessa Etupellontie 2 (00640 Helsinki). Tervetuloa mukaan kahvittelemaan! 🍷





Upea neuvottelutulos EU:ssa **Talvimerenkulun erityispiirteet huomioitiin!**

EU:n päätöksentekijät ovat päässeet sopuun EU:n uudesta meriliikenneasetuksesta. Neuvottelujen seurauksena asetuksessa huomioidaan muun muassa talvimerenkulun erityispiirteet, mitä pidetään Suomen kannalta tärkeänä.

Euroopan parlamentti, jäsenmaiden neuvosto ja komissio pääsivät sopuun FuelEU Maritime -meriliikenneasetuksesta. Aamuyön tunneille 22.3.2023 venyneissä tiukoissa neuvotteluissa päätettiin meriliikenteestä aiheutuvien päästöjen vähentämisestä vaihtoehtoisten

polttoaineiden käyttöä lisäämällä. Europarlamentaarikko **Elsi Katainen** (kesk.) toimi asetuksessa Renew Europe -ryhmänsä neuvottelijana.

Suomen kannalta asetuksen neuvotteluissa erityisen tärkeää oli talvimerenkulkuun liittyvien erityispiirteiden huomiointi. Neuvotteluissa päästiin sopuun vahvimpiin jääluokkiin kuuluvien jäävahvisteisten laivojen huomioimisesta pysyvällä kompensatiolla. Lisäksi asetuksessa huomioidaan jäissä navigointi ainakin vuoden 2034 loppuun asti.

– Olen erittäin tyytyväinen, että lähes kaksi vuotta jatkuneen pitkäjänteisen ja ak-

tiivisen vaikutustyön ansioista Suomen viennille elintärkeä talvimerenkulku on huomioitu lopullisessa neuvottelutuloksessa. Se varmistaa, että Suomen kilpailukyky ja huoltovarmuus eivät vaarannu maantieteellisten seikkojen ja sääolosuhteiden takia merenkulkusektorin vihreässä siirtymässä, Elsi Katainen kommentoi Brysselistä.

Talvimerenkulun huomiotta jättämisestä olisi aiheutunut huomattavia kustannuksia Suomelle vuosikymmenten saatossa, sillä jäävahvisteiset laivat kuluttavat enemmän polttoainetta ja nyt hyväksytty asetus tulee nostamaan polttoaineiden hintaa. Mikäli asetukseen ei sisältyisi kompensatiota suuremmasta polttoainekulutuksesta, suomalaisten yritysten kilpailukyky kansainvälisillä markkinoilla kärsisi vientikustannusten noususta.

Europarlamentaarikko Elsi Katainen (kesk.) sai neuvoteltua – ja lisättyä – aivan viime metreillä parlamentin "papereihin" mukaan talvimerenkulun erityispiirteet.



– Neuvoston kanta olisi huomioinut talvimerenkulun kokonaisuudessaan vain vuoden 2029 loppuun, joten varsinkin jäävahvisteisten laivojen pysyvä huomiointi parlamentin kannan mukaisesti on todellinen voitto. Tämä takaa turvallisen ja kilpailukykyisen laivaliikenteen Itämerellä myös tulevaisuudessa ja laittaa kaikki laivat reilusti samalle viivalle päästövähennystalkoissa, Katainen analysoi neuvottelujen tulosta.

Liikenteen päästöjä on vähennettävä 90 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä, jotta EU:n ilmastoneutraaliustavoite toteutuu. Merenkulkusektorin on tehtävä tässä oma osansa. Meriliikenneasetus aset-

Teknisiä tietoja FuelEU Maritimen talvimerenkulkukohdista:

JÄÄLUOKKA

- IA ja IA Super luokan laivoille tai saman vahvuisen jääluokan omaaville laivoille 5% pysyvä huomiointi lainsäädännössä (tätä osaa ei siis tarvitse laskea mukaan kasvihuonekaasuintensiteetin vähennystavoitteisiin).
- Tämä voimassa vuoden ympäri.

JÄISSÄ NAVIGOINTI

- IC, IB, IA tai IA Super jääluokitukseen (tai saman vahvuisen jääluokan omaaville) laivoille jäissä navigointiin kompensatiota ainakin vuoteen 2034 loppuun asti. –Las-kukaavalla lasketaan jäissä seilaamisesta johtuva lisäenergiankulutus, jota ei oteta huomioon tavoitteissa.

YLEISTÄ

- Molemmissa tapauksissa laivoilla on raportointivelvoitteita, jos ne haluavat hakea talvimerenkululle kompensatiota.



Nyt on syytä hymyyn: Paavo Leviäkangas Suomen Konepäälystöliitosta tulkasi mitä alusten konetehot ja jäissäkulkukyky kansan kielellä tarkoittavat. Kirje lähetettiin suomalaisille europarlamentaarikoille eteenpäin jaettavaksi.

Hieman myöhemmin suomalaisesta talvimerenkulusta laadittiin vielä video, jonka englanninkielellä selosti Minna Zitting. Video lähetettiin europarlamentaarikoille katsottavaksi.

taa yli 50 prosentille EU:n alueella seilaavista tilavuudeltaan suurimman kokoluokan laivoista kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämistavoitteet viiden vuoden välein alkaen vuodesta 2025. Tällä ohjataan laivoja käyttämään enenevissä määrin vähähiilisiä ja uusiutuvia polttoaineita.

– Tavoitteenani neuvotteluissa oli kunnianhimoinen ja järkevä lainsäädäntö, jonka avulla sektorin päästöjä saadaan vähennettyä kustannustehokkaasti. Nyt aikaan saatu tasapainoinen lopputulos tarjoaa merenkulualalle vakaan toimintaympäristön ja selkeän tiekartan siirtymään. Suomessa on loistavaa osaamista laivanrakennuksessa, merenkulun innovaatioissa ja vaihtoehtoisissa polttoaineissa, ja asetus avaakin Suomeen uusia liiketoimintamahdollisuuksia, sillä se nostaa sekä bio- että vetypohjaisten polttoaineiden kysyntää, Katainen linjaa.

Meriliikenneasetukselle on tarvetta, sillä edelleen noin 98 % laivoista käyttää fossiilisia polttoaineita. Aikaan saatu neuvottelutulos tekee EU:sta globaalin suunnannäyttäjän merenkulun päästövähennystalkoissa. ⚓

Pitkän neuvottelu-prosessin taustaa ja erityiskiitokset neuvotteluihin vaikuttaneille osajille

EU:SSA KÄYDYT NIIN SANOTUT

Fit for 55-neuvottelut, joihin myös FuelEU Maritime ryhmä kuuluu, ovat pitkät ja raskaat. Merimies-Unioni haluaa antaa erityiskiitoksen hyvään neuvottelutulokseen pääsemisestä entiselle liikenneministerille **Merja Kyllöselle**, joka havahtui parisen vuotta sitten määrättyjen lukujen paikkansa pitävyydestä. Tilanteesta keskusteltiin Vaasan torilla, jossa puolestaan olivat paikalla europarlamentaarikko **Mia-Petra Kumpula-Natri** ja Merimies-Uniönin puheenjohtaja **Kenneth Bondas**. Ryhdyttiin toimiin oikeiden lukujen saamiseksi vauhdilla EU-parlamenttiin. Tilanne oli niin sanotusti päällä, kun eräässä kokouksessa istui Suomen Konepäälystöliitosta pääluottamumies **Paavo Leviäkangas**, joka työskentelee sähkömestarina Arctian jäänmurtaja Urholla. Paavo katsoi rauhallisesti luvut läpi ja niin saatiin joku tolkkua ja viesti parlamenttiin **Suomen Merimies-Uniönin** ja **Suomen Konepäälystöliiton** ja **Suomen Laivanpäälystöliiton** johdolla, että mitä suomalainen talvimerenkulku tarkoittaa, eli miten alusten eri jääluokitukset ja koneteho vaikuttavat alusten jäissäkulkukykyyn ja mitkä olisivat sen kustannusvaihtoimet suomalaiselle talvimerenkululle. Ilman Paavo Leviäkankaan opastusta lukujen nopea tulkinta olisi jäänyt sikseen – mutta kuten tälläkin kertaa konemies oli paikallaan ja niin päästiin näistäkin jäistä yli että heilahti!

EU-parlamentissa sen jälkeen suomalaisesta talvimerenkulusta ovat käyneet puhumassa myös liikenneministeri **Timo Harakka** ja ministeriön ihmiset sekä omaa vaikuttamistyötään tehneet suomalaiset europarlamentaarikot sekä Suomen Vastustamot ja Suomen Satamaliitto sekä muut lukuisat tahot. Yhteistyöllä eteenpäin – ja hieno tarjontavoitto Suomelle!

Pääluottamusmies Niko Salonen hoitaa tehtäviään työssä ja vapaalla

Arki sujuu kolmen viikon törneissä Pohjanmereltä Irlannin merelle.

TEKSTI SIRPA SUTINEN KUVAT M/S FINNWAVEN MIEHISTÖ

Finnlinesin pääluottamusmieheksi viime vuoden toukokuussa valittu pursimies **Niko Salonen** (50) työskentelee Belgian ja Irlannin väliä liikennöivällä M/s Finnwave-aluksella. Lopputyksystä lähtien alus on kuljettanut pari kertaa viikossa rekkoja ja trailereita Pohjanmeren rannalta Zeebruggestä irlantilaiseen satamaan Rosslareen. Irlanninmeren osuutta reitillä Salonen luonnehtii vuoris-
toratasimulaattoriksi.

–Talvikaudeksi saimme puhuttua kolmen viikon törnit. Aika rankka linja, toteaa Salonen.

Neuvottelutulokseen työjakson lyhentämisestä varustamon kanssa Salonen on tyytyväinen.

–Edellisessä laivassa samalla reitillä tehtiin vielä neljää viikkoa.

Finnwavella on ollut aina kolmen viikon vuorottelu.

– Nyt uuden linjan myötä meille ehdotettiin neljän viikon vuorottelua, joka saatiin

neuvoteltua pysymään kolmessa viikossa. Nyt heiluttaa sen verran, ettei paljon nukuta ja satamat ovat kiireisiä. Se kerryttää uni-
velkaa, selittää Salonen.

Vikaeeraajia vaikea löytää

Finnwaven miehistöstä kuusi on Merimies-Unionin jäseniä.

– EU-kansalaisia, Unionin jäseniä on messihuoltaja, matruusi ja minä. Kuusi koko laivan miehityksessä. Suurin osa miehis-



Finnlinesin pääluottamusmiehenä vuoden toiminut pursimies Niko Salonen luonnehtii luottamustehtävän avanneen silmiä näkemään omankin työnsä uudesta näkökulmasta.

Finnlinesilla on 18 laivaa, joiden pääluottamusmiehenä Salonen toimii. Tässä Salosen kotilaiva, M/s Finnwave.



Finnlinesin pääluottamusmies Niko Salosen työmaa on viimeiset kymmenen vuotta ollut M/s Finnwave. Nyt alus liikennöi Belgian Zeebrüggesta Irlannin Rosslareen.

töstä on filippiiniläisiä, päällystössä EU-kansalaisia.

Salonen kertoo, että laivassa on tällä reitillä myös neljä ylimääräistä EU-kansimiestä.

Ylimääräisinä täkkäreinä on opiskelijoita, joita tarvitaan apuna lastin irrottamisessa ja kiinnittämisessä Rosslaressa Irlannissa.

– Vakituksia täkkäreitä on vaikea saada. Opiskelijat maksetaan aina ulos työjakson päätteeksi. Koulun kanssa on sopimus, että he saavat olla koulusta välillä poissa. Saavat praktiikkaa ja palkkaakin.

Laiva käy Rosslaressa kaksi kertaa viikossa. Merimatka Zeebrüggestä vie reilun vuo-

rokauden suuntaansa. Purku ja lastaus Rosslaressa kestää kymmenisen tuntia.

– Meripäivinä tehdään laivan normaaleja huoltohommia. Hektistä menoa.

Laivoilla arjessa tänä päivänä näkyväksi ongelmaksi Salonen kiteyttää pulan henkilökunnasta.

– Laivaan on vaikea saada vikaeraajia. Jos ei löydy tuuraajaa sairastuneelle, ollaan pulassa. Aika paljon on myös vaihtuvuutta.

Kursseilta kosolti tietoa

Merillä työskentelyä tulee Salosella kesällä täyteen 33 vuotta.

– Finnlinesilla olen ollut koko ajan. Täsäkin laivalla kymmenen vuotta, samoin M/s Finnpartnerissa.

Hän laskeskelee, että tutuiksi on tullut varustamossa 14 eri laivaa. Kymmenessä vuodessa laiva ehtii tulla erityisen tutuksi.

– Hyvä olisi vaihtaa viiden vuoden välein, pysyisi homma mielenkiintoisena, naurahtaa mies.

Ennen Finnlinesin pääluottamusmieheksi valintaa Salonen ehti olla varustamon varapääluottamusmiehenä kolmisen vuotta.

– Kun silloinen pääluottamusmies siirtyi syrjään, olin ensin puolisen vuotta pääluottamusmiehenä jo ennen seuraavia vaaleja, joissa minut virallisesti valittiin.

Laivaluottamusmiehenä Salonen ehti niin ikään olla jonkin aikaa. Pääluottamusmiehen tehtäviä piti hoitaa jo tovi ennen luottamusmieskurssejakin.

– Covid-aikaan ei luottamusmieskoulutuksia pariin vuoteen järjestetty, eikä kolmannella kerralla saatu tarpeeksi porukkaa. Viime vuonna osallistuin viimeiselle kolmesta tarvittavasta kurssissa. Tehtävässä on ymmärrettävä aimo annos lainsäädäntöä ja työehtosopimuksia. Peruskurssin ja kahden jatkokurssin lisäksi tietoa saa täydennyskoulutuksissa. Kurssisisällöt ovat Salosella tuoreessa muistissa.

– Kurssit on tosi hyviä. Olen suositellut niitä kaikille, jotka tulevat laivanluottamusmiehiksi.

Hän kiittelee kurssien kokoonpanoa, kun sama porukka pysyy koossa eri kursseilla.

– Hyvä, kun käydään porukassa asioita läpi. ➤



Satamat pitävät pursimiehen ja muut tärkkärit M/s Finnwavellakin kiireisinä.



Niko Salonen korostaa, että rauhallisuus on valttia pääluottamusmiehen tehtävässä.

Salonen korostaa myös, että liitosta saa aina tukea, jos siihen on tarve.

Pyrin myös pitämään varapääluottamusmiestä ajan tasalla, että missä mennään.

Rauhallisuus on valttia

Liki vuoden kokemuksella Salonen tietää, että pääluottamusmiehen rooli vaatii muutakin kuin käydyt kurssit.

– Rauhallinen ihminen on oltava. Kun pääluottamusmieheen otetaan yhteyttä, on usein joku ongelmatilanne ja langan toisessa päässä voi olla hermot kireänä tai tunteet pinnassa.

Edunvalvontaan liittyvät tehtävät ovat merkittävä osa arkea.

– Yhteydenottoja tulee, jos ei ihan päivittäin niin melkein. Aina jotain. Monesti asiat voivat olla pieniäkin. Joku tuntee, että palkanmaksussa on hämminkiä tai muuta vastaavaa. Asiat ratkeavat kyllä liki 99 prosentilla.

Neuvontatehtävät ovat suurin yksittäinen puhelujen sisältö.

– Monesti riittää, että yhdessä katsotaan, onko palkat maksettu oikein. Usein neuvon mihin suuntaan kannattaa mennä tai mihin pitää ottaa yhteyttä.

Finnlinesilla on 18 laivaa, joiden pääluottamusmies Salonen on. Jokaisella laivalla ei ole omaa luottamusmiestä. Siksi moni kääntyy suoraan pääluottamusmiehen puoleen.

– Monilla rahtilaivoilla on vähän EU-miehistöä. On myös paljon virolaisia, jotka eivät kuulut liittoon. Toki jotkut kuuluvat. Joku taas ei ole kiinnostunut.

Uusi näkökulma arkityöhön

Omat kiireensä pääluottamusmiehelle toivat varustamon viime vuonna hankkimat, uudet Superstar-luokan ropax-laivat Naantalin ja Kapellskärin välille.

– Viime vuosi oli kiirettä, kun tehtiin uusille laivoille sopimukset. Olin mukana sopimusten tekemisessä. Siinä ollaan yhteydessä sekä työntekijöiden että konttorin kanssa.

Päáluottamusmies on pääluottamusmies myös vapaalla ollessaan.

Merimies-Unionin järjestämät luottamusmieskurssit ovat tosi hyviä.



– Toissä on viesteihin vastaaminen usein hitaampaa kuin vapaalla ollessa. Sähköpostit pääsen lukemaan, mutta puhelin toimii merellä heikosti.

Satama-aikoina pääluottamusmies tekee sen mitä ehtii. Linja on kuitenkin varsin kiireinen ja satamassa on kädet täynnä työtä. Pääluottamusmiehelle hyvitetään tietty määrä työaikaa, riippuen henkilöstömäärästä.

Salonen kertoo kokevansa tehtävän mielenkiintoisena. Hän luonnehtii luottamusmiesroolin avanneen silmiä.

– Pääsee katsomaan tätä hommaa vähän eri kantilta. Pitää ottaa muitakin huomioon kuin itsensä ja oma osasto. ⚓

Merimies-Unioni mukana Taimiteossa

Merimies-Unioni on mukana Taimiteossa. Valtakunnallisen nuorisjärjestö 4H:n Taimiteko-toiminnassa työllistetään alle 18-vuotiaita, pääasiassa peruskoulun päättäviä nuoria sekä lisätään Suomen metsien hiilinieluja. Kuusen ja männyn taimia istutetaan alueille, jotka eivät ole olleet enää vuosikymmeniin aktiivisen metsä- tai maatalouden piirissä tai ovat poistuneet turvetuotannosta. Tavoitteena on istuttaa 10 000 hehtaaria uutta metsää vuoteen 2030 mennessä, mikä tarkoittaa noin 20 miljoonaa puuta.

www.taimiteko.fi

Merimies-Unionin istutuspaikkakunta on **Kemijärvi**. Istutuskohteen omistaa Suomen 4H-liitto ja kyseessä on vanha turvetuotannosta poistunut maa-alue. Istutustyöstä vastaavat Sallan ja Sodankylän 4H-yhdistykset. Istutustyön ajankohta on vko 24 eli 12.–16.6.2023.



Kristina Cruises Oy kompensoi Taimiteossa jokaisen myymänsä matkan päästöt
Kristina (Kristina Cruises Oy) on vuodesta 1985 ollut mukana risteilymatkailussa ja nyt viimeisimpinä vuosina olemme laajentaneet myös junakiertomatkoihin. Kristina Cruises lähti mukaan Taimitekoon, sillä Taimiteossa voi paitsi kompensoida hiilipäästöjä, myös auttaa suomalaisia nuoria saamaan kesätöitä.

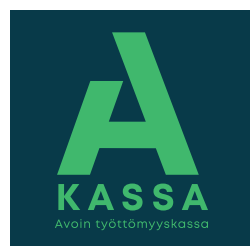
– Aloimme selvittämään vuonna 2018, mitä mahdollisuuksia matkailussa on vastuullisuustekojen osalta. Tällöin vähähiilisyys ei ollut vielä kovin voimakkaasti matkailualalla agendalla.

– Taimiteko löytyi ahkeran googlettamisen tuloksena. Kun tutustuimme Taimitekoon tarkemmin, totesimme, että se sopii meille arvomaailmaan parhaiten vaihtoehtoja. Taimiteossa on hiilikompensoinnin lisäksi myös sosiaalinen näkökulma. 🌱

KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA A-KASSASTA

Merimies-Unionin jäsenmaksu sisältää myös A-kassan jäsenmaksun

Avoin työttömyyskassa A-kassa on Suomen kolmanneksi suurin työttömyyskassa. Kuljetusalan työttömyyskassa sulautui A-kassaan 1.1.2023 alkaen, jolloin



Kuljetusalan työttömyyskassan jäsenet siirtyivät A-kassan jäseniksi. Merimies-Unioni vakuuttaa jäsenensä työttömyyden varalta A-kassassa.

Jäsenmaksu 2023

Merimies-Unionin jäsenmaksu vuodelle 2023 on 1,55 %. **Jäsenmaksuun sisältyy A-kassan jäsenmaksu ja sitä ei tarvitse maksaa erikseen.**

Merimies-Unionin jäsenen ei tarvitse tehdä mitään, vaan työttömyyskassan jäsenyys jatkuu automaattisesti A-kassassa vuodenvaihteen jälkeen.

Missä asioissa A-kassa auttaa?

A-kassan jäsenenä voit saada ansio-päivärahaa työttömyyden ajalta, liikkuvuusavustusta kun saat töitä kauempaa ja vuorottelukorvausta vuorotteluvapaan ajalta. A-kassa auttaa jäseniään etuuksiin liittyvissä asioissa.

Mistä löydän lisätietoa A-kassasta?

Tietoa A-kassan maksamista etuuksista ja yhteystiedot löydät **A-kassa.fi**.

Työttömyysetuutta voit hakea A-kassan eAsiointista, johon pääset kirjautumaan A-kassan verkkosivuilta. 🌱



Monta työtä, monta alaa – yksi työttömyyskassa!
Många jobb, många branscher – en arbetslöshetskassa!

NÄIN HAET ANSIOPÄIVÄRAHAA

1. Ilmoittaudu viimeistään ensimmäisenä työttömyys- tai lomautuspäivänä työttömäksi työnhakijaksi TE-toimistoon.
2. Täytä ansiopäivärahahakemus A-kassan eAsioinnissa hakemusjakson päätyttyä.
3. Tarkista, että sinulla on kaikki tarvittavat liitteet päivärahahakemukseen.
4. Lähetä ansiopäivärahahakemus liitteineen.
5. Toimita mahdollisesti pyydettyt lisäselvitykset ja puuttuvat liitteet.

→ **eAsioinnin** ja tarkemmat hakuohjeet löydät verkkosivuiltamme.

→ Hakemusten ja eAsiointiin saapuvien viestien vastausajan voit tarkistaa päivärahahakemusten käsittelytilanteen yhteydestä.

→ Du hittar **E-tjänsten** och ansökningsinstruktioner från vår webbsida.

→ Du kan kontrollera behandlingssituationen och svarstiden för inkommande E-tjänstens meddelanden i sammanhang med behandlingssituationen.

A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa

Följ oss på some

@AvoinKassa



SÅ HÄR SÖKER DU DAGPENNING

1. Anmäl dig senast den första arbetslöshets eller permitteringsdagen som arbetslös arbetssökande till TE-byrån.
2. Fyll i ansökan via A-kassans E-tjänst efter avslutad ansökningsperiod.
3. Kontrollera att du har alla behövliga bilagor för ansökan om dagpenning.
4. Skicka ansökan om dagpenning med bilagor.
5. Leverera eventuella begärda tilläggsutredningar och bilagor som fattas.

Den finska sjöfartens verksamhetsförutsättningar måste tryggas i det kommande regeringsprogrammet

Riksdagsvalet 2023 har hållits. En ny riksdag inleder sitt arbete på Arkadiabacken och dess första uppgift är att bilda en ny regering och utarbeta ett regeringsprogram för den kommande fyraårsperioden. Först coronapandemin och därefter kriget i Ukraina har visat att man måste bereda sig på allt möjligt. Nu är det viktigare än på länge att beslutsfattarna blickar långt in i framtiden och utarbetar ett brett och hållbart regeringsprogram som står på en stabil grund. I svåra tider måste man reva seglen i samma takt och alla måste känna till det gemensamma målet.

Den finska sjöfarten är inget vårdslöst körande, än mindre en lyxkryssning. Under valet föreslog oppositionspartierna en nedskärning av företagsstöden, däribland sjöfartsstöden, och kallade på ett nedlåtande sätt den finska sjöfarten för nöjessjöfart.

Det är enkelt och kittlande provocerande, men förödande, att framkalla främmande bilder som är fel, helt ogrundade och inte alls stämmer med verkligheten i branschen. Finlands försörjningsberedskap och säkerhet för sjötransporter, skyddandet av den marina miljön, en smidig utlandshandel och tryggandet av sjöfartskunskaperna är allvarliga frågor för Finland som inte bör användas som politiska spelpjäser.

Det finska tonnaget och den finska sjömanskåren måste stärkas. Utredningen *Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti*, som publicerades av Försörjningsberedskapscentralen i februari 2023, avslöjade att cirka 30 procent – och till och med mindre – av Finlands sjötransporter sker med fartyg i det finska fartygsregistret. "Det inhemska tonnaget räcker inte till för försörjningsberedskapens behov under undantagsförhållanden", konstaterade man i utredningen.

Försörjningsberedskapens utredning betonade också att antalet finska sjömän är på nedgång. När de stora åldersklasserna går i pension blir det svårt att hitta nya behöriga sjömän i deras ställe. Rädslan är att man ska mista sjömanskompetensen i hela landet.

"Vikten av finsk kompetens betonas när det kommer till utmaningarna med Östersjön. Östersjökustens långa farleder som

också blir istäckta kräver specialkompetens för en säker sjöfart och utvecklingen av sjöfarten. Sjöfartspersonalen behöver naturliga karriärstigar, som fortsätter i utvecklingsuppgifter inom sjöfarten", lyfter man fram i Försörjningsberedskapscentralens utredning.

Försörjningsberedskapstransporterna till sjöss under finsk flagg måste tryggas och det inhemska tonnaget måste utökas. Sjötrafiken på Östersjön kan inte baseras på ryska spöktanker på vårt sårbara och grunda hav. Fartygen på Östersjön måste ha den senaste miljötekniken som baseras på hållbar utveckling. De finska fartygen är bland de mest miljövänliga i världen och använder bränslen med låga – eller till och med inga – utsläpp. De finska fartygen färdas längs noggrant planerade rutter, där körhastigheten optimeras för att minska utsläppen och skydda miljön.

Förutom passagerare har de finska passagerarfartygen också alltid med sig frakt. De har dessutom en kompetent besättning som får en kollektivavtalsenlig lön. Besättningen gör fartyget och fartyget behöver en kompetent besättning. Utan en handlingskraftig, utbildad och kunnig besättning som kan kommunicera med varandra och passagerarna kan fartyget helt enkelt inte ta sig fram.

De finska rederierna och de finska sjömännen vill att den nya regeringen förstår hur viktig den finska sjöfarten och de finska sjömännen är för vårt land. Om man inte stödjer sjöfartens verksamhetsförutsättningar i vårt land har rederierna inga ekonomiska förutsättningar att behålla fartygen under finsk flagg, utan måste flagga ut dem till länder där man stödjer verksamheten och där det är mer konkurrenskraftigt att bedriva verksamhet. Utflaggningarna leder till att de finska sjömännen skulle bli arbetslösa.

Alla länder som bedriver sjöfart i EU stödjer för närvarande sin sjöfart enligt EU:s riktlinjer för sjöfarten. Stödet är till för att stärka verksamhetsförutsättningarna för EU:s sjöfartsländer jämfört med låglöneflaggen och framför allt för att sysselsätta de finska sjömännen. Också Finland måste stödja sin egen sjöfart enligt EU:s riktlinjer.

M/s Viking XPRS **registrerades under** **finsk flagg och erbjuder** **arbete åt finska sjömän**



*Flaggbytet är
mycket viktigt för
den finska sjöfarten.*

”

*SJÖMANS-UNIONENS ORDFÖRANDE
KENNETH BONDAS*



M/s Viking XPRS registrerades under finsk flagg den 6 mars 2023. Till vänster FSU:s huvudförtroendeman Tero Palokoski med XPRS:s befällhavare och Viking Line's informationschef Johanna Boijer-Svahnström i flaggbyte.

Rederiet Viking Line valde finsk flagg. Viking Lines M/s Viking XPRS registrerades under finsk flagg den 6 mars 2023. Fartyget byggdes den 2008 och skulle från första början segla under blåvit flagg. Därmed tillbringade M/s Viking XPRS sin barndom och ungdom under svensk och estnisk flagg, tills hon äntligen kom till sitt hemland.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Varför finsk flagg?

Viking Line upptäckte att de hade svårigheter att rekrytera personal till M/s Viking XPRS genom det estniska rekryteringsföretaget. Därför bestämde sig rederiet för att ta lyra på besättningen och ta in M/s Viking XPRS under finsk flagg. Inflaggningen av fartyget till Finland erbjuder arbete åt finska sjömän som tidigare har arbetat t.ex. på Viking Lines M/s Rosella och M/s Amorella, som rederiet sålde då de blivit fullvuxna.

Viking Lines beslut att flagga in M/s Viking XPRS till Finland var en fin hyllning till allt som är finskt från rederiets sida och framför allt till den finska sjömanskåren, som man tar hand om och erbjuder arbete.

Att passagerarfartyget som seglar mellan Helsingfors och Tallinn hamnat under blåvit flagg innebär framför allt att Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter tryggas då läget på Östersjön stramats åt till följd av kriget i Ukraina.

I Sjömans-Unionen är man mycket nöjda med flaggbytet.

– Det är mycket viktigt för den finska sjöfarten att få Viking XPRS och arbetsplatserna på fartyget under finsk flagg. Flaggbytet stärker förtroendet för och kunskaperna om vår sjöfart. Samtidigt är det ett bevis på att man litar på de finska sjömännen, konstaterar **Kenneth Bondas**, ordförande för Sjömans-Unionen. 🚢





Mårten Nyman har arbetat till sjöss hela sin karriär.

XPRS under finsk flagg – det är som att komma hem

Nyheterna om att M/s Viking XPRS hamnat under finsk flagg har tagits emot med stor glädje av den inhemska besättningen.

Mårten Nyman arbetar som servitör i kaféet på M/s Viking XPRS och har ett år kvar att arbeta till sjöss. Nyman är full av energi efter att ha fått börja på XPRS efter att M/s Rosella såldes och ler brett – han är ju trots allt från Nådendal.

– Jag har ett år kvar att arbeta, berättar Nyman, som arbetat till sjöss hela sin karriär.

Den långa karriären till sjöss är en respektabel prestation och ännu bättre är det om han kan gå i pension i gott skick. När man arbetar på en restaurang är man på benen hela skiftet och kan gå flera kilometer om dagen.

– Jag började till sjöss på allvar 1989. Innan det arbetade jag på M/s Viking Sally redan 1981. Jag arbetade också på rederiet Sli-tes M/s Olympia ett långt tag.

Mårten Nyman och hans kollega, kaféets catering specialist **Jaana Kiiskilä**, är nöjda med inflaggningen av XPRS till Finland:

– Den finska flaggen är en stor ära för de finska sjömännen, hälsar de tacksamt rederiet.

Sjömansveteranerna Nyman och Kiiskilä önskar mer förståelse och stöd för den finska sjöfarten från landets beslutsfattare. Genom att stödja den finska flaggen och sjöfarten skapar man arbete i Finland.

– Jag arbetade på XPRS under svensk flagg 2008–2014. 2014 flaggades fartyget ut under estnisk flagg, vilket medförde att de finska sjömännen flyttades till andra fartyg i rederiet, minns Jaana Kiiskilä om flaggbytet.

Förutom Kiiskilä finns det också andra på M/s Viking XPRS som arbetade där när fartyget var under svensk flagg.

– Det är jättebra att vi fick XPRS under finsk flagg och att vi fick arbete på fartyget. ⚓



Kaféets catering specialist Jaana Kiiskilä: Den finska flaggen är en stor ära för de finska sjömännen.



Reparatörerna
Kaido Palmik och
Tomas Randström



Helsingforsbon Juuso Riivari.

Nära till arbetet för huvudstadsborna

I nattklubben förbereder catering-värden **Juuso Riivari** som bäst drinkar.

– Jag arbetade tidigare på M/s Viking Glory på Åbolinjen. Nu när jag kom till XPRS har jag nära till jobbet, berättar helsingforsbon Riivari.

– Vi är ett bra gäng och det är roligt att arbeta på det här fartyget, säger han.

Även estländare på fartyget

Även om M/s Viking XPRS nu seglar under finsk flagg finns det också en del estniska sjömän på fartyget. En av dem är reparatören **Kaido Palmik**.

– Jag har arbetat till sjöss från och med 2000 under olika flagg. Nu har jag varit på Viking Lines fartyg i 17 år, berättar han.

Palmik bor på landsbygden i Estland. Hans kollega, **Tomas Randström**, kommer också från landsbygden, närmare bestämt Mäntsälä.

– Det passar mig att bo på landet och arbeta till sjöss, jag skulle inte kunna tänka mig något annat, säger Randström.

Han började arbeta till sjöss 2003.

– Jag började arbeta på Viking Line 2010 på just det här fartyget, XPRS. Sedan flaggades det ut till Estland och jag bytte till Gabriella. Nu när jag är tillbaka på XPRS har jag kommit hem igen. 🇺🇸



”Så snart jag klev ombord visste jag att jag är hemma”

Carlene Ek arbetar som hovmästare, eller cateringförmän, på konferensavdelningen och är mer än nöjd med det nya fartyget under finsk flagg.

– Så snart jag klev ombord kände jag att jag är hemma, beskriver hon den första känslan av sin nya arbetsplats.

Sibboba Carlene Ek arbetar som konferenshovmästare på däck 7.

– Det har känts bra ända sedan start.

XPRS erbjuder en bra inramning för t.ex. företag att anordna möten på rutten mellan Helsingfors och Tallinn.

– Det är bra att passagerarna har hittat tillbaka efter coronapandemin och att kryssningskulturen finns kvar.

När det var som värst under coronapandemin var över hälften av de finska sjömännen permitterade, så även Ek.

– Min förstfödda kom 2020, under corona. Därefter fick jag snabbt mitt andra barn, säger Ek som alltså fick två barn under permitteringen.

Nu är det 2023 och den pigga konferensvärdinnan Ek tar emot kryssningsgästerna på fartyget.

– Det går bra att kombinera familjen med arbetet till sjöss, de utesluter inte varandra. Som sjöman tycker jag att jag kan tillbringa mycket mer tid med mina barn och mer helhjärtat när jag är ledig i land än om jag t.ex. skulle arbeta på en

Det går bra att kombinera familjen med arbetet till sjöss, de utesluter inte varandra.

restaurang i land där man arbetar kvällar och veckoslut.

Innan hon kom till XPRS arbetade Ek på M/s Mariella, som såldes 2021.

–Jag började arbeta till sjöss 2013, fast emellanåt arbetade jag i land. Jag återvände till sjöss, där man också har goda möjligheter att avancera. Arbetet till sjöss är fartfyllt och varierande och dagarna går snabbt. ⚓

Från flygvärdinna till sjöman

Vi är ett underbart gäng och har en helt otrolig laganda, säger catering specialist (shopping host) **Laura Välttilä.**

Hon är verkligen i sitt rätta element i kundservicearbetet. Man ser redan långt ifrån butiken hur Välttilä hjälper kunderna på ett kunnigt och varmt sätt.

– Jag arbetade länge som flygvärdinna. Senast arbetade jag åt TUI, berättar hon.

I arbetet som flygvärdinna ställdes hon inför en mängd olika situationer genom åren. Därför vet hon hur hon ska hantera och bemöta även kryssningspassagerarna på ett professionellt sätt.

– Jag började till sjöss 2018 och har arbetat på Viking Lines M/s Amorella, M/s Gabriella och M/s Mariella.

– Nu fick jag fast anställning på XPRS, vilket är helt fantastiskt eftersom jag inte har arbetat till sjöss särskilt många år, säger hon tacksamt om sin fasta tjänst.

Välttilä kan arbeta i land, till sjöss och i luften. Arbetet som flygvärdinna var trevligt, men man fick hela tiden nya arbetskamrater och de kunde även komma från olika länder.

– Som flygvärdinna kan du ha nya kollegor på varje flygning. Det kräver mycket av dig: du måste alltid presentera dig och berätta vem du är och varifrån du kommer.

Välttilä är synbart nöjd med att nu få arbeta på ett fartyg, i butiken på XPRS.

– Som flygvärdinna var det upp till en själv om man orkade tillbringa sin fritid på det främmande resmålet med en främmande besättning eller om man hellre ville vara själv.

Vi är ett underbart gäng och har en helt otrolig laganda.

”

– Till sjöss har jag nu en arbetsgemenskap och fasta arbetskamrater som jag också träffar på fritiden. Det värdesätter jag verkligen.

– Det är de härliga arbetskamraterna och den fina arbetsgemenskapen som får mig att stanna till sjöss. ⚓



Catering specialist Laura Välttilä åker till jobbet på M/s Viking XPRS från Somero. "En till person från Somero arbetar här." Fartyget som seglar från Helsingfors till Tallinn erbjuder arbete för personer från olika orter runt om i Finland

VIKING LINE



Hubert Venho började
arbeta till sjöss i somras.



Kock Danel Pärtelsons mål är att en dag
bli köksmästare på en restaurang med
minst en Michelin-stjärna.



Finländarna har också
god serviceanda – och de ler,
säger kryssningsgästerna.
Servitrisen Erja Kivi i sitt arbete.

Kryssningsgästerna värdesätter service på sitt modersmål

M/s Viking XPRS re-
registrerades under
finsk flagg den 6
mars. Vilka tankar
väcker det bland kryssningsgästerna?

– Den finska flaggen är utan tvekan nå-
got positivt. Vi får service och kan tala med
besättningen på vårt eget språk. Det är jät-
tebra, konstaterar Vandaborna **Sirpa Karls-
son** och **Petri Hyvönen**.

Finländarna har också god serviceanda
– och de ler.

Karlsson och Hyvönen berättar att de
åker på kryssning några gånger om året.
Den här gången åker de på en dagskryss-
ning till Tallinn.

– Brunchen på XPRS är god och fartygets
tidtabell är bra: det åker först 10.30, inte jät-
tetidigt på morgonen.

– Vi tycker att det är lättare att åka på kryss-
ning från Skatudden än från Västra hamnen.

Fantastiskt att arbeta under finsk flagg

Restaurangen på XPRS är rymlig och ljus. I
salen plockar servitrisen **Irene** och hennes
kollega **Erja Kivi** disk elegant och vänligt.

– Vi har fått mycket positiv respons från
passagerarna om att stämningen på farty-
get har blivit vänligare efter att fartyget byt-
te flagg. Passagerarna värdesätter att kunna
prata med besättningen på sitt eget språk,
säger servitriserna om den första känslan.

– Kundresponsen har överlag varit myck-
et positiv, även om vi bara har hunnit trafi-
kera under finsk flagg i några dagar. Speci-
ellt maten får mycket beröm.

De finska arbetstagarna är glada över att
fartyget nu är under finsk flagg, eftersom
det erbjuder dem arbete. En av dem är Ire-
ne, som tidigare arbetade på M/s Rosella.
Fartyget blev gammalt och såldes i början
av året. Irene's karriär till sjöss tog dock inte
slut med Rosella, utan hon är tacksam över
att ha fått arbete på XPRS.

– Den finska flaggen och en ny arbets-
plats är något att känna vördnad över.

Förutom Irene finns det även flera an-
dra tidigare anställda från M/s Rosella på
M/s Viking XPRS, speciellt i köket. Dess-
utom finns det folk som tidigare arbetade
på M/s Gabriella och M/s Viking Glory på
fartyget.

Servitrisen Erja Kivi arbetade tidigare på M/s Viking Glory. När en tjänst blev ledig på Helsingforslinjen fick hon lite variation i arbetet.

– XPRS har varit ett eftertraktat fartyg att söka till och arbeta på. Jag är glad att jag fick jobb här, säger Kivi med ett leende.

När man plockar disk i restaurangen är kundservicen en viktig del av arbetet. Man småpratar lite med serveringspersonalen.

Det finns redan karaoke på XPRS, men man måste också ordna en quiz och bingo, för det har kunderna efterfrågat.

Ambitiösa kockar

Kockarna i köket på XPRS är ambitiösa proffs.

Patrik gick gymnasiet och läste till fartygskock på yrkesskolan i Pargas.

– Jag arbetade på M/s Rosella i sju år och ville fortsätta på Viking Line, berättar han.

Patriks parhäst **Danel Pärtelson** kommer även han från Egentliga Finland, närmare bestämt Åbo, och läste till kock på yrkesinstitutet i Salo.

– Jag arbetade tidigare på en fine dining-restaurang i Åbo. Målet är att en dag bli



Servitrisen Irene arbetade tidigare på M/s Rosella.

köksmästare på en restaurang med minst en Michelin-stjärna, konstaterar han rätt framt.

– Nu sökte jag mig till sjöss genom Viking Lines webbsida. Jag vill skaffa mig erfarenhet och se hur ett fartygskök fungerar.

– Det här är mitt livs första jobb på ett fartyg – och min andra dag i jobbet till sjöss, berättar han i kabyssen på XPRS.

Pärtelson säger att han har fått ett mycket bra första intryck av fartygsarbetet.

– Det är intressant att arbeta här. Arbetet till sjöss är utan tvekan en positiv överrask-

ning – och bättre blir det när vi kommer igång på allvar.

Vad är det som lockar med arbetet till sjöss?

– Man behöver inte resa till jobbet: när man vaknar är man redan på jobbet. Login, alltså hytten, ligger direkt ovanför köket.

– Det är också oerhört säkert att arbeta på ett fartyg. Det finns en sjuksköterska ifall det skulle hända något på jobbet.

Viking XPRS har en bufférestaurang och ett hamburgerställe, men ingen à la carte. Enligt Pärtelson är fartygsköket på XPRS rymligt, men placeringen av arbetsstationerna är lite ”tokig”. Man skulle kunna förbättra placeringen av stationerna för kall och varm mat något, säger han. Det är bra att det finns ambitiösa restaurangproffs på de finska passagerarfartygen, eftersom det garanterar att kryssningsmenyerna håller hög kvalitet.

Många karriärmöjligheter till sjöss

Åboborn **Hubert Venho** började arbeta till sjöss i somras.

– Tidigare arbetade jag på M/s Viking Glory. Jag är glad att jag nu fick jobb på XPRS. Jag tycker om att arbeta till sjöss, berättar cateringvärd Venho medan han diskar kastruller.

Under årets gång har Venho hunnit skapa sig en bild av fartygsarbetet och ser flera olika karriärstigar till sjöss:

– Det är roligt att arbeta som kock. Det är också intressant att arbeta i lagret. Maskinsidan behöver mycket nytt folk och jag är intresserad av maskinteknik. ⚓



Patrik studerade till fartygskock på yrkesskolan i Pargas.

Bara ett år kvar till Sjömans-Unionens kongress:

Sjömans-Unionens kongress den 14.-15.5.2024, Helsingfors

Nästa vår anordnas Sjömans-Unionens kongress igen. Kongressen sammanträder vart fjärde år. Den förra kongressen hölls 2020 och nästa äger alltså rum våren 2024.

Ställ upp som kandidat!

Är du intresserad av Sjömans-Unionens verksamhet? Sjömans-Unionens kongress erbjuder alla medlemmar som är intresserade goda möjligheter att påverka och besluta om riktlinjerna för förbundets framtid. Kongressen väljer också fullmäktige och styrelseledamöter.

Valkretsar

Enligt Unionens stadgar bildar varje medlemsförening, dvs. fackavdelning, sin egen *valkrets*, ur vilken man väljer kongressrepresentanter i relation till antalet medlemmar. Från varje valkrets väljs en representant per varje begynnande tvåhundralet röst- och valberättigade medlemmar, dock minst en representant. (Medlemsantalet räknas enligt situationen i slutet av juni kalenderåret före valförrättningen.)

Man kan bli kandidat i sin egen valkrets, dvs. sin fackavdelning. För att bli kandidat ska man ha tillhört sin fackavdelning sex (6) månader innan tiden för kandidatnomineringen inleds, under förutsättning att man hela tiden varit medlem i Sjömans-Unionen. (Medlemmar som gått i pension och som därför är befriade från medlemsavgiften får dock inte delta i röstningen eller kandidatnomineringen.)

Sjömans-Unionens kongress

Datum: 14.-15.5.2024

Plats: John Stenbergs strand 6, Helsingfors

Kandidatnominering 2.10.-15.11.2023

Kandidatnomineringen inleds i höst. Kandidater till kongressvalet nomineras på möten som ska anordnas i medlemsföreningarna (på fackavdelningarna) och på kandidatnomineringsmöten på arbetsplatserna den 2.10.-15.11.2023.

Föreningens styrelse kallar till medlemsföreningens kandidatnomineringsmöte. Förtroendemanen kallar till kandidatnomineringsmöte som skall hållas på arbetsplatser.

Kandidatnominering kräver ett skriftligt medgivande från vederbörande.

Medlemsföreningarna överlämnar kandidatförteckningar (och nödvändiga dokument) till Unionens styrelse, som fastställer dem den **12.12.2023**.

Påminnelse i tidningen Sjömannen för blivande kandidater: ta ett bra passfoto av dig själv/ett annat foto av hög kvalitet och med tillräckligt stor upplösning och skicka in det till tidningen Sjömannens redaktion. Foton på och information om kandidater publiceras i "valtidningen" Sjömannen nr 1/2024, som kommer ut i februari 2024.

Mer information om hur du blir kandidat får du direkt av din fackavdelning eller din förtroendeman eller från Unionen.

Röstning

Själva valet äger rum i början av 2024. Varje röstberättigad medlem får rösta på en (1) kandidat i sin valkrets. **Röstningen sker genom poströstning.**



Edustajakokous 2024

Kongress 2024



Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen

Röstningsperioden är den 19.1.–15.3.2024

Valmaterialet skickas hem till Sjömans-Unionens röstberättigade medlemmar per post i januari. Håll därför koll på din post!

Valmaterialet som skickas hem innehåller:

- närmare anvisningar om hur röstningen äger rum
- en kandidatförteckning
- en valsedel och ett kuvert samt
- ett svarskuvert med porto betalt.

Röstningen har gjorts så enkel och tydlig som möjligt. Efter att ha röstat skickar du in röstkuvertet per post.

Vad är en kongress?

Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. På kongressen drar man upp riktlinjerna för verksamheten under nästa fyraårsperiod. Kongressen utser också förbundets ledning, styrelse och fullmäktige som fattar beslut i gemensamma frågor.

På den ordinarie kongressen tar man upp följande ärenden:

1. mötets konstitution,
2. verksamhets- och räkenskapsberättelser från tiden efter den föregående ordinarie kongressen samt revisorernas utlåtanden,
3. beslutar om att fastställa den gångna räkenskapsperiodens bokslut och bevilja de redovisningsskyldiga ansvarsfrihet,
4. fastställer verksamhetens riktlinjer och ekonomiska plan för den kommande kongressperioden,
5. väljer fullmäktigeordförande och övriga ordinarie fullmäktigeledamöter samt deras personliga suppleanter,
6. väljer styrelseordförande, förbundssekreterare och övriga ordinarie styrelseledamöter samt deras personliga suppleanter,
7. väljer revisorer och revisorssuppleanter,
8. beslutar om dagpenning och reseersättning för kongressrepresentanterna och behandlar motioner som inkommit till kongressen.

Skicka in en motion till kongressen!

På kongressen behandlar man motioner, som varje personmedlem eller medlemsförening har rätt att skicka in till kongressen. Alla medlemmar i Sjömans-Unionen har alltså rätt att skicka in motioner till kongressen. Motionerna ska skickas in till Sjömans-Unionens styrelse i skriftlig form senast två (2) månader före kongressen.

Motionens innehåll är inte begränsat och den kan beröra vad som helst i anknytning till branschen. Så om du har något du vill veta mer om gäller det att vara aktiv. Du kan be t.ex. din fackavdelning om med hjälp att skriva en motion.

LÖNETABELLER 2023

Utrikesfartens passagerarfartygs garantilöner 1.3.2023

LÖNEGRUPP 1 2 127,53

Köks- och kallskänksbiträde
Butiks- och lagerbiträde
Nisse och utgivare
Ekonomibiträde och städare
Barnskötare
Servitörspraktikant och barelev

LÖNEGRUPP 2 2 278,59

Servitör och försäljare samt kassor
Hyttstädare/-vårdinnor
Bastuvärdinna, överstädare, SPA-arbetstagare
Konferenssekreterare och ADB-praktikant

LÖNEGRUPP 3 2 340,79

Kockar och kallskänkor

LÖNEGRUPP 4 2 376,33

Snabbköpsföreståndare/proviantlagerförvaltare
Chefsstädare/-husfru, sjuksköterska
Programvärdinna / -värd
Ansvarig servitör
Vinkassa, croupier, musiker
Purserbiträde /ADB-kontorist

LÖNEGRUPP 5 2 483,20

Hov- och barmästare
Cafeteria föreståndare
Chefskock och chefskallskänka
Snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare
Konferensvärdinna/ -värd
Kryssningsvärdinna/ -värd

LÖNEGRUPP 6 2 666,05

Städs- och hotellchef
Butikschef
Restaurangchef och purser
Kökschef
Chefsbar- och chefshovmästare

LÖNEGRUPP 7 2 852,85

Intendent

DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING

Lättmatros och maskinvaktman 2 207,50
Matros och motorman 2 287,48
Ordningsman (förmän) 2 547,25
Ordningsman 2 358,56
Reparatör och båtsman 2 413,64
Elektriker 2 526,57

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthantering. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på **16,50 euro**/månad som läggs till på garantilönen.

Utrikesfartens passagerarfartygsavtal, olika tillägg och ersättningar 1.3.2023

2. PASSAGERARFARTYGG

Dagslön under arbetsförhållandet 1/30 garantilön

Övertid / timme 1/100 garantilönen

Beredskapsersättning / timme 1/260 garantilönen

Beredskapsersättning / dygn 1/475 garantilönen
(då arbetstagare beordrats att bära personsökare eller tekniskt hjälpmedel)

Lasthanteringsersättning / timme 1/164 garantilönen

"Preorder" 1/475 garantilönen

Serveringsersättning 0,62 € / matgäst / dag

Betjäningsarvodets minimibelopp ¹⁾ 231,86 € / månad

Naturaförmånsersättning ²⁾

– under semester 25,98 € / dag
(– kostersättningsandel) 17,39 € / dag
(– logiersättningsandel) 8,59 € / dag
– under arbets- och de lediga perioderna 12,99 € / dag
– under sjukdom 25,98 € / dag
(– när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)

Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord ²⁾

– kostersättning
– i Finland 35,44 € / dag
– utomlands 66,73 € / dag
– logiersättning enligt räkning

Ersättning för smutsigt arbete 15,61 € / gång

Ersättning för praktikanthandledning 1/475 garantilönen

Taxikostnader 46,71 € maximalt

Musikers beklädnadsersättning 21,35 € / månad

¹⁾ 1/30 del därav / dag, ifall arbetstagare inte är i arbetsförhållande hela månaden.

²⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2023

Utrikesfartens handels- fartygsavtal, lönetabeller fr.o.m. 1.3.2023

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYG

Däcks- och maskinmanskap		AT-tillägg	
Båtsman, reparatör, svarvare	1 974,83	2 172,31	
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	1 945,96	2 140,56	
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 880,45	2 068,50	
Lättmatros/maskinvaktman ¹⁾	1 808,28	1 989,11	
Lättmatros/maskinvaktman	1 780,66	1 958,73	
Trimmare	1 775,97		
Jungman, elev	1 752,52		
Elektriker			
fartygets generatoreffekt	under 999	2 004,96	2 205,46
	1000–1499	2 035,65	2 239,22
	1500–4199	2 057,12	2 262,83
	över 4200	2 079,68	2 287,65

¹⁾ Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

Ekonomipersonal		Föreståndare för ekonomi- avdelningen	Kock- stuart ¹⁾	Kock
DWT/IHK	under 4499	2 022,12	1 971,24	1 912,40
	4500–12999	2 055,31	1 991,80	1 924,32
	13000–29999	2 076,07	2 004,96	1 930,79
	30000–79999	2 113,06	2 032,41	1 946,15
	80000–159999	2 182,38	2 078,06	1 956,44
	över 160000	2 267,11	2 129,78	1 966,71
II Kock		1 835,71		
II Kock ²⁾		1 848,34		
Ekonomibiträde ³⁾		1 835,71		

¹⁾ Obs! Punkt 21.6

²⁾ Lön erläggs endast på fartyg över 6000 dwt, vilka regelbundet befordrar passagerare och som har plats för minst 6 passagerare.

³⁾ Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal särskilda tillägg och ersättningar 1.3.2023

Övertidsersättning

– vardag	1/102 månadslönen / övertidstimme
– helgdag	1/63 månadslönen / övertidstimme

Vederlagsersättning

– under arbetsförhållandet	1/164 månadslönen / vederlagstimme
----------------------------	------------------------------------

Oceantillägg

– föreståndare för ekon.avd.	73,45 € / månad
– matros eller arbetstagare i högre löneklass	52,31 € / månad
– övriga	36,22 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg

67,58 € / månad	Förhöjer grundlönen
-----------------	---------------------

Beklädnadsersättning

21,67 / månad	Stuert, Musiker
---------------	-----------------

Beredskapsersättning

däcks- och maskinmanskaps stand by-ersättning

– vardagar	1/320 månadslönen / timme
– heldagar	1/160 månadslönen / timme

Lasthanteringsersättning

1/164 månadslönen / timme

Ersättning för smutsigt arbete

15,86 € / gång

Ersättning för handledning av praktikant

1/475 månadslönen / dag

Serveringsersättning

Tillfälliga passagerare

– grundersättning	2,19 € / passagerare
– tilläggsersättning	0,75 € / passagerare / dag
Tillfälliga matgäster	0,60 € / person / dag

Nattarbetsersättning

7,67 € / vakt

åt skiftarbetare på lastfartyg

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi ¹⁾

– kostersättning	
– i Finland	35,44 € / dag
– utomlands	66,73 € / dag
– logiersättning	enligt räkning

Då maskinrummet är obemannat erläggs åt skiftarbetare natt-
arbetsersättning
00–04

Naturaförmånsersättning ²⁾

– under semester	25,98 € / dag
(– kostersättningsandel)	17,39 € / dag
(– logiersättningsandel)	8,59 € / dag
– under vederlagstid	25,98 € / dag
– under sjukdom	25,98 € / dag
(– då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

Taxikostnader

Reseersättning	47,43 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	47,43 € / resa / (t.ex. högst)

¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2023.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, garantilöner på småtonnage fr.o.m. 1.3.2023

Garantilön 1:1

Båtsman AT 2 322,60

Matros AT 2 221,90

Vaktman 2 091,80

Kockstuart 2 324,40

Garantilön 2:1

Vid 2:1 avlösning erlägges en garantilön som erhålles genom att multiplicera tabellens 25.1.1. motsvarande beloppet med 1,23.

Eurobundna tillägg

Kockstuartens serveringstillägg 3,28 € / passagerare

Tillfälliga matgäster 0,64 € / gäst

Manskapets praktikanthandledartillägg 1/475 garantilönen / dag

Hysesbil (högst) 47,43 € / gång

Ersättning för tillredning av mat 7,86 € / dag

Ersättning för naturaförmåner under
årssemestern^{*)} 25,98 € / dag

^{*)} Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2023



JÄSENETU

Itäkustin osaston

007 jäsenille:

Muista näyttää
SMU-jäsenkorttiasi
kassalla, niin saat
museolipun
etuhintaan!

60°28,4'N/26°56,7'E

merikeskusvellamo.fi

Tornatorintie 99, Kotka

info@merikeskusvellamo.fi

040 350 0497



SUOMEN MERIMUSEO
FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUM
THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



MERI
VARTIO
MUSEO



HAR DU FÅTT EN KALLELSE FRÅN FÖRSVARSMAKTEN?

TEXT JOACHIM ALATALO

SJÖMANNEN: Man har ständigt kunnat läsa i media om att Försvarsmakten kallar in allt fler värnpliktiga eller civiltjänstgörande reservister till repetitionsövningar till följd av det nuvarande instabila geopolitiska läget. Hur ansöker man om befrielse från arbete i dessa fall? Vilka rättigheter har arbetstagaren?

OMBUDSMANNEN: Lagen om fortbestånd av arbetsavtals- och tjänsteförhållandet för den som fullgör skyldighet att försvara landet (305/2009) innehåller bestämmelser om befrielse från arbetet och om uppsägningsskydd. Lagen i fråga innehåller en bestämmelse om befrielse för de arbetstagare i arbets- och tjänsteförhållande som förordnats att fullgöra de uppgifter som avses i värnpliktslagen och civiltjänstlagen. Förordnandet att fullgöra de uppgifter som avses i värnplikts- eller civiltjänstlagen är till sin natur tvingande och personen är skyldig att delta i det, såvida man inte ansökt separat om befrielse eller uppskov från det. Otillåten frånvaro är en straffbar gärning, och straffet för det regleras i strafflagen.

Befrielse från arbete

Arbetstagaren har rätt att få befrielse från arbetet för att fullgöra tjänstgöringen. Då arbetstagaren fått ett förordnande till att infinna sig i tjänstgöring ska han eller hon underrätta arbetsgivaren om saken och lämna en pålitlig utredning om förordnandet till tjänstgöring och om tidpunkten för när tjänstgöringen börjar. Utredningen ska lämnas senast två månader innan tjänstgöringen börjar så att man kan förbereda sig inför arbetstagarens frånvaro och de arrangemang som de orsakar på arbetsplatsen. Om förordnandet till tjänstgöring kommer senare och det inte är möjligt att lämna en utredning inom den reglerade tidsfristen ska den lämnas så snart arbetstagaren fått kännedom om saken. Arbetsgivaren ska ge befrielse från arbetstagarens arbete för den tjänstgöringstid som anges i förordnandet.

Den befrielse från arbetet som avses i lagen gäller inte frivilligt försvarsarbete, som till exempel kurser som anordnas av Försvarsutbildningsföreningen (MPK).

Återgång till arbetet

Arbetstagaren som förordnats till tjänstgöring har rätt att då tjänstgöringen avslutades eller avbröts återgå till i första hand sitt tidigare arbete. Om det inte är möjligt ska arbetstagaren erbjudas ett arbete som motsvarar det tidigare arbetet, och om det inte heller är möjligt ett annat avtalsenligt arbete.

Då beväringstjänsten avslutas ska arbetsgivaren underrättas om återgången till arbetet senast 14 kalenderdagar innan den avsedda

återgången till arbetet. Någon form för hur underrättelsen ska ske har inte reglerats. En arbetstagare som förordnats till repetitionsövningar eller extra tjänstgöring ska återgå till arbetet så snart det hinder för arbete som tjänstgöringen utgjort upphör.

Uppsägningsskydd

Lagen innehåller också en bestämmelse om uppsägningsskydd, enligt vilken arbetsavtalet med en arbetstagare som förordnats till tjänstgöring inte får sägas upp på grund av deltagande i tjänstgöringen. Därmed är det inte möjligt att avsluta arbetsförhållandet. Uppsägningsskyddet börjar och gäller från och med att arbetstagaren har lämnat en utredning till arbetsgivaren om förordnande till tjänstgöring. Om arbetsgivaren säger upp arbetsavtalet med en arbetstagare som förordnats till tjänstgöring eller som fullgör sin tjänstgöring, anses uppsägningen ha berott på att arbetstagaren förordnats till tjänstgöring, om arbetsgivaren inte visar att uppsägningen haft någon annan grund.

Uppsägningsskyddet är alltså inte fullkomligt. En arbetstagare som förordnats till tjänstgöring kan sägas upp om det finns ett lag enligt annat sakligt eller vägande skäl som inte är relaterat till förordnandet till tjänstgöring eller fullgörandet av tjänstgöring.

Vid visstidsarbete gäller arbetsavtalet under avtalsperioden och kan i regel inte sägas upp. Fullgörande av tjänstgöring förlänger inte giltigheten eller varaktigheten på det tidsbestämda avtal som ingicks innan tjänstgöringen inleddes.

Utkomst

Kollektivavtalen för utrikesfart eller andra motsvarande kollektivavtal för sjöfarten innehåller inga bestämmelser om avlönad befrielse för en arbetstagare som förordnats till tjänstgöring. Arbetsgivaren är alltså inte skyldig att betala lön under befrielsen. Utkomsten under tjänstgöringstiden beror på till vilken tjänstgöring arbetstagaren förordnats. Utkomsten under beväringstjänst består av dagpenning och militärunderstöd, som FPA beviljar en del värnpliktiga.

Arbetstagare som deltar i repetitionsövningar får reservistlön och dagpenning, som varierar i storlek beroende på militär ställning. Kvinnor får förutom ovanstående även en separat persedelpenning. Förmånerna betalas ut till de som deltar i repetitionsövningen, minst en gång i månaden, av det förband som anordnas övningen.

Frågor är välkomna: joachim.alatalo@smu.fi

UTREDNINGEN "Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti" har tagits fram på uppdrag av Sjötransportpoolen inom Försörjningsberedskapsorganisationen (FBO) och Finlands Skeppsmäklare r.f. och är en del av programmet Försörjningsberedskapscentralens Logistik 2030. Utredningen genomfördes under ledning av Lauri Ojala, professor i logistik vid Åbo universitet.

www.huoltovarmuuskeskus.fi/sv

> Utredning om försörjningsberedskapen inom sjöfarten: en fungerande marknad och fler finländska experter behövs (Utredningen kan läsas på finska.)

Perspektiv på försörjningsberedskapscentralens utredning:

Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter måste baseras på det inhemska tonnaget, dvs. på den finska flaggen

TEXT OCH ANALYS SAANA LAMMINSIVU OCH EINO LEPPÄNEN

Försörjningsberedskapscentralen har publicerat en utredning om Finlands försörjningsberedskapskapacitet för sjötransporter. Utredningen bedömer hur den sjötransportkapacitet som ska vara tillräcklig för Finlands försörjningsberedskap ser ut just nu. Bedömningen baseras på de faktiska trafikmängderna och scenarion som baseras på undantagsförhållanden.

”En fungerande sjöfartsmarknad är en viktig del av Finlands försörjningsberedskap för sjöfarten. Det inhemska tonnage räcker inte till för försörjningsberedskapens behov under undantagsförhållanden”, konstaterar man i utredningen.

Försörjningsberedskapscentralens utredning baseras på marknadsmässighet: ”Be-fraktarnas (industrin, handeln) roll som beställare av transporttjänster baseras framför allt på ett kommersiellt övervägande som en del av deras affärsverksamhet. Den nationella försörjningsberedskapen är inte deras primära, eller ens lagstadgade uppgift. Detsamma gäller sjöfartsaktörerna.”

Utredningens utformning

Utredningen som Försörjningsberedskapscentralen beställde genomfördes under ledning av **Lauri Ojala**, professor i logistik vid Åbo universitet.

Den första delen av utredningen fokuserade på det inhemska fartygsbeståndet. Ansvarig organisation var Sjötransportpoolen och Rederierna i Finland rf.

Den andra delen av utredningen fokuserade på den utländska fartygskapaciteten och på agenternas och skeppsmäklarnas roll i de försörjningsberedskapskritiska leveranskedjorna. I utredningen kartlade man ovannämnda aktörers och utländska rederiernas möjligheter att samarbeta för att trygga Finlands försörjningsberedskap och utformade handlingsmodeller som stödjer detta för Försörjningsberedskapscentralen (FBC). Ansvarig organisation för denna del var Finlands Skeppsmäklare.

Skeppsmäklarna innefattar skeppsklaring-, befraktnings- och linjetrafikföretag i

Finland. Medlemsföretag i Skeppsmäklarna är bland annat Cosco Shipping Lines Finland (Cosco är ett rederi som ägs av kinesiska staten), Maersk Finland, Wallenius Wilhelmsen Ocean Finland och CMA-CGM Finland, för att nämna några. På webbsidan står det att Skeppsmäklarna har som mål att ”främja medlemsföretagens och den finländska handelssjöfartens verksamhetsförsättningar i samarbete med inhemska och internationella intressentgrupper”.

Marknadskrafterna kan inte bestämma marschordningen under ett krigstillstånd

Marknadskrafterna bestämmer marschordningen under normala förhållanden. Vid undantagsförhållanden, som krigstillstånd, träder ”krigslagar” i kraft. Då är Finlands flagg den rent avgörande faktorn för om finska staten kan ta över, alltså ta kontrollen över, ett fartyg. Staten har makt över ett fartyg under finsk flagg, men inte över ett under utländsk flagg.

Om man lägger Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter på utländska aktörer, dvs. fartyg och besättning under utländsk flagg, har den som beställde utredningen, dvs. Försörjningsberedskapscentralen, eller finska staten inte möjlighet och makt att ta kontrollen över ett fartyg under utländsk flagg.

Tryggandet av Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter kan alltså inte baseras på marknadsmässighet och kredit/avtal med utländska fartyg. Istället måste man stärka det finska tonnage och den finska sjömanskåren.

Utländska fartyg kan inte trygga Finlands sjötransporter under ett krigstillstånd

Den 2 mars 2023 rapporterade Yle om FBC:s utredning: ”Finlands sjögående fartyg skulle inte räcka till under undantagsförhållanden – vid ett krig skulle man till och med behöva hämta sjöfartspersonal från annat håll.” Det är sant att vi behöver fler finska sjömän, men vi är ute på farligt vatten om

Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter kan inte stödjas mot utländskt tonnage och utländsk besättning.



vi lägger vår försörjningsberedskap för sjöfarten på utländska fartyg och sjömän vid ett krigstillstånd. Samtidigt kan det pågå ett krigstillstånd även i andra länder, som behöver sina egna fartyg och sjömän för eget bruk. Utländska fartyg och besättningar vänder om vid utmanande förhållanden och levererar inte lasten till Finland.

Låt oss också komma ihåg att redan coronapandemin konkret visade att det inte finns någon utländsk besättning tillgänglig när flyg- och trafikförbindelserna är nere. Det enda sättet att trygga Finlands sjöfartstransporter är alltså att stärka det egna, finska tonnage och skaffa fler finska sjömän.

OJALAS UTREDNING mot ÖSTERLUNDS AVHANDLING

Utredningen som sattes ihop under ledning av professor **Lauri Ojala** baseras på ett noggrant faktaunderlag. Utredningen ska dock ses ur ett marknadsbaserat perspektiv och erbjuder nu Försörjningsberedskapscentralen ett marknadsmässigt verktyg som delvis baseras på ett utländskt tonnage som grund för Finlands försörjningsberedskap för sjötrafiken.

Flottiljamariral **Bo Österlund** publicerade tidigare en omfattande avhandling om Finlands försörjningsberedskap för sjöfarten. I avhandlingen konstaterade man i klara ordalag att Finlands försörjningsberedskap för sjöfarten inte kan baseras på marknadsmässighet, utan på tonnage och besättning under finsk flagg som staten kan ta kontrollen över vid undantagsförhållanden. Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter kan alltså inte stödjas mot utländskt tonnage och utländsk besättning. ⚓

Huvudförtroendeman Niko Salonen sköter sina uppgifter på jobbet och under ledigheten

Vardagen flyter på under treveckorstörnarna från Nordsjön till Irländska sjön.

TEXT SIRPA SUTINEN BILDER M/S FINNWAVES BESÄTTNING

Båtsman **Niko Salonen**, 50, valdes till huvudförtroendeman på Finnlines i maj förra året och arbetar på fartyget M/s Finnwave, som trafikerar mellan Belgien och Irland. Fartyget har sedan senhösten transporterat lastbilar och trailers från Zeebrugge vid Nordsjö-kusten till den irländska hamnen Rosslare ett par gånger i veckan. Salonen beskriver Irländska sjöns del av rutten som en simulerad bergochdalbana.

– För vintersäsongen fick vi förhandlat fram treveckorstörnar. Det är rätt så tuff linje, konstaterar Salonen.

Salonen är nöjd med förhandlingarna som fördes med rederiet för att förkorta tjänstgöringsperioden.

– På det förra fartyget på samma rutt arbetade vi fyraveckorstörnar.

På Finnwave har man alltid treveckorsskift.

– I och med den nya linjen föreslog man fyraveckorsskift, vilket vi lyckades förhandla

till tre veckor istället. Nu gungar det så mycket att vi inte får sovit särskilt mycket, och det är hektiskt i hamnarna. Det bygger på sömnskulden, förklarar Salonen.

Svårt att hitta vikarier

Sex personer i Finnwaves besättning är medlemmar i Sjömans-Unionen.

– EU-medborgare, medlemmar i Sjömans-Unionen är mässmannen, matrosen och jag. Sex personer i fartygets hela besättning. De flesta i besättningen är filippinare, i befälet EU-medborgare.

Salonen berättar att man också har fyra extra däcksmän från EU på den här rutten. De är studerande som behövs som hjälp vid lossning av lasten och förtöjning av fartyget i Rosslare på Irland.

– Det är svårt att få tag på fasta däcksmän. Studerandena får alltid lön efter tjänstgöringsperioden. Man har avtalat med skolan att de får vara borta från skolan ibland. De får praktik och även en lön.

Fartyget besöker Rosslare två gånger i veckan. Sjöresan från Zeebrugge tar ett drygt dygn per håll. Lossningen och lastningen i Rosslare tar ett tiotal timmar.

– Under dagarna till sjöss utför vi normala underhållsuppgifter på fartyget. Det är hektiskt.



Finnlines huvudförtroendeman har de senaste tio åren arbetat på M/s Finnwave. Nu trafikerar fartyget från Zeebrugge i Belgien till Rosslare på Irland.

Salonen sammanfattar bristen på personal som ett synligt problem i vardagen på fartygen numera.

– Det är svårt att få tag på vikarier till fartyget. Om vi inte får tag på en vikarie för någon som är sjuk har vi problem. Personalomsättningen är också rätt så stor.

Mängder av information från kurserna

Till sommaren har Salonen arbetat hela 33 år till sjöss.

– Jag har arbetat för Finnlines hela tiden. Jag har varit på det här fartyget i tio år, liksom på M/s Finnpartner.

Han räknar ut att han har lärt känna 14 fartyg i rederiet. På tio år hinner man lära känna ett fartyg väldigt väl.

– Det vore bra att byta vart femte år för att jobbet ska förbli intressant, skrattar han.

Innan han valdes till huvudförtroendeman på Finnlines hann Salonen vara vice huvudförtroendeman i rederiet i tre år.

– När den dåvarande huvudförtroendemannen klev åt sidan var jag först huvudförtroendeman i ett halvår innan nästa val, där jag valdes officiellt.

Salonen hann också vara fartygsförtroendeman ett tag. Han fick sköta uppgifterna som huvudförtroendeman redan ett tag innan förtroendemannakurserna.

– Under covid anordnade man inga förtroendemannautbildningar på ett par år, och det tredje året fick man inte ihop tillräckligt med folk. Förra året deltog jag i den sista av de tre nödvändiga kurserna. I det här uppdraget behöver man en god förståelse för lagstiftningen och kollektivavtalen. Förutom grundkursen och de två fortsättningskurserna får man också information på fortbildningarna. Salonen har kursinnehållen i färskt minne.

– Kurserna är riktigt bra. Jag har rekommenderat dem till alla som blir fartygsförtroendeman.

Han berömmar kursernas sammansättning, där samma folk är med på olika kurser.

– Det är bra att gå igenom saker och ting i en grupp.

Salonen betonar också att man alltid får stöd av förbundet om man behöver det.

– Jag strävar också efter att hålla vice förtroendemannen uppdaterad om vad som händer.

Lugn är makt

Med nästan ett års erfarenhet kan Salonen säga att rollen som huvudförtroendeman kräver mer än bara deltagande i kurser.

– Man måste vara en lugn människa. När någon kontaktar huvudförtroendemannen är det ofta på grund av ett problem, och personen i andra änden kan vara extremt irriterad eller på hjälpänn.

Intressebevakningsuppgifterna utgör en märkbar del av vardagen.

– Jag blir kontaktad, om inte varje dag så nästan. Alltid är det något. Många gånger kan det handla om småsaker. Någon känner att det är något konstigt med löneutbetalningen eller något liknande. Det löser sig i nästan 99 procent av fallen.

Rådgivningsuppgifterna är det största enskilda innehållet i samtalen.

– Många gånger räcker det att man tillsammans tittar på om lönen har betalats ut rätt. Jag ger ofta råd om vad man bör göra härnäst eller vem man bör kontakta.

Finnlines har 18 fartyg som Salonen är huvudförtroendeman för. Alla fartyg har inte en egen förtroendeman. Därför vänder sig många direkt till huvudförtroendemannen.

– Många fraktfartyg har lite EU-besättning. Det finns också många estländare, som inte tillhör förbundet. En del gör det dock. Andra är inte intresserade.

Nytt perspektiv på vardagsarbetet

De nya ropax-fartygen i Superstar-klass mellan Nådendal och Kapellskär som rederiet skaffade förra året innebar hektiska dagar för huvudförtroendemannen.

– Det var hektiskt förra året då vi tecknade avtal för de nya fartygen. Jag deltog i det arbetet. Då kontaktade vi såväl arbetstagar- som kontoret.



Båtsman Niko Salonen har arbetat som huvudförtroendeman på Finnlines i ett år och säger att rollen som förtroendeman har fått honom att se även sitt eget arbete ur ett nytt perspektiv.

Huvudförtroendemannen är huvudförtroendeman även under ledigheten.

– När man är på jobbet tar det ofta längre tid att svara på meddelanden än när man är ledig. Jag kan läsa e-post, men telefonlinjerna är dåliga till sjöss.

Under tiden i hamn gör huvudförtroendemannen det han hinner. Det är dock en rätt hektisk linje och i hamnen har man fullt upp. Huvudförtroendemannen kompenseras för en bestämd mängd arbetstid, beroende på storleken på personalen.

Salonen säger att han finner uppdraget intressant. Han beskriver hur rollen som förtroendeman har öppnat hans ögon.

– Man ser det hela från ett annat perspektiv. Man måste ta hänsyn till andra än bara sig själv och sin avdelning. ⚓

Medlemsavgift för A-kassan ingår i Sjömans-Unionens medlemsavgift

Öppna arbetslöshetskassa A-kassan är den tredje största arbetslöshetskassan i Finland.

Vad innebär Transportbranschens Arbetslöshetskassas fusion med A-kassan?

Transportbranschens Arbetslöshetskassa fusionerades med A-kassan från och med den 1.1.2023. Medlemmar av Transportbranschens Arbetslöshetskassa blev samtidigt medlemmar i A-kassan och också Sjömans-Unionen försäkrar sina medlemmar inför arbetslöshet i A-kassan.

Medlemsavgift för 2023

Sjömans-Unionens medlemsavgift för 2023 är 1,55 %. **A-kassans medlemsavgift ingår i A-kassans medlemsavgift och behöver inte betalas separat.**

En medlem i Sjömans-Unionen behöver alltså inte göra någonting utan medlemskapet i a-kassan fortsätter automatiskt i A-kassan efter årsskiftet.

I vilka frågor hjälper A-kassan?

Som medlem i A-kassan kan du få dagpenning om du blir arbetslös, rörlighetsunder-

stöd när du får jobb längre bort, samt alterneringsersättning om du tar alterneringsledighet. A-kassan hjälper sina medlemmar i frågor som rör dessa förmåner.



Var hittar jag mer information om A-kassan?

Information om förmåner som betalas ut av A-kassan och kontaktuppgifter finns på **A-kassa.fi**.

Du kan ansöka om arbetslöshetsförmåner via A-kassans **E-tjänsten** som du kan logga in på via A-kassans hemsida. [↗](#)

TAMPEREEN TYÖVÄEN TEATTERI

Katrina – karhean kaunis rakkaustarina



Kun Sally Salmisen *Katrina* ilmestyi 1936, siitä tuli valtava menestys ympäri maailmaa: Se käännettiin yli 20 kielelle ja Akatemian ruotsalaiset jäsenet ehdottivat Salmiselle kolmena vuonna Nobel-palkintoa.

Ahvenanmaa satakunta vuotta sitten. Nuori Katrina jättää turvallisen kotinsa Pohjanmaalla ja lähtee Johanin matkaan, haluaa luottaa hurmaavaan suupalttiin. Talollisen tyttärestä merimiehen muijaksi, lapsikatrias jaloissa, leipäjauhot tiukassa. Ja silti: katseessa voima ja usko omaan itseensä.

Kertomus vahvasta naisesta, ylpeydestä, jääräpäisyydestä ja oikeuden tunnosta, mutta myös sopeutumisesta ja rakkaudesta perheeseen. Perheeseen, jossa aikuistuvat lapset etsivät onneaan ja oikeuksiaan pienen mökin seinät ryskyen.

Kyläyhteisöstä, jossa isot isännät ja pienet torpparit elävät eri todellisuudessa. Tilanteista, joita maustaa usein hienovarainen huumori. Ihmisistä, jotka ovat monimutkaisia, raivostuttavia ja aivan ihania. [↗](#)

KANTAESITYS

suurella näyttämöllä
oli 11.1.2023.

ESITYKSIÄ

huhtikuun loppuun 2023.
Syksyn esitykset: 15.9.–
28.10.2023.

WWW.SJOFART.AX

Sjömans-Unionen är med på mässan!

SJÖFARTENS DAG

1.6.2023 | MARIEHAMN, ÅLAND



**Över
100 företag
deltar som
utställare!**

Sjöfartens Dag arrangeras i år **torsdagen den 1 juni** på Alandica kultur och kongress i Mariehamn på Åland.

SJÖFARTENS DAG har ordnats sedan år 2001 och har utvecklats till att bli en mötesplats för hela sjöfartsbranschen. Över 100 företag deltar som utställare. Dagen består i övrigt av seminarier som behandlar bland annat sjöfartsmarknaden, miljö och teknik. Dessutom hålls rederipresentationer för studerande och Rederierna i Finland delar ut förtjänststecken till sjöfarare.



MERCY SHIPS RACE 31.5.2023

DAGEN FÖRE, det vill säga **onsdagen den 31 maj**, ordnas Mercy Ships Race. Där kan man välja att gå eller springa 5 eller 10 kilometer, anmälningsavgiften går oavkortat till Mercy Ships Race och deras hjälpverksamhet för de allra fattigaste. Vi utmanar företag och organisationer att sponsora sina anställda och vi hoppas på stort deltagande. Det är även möjligt att delta på distans så att du går eller springer där du är!”

MERA INFORMATION OCH ANMÄLNING PÅ
WWW.SJOFART.AX

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

POHJOISEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 17.6.2023, OULU

Pohjoisen osasto pitää kevätkokouksen 17.6.2023 klo 17.00.

Paikka: Scandic Oulu Station, Kajaaninkatu 17, 90100 Oulu
Hallitus kokoontuu klo 15.00.
Tervetuloa!

ÅLANDS AVDELNINGEN

VÅRMÖTE 26.4.2023, MARIEHAMN

Ålandsavdelningen håller vårmöte onsdagen den 26 april kl 18.00. Plats: Ålandsvägen 40, Mariehamn. Om ni önskar delta per distans kontakta: e.kivio@gmail.com. Stadgeenliga ärenden. Servering efter mötet. Välkomna!

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

KESÄTEATTERIA NAANTALISSA 8.6. ja 15.6. HERVOTON, VAARALLINEN, VARES -NÄYTELMÄ

Kesäteatteria Naantalissa to 8.6. 2023 ja to 15.6.2023. Lounais-Suomen osasto on lunastanut lippuja *Hervoton, vaarallinen, Vares* -näytökseen Naantalin Emma-teatteriin. Reijo Mäen romaaniin perustuvan kesädekkarin on ohjannut Mikko Kouki ja dramatisoinut Satu Rasila. Lavalla hurmaavat Kari-Pekka Toivonen, Miska Kaukonen, Kaisa Leppänen ja Tom Petäjä. **Esityspäivät ovat torstai 8.6. klo 19.00 ja torstai 15.6. klo 19.00.** Hinta osaston jäsen 20 € ja avec 25 € sisältää lipun ja väliaikatarjoilun.

Maksu tilille SMU Lounais-Suomen osasto TSOP FI80 5542 4020 0093 83 viitettä 2532 käyttäen **5.5. mennessä**. Osallistujien nimet ja esityspäivä s-postiin: smu.osasto006@gmail.com.

Lippujen jako esityspäivinä klo 18.30 Kailon saaren puoleisessa päädyssä.

ITÄKUSTIN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 5.5.2023 klo 15.30

Itäkustin osasto pitää kevätkokouksen

perjantaina 5.5.2023 klo 15.30. Paikka: Puutarhakatu 12, 48100 Kotka. Tervetuloa!

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 27.4.2023 klo 13.00

Paikka: Osaston toimisto, Linnankatu 13, 00160 Helsinki. Tervetuloa!

SATAMA-ALA

KEVÄTKOKOUS 26.4.2023, Tampere

Satama-alan osaston kevätkokous pidetään 26.4.2023 klo 16.00. Kokouspaikkana on Original Sokos Hotel Ilves, kokoustila, Hatanpään Valtatie 1, Tampere. Hallitus kokoontuu klo 15.00. Tervetuloa!

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Eläke 1.4.2023

Kiitokset muistamisesta M/s Finnmaidin henkilökunnalle jäädessäni eläkkeelle.

Timo Pasanen

IN MEMORIAM

Moottorimies

Eero Virtanen

s. 20.6.1937

k. 4.2.2023

*Lämmöllä muistaen,
ystävät ja työkaverit*

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Victor Tikki

Tony Lang

Kari Airola



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldestrom

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom@te-toimisto.fi

Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2, 20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

**toimistot.te-palvelut.fi/
varsinais-suomi/merivalitys**

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldestrom

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST: ville.kaldestrom@an-byran.fi
Inom Havsförmedlingen utträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självständighetsplan 2, 20800 ÅBO

Tidsbokning krävs för att utträta personliga ärenden vid TE-byrån.

**toimistot.te-palvelut.fi/sv/
varsinais-suomi/merivalitys**



Merimies-Unionin toimitsija **Pentti Ojanen**

s. 1937, Äänekoski
k. 2023, Vantaa

Pentti Ojanen syntyi 1937 Äänekoskella. Oman matkalaukun Pentti sai 1941 nelivuotiaana. Äiti laittoi hänet Jatkosodan sytyttyä sotalapseksi Ruotsiin. Kotiin Äänekoskelle hän palasi sodan päätyttyä 8-vuotiaana – ja ruotsinkielisenä.

Sota jätti jälkensä suomalaisiin ja lapsia kasvatettiin koivuniemen herralla. Pentillä ei ollut varaa lukioon, joten isä totesi Pentin löytävän maailmalta tulevaisuutensa ja antoi hänelle hieman matkarahaa. Kotona näytettiin siis ovea.

Nuoren Pentin tie vei jälleen Ruotsiin, tällä kertaa töihin. Päähänpistosta Pentti ajautui Kööpenhaminaan, josta konsulaatti järjesti hänelle matkan koti-Suomeen. Laiivan päästyä Turkuun messikalle otti palkan, jolloin Pentti pyysi päästä hänen tilalleen. Siitä alkoi Pentin merimiesura. Hän purjehdi ympäriinsä ja Yhdysvaltoihin. Vuosi kotoa lähdön jälkeen alus oli Chicagossa, josta Pentti laittoi vihdoinkin kotiin postikortin: ”Terveisiä Amerikasta, olen laivalla töissä.” Kun isä luki kotipuolessa kortin, hän sai rai-vokohtauksen: ”Pojasta on tullut hulttio!”

Pentti saapui meriltä Suomeen armeijaan, ja jäi töihin muutamaksi vuodeksi kotiin Äänekoskelle tehtaan laboratorioon ja perusti perheen. Meri veti kuitenkin puoleensa. Niin hän lähti jälleen merille ja purjehti ympäri maailman: viljalastissa Australiaan ja työskenteli valaanpyytäjänä. Merillä sattui ja tapahtui, välillä oli hengenlähtökin lähellä. Lopulta malarian sairastuttuaan Pentti arveli meripäivänsä olevan ohiitse.

Vaikka Pentti Ojanen jätti laivatyön, hän ei jättänyt merenkulkua. Maihin jäätyään hän aloitti Merimies-Unionin toimitsijana 1971. Pentti, jos joku tunsu rahtilaivatyön juurta

jaksaa: olihan hän kolunnut maailman meret. Oma isäkin lämpeni, kun Pentti siirtyi liittoon töihin – ja vielä enemmän, kun Pentti oli Vantaalla kunnallisvaaliehdokkaana.

Merimies-Unionin toimitsijana Pentti oli työhönsä ja aidosti ihmisten asioihin paneutunut erinäisissä kysymyksissä. Vuonna 1979 Merimies-Unioni päätti tavoitella tuntuja kohennuksia ulkomaanliikenteen merimiesten oloihin. Merimies-Unionin puheenjohtajana toimi **Reijo Anttila** ja vastuutoimitsija hankkeessa oli rahtilaivat hyvin tunteva Pentti Ojanen. Merimies-Unioni vaati, että merimiesten työaikaa tuli lyhentää, jotta voitiin siirtyä kahden miehistön järjestelmään eli niin sanottuun 1:1-vuorotteluun. Lisäksi merenkulkijoiden kotimatkaoikeuksia tuli laajentaa, jolloin työnantajien piti huolehtia kustannuksista.

Työehtosopimusneuvottelut varustamoiden kanssa eivät johtaneet lopputulokseen. Työtaistelu alkoi 27.3.1980, jäänmurtajat olivat pysähtyneet jo kaksi päivää aiemmin. Valtakunnansovittelijana toimi **Keijo Liinamaa**. Lopulta Suomalainen kauppamerenkulku seisahtui keväällä 1980 kokonaan, kun lopulta kaikki merenkulkijajärjestöt ryhtyivät kukin työtaisteluun. Pakottaakseen kaikki merenkulkijajärjestöt samaan aikaan neuvotteluihin, laivanvarustajat uhkasivat työsululla konepäällystystä ja radiosähkötäjiä. Sulku astui voimaan 12. huhtikuuta 1980.

Työnseisaukset koskivat jäänmurtaajien lisäksi 164 kauppalaivaa, jotka makasivat satamissa yhteensä 6 252 vuorokautta. Ulkomaanliikenteen merimiesten lakko kääntyi jo neljännelle viikolle, kun varustamot ja merenkulkijajärjestöt tapasivat valtakunnansovittelijalla. Sopimukseen ei päästy vielä: keskusteluyhteys katkesi yli viikoksi. Lopulta palkoista ja työehdoista päästiin tulokseen 22. huhtikuuta 1980. Merimies-Unioni lopetti lakkonsa lopullisesti 7. toukokuuta 1980. Niin sanotun suuren lakon suurin saavutus oli, että merimiesten vuorottelu tuli järjestää suhteessa 2:1. Esimerkiksi kahden viikon työskentelyn jälkeen merimiehelle kuului siis viikko vapaata.

Merimies-Unioni tavoitteli 1:1-vuorottelujärjestelmää, joka oli saatu aikaan erillis-sopimuksin esimerkiksi Finnjetissä. Merimies-Unioni sopi vuoden 1980 loppuun mennessä kahden miehistön järjestelmän soveltamisesta seitsemässä matkustajalaivassa ja kymmenessä muussa aluksessa. Näin sai alkunsa vielä tänäkin päivänä ulkomaanliikenteen kauppa-aluksilla sovellettava 1:1-vuorottelujärjestelmä.

Merimies-Unionin toimitsija ja Pentti Ojanen jäi Merimies-Unionin palkkasihteerin vakanssilta eläkkeelle vuonna 1997. Pitkän liittouransa aikana hän oli mukana muissakin työtaisteluissa.

LUE JUTTU PENTISTÄ:
Seura-lehti 6.12.2020:
Sotalapsen tie vei seitsemälle merelle – Pentistä tuli levoton sielu ja merimies: ”Meri veti puoleensa”

*Pentti Ojanen muistoa kunnioittaen,
Merimies-Unionin henkilökunta*



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2023

Luottamusmiesten täydennyskurssi 25.–26.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 22.–25.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 18.–21.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 24.–25.10.

Kursseille haetaan ammattiyhdistysliikkeen kurssihakemuslomakkeella. Lomakkeita saa myös luottamusmiehiltä sekä Merimies-Unionin toimistolta.

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2023

Kompletteringskurs för förtroendeman 25.–26.4.

Fortsättningskurs för förtroendeman I 22.–25.5.

Fortsättningskurs för förtroendeman II 18.–21.9.

Kompletteringskurs för förtroendeman 24.–25.10.

Kursansökningen görs på fackföreningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendeman, från Sjömans-Unionens kontor.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John Stenbergs strand 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT Arkisin klo 9–15

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS

John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9–15

PUHELINPÄIVYSTYS klo 9–12
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 613 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5, g
atuplan Helsingfors
vardagar kl. 9–15

TELEFONJOUR kl 9–12
tfn. (09) 613 111
Fax: (09) 613 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Kenneth Bondas
(09) 615 20 254 / 040 456 0245

Sihteeri / Sekreterare
Tetta Härkönen
(09) 615 20 225 / 040 455 9834

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Lakimies / Jurist
Sannaleena Kallio
(09) 615 20 252 / 040 158 5057

Asiantuntija, lakimies /
ombudsman, jurist
Pia Levin
(09) 615 20 253 / 040 7069 863

Asiantuntija / Ombudsman
Joachim Alatalo
(09) 615 20 223 / 050 529 9206

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

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Patrick Kuronen
(09) 615 20 251 / 040 178 7774

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Heikki Karla
(09) 6152 0259 / 050 435 6094

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator
Kenneth Bengts
(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Toimittaja/Redaktör
Saana Lamminsivu
(09) 615 20 221/045 7730 1020

Talous- ja jäsenihteeri
Kirsi Kostiainen
(09) 615 20 217
Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelusihteeri /
Sekreterare för medlemsregistret
och medlemservice
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

Turku / Åbo
Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku
Mariestgatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Sepänkyläntie 4, 65100 Vaasa
Smädsbyvägen 4, 65100 Vasa