MERIMIES
SJÖMANNEN

1/2024



Edustajakokous
Kongress 2024

ÄÄNESTYS-MATERIAALI postitetaan kotiisi!

OMRÖSTNINGS-MATERIALET POSTAS hem till dig!

KÄYTÄ ÄÄNTÄSI VAALEISSA! | RÖSTA NU!

Äänestysaika 19.1.–15.3.2024 | Röstningsperioden 19.1.–15.3.2024



16&38

Työehtosopimuskierros on käynnissä



20&42

Kokkistuertti Anna-Marie Mahkonen ja kokki Teppo Mäkitalo Suomen lipun alle saapuneella Saana-tankkerilla



30

Poosu Ville Ollikainen (vas.) ja matruusi Topias Thuren (oik.) lähtivät jäänmurtaja Voimalla liikkeelle 14.12.2023 Katajanokalta.

sisältö | innehåll

15 Merimies-Unionin mökkien haku kesäkaudelle 2024 käynnistyy maaliskuussa

17 Maaliskuusta Viking Linen kaikki alukset ovat Suomen lipun alla

20 Saana- ja Halti- tuotetankkerit saapuivat Suomen lipun alle

25 Merkittävä päätös korkeimmasta oikeudesta: UPM:llä ei ollut perusteita lakon rajoittamiseen

26 Merenkulun arvaamaton maailma tarvitsee tietoa

29 Merimies, olethan muistanut liittyä Merimies-Unionin jäseneksi kirjallisesti?

30 Perämeri jäätyi kauttaaltaan lähes kuukautta tavallista aikaisemmin

38 Kollektivavtalsrundan är igång

42 Produkttankfartygen Saana och Halti registrerades under finsk flagg

47 Viktigt beslut från högsta domstolen: UPM saknade grund för att begränsa strejken

48 Tatuerad båtsman

52 Delta i utlottning av Unionens stugor för sommarsäsongen 2024

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES SJÖMANNEN 1 2024

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 /
förnamn.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 2024 • TIDTABELLEN

nro	aineisto toimituksessa *material i redaktion*	ilmestyminen *utges*
2	18.3.	19.4.
3	20.5.	20.6.
4	16.9.	11.10.
5	18.11.	20.12.

KANNEN KUVA
ILPO KOSKELA / GST GRAAFINEN STUDIO

Merimies-Unionin edustajakokous 2024 lähestyy

Äänestämällä voit vaikuttaa Merimies-Unionin toimintaan

Merimies-Unionin edustajakokouksen ehdokasvaalit ovat juuri käynnistyneet. Vaalimateriaali postitetaan jokaiselle Merimies-Unionin äänioikeutetulle jäsenelle kotiin.

Vaalien kautta jäsenet voivat vaikuttaa Unionin tulevaan toimintaan: kokousedustajat, jotka tulevat valituiksi edustajakokoukseen, valitsevat liitolle valtuuston ja hallituksen sekä johdon alkavalle nelivuotiskaudelle.

Edustajakokouksessa päätetään myös Merimies-Unionin tulevasta toiminnasta ja taloussuunnitelmasta tulevalle kaudelle. Edustajakokous on Merimies-Unionin korkein päättävä elin. Edustajat edustavat eri sopimusaloja jäsenmäärän mukaisessa suhteessa. Äänestämällä voit siis vaikuttaa Unionin tulevaan toimintaan.

Koronasta kelluvaan Edenin puutarhaan

Merimiehet ovat luonteeltaan rauhallista, mutta päättäväistä väkeä. Olipa asia lähestulkoon mikä tahansa, merimies ei ihmettele mitään: kaikki on koettu ja nähty. Entisaikain arktista purjehdusta varten varauduttiin keripukkiin ja lastattiin laivan ruumaan syötäväksi lakkoja. Pohjoisväylästä selvittiin tuon ajan varusteilla - joskin kylmästä kangistellen ja päättäväisellä sisulla.

Suomalaisille merimiehille ei tullut yllätyksenä tasan neljä vuotta sitten, vuonna 2020, puhjennut koronapandemia. Epidemioita on nähty ja koettu laivoilla ennenkin. Suomen rajojen sulkeutuminen harmitti suomalaista merimieskuntaa kuitenkin olan takaa, koska matkustajalaivaliikenne pysähtyi ja merimiehistä yli puolet olivat lomautettuina.

Vuonna 2022 alkoi Ukrainan sota. Itämeren turvallisuustilanteen kiristyminenkään ei tullut suomalaisille merimiehille yllätyksenä, ehkä ennemminkin suomalaisille päättäjille. Merimies-Unioni on tuonut vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen esiin merenkulun huoltovarmuuden merkityksen kotimaallemme. Suomella on oltava riittävästi omaa, Suomen lipun alla olevaa tonnistoa ja suomalaisia merimiehiä, jotta pystymme kuljettamaan rahdin maahamme millaisessa tilanteessa tahansa: Suomeen ei johda kuin yksi tie ja se on meritie.

Suomalaisten päättäjien – ihan jokaisen puolueen – on otettava vakavissaan suomalaisen merenkulun turvaaminen ja vahvistaminen. Suomen kansalaisten ruokahuolto ja Suomessa toimivien yritysten sekä tehtaiden tuotekuljetukset eivät ole politiikan teon pelivälineitä vaan elintärkeää infraa, jonka toiminta on turvattava. Itämeren turvallisuustilanne on heikennyt entisestään ja Suomen lipun alla olevat kauppa-alukset suomalaisine miehistöineen ovat ainoa keino taata, että merikuljetuksemme toimivat. Ukrainan sodan myötä Suomi on saanut uusia liittolaisia, mutta kuten USA:ssa käynnissä olevat presidentinvaalit osoittavat, koalitiot voivat myös vaihtua – ja nopeastikin. Aika näyttää, mutta olemme käytännössä aina omillamme ja tähän meidän on varauduttava.

Suomalaiset varustamot ovat uudistanut kuluneen nelivuotiskauden aikana tonnistoaan uudemmaksi ja ympäristöystävällisemmäksi, lähes päästöttömiksi. Uuden tekniikan ja erilaisten polttoaineratkaisujen kehitystyö jatkuu. Raudan, eli laivojen ohella, tulee panostaa nykyistä enemmän miehistöön. Inhimillisen pääoman, työntekijän, hyvinvointi ja työssäjaksaminen tuppasivat unohtua kuluneen vuosikymmenen teknologiahuuman tiimellyksessä. Vasta nyt, ehkäpä uudemman merille saapuvan sukupolven myötä, on alettua havahtua pehmeämpiin arvoihin ja kiinnittää huomiota siihen, kuinka ihmiset jaksavat työssään eläkeikään saakka olipa työntekijä minkä ikäinen tahansa. Merillä tarvitaan työvoimaa, tulenpalavasti.

Suomalainen merenkulku tarjoaa hyvän työn ja uusimpia aluksia, joilla tehdä työtä. Laivat tarvitsevat ja tulevat tarvitsemaan työvoimaa tulevaisuudessakin, jota ei voi korvata, kuten esimerkiksi alustataloudessa on tällä hetkellä uhkana. Vaikka laivat kehittyvät, niillä työskentelee edelleen ihmisiä tulevinakin vuosikymmeninä. Ehkäpä jopa nykyistä enemmän, sillä kukapa meistä tietää millainen kelluva puutarhakaupunki tulevaisuuden Ruotsinlaiva saattaakaan olla. Kelluva Eden omalla Itämerellämme.



EDUSTAJAKOKOUSVAALIT

Suomen Merimies-Unionin edustajakokous pidetään 14.–15.5.2024 Helsingissä, Kuljetusliittojen talossa (John Stenbergin ranta 6)

Kokousedustajia koskevat vaalit alkavat 19.1.2024 ja päättyvät siten, että palautuskuoren tulee olla perillä viimeistään 15.3.2024.

Merimies-Unionin jäsenistö on jaettu vaaleja varten ammatti-osastoittain ja työehtosopimusaloittain vaalipiireihin. Kukin ammatti-osasto muodostaa oman vaalipiirinsä. Kukin äänioikeutettu saa äänestää vaalipiirissään vain yhtä ehdokasta. Äänioikeutetun kuuluminen vaalipiiriin on ratkaistu 31.3.2023 tilanteen mukaan.

Vaalipiirin ehdokkaat ilmenevät vaalipiirikohtaisesta ehdokasluette-losta. Niissä vaalipiireissä / lohkoissa, joissa ei ole asetettu enempää ehdokkaita kuin mitä vaalipiireistä valitaan edustajia, ei toimiteta vaa-leja, vaan edustajiksi katsotaan tulleen valituiksi asetetut ehdokkaat.

ÄÄNESTYS-MATERIAALI postitetaan kotiisi!

KONGRESSVAL

Finlands Sjömans-Unions kongress hålls den 14–15 maj 2024 i Helsingfors i Transportför-bundens hus (John Stenbergs strand 6).

OMRÖSTNINGS-MATERIALET POSTAS hem till dig!

Valet av kongressrepresentant inleds den 19.1.2024 och upphör såtillvida att returkuvertet skall vara oss tillhanda senast den 15.3.2024.

Sjömans-Unionens medlemmar har inför valet delats in valkret-sar efter fackavdelning och kollektivavtalsområde. Varje fack-avdelning utgör en egen valkrets. Varje röstberättigad medlem får endast rösta på en kandidat i sin valkrets. Vilken valkrets en röstberättigad medlem tillhör beror på dennes situation den 31.3.2023.

En valkrets kandidater anges i respektive valkrets kandidatför-teckning. I valkretsar/block där det inte finns fler kandidater än antalet representanter som skall väljas i valkretsen/blocket ge-nomförs inget val, utan de som har utsetts till kandidater anses ha valts till representanter.

Jatkuu seuraavalla sivulla | Fortsätter på andra sidan »

Vaalipiiri 001 | Suomen Merimies-Unionin Sisä-Suomen osasto ry
Valkrets 001 | Finlands Sjömans-Unions Inre Finlands avdelning rf

VALITAAN 2 EDUSTAJAA ILMAN VAALEJA

VAL AV 2 REPRESENTANTER UTAN VAL



1 EINO LEPPÄNEN

keittiömestari,
SMU:n hallituksen jäsen

köksmästare, styrelsemedlem i FSU
M/s Finnswan, Finnlines

Tärkeää on suomalaisten työpaikkojen säilyttäminen, olla jäsenten tukena sekä hyvä liittojen välinen yhteistyö.

Det är viktigt att de finska arbetsplatserna bevaras, att stöda medlemmarna och ha ett bra samarbete mellan förbunden.



2 MIKKO MUNCK

päällikkö,
SMU:n hallituksen varajäsen

chef, suppleant i FSU:s styrelse
Roteva, Uittopojat

Yleissitovien työehtosopimusten puolesta.

För allmänt bindande kollektivavtal.

Vaalipiiri 002 | Suomen Merimies-Unionin Pohjoisen osasto ry
Valkrets 002 | Finlands Sjömans-Unions Norra avdelning rf



VALITAAN 1 EDUSTAJA ILMAN VAALEJA

VAL AV 1 REPRESENTANT UTAN VAL

3 TOMI KANGAS

laivasähköasentaja,
SMU:n valtuuston jäsen,
Pohjoisen osaston puheenjohtaja

elektriker, medlem i FSU:s fullmäktige,
ordförande i Norra avdelningen

M/s Rautaruukki, ESL Shipping

Terveys ja työolot ovat tärkeitä merenkulkijalle!

Hälsa och arbetsvillkor är viktiga för sjömän!

Vaalipiiri 003 | Suomen Merimies-Unionin Satama-ala ry
Valkrets 003 | Finlands Sjömans-Unions Hamnbranschen rf



VALITAAN 1 EDUSTAJA ILMAN VAALEJA

VAL AV 1 REPRESENTANT UTAN VAL

4 MARKO TAIPALUS

satamavalvoja / Naantalin satama
hamnbevakare / Nådendal hamn

Valkrets 005 | Finlands Sjömans-Unions Ålandsavdelning rf
Vaalipiiri 005 | Suomen Merimies-Unionin Ahvenanmaan osasto ry



VAL AV 1 REPRESENTANT UTAN VAL

VALITAAN 1 EDUSTAJA ILMAN VAALEJA

5 LASSE ÅKERLUND

kock / kokki
M/s Gabriella, Viking Line

*) Eftersom det bara var 1 nominerad kandidat så har han blivit valda utan val.
Koska ehdokkaita on asetettu vain 1, hän on tullut valituksi ilman vaaleja.

Vaalipiiri 006 | Suomen Merimies-Unionin Lounais-Suomen osasto ry
Valkrets 006 | Finlands Sjömans-Unions Sydvästra Finlands avdelning rf

VALITAAN 7 EDUSTAJAA

VAL AV 7 REPRESEN-TANTER

***Lohko I**, matkustaja-alukset | **Sektor I**, passagerarfartygen*



6 DAVID BJÖRKDAHL

tarjoilija / **servitris**

M/s Viking Grace, Viking Line

Muutosta tarvitaan kilpailukykyyn ja hyvinvointiin, jotta saadaan ihmiset kiinnostumaan laivatöistä. Edut, palkat, ikälisät, muut edut.

Det behövs förändring i konkurrenskraft och välfärd för att få människor att bli intresserade av jobb till sjöss. Förmåner, löner, ålderstillägg, andra förmåner.



7 TARU HAKALA

hyttiemäntä, laivaluottamusmies,
SMU:n valtuuston jäsen

hyttvärdinna, fartygets förtroendeman,
medlem i FSU:s fullmäktige

M/s Baltic Princess, Tallink Silja

Tärkeää on säilyttää merimiesten työpaikat Suomen lipun alla. Nuorten pitää myös saada turvattu tulevaisuus merenkulussa.

Det är viktigt att bevara sjömännens arbetsplatser under finsk flagg. De unga bör också få en tryggad framtid inom sjöfarten.



8 JAN HOLM

matruusi / **matros**
M/s Finbo Cargo, Eckerö Line

Pidän huolta aina työntekijöiden ongelmista ja vastaan heidän jopa vaikeisiin kysymyksiin.

Jag tar hand om arbetarnas problem och svarar på deras ibland även svåra frågor.



9 JOONAS KALLIO

kokki, SMU:n valtuuston varapuheenjohtaja
kock, FSU:s fullmäktiges vice ordförande

M/s Viking Grace, Viking Line

Henki, Asenne, Kunnia, Arvot.

Anda, Attityd, Ära, Värden.



10 VIRPI VIRTA

myyjä, SMU:n hallituksen jäsen
försäljare, styrelsemedlem i FSU

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

Ole se muutos, jonka haluat nähdä maailmassa.

Var den förändring du vill se i världen.

Äänestäjä,
käytä ääntäsi!

Rösta
nu!

Jatkuu seuraavalla sivulla | Fortsätter på andra sidan »

» *Jatkoa edelliseltä sivulta | Fortsättning från föregående sida*

Vaalipiiri 006
Suomen Merimies-Unionin Lounais-Suomen osasto ry

Valkrets 006
Finlands Sjömans-Unions Sydvästra Finlands avdelning rf

Lohko I,
matkustaja-alukset

Sektor I,
passagerarfartygen

VALITAAN 7 EDUSTAJAA
VAL AV 7 REPRESENTANTER



11 MARKO LAINE

kansikorjausmies, pääluottamusmies, SMU:n hallituksen jäsen

däcksreparatör, huvudförtroendeman, styrelsemedlem i FSU

M/s Baltic Princess, Tallink Silja

SMU:ssa on käynnissä isot henkilöstömuutokset! On siksi tärkeää, valita edustajistoon vankkaa kokemusta ja ehdokas, joka uskaltaa sanoa ja pitää puoliasi!

Det är stora personalförändringar på gång i FSU. Därför är det viktigt att det väljs en kandidat med gedigen erfarenhet och som vågar säga och stå upp för dig.



12 ROGER THOMANDER

järjestyksenvalvoja / ordningsvakt

M/s Gabriella, Viking Line

Kaikki voi tehdä vähän paremmin.

Allt kan göras lite bättre.



13 MIKAEL SVANBERG

hytti-isäntä, SMU:n valtuuston varajäsen

hyttvärd, suppleant i FSU:s fullmäktige

M/s Gabriella, Viking Line

Äänestä muutosta.

Rösta för förändring.

ÄÄNESTYS-MATERIAALI
postitetaan kotiisi!

OMRÖSTNINGS-MATERIALET POSTAS
hem till dig!

Äänestäjä,
käytä ääntäsi!
Äänestysaika
19.1.–15.3.2024

Rösta **nu!**
Röstningsperioden
19.1.–15.3.2024

VALITAAN 7 EDUSTAJAA
VAL AV 7 REPRESENTANTER



14 TERO PALOKOSKI

varastonhoitaja, pääluottamusmies, SMU:n hallituksen jäsen

lagerförvaltare, huvudförtroendeman, styrelsemedlem i FSU

M/s Gabriella, Viking Line

Työrauha ja kilpailukykyinen palkka kaikille.

Arbetsfred och en konkurrenskraftig lön åt alla.



15 JUHA-PEKKA SAANILEHTO

kansimies / däckman

M/s Viking Glory, Viking Line

Ammattina merimies, se on turvattava tulevaisuuteen.

Sjömansyrket måste säkras även i framtiden.

Lohko II, *rahtialukset* | ***Sektor II,*** *fraktfartyg*

VALITAAN 1 EDUSTAJA
VAL AV 1 REPRESENTANT



16 PETRI PÄIVÄRINTA

kokkistuertti, pääluottamusmies

kockstuert, huvudförtroendeman

Langh Ship

Suomalainen kokkistuertti on tänä päivänä harvinaisuus ja katoava ammattiryhmä rahtialuksilla, tähänkin on tultava muutos!

En finsk kockstuert är ett sällsynt yrke ombord fraktfartyg dessa dagar och även den saken kräver ändring!



17 TURO IHALAINEN

sähkömies, pääluottamusmies, SMU:n hallituksen jäsen

elektriker, huvudförtroendeman, styrelsemedlem i FSU

OSM Thome

Rahtilaivojen osaamista hallintoon ja yhteistyötä muiden sektorien kanssa. Avoin tarpeellisille ja järkeville uudistuksille.

Ökad kunskap om fraktfartyg inom administrationen och samarbete mellan olika sektorer. Öppen för nödvändiga och förnuftiga förnyelser.



18 SUSANNA MÄNTYSAARI

baarimestari, SMU:n hallituksen varajäsen

barmästare, suppleant i FSU:s styrelse

M/s Finnlady, Finnlines

Hyvinvoiva työntekijä on työpaikan voimavara.

En välmående arbetstagare är arbetsplatsens resurs.



19 PASI VIRTANEN

korjausmies yt, laivaluottamusmies, SMU:n valtuuston jäsen

reparatör at, fartygets förtroendeman, medlem i FSU:s fullmäktige

Ms Finnlady, Finnlines

Miehistötyöpaikkojen puolustaja. Korjausmiehen ja pursimiehen vakanssit säilytettävä. Miehistökoulutettujen koulutukseen ja työllistymiseen panostettava.

Försvarare av besättningens arbetsplatser. Reparatörens och båtsmannens arbetsplatser ska bibehållas. Man måste satsa på besättningsutbildning och sysselsättning.

Lohko III, *muut sopimusalat* | ***Sektor III,*** *övriga avtalsområden*

VALITAAN 2 EDUSTAJAA
VAL AV 2 REPRESENTANTER



20 KIM LINDBERG

talousapulainen, SMU:n valtuuston jäsen

ekonomibiträde, medlem i FSU:s fullmäktige

Arctia

Oikeus palkkaan, jolla voi elää.

Rätt till en lön som man kan leva på.

*) Koska ehdokkaita on asetettu vain 1, hän on tullut valituksi ilman vaaleja. Koska ehdokkaita asetettu vain 1 tähän lohkoon, toinen valituksi tulee muista lohkoista, joista valitsematta jäänyt ehdokas on saanut eniten ääniä.

Eftersom det bara var 1 nominerad kandidat så har han blivit valda utan val. Eftersom det inte fans någon annan nominerad kandidat så väljs den andra kandidaten från den sektor där den kandidaten som inte blivit vald fått flest röster.

Jatkuu seuraavalla sivulla »
Fortsätter på andra sidan

Vaalipiiri 007 | Suomen Merimies-Unionin Itäkustin osasto ry
Valkrets 007 | Finlands Sjömans-Unions Östkustavdelning rf

VALITAAN 3 EDUSTAJAA

VAL AV 3 REPRESEN-TANTER



21 ILKKA KATAINEN

kokki, keittiöosaston varaluotta-musmies, SMU:n hallituksen varajäsen

kock, vice förtroendeman i ekonomiavdelningen, suppleant i FSU:s styrelse

M/s Finlandia, Eckerö Line

Olen ollut parikymmentä vuotta ay-toiminnassa mukana ja omaan vuosikymmenten kokemuksen mat-kustajalaivoilla työskentelystä.

Jag har varit med i facklig verksam-het i tjugo år och jag har årtionden av erfarenhet av att arbeta på passagerarfartyg.



22 ARI KOSONEN

korjausmies / **reparatör**

M/s Finbo Cargo, Eckerö Line

Suomalaisia työpaikkoja ja ammattitaitoa ei saa halpuuttaa ja ulkoistaa ulkomaille.

Finska arbetsplatser och yrkeskom-petens ska inte minskas och utkont-rakteras till andra länder.



23 ANNE VUORIJÄRVI

kylmäkkö, talousosaston luottamusmies, SMU:n valtuuston jäsen, Itäkustin osaston sihteeri

kallskänka, förtroendeman i ekonomiavdel-ningen, medlem i FSU:s fullmäktige, sekreterare i Östkustavdelningen

M/s Gabriella, Viking Line

Eri varustamoiden kesken palkkausjärjestelmä tasapuolisemmaksi. Nuoria enemmän mukaan SMU:n toimintaan. SMU:n toiminta tutuksi ja helpommin lähestyttäväksi myös uusille merityöhön tulijoille.

Ett jämnare/rättvisare lönesystem mellan olika rederier. Fler unga borde engageras med i FSU:s verksamhet. FSU:s verksamhet mer bekant och tillgängligare även för nya sjömän.



24 SAMI KIVI

leipuri / **bagare**

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

Äänestäjä,
käytä ääntäsi!
Äänestysaika 19.1.–15.3.2024

Rösta **nu!**
Röstningsperioden 19.1.–15.3.2024

Vaalipiiri 008 | Suomen Merimies-Unionin Länsi-Suomen osasto ry
Valkrets 008 | Finlands Sjömans-Unions Västra Finlands avdelning rf

25 MARIKA NORRGÅRD

tarjoilija, SMU:n valtuuston varajäsen, Länsi-Suomen osaston taloudenhoitaja

servitris, suppleant i FSU:s fullmäktige, kassör i Västra Finlands avdelning

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

VALITAAN 2 EDUSTAJAA ILMAN VAALEJA

VAL AV 2 REPRESENTANTER UTAN VAL



26 RIITTA TIMONEN

tarjoilija, SMU:n valtuuston jäsen, Länsi-Suomen osaston varapuheenjohtaja

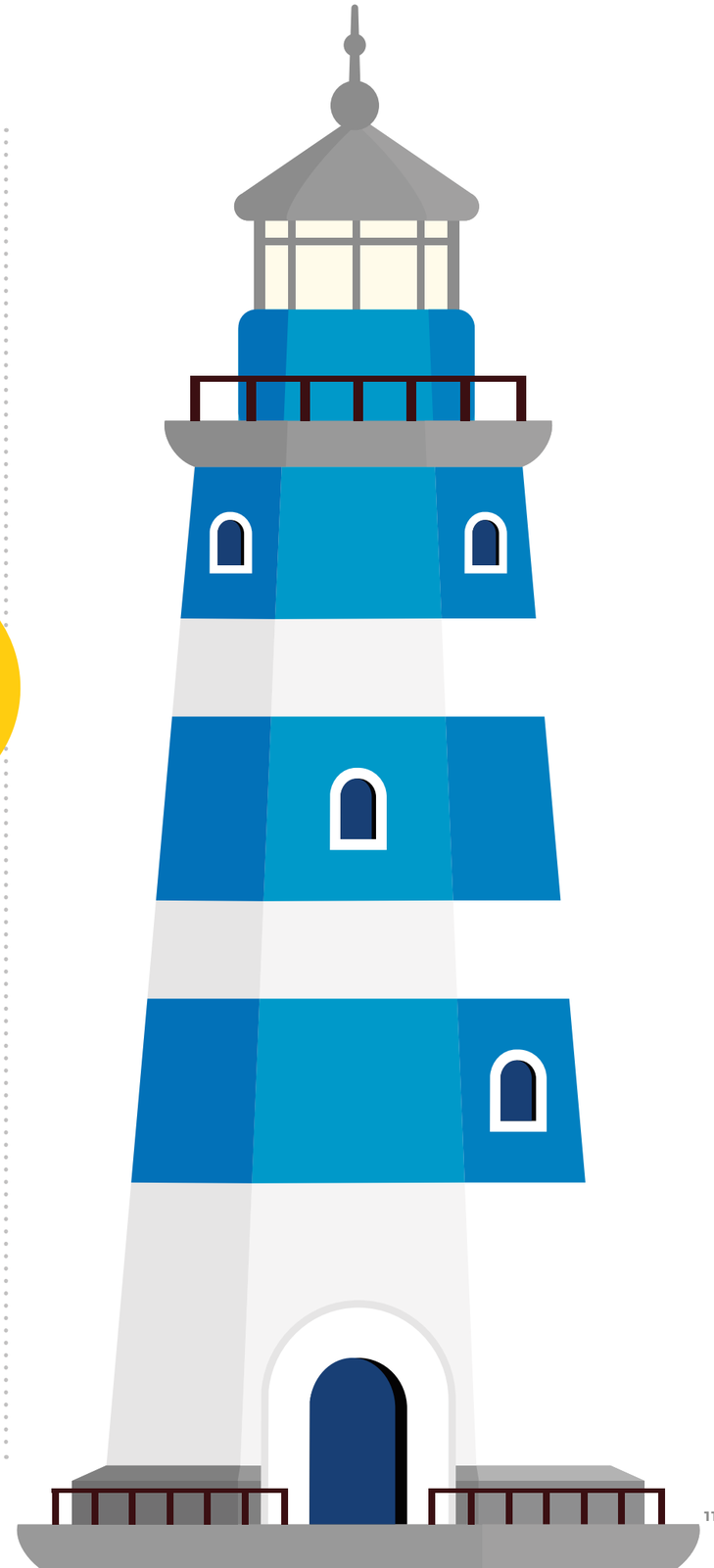
servitris, medlem i FSU:s fullmäktige, vice ordförande i Sydvästra Finlands avdelning

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

Tärkeää on alusten pysyminen Suomen lipun alla ja miehistölle suomalaiset työehtosopi-mukset. Huoltovarmuuden turvaaminen.

Det är viktigt att fartygen stannar under finsk flagg och att besättningen har finska kollektivavtal. Tryggandet av försörjningsberedskapen.

Jatkuu seuraavalla sivulla »
Fortsätter på andra sidan



Edustajakokousvaalit | Kongressval 2024

Edustajakokousvaalit | Kongressval 2024

Vaalipiiri 009 | Suomen Merimies-Unionin Etelä-Suomen osasto ry
Valkrets 009 | Finlands Sjömans-Unions Södra Finlands avdelning rf

VALITAAN 6 EDUSTAJAA
VAL AV 6 REPRESENTANTER

***Lohko I**, matkustaja-alukset | **Sektor I**, passagerarfartygen*



27 PETER SIMU

pääkokki / **I kock**

M/s Finlandia, Eckerö Line

Suomalaiset merimiehet ”takaisin” KUNNIAAN.

De finska sjömännens ära tillbaka.



28 MIKKO HEIKKA

kansikorjausmies, laivaluottamusmies, SMU:n valtuuston varajäsen

däcksreparatör, fartygets förtroendeman, suppleant i FSU:s fullmäktige

M/s Finbo Cargo, Eckerö Line

Alan vetovoimaa tulee lisätä, työpaikat säilyä Suomen lipun alla ja palkkatason pysyttävä inflaation mukana.

Branschens dragningskraft måste ökas, arbetsplatserna bör bevaras under finsk flagg och lönerna måste hålla jämna steg med inflationsnivån.



29 KIMMO RIIVARI

hytti-isäntä, pääluottamusmies, SMU:n valtuuston jäsen

hyttvärd, huvudförtroendeman, medlem i FSU:s fullmäktige

M/s Finlandia, Eckerö Line

Suomalaiset merenkulun miehistötyöpaikat tulee turvata ja tehdä niistä houkuttelevampia uusille tekijöille.

De finska sjöfartsjobben ska bevaras och göras mer lockande för nya medarbetare.

Äänestäjä, **käytä ääntäsi!**
Äänestysaika 19.1.–15.3.2024

Rösta **nu!**
Röstningsperioden 19.1.–15.3.2024



30 MARKO KOMERI

korjausmies / **reparatör**

M/s Finlandia, Eckerö Line

Merenkulku saatava kiinnostavaksi alaksi uusille tekijöille, eikä ole varaa menettää yhtäkään nykyistä merenkulkijaa! Menneisyydestä on tultava nykypäivään.

Sjöfarten måste göras till en intressant bransch för nya arbetare, vi har inte råd att förlora en enda sjöfarare. Från det förflutna till dagens värld.



31 HANNU KUMPULAINEN

matruusi, laivaluottamusmies, SMU:n hallituksen varajäsen, Etelä-Suomen osaston talouden-hoitaja

matros, fartygets förtroendeman, suppleant i FSU:s styrelse, kassör i Södra Finlands avdelning

M/s Gabriella, Viking Line

Kokemusta luottamusmiehenä toimimisesta 2013 syksystä lähtien. Jäsenistön edunvalvonta ja oikeudenmukaisuus työpaikalla on aina etusijalla. Unioni tarvitsee myös lisää nuoria mukaan aktiivi-seen järjestötoimintaan.

Erfarenhet av förtroendemanna-arbete sedan hösten 2013. Medlemmarnas intressebevakning och rättvisa/jämlikhet på arbetsplatsen alltid i prioritet. Unionen behöver fler unga med i den aktiva föreningsverk-samheten.



32 TOMMI LAAKSONEN

järjestyksenvalvoja, laivaluotta-musmies

ordningsvakt, fartygets förtroendeman

M/s Viking Glory, Viking Line

Neuvottelemalla kohti parempia työehtoja.

Förhandla om bättre arbetsvilkor.



33 JARI AHO

talousapulainen, SMU:n valtuuston varajäsen, laivaluottamusmies

ekonomibiträde, suppleant i FSU:s fullmäktige, fartygets förtroendeman

M/s Silja Serenade, Tallink Silja

Nuoret merenkulkijat olisi hyvä aktivoida liiton toimintaan kaikilla tasoilla, sillä heissä on meidän ja koko alan tulevaisuus.

De unga sjöfararna borde aktiveras i förbundets verksamhet på alla nivåer, det är de unga som är vår och hela branschens framtid.

Jatkuu seuraavalla sivulla | Fortsätter på andra sidan »

Lohko II, *rahtialukset* | **Sektor II**, *fraktfartyg*

VALITAAN 1 EDUSTAJA

VAL AV 1 REPRESEN-TANT

*) Koska ehdokkaita ei ole asetettu tähän lohkoon, valituksi tulee muista lohkoista, joista valitsematta jäänyt ehdokas on saanut eniten ääniä.

Eftersom det inte fans någon nominerad kandidat så väljs kandidaten från den sektor där den kandidaten som inte blivit vald fått flest röster.

Lohko III, *muut sopimusalat*
Sektor III, *övriga avtalsområden*

VALITAAN 1 EDUSTAJA

VAL AV 1 REPRESEN-TANT



34 JOHNNIE ISAKSSON

väylänhoitaja, pääluottamusmies, SMU:n valtuuston jäsen

farledskötare, huvudförtroendeman, medlem i FSU:s fullmäktige

Arctia Meritaito

Väylänhoidon ääni.

Farledsskötarens röst.



35 MIKKO ERVAST

kokkistuertti, pääluottamusmies, SMU:n valtuuston puheenjohtaja

kockstuert, huvudförtroendeman, ordförande av FSU:s fullmäktige

Arctia

20 vuoden kokemuksella – Työtä tekeville 20 års erfarenhet – för arbetande människor

Vaalipiiri 010 | Matkailu- ja huolinta-ala ry
Valkrets 010 | Valkrets 010 Rese- och speditionsbransch rf



VALITAAN 1 EDUSTAJA ILMAN VAALEJA

VAL AV 1 REPRESENTANT UTAN VAL

36 PILVI SALONEN

liikenteenhoitaja / **fartygstrafikledare**

Finnlines

Suomalaisia merenkulkualan ammattilaisia tarvitaan nyt ja tulevaisuudessa. Ammattiliiton tulisi tehdä päämäärätietoista ja aktiivista työtä alan houkuttelevuuden lisäämiseksi. Siihen tarvitaan mm. reilut, ajanmukaiset työehtosopimukset sekä runsaasti positiivista näkyvyyttä niin suuren yleisön, kuin päättäjienkin pöydissä.

Finska sjömän behövs nu och i framtiden. Fackförbunden bör göra ett målmedvetet och aktivt arbete för att göra branschen mer attraktiv. För det behövs rättvisa, uppdaterade arbetsavtal och mycket synlighet hos den stora allmänheten och beslutsfattarnas bord.

Vaalipiiri 011 | Laivan Viihdeammattilaiset ry
Valkrets 011 | Fartygens Underhållningsarbetare rf



VALITAAN 1 EDUSTAJA ILMAN VAALEJA

VAL AV 1 REPRESENTANT UTAN VAL

37 JOHANNA VAALIKIVI

croupier, SMU:n valtuuston jäsen

croupier, medlem i FSU:s fullmäktige

M/s Gabriella, Viking Line

Luontoisetu-korvaukset nousivat vuoden alusta

Ulkomaanliikenteen luontoisetu-korvaukset ovat nousseet 3,6 prosentin verran.
Korotus tuli voimaan tämän vuoden alusta.
Korotus seuraa kuluttajahinta-indeksi nousua.
Korvausten tarkistamisesta sopivat Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset 1.1.2024 alkaen

• vuosiloman ajalta	26,92 €
(- ravintokorvausosuus)	18,02 €
(- asuntokorvaus)	8,90 €
• vastikeaikana (rahti-alukset)	26,92 €
• työ- ja vapaajaksolta matkustaja-alukset	13,46 €
• sairauden aikana	26,92 €
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa	
• ravintokorvaus Suomessa	36,72 €
• ravintokorvaus ulkomailla	69,13 €
• asuntokorvaus laskun mukaan	
Verottajan määräämä luontoisedun verotusarvo	17,00 € / per päivä 382 € / enintään kuukaudessa

Merimies-Unionin mökkien haku kesäkaudelle 2024 käynnistyy maaliskuussa

VIIKOT 23–35 (3.6.–1.9) arvotaan erillisessä arvonnassa, arvonnan ulkopuolella ovat Levin ja Tahkon mökit. Levi ja Tahko ovat normaalisti varattavissa 1.9.2024 asti.

Mukana arvonnassa on myös Lounais-Suomen osaston mökki **Meripesä**, mutta sen arvontaan voivat osallistua vain osaston jäsenet.

Arvonta alkaa maaliskuun ensimmäisellä viikolla ja arvontaan voi osallistua 8.4.2024 saakka, itse arvonta suoritetaan huhtikuun puolivälissä. Arvontaan osallistutaan netissä olevan varaussivuston kautta ja arvontaan voi osallistua neljällä vaihtoehtoisella viikolla.

Arvonnassa ovat mukana **Himos**, **Velskola**, **Villa Varpunen**, **Kustavi 1** ja **2** ja Lounais-Suomen osaston jäsenille lisäksi **Meripesä**. Kesäviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnan jälkeen ja kaikki vapaaksi jääneet viikot ovat sen jälkeen varattavissa ilman arvontaa. Arvonnan ulkopuolella olevat mökit ovat normaalisti varattavissa 1.9. asti, syksyn varauskalenteri avataan myöhemmin kesällä.



VILLA VARPUNEN



Työehtosopimus-kierros on käynnissä

Työehtosopimusneuvottelut ovat parhaillaan käynnissä. Merimies-Unionin ja Suomen Varustamoiden neuvottelemat työehtosopimukset umpeutuvat karkauspäivänä 29.2.2024.

TYÖEHTOSOPIMUS ON Merimies-Unionin ja työnantajaliiton tai yksittäisen työnantajan välinen sopimus niistä ehdoista, joita noudatetaan kyseisen alan työsopimussuhteessa. **Merimies-Unioni neuvottelee työnantajan kanssa Merimies-Unionin jäsenen, eli Sinun työehtosopimuksesi.** Työehtosopimuksessa määritellään muun muassa palkkojen vähimmäisrajat, työajat, ylityökorvaukset ja loma-ajat.

Kaksi pääsopimusta

Merimies-Unionilla on kaksi päätyöehtosopimusta. Isointa osaa jäsenistöä koskevat:

- **ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus** (matkustaja-alukset) ja
- **ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimus** (rahti-, pientonnisto-, ropax- ja muut vastaavissa kauppa-alukset)

Merimies-Unioni solmii työnantajien kanssa kaikkiaan 50–60 työehtosopimusta.

Jäseniltä kerättiin työehtosopimusaloitteita

Merimies-Unioni keräsi jäseniltä syksyllä laivoilla luottamusmiesten ja ammattiosastojen toimesta työehtosopimusaloitteita. Yksittäisellä jäsenellä oli mahdollisuus lähettää omia työehtosopimusaloitteita suoraan liittoon.

Maaliskuusta Viking Linen kaikki alukset ovat Suomen lipun alla

M/s Viking XPRS liputettiin Suomen lipun alle vuosi sitten, 6. maaliskuuta 2023. Aluksen rekisteröinti Virosta Suomen lipun alle vahvisti suomalaista tonnistoa ja huoltovarmuutta.

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

Viking Line siirsi XPRS:n Virosta Suomeen sujuvoittaakseen varustamon henkilöstöasioiden hoitoa. Viron lipun alla miehistö teki töitä virolaisen henkilöstövuokrausfirman kautta. Kun M/s Viking XPRS liputettiin Suomeen, miehistö siirtyi suoraan Viking Linen työntekijöiksi ja suomalaisen palkkausjärjestelmän piiriin.

Lokakuussa 2023 Viking Line ilmoitti liputtavansa M/s Viking Cinderellan Ruotsista Suomen lipun alle. M/s Viking Cinderella siirtyy risteilemään maaliskuusta 2024 Helsinki–Maarianhamina–Tukholma -reitille. Samalla Cinderella liputetaan Suomeen.

M/s Viking Cinderella liputetaan maaliskuussa Suomen lipun alle

M/s Viking Cinderellan liputuksen myötä Viking Linen kaikki alukset ovat Suomen lipun alla. Viking Line-varustamon toiminta on arvostettavaa: siirtämällä kaikki alukset Suomen lipun alle vahvistetaan suomalaista tonnistoa, mutta myös Suomen meriliikenteen huoltovarmuutta.

Suomalaiset matkustaja-alukset kuljettavat jokaisella matkallaan kyydissään paljon rahtia ja turvaavat maamme meriliikenteen huoltovarmuutta. Koronapandemian ja sen jälkeen alkaneen Ukrainan sodan myötä huoltovarmuutta on kehitettävä entisestään.

M/s Viking XPRS on purjehtinut vuoden Suomen lipun alla

M/s Viking XPRS-aluksen miehistö on purjehtinut nyt vuoden Suomen lipun alla ja työhönsä tyytyväistä.

Matkustaja-aluksella työskentelee pääosin suomalaista, mutta myös virolaista miehistöä. Merimies-lehti vieraili aluksella juuri ennen joulua. Kiireisimmät pikkujouluristeilyt olivat jo takanapäin, mutta Helsingistä kohti Tallinnaa yötä vasten ajamaan lähdettäessä tuleva talvimyrsky edessäpäin. Siitä huolimatta miehistö pohti töidensä lomassa erilaisia aloitteita meneillään olevalle työehtosopimusneuvottelukierrokselle.

Esityksiä käynnissä olevalle työehtosopimuskierrokselle

Maaliskuusta Viking Line-varustamon kaikki alukset ovat nyt Suomen lipun alla ja suomalaisten työehtosopimusten piirissä.

Helsingin ja Tallinnan väliä purjehtivalla M/s Viking XPRS-aluksella työskentelee sekä vakituisia että määräaikaisia työntekijöitä. Määräaikaisten työn turvaamisesta kantavat huolta niin vikaeeraajat kuin vakituiset työntekijät.

– Akuutein miehistöpula on selätetty, mutta varustamoissa on edelleen huutava pula työvoimasta.

Koronapandemian myötä reilusti yli puolet suomalaisista merimiehistä olivat lomautettuna matkustusrajoitusten seurauksena. Suomen lipun alla oleva lomautusjärjestelmä koitui suomalaisten merimiesten pelastukseksi. Kun koronapandemia iski, ketään ei tarvinnut irtisanoa, vaan miehistöt pystyttiin lomauttamaan toisin kuin Ruotsin lipun alla, jossa vastaavaa lomautusjärjestelmää ei ole olemassa. Lomautusjärjestelmästä huolimatta korona-aika oli »



Täkkärit lounaalla. Vasemmalta: Konevahtimies Björn Lönnfors, puolimatruusit Noora Niinimäki, Erika Jaranne ja Jani Mertanen ja puosu Kimmo Antikainen.



Buffetin henkilökunnalla oli takana kiireinen pikkujoulusesonki, mutta silti vielä hymy huulilla.



Puolimatruusi Jani Mertanen (vas.), konevahtimies Björn Lönnfors ja puolimatruusi Erika Jaranne.

taloudellisesti haastava suomalaisille merimiehille. Arvet ovat yhä edelleen näkyvissä. Aika parantaa haavat, kuuluu sanonta.

Uusi vuosi, uudet kujeet

M/s Viking XPRS:n tax free-myymälän kassalla istuu yksi määräaikainen tax free-myyjä. Hänen terveisensä meneillään oleviin Merimies-Unionin ja Varustamoiden välisiin työehtosopimusneuvotteluihin ovat selvät.

– Toivoisin, että saisin vakituisen työpaikan. Pidän työstäni, mutta määräaikainen työsuhde on tietysti eri asia kuin vakituinen. Moni täällä haluaisi saada vakituista työtä.

Kohtelias ja hymyilevä kassamyyjä on pitkän linjan asiakaspalveluammattilainen. Huumoriakin löytyy. Jouluaattoon on pari yötä ja sen jälkeen vaihtuu vuosi.

– Olen pienellä dieetillä, hän nikkaa silmää.

– Monet täällä laivalla ovat hurahtanee 16:8-dieettiin, se muuten toimii. Homman idea on, että saa syödä vain päivällä kello 9–16 välillä ja muun ajan on syömättä. Ja niin yksinkertaista se sitten on: ei enää illalla leivän mussuttamista. Se on uuden vuoden lupaukseni, hän naurahtaa.

Huoliteltu kassarouva ei kyllä dieettiä tarvitsisi, mutta kova itsekuri kertoo myös omaa tarinaansa siitä mitä merimiehiltä vaaditaan omassa työssään: hyvää kuntoa ja toisissa tehtävissä myös hieman ulkonäöstä huolehtimista.

Ihmisen on koettava, että häntä arvostetaan

Suomalaisissa varustamoissa on työvoimapulaa, jota koitetaan ratkoa erilaisissa komiteoissa. Joskus lääke ongelmaan on käden ulottuvilla: matkustajalaivoilla työskentelee paljon työhönsä sitoutuneita määräaikaisia työntekijöitä, jotka toivoisivat vakinaistamista.

Viking Line vakinaisti työntekijöitään loppuvuodesta 2023. Kenties kreivin aikaan, sillä työvoimasta käydään kovaa kilpailua.

– Monet ihmiset tulevat tänne töihin ja toivovat, että heille tarjottaisiin vakinaisempaa työtä.

M/s Viking XPRS:n Buffetissa tuumitaan, että on tärkeää saada ihmiset sitoutettua työhönsä.

– Merityö on hieno ammatti ja täällä on paljon töitä tehtävänä. Tekijöitä tarvitaan.

– Ihmisiä pitää kannustaa töihin. Työn on oltava mielekästä ja työntekijällä kokemus, että sinua arvostetaan. Ihmisyyttä ja ihmisen kohtaamista kaivataan ja tarvitaan.

Vihtahousu vie pikkusormen

M/s Viking XRPS:n miehistö on seurannut tarkkaan myös meneillään olevaa yhteiskunnallista keskustelua, jossa työntekijöiltä ollaan leikkaamassa ja heidän oikeuksiaan rajoittamassa.

– Merenkulkijoilla on huoli yhteiskuntamme tulevaisuudesta. Kaikesta karsitaan, mutta samaan aikaan työntekoon koitetaan kannustaa.

Merimiehiä kavahduttavat Suomen hallituksen toimet, jotka vain pahentavat merillä vallitsevaa miehistöpulaa.

– Suomen hallitus esittää, että jatkossa esimerkiksi vuoden määräaikainen työsopimus olisi mahdollista tehdä myös ilman erityistä perustetta. Tämä esitys vie ihmiseltä viimeisenkin ihmisarvon: elämän epävarmuus kasvaa. Raha-asiat, ja jopa perheen perustaminen, ovat mahdottomia.

Suomen hallitus on naamioinut leikkauksensa valepukuun. Esitetään pelastavaa enkeliä ja työpaikkojen luojaa. Tosiasiassa pirulle on annettu pikkusormi, jonka vihtahousu leikkaa irti. Suomen hallitus aikoo tehdä ensimmäisestä sairaslomapäivästä palkattoman. Laivoilla tiedetään, mitä siitä seuraa:

– Ihmiset tulevat sairaana töihin.

– Aluksellamme on jo nyt täysi työ ja haku päällä, että saamme sijaisia sairaslomien tuuraajiksi. Kun ihmiset ovat sairaana töissä he eivät ole työkuntoisia, mikä saattaa heijastua jopa laivaturvallisuuteen saakka.

Soihdut sammuu

Merillä haasteita riittää ratkottavana jo entuudestaan. Laiva miehistöineen on merellä aina omillaan.

– Lähdemme ajamaan Helsingistä vielä yötä vasten Tallinnaan. Tiedossa on kuulemma kunnon talvimyrsky, Buffetin väki toteaa kerätessään ripeästi pöydiltä turvaan jouluiset kukka-asetelmat.

Jos ei myrskyinen, niin hyinen saattaa olla alkutalvikin hallituksen esittämien leikkausten seurauksena. SAK:laiset ammattiliitot odottavat hallituksen palaavan neuvottelupöytään ja lopettavan yksisuuntaisen sanelupolitiikkansa.

– Sananvapautta rajoitetaan, eikä mielipidettään saa ilmaista. Lakkoilla ei saa. Olemme matkalla kohti diktatuuria. Saa nähdä, mitä tästä kaikesta vielä seuraa, hovimestari nostaa pöydältä alas viimeisen kynttilälyhdyn.

Sitten soihdut sammuvat. ⚓

M/s Viking XPRS:n täkkäreiden aloitteita työehtosopimuskierrokselle

Pitkä rekkaletka jonottaa laivaan pääsyä Viking Linen Katajanokan terminaalissa. Valkoinen lumipeite on satanut yöllä maahan. Maisema Katajanokalta Suomenlinnan suuntaan on kuin postikortista. Jouluaattoon on pari yötä ja monet tekevät vielä viime hetken ostosreissuja Tallinnaan.

M/S VIKING XPRS:N kansimiehistö ohjaa ajoneuvot M/s Viking XPRS:n ruumaan yksi kerrallaan.

– Ruuma on pimeä ja ajoneuvoja on pidettävä silmällä ihan koko ajan. Pilli on työssäni kovassa käytössä, ja ajoneuvoja on varoitettava, puolimatruusi **Erika Jaranne** kuvailee aluksen lastausta ja purkua.

XPRS:n uumeniin sujahtaa lähemmäs toista sataa henkilöautoa. Kakkoskansi täyttyy ajoneuvoista kokonaan.

– Teen vielä tarkistuskierroksen, että ajoneuvoihin ei ole jätetty lemmikkejä ilman ilmanvaihtoa. Kesällä kuumuus ruumassa voi nousta jopa 40 asteeseen, pursimies **Kimmo Antikainen** kertoilee pujahdellessaan henkilöautojen välistä.

> *Työehtosopimus on aina minimi, mikä työstä on maksettava.*

Tällä kierroksella yhdestäkään autosta ei kuulu lemmikkien ääniä. Laivan liikkeellelähtö tärisyttää lastikantta, mikä laukaisee monista autoista varashälyttimet. Melu autokannella on korvia huumaava. Korvien peittäminen käsillä ei auta. Vasta hissiin pääsy ja ovien sulkeutuminen jättää melun taakse.

Lastinkäsittelystä parempi korvaus

Alus on lastattu ja kansimiehistöllä käy lounaalle. Lusikoidaan hernekeittoa ja mietitään työehtosopimusaloitteita.

– Lastinkäsittelykorvaus pitäisi saada paremmaksi. Viking Linella lastinkäsittelystä maksetaan korvaus kuukausiperusteisesti ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen mukaan.

Työehtosopimus on aina minimi, mikä työstä on maksettava. Varustamokohtaisesti (paikallisesti) voi sopia aina paremmin.

– Lastinkäsittelystä olisi hyvä saada päiväkohtainen tai ajoneuvokohtaisen korvaus, jolloin työn määrä ja siitä maksettava korvaus kohtaisivat.

M/s Viking XPRS liikennöi arkisin Helsingistä Tallinnaan kaksi kertaa vuorokaudessa.

– Teemme arkisin neljä purkua ja lastausta vuorokaudessa. Viikonloppuisin (pe–su) meillä on kuusi purkua ja lastausta vuorokaudessa, kansimiehistö kertoo linjan olevan hektisempi kuin pidemmillä merimatkoilla.

Kansimiehistö keskustelee myös muista kansitehtävistä, kuten jätteiden käsittelystä.

– Roskiksia on käsiteltävä varovasti, niissä saattaa olla ihan mitä vain.

Roskakoreja tyhjennettäessä työnantajan tulee järjestää työntekijälle asianmukaiset varusteet, kuten hanskat, joissa on viiltosuojat. Myös rokotukset on pidettävä kunnossa ja ne kustantaa työnantaja.

Työsuojeluhallinto ohjeistaa. ”Työnantajan tulee tarjota työntekijöille työterveyshuollon arvioiman tarpeen mukaiset rokotukset. Tehokkaita rokotteita on mahdollisuuksien mukaan annettava työntekijöille, jotka eivät ennestään ole immuuneja (vastustuskykyisiä) biologiselle tekijälle, jolle he työssään tai työmatkallaan altistuvat tai voivat altistua. Rokotuksen tulee olla työntekijöille maksuton.”

Hernekeitot on lusikoitu ja on lähdettävä jälleen töihin. Kansimiehistöllä on vielä yksi asia mielessään – niistä tärkein – koskien meneillään olevaa työehtosopimuskierrosta:

– Enemmän palkkaa. Elämisen kustannukset ovat nousseet, asuminen ja lämmitys: kaikki. Työntekijän tulee saada työstään toimeentulo, jolla pystyy elämään korkeiden kustannusten kylmässä Pohjolassa.



Pursimies Kimmo Antikainen nostaa takaportin, kun kaikki ajoneuvot ja lasti ovat ruumassa. Matka kohti Tallinnaa voi alkaa!





Nesteen kaikki kuusi tuotetankkeria purjehtivat suomen lipun alla. Halti- ja Saana-tuotetankkereissa on täysin suomalaiset miehistöt.

Tunturi tuimien tuulien

Saana- ja Halti-tuotetankkerit saapuivat Suomen lipun alle

Vuoden 2024 alussa voi kunniakkaasti ja siniristiliput hulmuten juhlistaa pitkän vaikuttamistyön tulosta: Nesteen kaikki kuusi uutta tuotetankkeria purjehtivat nyt Suomen lipun alla! Vuoden 2023 lopussa Suomen lipun alle saapuneissa Halti- ja Saana-tuotetankkereissa on täysin suomalaiset, eli EU-miehistöt.

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

Kilpisjärven mahtava Saana, tunturi tuimien tuulien. Yllä huiman korkea taivas, Jäämeren henki ja pakkanen olivat levittäytyneet tammikuussa eteläistä Suomea myöten. Loppiaisviikolla annettiin pakkasvaroitus, kun arktinen ilmamassa levisi Siperiasta Suomen ylle ja jäi paikoilleen.

– Kokkolassa mittari näytti –30 astetta pakkasta, johon päälle tuuli lisäsi pakkasen purevuuden –40 asteeseen, kun lähdimme ajamaan Porvoota kohden, yt-konekorjausmies **Wiljami Suomalainen** kertoo hyytävistä työskentelyolosuhteista aluksen kannella.

Suomen lippu ja suomalaiset miehistöt

Neste on uudistanut Suomen polttoainehuoltoa turvaavaa laivastoa uudempaan ja ympäristöystävällisempään suuntaan. Vuonna 2021 Suomen lipun alle saapuivat Uikku- ja Lunni-tankkerit, jotka korvasivat entiset Nesteen ja Futuran. Vuonna 2022 Suomen lipun alle saapuivat M/t Jaarli ja M/t Jatuli, jotka korvasivat Masteran ja Stena Arctican.

Vuoden 2023 lopussa Suomen lipun alle saapuivat Halti- ja Saana-säiliöalukset, jotka korvasivat Kiislan ja Suulan. Haltissa ja Saanassa on suomalainen miehistö (EU-miehistö).

– Suomen polttoainekuljetusten huoltovarmuuden turvaaminen suomalaisilla aluksilla – ja ennen kaikkea suomalaisella miehistöllä – on maallemme mitä tärkeintä. Olemme tuoneet asiaa esiin kansanedustajille ja muille päättäjille – ja työ jatkuu. Kiitän kaikkia työhön osallistuneita, OSM Thomen pääluottamusmies **Turo Ihalainen** taisteli uudet tuotetankkerit Suomen lipun alle.

Suomen huoltovarmuuslaivasto turvaa polttoainekuljetuksia kaikissa olosuhteissa

Halti ja Saana-tuotetankkerit kuuluvat Suomen Huoltovarmuuslaivastoon, joka perustettiin vuonna 2014. Huoltovarmuuskeskus ja Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen ostivat yhdessä Nesteen laivastosta viisi tankkeria ja kolme terminaalihinaajaa. Huoltovarmuuslaivastoa varten perustettiin omaisuudenhallintayhtiö Navidom. Alukset vuokrattiin takaisin Nesteen käyttöön pitkäaikaisilla sopimuksilla. Järjestelyn tarkoituksena on turvata Suomen polttoainehuollon »

Yt-konekorjausmies Wiljami Suomalainen

”Tykkään merityöstä, ei tulisi mieleenkään jäädä maihin”

Saana-säiliöaluksen kannella seisoo työhönsä tyytyväinen merimies, yt-konekorjausmies Wiljami Suomalainen. Merimiehen ammatti on hänelle sarjassaan toinen. Suomalainen työskenteli aiemmin maissa raskaan kaluston asentajana, mutta haki kaverinsa kanssa Kotkan merikouluun, eikä ole katunut ammatinvaihtoaan.

Kotkan merikoulun kautta merille

Wiljami Suomalainen työskentelee säiliöaluksella yt-konekorjausmiehenä. Ennen meriuraansa Suomalainen toimi raskaan kaluston asentajana Joutsenossa, jossa he tekivät paloautoja. Tuotanto loppui, joten Suomalainen päätti lähteä isänsä jalanjäljissä merille.

– Hain kaverini kanssa yhdessä Kotkan Ekamiin opiskelemaan.

Moottoritekniikka oli Suomalaiselle tuttua entuudestaan, joten opinnot sujuivat lupsakasti.

– Pystyin auttamaan koulussa muita opinnoissa, Wiljamista tuli luokkansa epävirallinen apuopettaja.

Opiskelijoista ja opettajista muodostui Kotkassa tiivis yhteisö.

– Kotkassa opettajat olivat myös todella mukavia, varsinkin oma aineopettajani **Veli-Matti Piipari** on jäänyt mieleen.

Yt-korjausmies Wiljami Suomalainen viihtyy merityössä.

– Joskus jopa kaipaan hieman omaa kouluporukkaamme, Suomalainen kertoi käyvänsä joskus vielä koululla opettajia moikkaamassa.

Suomalainen kävi myös Ekamissa kertomassa tuoreille ykkösluokkalaisille merityöstä ja omasta ammatistaan, mitä kaikkea hän on päässyt merillä tekemään. Esitys sai hyvän vastaanoton.

Merityö tarjoaa vapautta

Kotkan Ekamista valmistumisen jälkeen Suomalainen sai vakituisen työpaikan Nesteen Suula-tankkerista. Aluksen korvasi vuodenvaihteessa Saana-tuotetankkeri, jota Wiljami oli hakemassa Ruotsin telakalta. Säiliöaluksilla törnit, eli työjaksot, kestävät kuusi viikkoa.

– Aluksella on hyvä punttisali ja sauna sekä päivähuone, jossa miehistö kokoontuu.

Työ säiliöaluksella tarjoaa myös omanlaistaan vapautta.

– Tietynlainen eristäytyneisyys sopii luonteelleni. Töideni jälkeen voin vetäytyä omaan hyttiini, enkä näprää puhelinta tai roiku somessa. Laivalla saa hyvällä syyllä olla ulkopuolella; paossa maailman huonoja uutisia.

– Katselen paljon sarjoja ja leffoja, ne ovat minulle tärkeitä ja ehkä eräänlaista todellisuuspakoa.

Miehistö viettää aluksella myös yhdessä aikaa, jolloin he katsovat porukalla leffoja tai käyvät maissa kaupungilla.

Strategista ajattelua tarvitaan Suomalaisen toisessa harrastuksessa: ammunnassa.

– Harrastan practicalia. Siinä ammutaan pistoolilla, haulikolla ja kiväärillä rataa ympäri, Suomalainen osallistuu kilpailuihin omassa ampumaseurassaan.

Kuuden viikon työjakson jälkeen miehistöllä koittavat vapaat. Wiljami Suomalaisen sävelet ovat vapaajaksolle ovat selvät:

– Panostan parisuhteeseen. Tärkeitä ovat myös muut ystävyyssuhteet sekä äiti ja veljet perheineen, pitkän laivatörnin vastapainoksi Wiljami Suomalainen arvostaa läheisiään.

HUOLTOVARMUUSLAIVASTO UUDISTUU



Perämies Antti Holappa viihtyy töissä säiliöaluksella ja pitää työtä mielenkiintoisena.



Suomen lipun alle 2022 saapunut M/t Jatuli Porvoossa Kilpilahden jalostamolla.

jatkuvuus ja huoltovarmuus kaikissa olosuhteissa.

– Suomen huoltovarmuuslaivastoa tulee kasvattaa. Suomella on oltava Suomen lipun alla omia säiliöaluksia ja suomalaista miehistöä maamme polttoainekuljetusten huoltovarmuutta turvaamaan.

– Minua hieman huolestuttaa se, että riittääkö suomalaisilla varustajilla pelimerkkejä siihen, että saadaan nuoret edelleen kiinnostumaan merenkulkijan ammatista esimerkiksi tankkereilla, kaikista kun ei voi tulla päälliköitä, OSM Thomen pääluottamusmies Turo Ihalainen muistuttaa.

LNG:llä ja biokaasulla kulkeva ympäristöystävällinen tankkilaiva

Suomen säiliöaluslaivastoa on uudistettu viime vuosina nykyaikaisempaan ja ympäristöystävällisempään suuntaan. Nyt Suomen lipun alle saapunut Saana on rakennettu vuonna 2018 ja Halti vuonna 2019.

– Saana on ympäristöystävällinen, LNG:llä kulkeva laiva, jossa voidaan käyttää polttoaineena myös biokaasua, aluksen miehistö esittelee uutta työpaikkaansa Porvoossa Nesteen Kilpilahden jalostamolla.

Yksi tankkerillinen muodostaa 5 kilometriä pitkän rekkaletkan

Saanan päällikkö **Sami Saarela**, perämies **Antti Holappa** ja yt-konekorjausmies **Wiljami Suomalainen** seisovat aluksen komentosillalla. Tuotetankkeri ajaa Porvooseen tällä hetkellä kevyttä tavaraa, eli polttoainetta ja dieseliä. Halti ja Saana ovat kantavuudeltaan 16 300 tonnia. Pituutta aluksilla on 150 metriä ja leveyttä 22,8 metriä. Suunnittelusyväys on 9,358 metriä. Kuinka paljon lastia yksi tankkeri voi kuljettaa kerralla?

– Hahmottele mielessäsi vesikuutio: metri x metri x metri. Tämä tankkeri pystyy kuljettamaan vajaan 17 999 tonnia lastia, (19900) kuutiota, kun tankit ovat 98 % täyttöasteessa, yt-korjausmies Wiljami Suomalainen yrittää konkretisoida.

Päällikkö Sami Saarela muistuttaa, että lastin määrä riippuu toki myös siitä, mikä on lastin ominaispaino.

– Ehkä paras esimerkki kuvata säiliöaluksen lastimäärää on säiliöautoletka: yksi laivalastillinen polttoainetta on 17 000 tonnia. Yksi säiliöauto pystyy kuljettamaan 50 kuutiota polttoainetta. Yhden laivalastin kuljettamiseen tarvitaan noin 360 säiliöautoa. Säiliöauto on puolestaan 14 metriä pitkä, jolloin yhden öljylastin kuljettamisesta muodostuu reilu 5,0 kilometriä pitkä rekkaletka!

Suomella on oltava Suomen lipun alla omia säiliöaluksia ja suomalaista miehistöä maamme polttoainekuljetusten huoltovarmuutta turvaamaan.





Kokkistuertti Anne-Marie Mahkonen ja kokki Teppo Mäkitalo pitävät byssaa kompaktina, mutta toimivana.



Proviantin lastausta Porvoossa, josta alus ottaa kaiken muonansa.

Työ tankkilaivalla mielenkiintoista

Perämies Antti Holappa pitää katseensa tiukasti monitoreissa. Kevään ja kesän tullen hän aikoo matkustaa Espanjaan.

– Tarkoituksenani on hakea purjeveneeni Alicantesta Suomeen ja myydä se.

Holappa on purjehtinut Välimerellä, mutta paiskinut viime ajat enemmän töitä, niin purjehtimiset ovat jääneet vähemmälle.

– Työskentelen ESL Shippingissä, mutta tuuraan myös täällä Nesteellä.

– Työ Nesteellä on hyvin mielenkiintoista. Viihdyn todella hyvin täällä ja saan työsä sopivaa haastetta. Perämiehen työn näkökulmasta lastioperaatiot ovat täällä täysin erilaisia kuin kuivarahtipuolella, perämies Antti Holappa kertoo pitäessään silmänsä koko ajan tiukasti kiinni monitoreissa.

Nesteen aikarahtaamien tuotetankkereiden miehityksestä vastaa OSM Thome (OSM Ship Management Finland). Saanalla työskentelee 17-henkinen miehistö, jotka ovat kaikki suomalaisia ja yksi virolainen.

– Opettelemme parhaillaan LNG-käyttöisen tankkerin saloja, mutta hyvin on sujunut, kansimiehistö kertoo. »



Terveisiä eduskunnasta: oikealla kansanedustaja Juha Viitala (SDP) vieressään OSM Thomen pääluottamusmies Turo Ihalainen ja vasemmalla Jari Mäki-Korte. Takana Petri Marttinen.



Yt-konekorjausmies Wiljami Suomalainen (vas.) ja päällikkö Sami Saarela komentosillalla.

Neste investoi Porvoon jalostamoon ja panostaa uusiutuviin ja kiertotalousratkaisuihin

NESTE PANOSTAA UUSIUTUVIIN tuotteisiin ja kehittää koko ajan erilaisia ratkaisuja. Nesteellä on tällä hetkellä Rotterdamissa Euroopan laajin, 1,4 miljoonan tonnin uusiutuvien tuotteiden kapasiteetti.

Vuonna 2022 Neste ilmoitti investoivansa Rotterdamin jalostamoon 1,9 miljardia euroa. Rotterdamin uusiutuvien tuotteiden vuosikapasiteetti nousee 2,7 miljoonaan tonniin vuodessa.

Neste panostaa myös Porvoon jalostamoon. Ennen joulua 2023 Neste kertoi, että se aikoo muuttaa Porvoon jalostamon tulevaisuudessa ”uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen” jalostamoksi. Tällä hetkellä Porvoossa tuotetaan polttonesteitä sekä raakaöljystä että kasvi- ja jäterasvoista.

Ennen pitkää muutos tulee lopettamaan raakaöljyn jalostamisen Porvoossa. Raakaöljystä luopumisen aikataulu riippuu Nesteen tiedotteen mukaan kuitenkin markkinoista ja lainsäädännöstä.

Suomen korkeimmat tunturit

NESTE ON NIMENNYT uudet tuotetankkerinsa Suomen korkeimpien ja tuulisimpien tuntureiden, Haltin ja Saanan mukaan. Kun ihmiskunnan aamu vasta alkoi sarastaa, oli Lappi jättiläisten maana. Kaunis Malla-neito ja sulhasensa Saana juhlivat häitään Haltilla, mutta vihkiäiset päättyivät fiaskoon. Vihkiäisiin saapui Peltsa – Ruotsista, kuinkas muuten. Peltsa havitteli Malla-neitoa vaimokseen ja pisti kirkossa tuulemaan. Juhlakansa kauhistui, kuinka pohjoisesta vyöryi jää ja yltyi tuuli. Kirkkokansa pakeni. Saana yritti kantaa morsiamensa Mallan turvaan. He eivät ehtineet pitkälle, kun jäivät jään alle ja jähmettyivät Kilpisjärven rantaan. Ja siihen jäivät, laulaa **Taiska**.



Säiliöaluksilla esiintyy kovaa työvoimapulaa.

– Korjausmiehet ja konemestarit ovat kiven alla, mutta kaivataan täällä förstejä ja perämiehiäkin, kansimiehistö kertoo.

Säiliöaluksilla työskentelyyn vaaditaan lisäpätevyyksiä, kuten IGF-lisäpätevyystodistukset. IMO:n meriturvallisuuskomitean vuonna 2015 hyväksymä IGF-koodi koskee aluksia, jotka käyttävät matalan leimahduspisteen polttoaineita, esimerkiksi LNG:tä tai metanolia.

– Säiliöaluksella työskentelyyn tarvitaan myös ylemmät kemikaali- ja ylemmät öljykirjat.

Rantarallista Rotikseen

Saana on liikennöinyt ensimmäiset viikkonsa pitkin Suomen- ja Pohjanlahtea. Alus bunkrattiin tällä kertaa Kokkolassa, jossa matkaan lähtijöillä oli kylmyyden puolesta hyistä kyytiä: miinus 40 astetta pakkasta. Lapin tunturin mukaan nimetty tankkeri ei hyydy jäihin, sillä sen jääluokka on IA, kuten myös sisarlaivansa Haltin. Saanan miehistö halajaa jäiden keskeltä kuitenkin avarammille vesille.

– Rantaralli alkaa olla nyt nähty. Hienoa olisi, jos pääsimme purjehtimaan Itämerta edemmäksi Rotikseen, yt-korjausmies Wiljami Suomalainen toivoo.

Myös perämies Antti Holappa toivoo alukselle pitkää linjaa. Törni kestää kuusi viikkoa, jonka aikana ehtisi tehdä kolme reissua Porvoon ja Rotterdamin välillä. Merimatka Porvoosta Rotterdamiin kestää noin viisi päivää.

– Rotiksen edustalla joutuu olemaan usein vielä 1–2 päivää ankkurissa.

Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen muodostavat niin kutsutun ARA-alueen, jolta öljyä ajetaan. Ukrainan sota muutti kerta heitolla öljykuljetukset, jonka Primorskiin ja Ust-Lugaan ei ole enää paluuta. Katseet on kohdistettava länteen, Rotterdamiin, jonka kautta kulkee vuosittain noin 150 000 alusta.

– Rotterdam on Euroopan suurin satama, joka levittäytyy lähes 13 000 urheilukentän kokoiselle alueelle, kokkistuertti **Anne-Marie Mahkonen** kuvailee sataman mittasuhteita.

Proviantti otetaan alukseen Porvoosta.

– Se on hyvä, sillä Rotiksessa proviantti joudutaan kuljettamaan laivaan proomulla, kokkistuertti selostaa.

Mahkonen ja työkaverinsa kokki **Teppo Mäkitalo** ovat tyytyväisiä uuden tankkerin provianttitiloihin. Ne ovat tilavat, suorastaan loistavat. Entä uusi byssa?

– Sanotaan kompakti ja toimiva.

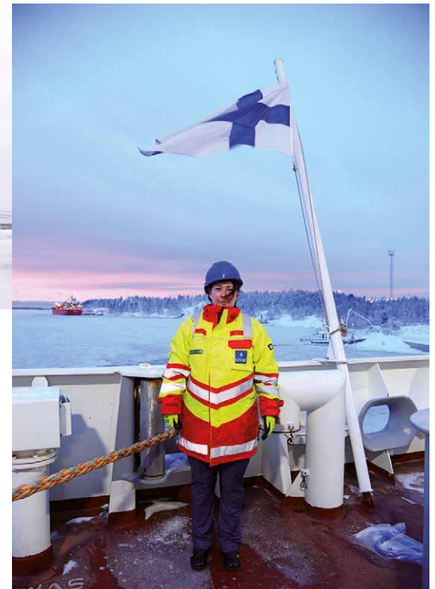
Teppo Mäkitalo on työskennellyt Nesteellä nyt neljä-viisi vuotta ja asuu Kaarinassa.

Anne-Marie Mahkonen on purjehtinut koko työuransa Nesteellä.

– Mitäpä sitä vaihtamaan, kotkalainen iskee silmää. ⚓



Saana-tankkeri saapui joulukuussa Suomen lipun alle.



Kokkistuertti Anne-Marie Mahkonen on työskennellyt koko työuransa Nesteen palveluksessa.

Merkittävä päätös korkeimmasta oikeudesta

UPM:llä ei ollut perusteita lakon rajoittamiseen

Korkeimman oikeuden mukaan UPM:n vaatimukselle lakon rajoittamisesta turvaamistoimella ei ollut perusteita.

TEKSTI **PAPERILIITTO 22.12.2023** KUVA **JUHA VIITALA**



KKO toteaa ratkaisussaan, ettei Paperiliiton lakon kohdistamisesta UPM:n tehtaiden kaukolämmön tuottamiseen ja jäteveden käsittelyyn liittyviin töihin ollut aiheutunut sellaista välitöntä, konkreettista ja vakavaa vaaraa tehdaspaikkakuntien asukkaiden hengelle ja terveydelle tai ympäristölle, että lakkoa olisi voitu rajoittaa turvaamistoimimääräyksellä.

22. joulukuuta annettu ratkaisu koski UPM:n tehtailla 112 päivää kestänyttä lakkoa vuoden 2022 alussa. UPM sai tuolloin Helsingin käräjäoikeuden myöntämällä turvaamistoimella rajattua lakon ulkopuolelle työt voimalaitoksilla ja vedenkäsittelyssä. Turvaamistoimen seurauksena työntekijät palasivat töihin UPM:n yksipuolisesti määrittämillä työehdoilla. Turvaamistoimihakemus koski lakon kieltämistä yhteensä 186 työntekijän töitä koskevilta osin, kun lakon piirissä oli kaikkiaan noin 2 200 yhtiöiden työntekijää.

Perusteluissaan korkein oikeus toteaa muun muassa, että työtaistelutoimenpiteiden laajuus ja kohdentaminen kuuluvat lähtökohtaisesti ammattiliiton harkintavaltaan. Huomioon tulee ottaa lakko-oikeuden keskeinen merkitys perusoikeutena suojatun ammatillisen yhdistymisoikeuden tehokkaan toteutumisen keinona, minkä vuoksi lakon rajoittamiseen tulee suhtautua pidättyvästi. Lakkoa voidaankin pitää oikeudenvastaisena vain erityisen painavilla perusteilla poikkeuksellisessa tilanteessa, jossa lakko välittömästi, konkreettisesti ja vakavasti vaarantaisi muita perusoikeuksia, kuten henkeä ja terveyttä. ⚓

LUE LISÄÄ PAPERILIITON SIVUILTA

Turvaamistoimiasia Korkeimpaan oikeuteen 7.10.2022

Merenkulun arvaamaton maailma tarvitsee tietoa

Maailma ajautuu yhä arvaamattomampaan suuntaan. Samalla merenkulun riskit kasvavat ja häiriötilanteet lisääntyvät.

TEKSTI **JUHA GRANATH** KUVAT **JANNE-PETTERI KUMPULAINEN/VASTAVALO**



Icon of the Seas. Kuva: Janne-Petteri Kumpulainen / Vastavalo

– Suomen meriklusterin on varauduttava paremmin- ja häiriötilanteita varten. TOIVAR-hankkeen tavoite on saada yritysten riskienhallinta ja toimitusvarmuus kuntoon, Turun ammattikorkeakoulun erityisasiantuntija ja hankeen projektipäällikkö **Sakari Kajander** sanoo.

Turun ammattikorkeakoulussa on käynnistetty tutkimus, jonka avulla halutaan turvata Varsinais-Suomen meriklusterin kilpailukyky. Maakunnan meriteollisuus kaipaa kipeästi parempia keinoja häiriötilanteiden kohtaamiseen ja hallitsemiseen sekä niistä toipumiseen.

Viime syksynä käynnistyneen TOIVAR-hankkeen projektipäällikön Sakari Kajanderin mukaan tutkittavaa riittää, sillä meriteollisuutta uhkaavien häiriötekijöiden määrä on valtava niin meillä kuin maailmalla.

– Isoja häiriöitä ovat mm. pandemiat, Ukrainan sodan aiheuttamat häiriöt toimitusketjuihin, Punaisen meren kriisiytynyt tilanne sekä komponentti- ja konttipulat. Lisäksi kotimaan taantunut talous vaikuttaa lähes 500 yritystä käsittävään Varsinais-Suomen meriklusterin toimintaan.

Tutkimuksen sysäsi liikkeelle Varsinais-Suomen meriklusterin laaja yritysverkosto ja sen tärkeä maakunnallinen asema. Mereen liittyvä teollisuus on Turun seudun kärkiala yhdessä ruokaketjujen sekä terveys- ja teknologia-alojen kanssa.

Turun ammattikorkeakoulun erityisasiantuntija ja projektipäällikkö Sakari Kajander painottaa, että meriteollisuudessa toimivia yrityksiä yhdistävät verkostomaisuus, pitkät toimitusketjut ja keskinäisriippuvuus.

– Korona-aikana huoltovarmuuteen liittyvissä selvityksissä havaittiin, että varsinkin pienimmillä yrityksillä oli puutteita riskien kartoittamisessa. Tällä tutkimuksella pyrimme löytämään mm. keinoja kehittää yritysten varautumista ja valmistautumista häiriötilanteita vasten.

Meriklusteri muodostuu meriteollisuuteen, merenkulkuun ja satamatoimintoihin liittyvistä toimialoista. Sen tärkeimmät tuotteet meriteollisuudessa ovat laivat ja offshore-rakenteet sekä laivalaitteet ja -järjestelmät.

Koronakuoppa kiritty kiinni

Suomen meriklusterin yritysten merellisten liiketoimintojen liikevaihto vuonna 2020 oli yhteensä noin 11,7 miljardia euroa. Vuonna 2020 puhjenneen koronapandemian vaikutusten vuoksi klusterin liikevaihto laski 19 % edelliseen vuoteen verrattuna.

Varsinais-Suomen meriklusterin luvut on laskettu kattavasti viimeksi vuonna 2017. Silloin siihen kuului noin 500 yritystä, 9000 työntekijää ja liikevaihto oli 2,6 miljardia euroa. Korona romahdutti myös Varsinais-Suomen meriklusterin luvut.

TOIVAR-hankkeen ohjausryhmän jäsen ja Business Turun asiakkuuspäällikkö **Tapio Karvosen** mukaan Varsinais-Suomen meriklusterin liiketoiminta on kirinyt jo koronaa edeltävään tasoon.

– Meriteollisuudessa Turun telakan vahva tilanne vie eteenpäin. Suomi-Ruotsi-liikenteeseen tulleet uudet alukset ja lisääntyneet merikuljetukset ovat kasvattaneet liikennevirtoja. Satamapuolella tavaraliikenteen kasvua vielä odotellaan.

Tapio Karvosen mielestä TOIVAR-hanke tulee tarpeeseen, sillä vastaavanlaista kartoitusta Varsinais-Suomen meriklusteristä ei ole ennen tehty.

– Turun telakalla rakennetaan laivoja tiukassa aikataulussa, ja ikäviin yllätyksiin, viivästyksiin tai katkoihin ei ole varaa. Tutkimus tuo tietoa sekä telakalle että verkostoyrityksille, ja näin tulevaa toimintaa voidaan ennakoida paremmin ja luoda ongelmakohtiin varajärjestelmiä.

Meyerin Turun telakka on mukana asiatuntijana TOIVAR-hankkeessa.

– Koemme tärkeäksi, että nykyisessä maailmantilanteessa verkostomme kykenee varautumaan toimitusketjujen häiriöihin. Tällä hankkeella pyrimme lisäämään tietoisuutta ja osaamista verkostossamme, Meyer Turun hankinnan kehityksen osastopäällikkö **Pirjo-Liisa Aaltonen** sanoo.

> *Koemme tärkeäksi, että nykyisessä maailmantilanteessa verkostomme kykenee varautumaan toimitusketjujen häiriöihin.*

Hankkeen tuottama tieto tullee tarpeeseen. Turun telakalla käynnistyi tammikuussa pari vuotta kestävä Icon-sarjan risteilyaluksen rakentaminen. Se on tällä hetkellä viimeinen tilauskirjaan kirjattu risteilijä, joten telakan tulevaisuus huolestuttaa lähes tuhannen yrityksen alihankintaketjua.

Arvaamaton ja tutkimaton

Vaikka Tapio Karvonen näkee Varsinais-Suomen meriteollisuuden tilanteen valoisana, hän muistuttaa, että meriliikenteen häiriötilat ovat lisääntyneet. Ne iskevät usein äkkiarvaamatta ja niihin on vaikea varautua. Tähän ongelmaan Toivar-tutkimukselta odotetaan apua.

– Kysymys kuuluu, olemmeko liian riippuvaisia Kiinan ja muun Aasian tuotannosta. Viime vuosien suuntaus on ollut, että tavaraa ei ole varastoitu vaan sitä on tilattu aina tarpeen mukaan. Jos tuotanto olisi Euroopassa, logistiset riskit olisivat huomattavasti pienemmät.

– Kun vielä viime aikoina mm. Ukrainan sotaa ja Punaisen meren rahtiliikenteeseen kohdistuneita terrori-iskuja on käytetty poliittisina painostuskeinoina, yritysten on pakko miettiä entistä enemmän toimitusvarmuutta ja puskurivarastoja, Tapio Karvonen sanoo.

Suomen öljynkuljetukset ovat oiva esimerkki, kuinka nopeasti merikuljetusten vakiintuneet käytännöt muuttuvat. Ennen Venäjän hyökkäyssotaa valtaosa öljystämme tuotiin Primorskista Nesteen jalostamolle Sköldvikiin. »

– Nyt öljy tulee Pohjanmereltä. Matkaa on tullut paljon lisää, ja samalla kuljetuksiin tarvitaan enemmän laivoja. Vastaavanlaisia tilanteita saattaa tulla tulevaisuudessa paljon lisää, Tapio Karvonen muistuttaa.

Kun maailman tila huolestuttaa, TOIVAR-hankkeen tavoite on antaa meriklusterille eväät toimia muuttuvissa oloissa, kohdata häiriöitä ja kriisejä sekä toipua niistä.

– Tavaran saatavuuden parantamisen lisäksi klusterin yritykset voisivat kohentaa toimintavarmuutta yhteistyötä lisäämällä. Verkostossa olisi enemmän yrityksiä, jotka jakaisivat kuormitusta tai vaikkapa henkilövajetta. Se tasapainottaisi tilannetta, Karvonen sanoo.

Tapio Karvosella oli 22 vuoden työhistoria takanaan Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksessa (MKK). Viime keväänä Turun yliopisto lakkautti Brahea-keskuksen. Samalla päättyi MKK:n akateeminen tutkimus Turussa ja Tapio Karvosen akateeminen ura.

– MKK:n lopettamisen jälkeen vakiintuneet käytännöt katkesivat, eikä ole tiedossa, mikä taho jatkaisi esimerkiksi MKK:n 20 vuoden ajan tekemiä meriklusteritutkimuksia. Monet yritykset ja toimialajärjestöt hämmästelevät, että mistä nyt saadaan tietoa, Karvonen harmittelee.

Yhteistyötä kentällä ja verkossa

Turun ammattikorkeakoulun toteuttamassa TOIVAR-hankkeessa haastatellaan paria kymmentä Varsinais-Suomen meriklusteriin kuuluvaa yritystä. Projektipäällikkö Sakari Kajanderin mukaan hankkeessa tehdään tiivistä yhteistyötä alueen pk-yritysten kanssa.

Suomen meriklusterin yritysten merellisten liiketoimintojen liikevaihto vuonna 2020 oli yhteensä noin 11,7 miljardia euroa.

– Yritysten erityispiirteiden ja riskienhallinnan selvitysten lisäksi luomme itsearviointityökalun, jolla yritykset voivat verkossa itse tai yhdessä arvioida toimintaansa ja kehitystarpeitaan. Järjestämme myös alan aiheista webinaareja alueen meriteollisuusyrityksille, Kajander sanoo.

TOIVAR-hanke päättyy lokakuussa 2024. Sen rahoittaa Varsinais-Suomen liitto. Hankkeessa ovat mukana Turun ammattikorkeakoulun lisäksi Turun telakka, Turun Kauppakamari, Business Turku ja Varsinais-Suomen liitto. ⚓



Icon of the Seas palaamassa meritesteiltä telakalle.
Kuva: Janne-Petteri Kumpulainen / Vastavalo

Merimies,

olethan muistanut liittyä Merimies-Unionin jäseneksi kirjallisesti?

Merimies-Unionin ja A-kassan jäseneksi tulee liittyä kirjallisesti.

Täytä ja allekirjoita jäsenhakemus, jotta liityt jäseneksi.

Allekirjoita Merimies-Unionin jäseneksiliittymishakemus heti työsuhteen ensimmäisenä päivänä! Jos jäsit työttömäksi, jäsenhakemuksen allekirjoituspäivällä on merkitystä siihen, mistä alkaen alat kerryttää jäsenyys- ja työssäoloehtoa.

MERIMIES-UNIONIN JÄSENEKSI VOI LIITTYÄ:

Sähköinen jäsenhakemus

Käy täyttämässä jäsenhakemus Merimies-Unionin kotisivuilla:
smu.fi > liity jäseneksi (suora nettiosoite: **liity.smu.fi**)

Pyydä jäsenhakemus luottamusmieheltä tai palkkapurserilta

Voit pyytää Merimies-Unionin jäsenhakemuksen luottamusmieheltä tai palkkapurserilta. Täytä ja allekirjoita hakemus. (Luottamusmies auttaa sinua hakemuksen täyttämisessä.)

MERIMIES-UNIONIN JÄSENREKISTERI
puh. +358 (9) 615 2020 (ma–pe klo 9–12 ja 13–15) | sähköposti: jasenrekisteri@smu.fi | smu.fi

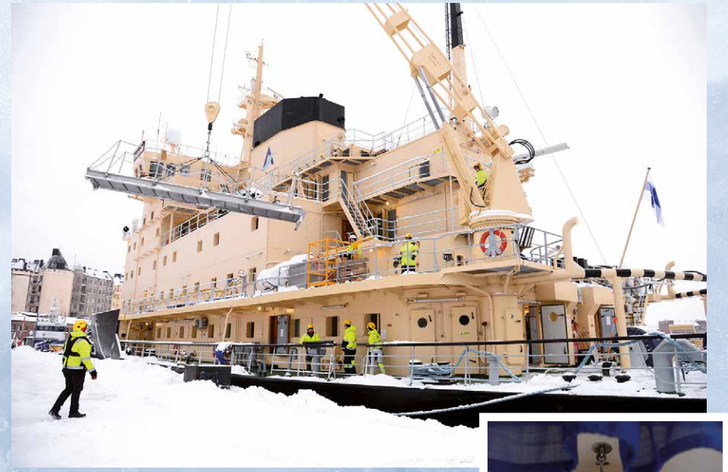
Perämeri jäätyi kauttaaltaan lähes kuukautta tavallista aikaisemmin

2000-luvulla vastaavaa nähty viimeksi 2011 ja 2003

Jäänmurtaja Voima irrotti köydet Helsingistä Katajanokan laiturista 14. joulukuuta 2023 ja lähti kyntämään kohti Perämerta. Voima oli järjestyksessään kolmas liikkeelle lähtenyt murtaja.

7
jäänmurtajaa töissä jo tammikuun puolivälissä!







Näkymä jäänmurtajan venttiilistä Helsinkiin.



Poosu Ville Ollikainen (vas.) ja matruusi Topias Thuren (oik.).

Ensimmäisenä liikkeelle lähti Katajanokalta jäänmurtaja Kontio 23.11.2023. Sen jälkeen vuorossa olivat Otso 5.12.2023, Voima 14.12.2023, Polaris 1.1.2024, Urho 5.1.2024 ja Sisu 10.1.2024. Kotkan Pikku-Hietasesta avustustöihin lähti monitoimimurtaja Fennica 12.1.2024.

Perämeren jäätyminen alkoi aikaisemmin kuin pitkään aikaan. Perämeri on nyt kauttaaltaan jäässä ja yleensä jääpeite on pohjoisessa laajimmillaan vasta tammikuun lopulla. Viimeksi vastaava tilanne on koettu 2011 ja sitä ennen vuonna 2003.

70 vuotta täyttä Voimaa!

”Voima olkoon nimesi. Olkoon tämä nimi tunnuksena toiminnallesi merenkulkumme talvisia jääesteitä murtaessa”, lausui **Sylvi Kekkonen** kastaessaan jäänmurtaja Voimaa. Alus laskettiin vesille 1952 ja luovutettiin 1954.

Voiman kastetilaisuus oli juhlallinen. Suomen oman jäänmurtajalaivaston parhaat alkuset oli menetetty aiemmin Neuvostoliitolle sotakorvauksena. Jatkosota päättyi 1944 ja Suomen oli tultava toimeen pienillä ja heikkotehoisilla murtajilla. Neuvostoliittoon menetettiin sotakorvauksena muun muassa Suomen kaksi parasta jäänmurtajaa Jääkarhu ja Voima sekä satamahinaaja Turso.

Suomella ei ollut heti sodan päätyttyä rahaa rakennuttaa uutta murtajaa. Lopulta Suomi sai rakennettua oman murtajan, jäänmurtaja Voiman vuonna 1954. Jäänmurtaja rakennettiin niin leveäksi, että sen perässä pystyisivät kulkemaan 10 000 tonnin (dwt) kuivalastilaivat ja 16 000 tonnin säiliölaivat. Voima rakennettiin kokonaan hitsaamalla ja siihen tehtiin kaksi yhtäjaksoista kantta: pääkansi ja yläkansi.

Suomen nykyisen jäänmurtajalaivaston syntyyn liittyy tärkeä seikka: ”Siinä vaiheessa, kun itsenäisen Suomen laivastoa vasta synnytettiin, Merenkulkulaitos oli maan ainoa merellinen viranomainen, johon turvauduttiin niin henkilöstön rekrytoinnissa kuin aluskaluston kokoamisessa. Nykyisin modernit teknologiat, kuten satelliittinavigointi, ovat mullistaneet merenkulun, mutta kriisitilanteessa voi olla yhä toisin. Ehkä eivät majakoiden valot tai väylämerkit enää ole ratkaisevia, mutta maailmassa, jossa varmuudella kehitetään erilaisia elektronisia häirintämenetelmiä, on ehkä hyvä edelleen pitää takakaskussa jotain, joka on kansallisessa hallinnassa”, kirjoittaa **Alpo Tuurnala** vuonna 2023 ilmestyneessä kirjassa: ***Kansakuntamme laivasto***.

Kenen vastuulla on Suomen merenkulun kriisitilanteen tiedotus?

Alpo Tuurnalan mietelmä on ajankohtaisempi kuin koskaan. Monet haikailevat entisen Merenkulkulaitoksen perään, jolloin Suomessa oli selkeä yksi toimija hoitamaan merenkulkuasioita ja jäänmurtoa sekä väylästöä. Myös Tuurnalan »

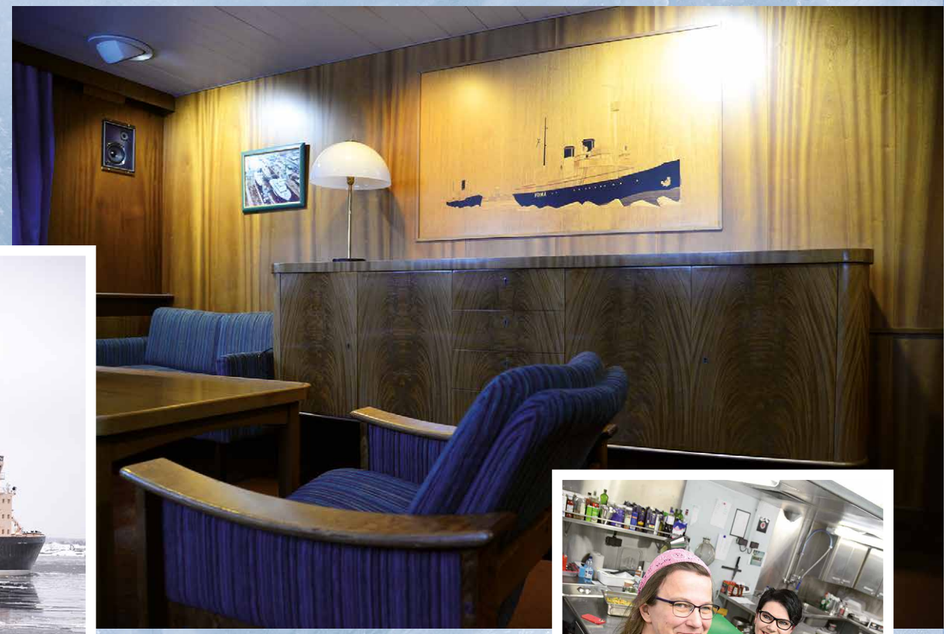


muistutukseen ”vanhoista” varajärjestelmistä kriisitilanteen varalle on syytä suhtautua vakavuudella.

Ruotsissa on olemassa vielä Sjöfartsverket, toisin kuin Suomessa. Sinänsä erikoista: Ruotsi on EU:n jäsen kuten Suomi, mutta miksi Suomen Merenkulkulaitos purettiin, Ruotsin säilytettiin? Kun Nordstream kaasuputki räjäytettiin 26.9.2022 onnettomuus tapahtui Ruotsin aluevesillä. Räjäytyksestä oli nopeasti tietoa saatavilla Sjöfartsverketin kotisivuilla tietoa.

Mikäli Suomen merenkulun pitäisi tiedottaa äkillisestä kriisitilanteesta nopeasti, on haastavaa etsiä oikea viranomaistaho, jonka kotisivuilta löytyisi asiasta tietoa. Väylävirasto ja Traficom ovat suuret virastot, jotka hoitavat muitakin kuin merenkulkuasioita. Mistä merenkulun kriisitiedotteita olisi poikkeustilanteessa nopeasti löydettävissä? Rajavartiolaitos, Merivartiosto ja Puolustusvoimat hoitavat toki omaa mantteliaan, mutta yhden kokoavan ja selkeän merenkulun toimijan etsiminen on haastavaa, saati kenellä on tiedottamisvastuu. ⚓

Taloussapulainen Satu Puotsaari esittelee jäänmurtajien kauniita astiastoja, joista löytyy Merenkulkuhallituksen tunnus: kaksi siniristilippua ja ankkuri.





Voima suuntasi Katanokalta ensin Merenkurkkuun ja sieltä sittemmin itäiselle Suomenlahdelle.

Kapteenin salongista löytyvät Yrjö Kukkapuron suunnittelemat nojatuolit. Yrjö Kukkapuro piti vuonna 2023 90-vuotisjuhlanäyttelynsä Espoon modernin taiteen museossa Emmassa.



Säde Kumpumäki-Koskela (oik.) ja kokkistuertti Hanna Räikkälä (edessä) valmistivat lounaaksi hernekeittoa.

JÄSENETU

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 puhelimessa 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, lahjoituksiin 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



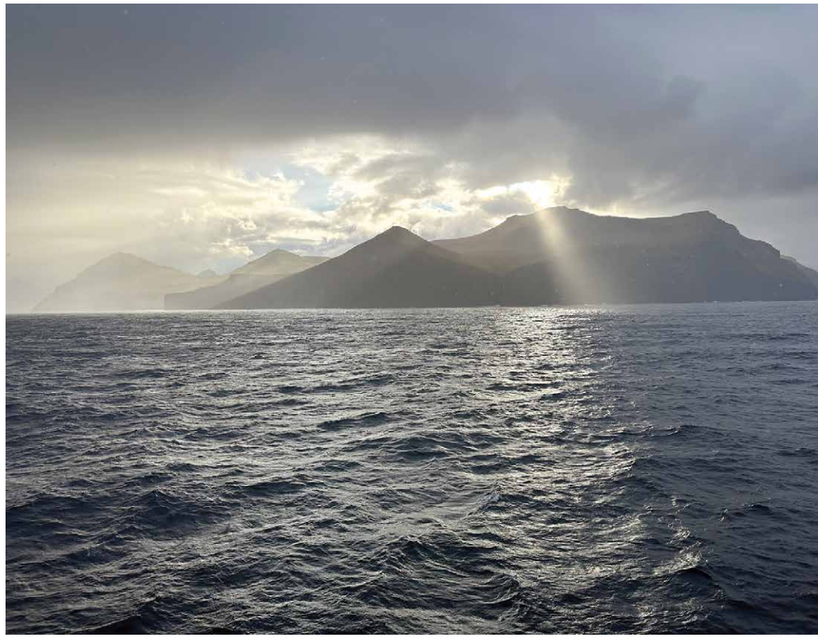
Janne Laaksonen vaalii merenkulun ammattikunnan perinteitä työssään ja ihollaan

Tatuoitu puosu

Imatralainen Janne Laaksonen voisi tänä vuonna juhlia merimiesammattinsa 20-vuotisjuhlia, jos niin olisi tapana tehdä. Pursimiehen tehtävistä avautuu ammattilaiselle näkökulmia moneen suuntaan, varsinkin omaan työyhteisöön ja siinä tapahtuneisiin muutoksiin.

TEKSTI **SIRPA SUTINEN** KUVAT **ILE TUOVINEN, FELIX ELIASSON, JANNE LAAKSONEN**

Puosu Janne Laaksonen urakoi lippumaston korjauksen kanssa säpissään. Tatuoinnit kertovat merimiehen ammatti-identiteetistä ja kuulumisesta ammattikunnan pitkän perinteen jatkumoon. Kuva: Ile Tuovinen



Janne Laaksonen kuvasi maiseman, kun laiva jatkoi matkaa Färsaarilta Islantiin.

Jos ennen puolikkaissa ja matruuseissa olikin pitkään jobissaan pysyviä kansimiehiä, ovat tänä päivänä monet heistä matkalla kansipäällystöön ja ainoastaan pysähtyvät urapolullaan kannella kerätäkseen meripäiviä eteenpäin uralla.

Janne Laaksosen mielestä kunnon merimiehet eivät kuitenkaan ole katoava luonnonvara. Puosu näkee nuorissa paljon tekemisen meininkiä ja halua oppia.

– Olen yrittänyt teroittaa, että nämä hommat on osattava ja asiat tiedettävä. Päällystössä on hyvä sitten tietää esimerkiksi, minkä verran joku työ vie aikaa. Sanon, että muista sitten kun annat esimiehenä hommia toiselle, että miten ne hommat itsellä meni, kertoo Laaksonen motivoivansa heitä, jotka ovat matkalla yliperämieheksi.

Harjoittelijoita ja alan vaihtajia

Laaksonen kertoo joskus havahtuneensa ajatukseen, että harjoittelijoilla on saman verran ikää, kuin hänellä työkokemusta.

– Joskus olin itsekin laivalla nuorin ja puosu.

Hän pohtii, että harjoittelijoita lukuun ottamatta kaikilla laivassa on vastuu omasta työstään, mutta harjoittelijat ovat hyväksi myös laivalle.

– Harjoittelijoista voidaan palkata hyviä puolikkaita. Monta hyvää työtekijää on jo ollutkin. Yhtiö palkkaa mielellään suomalaisia merimiehiä.

Nykyisessä laivassaan M/s Mistralissa on Laaksonen työskennellyt puosuna kaksi vuotta, Godby Shipping -varustamolla kuusi vuotta.

Laivassa on sekamiehitys ja työkieli on englanti. Hän tietää kertoa, että filippiiniläisillä matruuseilla voi olla perämiehen koulutus kotimaastaan.

– Mistralilla he työskentelevät nyt extrasurraajina kannella.

Puosu on pannut merkille, että laivalla näkyy myös iäkkäämpiäkin alanvaihtajia, jotka ovat lähteneet koulun penkille.

– Heillä on ehkä ollut haave alalle.

Laaksonen kiittelee, kuinka alanvaihtaja voi tuoda laivalle hyödyllistä kokemusta omalta alaltaan.

– Siinä voi oppia itsekin. Hyviä ideoita tulee joskus yhtä hyvin nuoriltakin.

Oppia vanhoilta skönäreiltä

Omalle merimiesuralle oli mallina, että molemmat vanhemmat olivat työskennelleet merillä.

– Isä oli Nesteellä pumppumiehenä, matruusina. Äiti byssassa.

Jo peruskoulussa heräsi ajatus merille lähdöstä, mutta koulussa ei alalle rohkaistu.

– Armeijan jälkeen hain kouluun Kotkaan. Laivoilla ensin harjoittelu, sitten puolikkaaksi ja matruusiksi. Sain vakinaisen paikan, vaikka koulu oli vielä kesken.

Laaksonen luettelee laivoja ja varustamoja, jotka ovat tullet tutuiksi uran varrella: Nesteen tankkeri, Konttiseiska, Bore, Kristiina Cruises, ESL, Wasaline ja nykyinen työnantaja Godby Shipping.

Matkustajalaivoilla on seilattu paitsi Merenkurkussa myös Punaisellamerellä, Mustallamerellä, Välimerellä ja Itämerellä. Pohjanmeri ja Pohjois-Atlantti ovat tulleet tutuiksi pääasiassa rahtilaivoilla.

Matruusina työskennellessä oli Laaksosella erityinen toive laivan vaihtuessa.

– Ajattelin, että jos löytyis semmoinen laiva, jossa olis vielä vanha puosu. Tiesin, että vanhoja partoja vielä seilaa ja olin utelias oppimaan. Sattuikin silleen pari puosua, että pääsi katsomaan, miten he hoitaa hommat. Sain heiltä niksejä, miten hommat kannattaa tehdä käytännössä.

Ammattiylpeys oli se piirre, jonka Laaksonen pani merkille näissä ”vanhoissa skönäreissä”.

Puosu näkee hyvien merimiestaitojen vaalimisen arvokkaana asiana.

Ankkuri, majakka ja merenneito

Merimiesperinteiden vaalimiseksi hän myöntää myös ihoonsa tatuoidut kuvat.

– Ensimmäiseksi otin tribaalin olkapäähän jo 14-vuotiaana. Toisen, merenneidon käsivarren sisäpinnalle, otin aika spontaanisti pari vuotta seilattuani. »



Töijäys Islannissa Torlakshofnin satamassa. Puosu Janne Laaksonen tunnetaan laivalla loistavana kastliinan heittäjänä. Kuva: Felix Eliasson



Þorlákshöfn (Torlakshofn) on satama/kalastajakylä Islannin etelä-rannikolla. Torlakshofn on Islannin eteläisen rannikon ainoa elinkelpoinen suojasatama lähtisen Grindavíkin ja idässä sijaitsevan Höfnin välillä.

Laaksonen naureskelee, että nyt ovat tribaalin kärjet pyöristyneet.

– Kun mies on kasvanut 60–70 kiloa.

Myöhemmin tehdyt kuvat hän määrittelee Old school -tyyppisiksi merimiestatuoinneiksi. Laaksosella on luottoammattilainen, joka on tehnyt hänelle aikuisiän tatuoinnit, ja joka ei epäröi opastaa oikeiden aiheiden valintaan.

– Kaksoisveli Tommi tekee näitä Imatralla.

Uudet kuvat tehdään yhteisen harkinnan tuloksena.

– Kyllä mie yleensä mietin, mitä seuraavaksi haluaisin. Annan veljelle aiheen ja vapaat kädet. Hän sitten miettii ja saa toteuttaa taiteellista näkemystään.

Laaksonen luonnehtii tatuointejaan perinteisiksi, oman alan kuviksi.

– Ankkureita sun muuta käsivarsissa. Purjelaiva rinnassa.

Old school -merimiestatuointeja

Tekstejä on ihossa vain vähän, mutta oikean ja vasemman käden sormiin on kirjoitettu ”hold fast”.

– Se on vanha merimiestatuointi.

Vasemmassa kämmenselässä on pääsky ja sydän, jossa lukee tyttären nimi. Tatuointeja tulee lisää harvakseltaan.

– Yllättävän vähän näitä on siihen nähden, että veli tekee näitä työkseen, hän naurahtaa.

Ajatuksena kuvien valinnassa on pysyä samassa perinteisessä tyylissä.

– Pari, kolmekin vuotta voi olla välissä. Joskus veli voi torpata ajatuksen ja sanoa, että ”en tee sulle tuollaista”.

Kaikki tatuoinnit on tehty kotimaassa ja kaikissa uudemmissa kuvissa on väriä.

– Yksi puosu sanoi, että mustavalkoisia kuvia ei ota muut kuin linnan kundit. En tiedä sanoiko tosissaan vai vitsinä, mutta se jäi mieleen, naurahtaa Laaksonen.

Yksi veljen tekemistä tatuoinneista on kuitenkin mustavalkoinen.

– Pohkeeseen on valokuvan pohjalta tehty kuva isästä. Se on meillä molemmilla. Isä kuoli, kun oltiin 13-vuotiaita.

Ammattitaitoa ja onnea matkassa

Yhden kuvan taustalla on muisto tiukasta paikasta laivalla.

– Se on muisto yhdestä aksidentistä Elbellä vuonna 2015. Laivalla tuli black out, ja mutka oli tulossa. Piti lekottaa styyrpuurin ankkuri, mutta se lähti juurimultineen pohjaan. Aloin lekottaa paapuurin ankkuria, eikä senkään jarru pitänyt. Stoppasin sen karhunleuan kanssa. Siinä oli omanlaisensa riskit. Oli hyvin kirjava tilanne. Ei onneksi sattunut mitään, eikä törmätty vastaantulijaan. Laitoin sen nahkaan. Siihen tuli ankkuri ja majakka. Majakan säteissä on sen paikan latitudi ja longitudi.

Myrskyaaltoja ei ole taiteeksi Laaksosen iholle vielä tuotu.

Viime talvi oli rankka, oli kyllä edellinenkin. Käsitys myrskyistä on muuttunut parin viime vuoden aikana.

– Luulin, että olin jo kovissa myrskyissä ollut, mutta kun on nyt Tanskan ja Islannin välillä seilannut, on käsitys muuttunut. Trailerit on 12 ketjulla kiinni ja silti ketjut katkeaa.

Laaksonen myöntää, että työssä on silloin omat haasteensa.

– Niin pitkään, kun lasti pysyy paikoillaan, ollaan kuitenkin voiton puolella.

Hän pohtii, että vaaratilanteita voi merillä tulla, olipa linja tai laiva mikä tahansa.

– Jokaisessa on omat riskinsä. Matkustajalaivan autokannella voi sattua onnettomuus, kun kuski painaa jarrun sijaan kaasua lastatessa. Töijäykset ja kiinnitykset on aina vaaranpaikkoja. Jos naru menee poikki, toivoo ettei ole ketään välissä.

– Itsellä on yksi arpi naamassa. Köysi pamahti naamaan, silmäkulma aukesi. Ei onneksi sattunut pahemmin. Onnea oli matkassa. ⚓

Sjömans-Unionens kongress 2024 närmar sig

Genom att rösta kan du påverka Sjömans-Unionens verksamhet

Representantvalet till Sjömans-Unionens kongress har precis inletts. Valmaterialet skickas hem till varje röstberättigad medlem i Sjömans-Unionen.

Genom valet kan medlemmarna påverka Unionens framtida verksamhet: kongressrepresentanterna som väljs till kongressen väljer en fullmäktige och styrelse till förbundet och en ledning för den kommande fyraårsperioden.

På kongressen beslutar man också om Sjömans-Unionens framtida verksamhet och budgeten för den kommande perioden. Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. Representanterna representerar olika avtalsområden i proportion till medlemsantalet. Genom att rösta kan du alltså påverka Unionens framtida verksamhet.

Från corona till en flytande Edens lustgård

Sjömännen är till naturen ett lugnt, men bestämt folk. Oavsett vad det handlar om finns det inget som förvånar en sjöman: de har upplevt och sett allt. Förr i tiden beredde man sig på skörbjugg vid arktiska seglingar och lastade fartygets lastrum med hjortron som man skulle äta. Den norra farleden klarade man med dåtidens utrustning – om än stelfrusna och med beslutsam sisu.

För de finländska sjömännen kom inte coronapandemin för fyra år sedan, 2020, som någon överraskning. Man har sett och upplevt epidemier på fartygen även förr. Stängningen av Finlands gränser förargade däremot den finländska sjömanskåren rejält, då passagerarfartygstrafiken stannade upp och mer än hälften av sjömännen permitterades.

2022 startade kriget i Ukraina. Det åtstramade säkerhetsläget på Östersjön kom inte heller som någon överraskning för de finländska sjömännen, kanske mer för de finländska beslutsfattarna. Sjömans-Unionen har år efter år och årtionde efter årtionde lyft fram hur viktig sjöfartens försörjningsberedskap är för vårt land. Finland måste ha tillräckligt med eget tonnage under finsk flagg och finländska sjömän för att kunna transportera frakt till vårt land i alla typer av situationer: Bara en väg leder till Finland och den går över havet.

De finländska beslutsfattarna – från alla partier – måste ta tryggandet och stärkandet av den finska sjöfarten på allvar. Matförsörjningen för finländska medborgare och produkttransporterna för företag och fabriker i Finland är inga politiska medel, utan livsviktig infrastruktur vars funktion måste tryggas. Säkerhetsläget på Östersjön har försvagats ytterligare och handelsfartyg under finsk flagg inklusive finländska besättningar är det enda sättet att garantera att våra sjötransporter fungerar. Finland har fått nya allierade i och med kriget i Ukraina, men som det pågående presidentvalet i USA visar kan koalitioner också bytas ut – och det snabbt. Det visar sig med tiden, men vi står alltid ensamma i praktiken och måste bereda oss på det.

De finska rederierna har under den gångna fyraårsperioden förnyat sitt tonnage i en modernare och miljövänligare, en nästan utsläppsfri riktning. Arbetet med att ta fram ny teknik och olika bränslelösningar fortsätter. Vid sidan om fartygen måste man satsa ännu mer på besättningen. Mitt i det gångna årtiondets teknologivurm tenderade man att glömma det mänskliga kapitalets, alltså arbetstagarens, välmående och ork. Först nu, kanske för att det kommer en nyare generation sjömän, har man börjat få upp ögonen för mjukare värden och fästa uppmärksamhet vid hur människor ska orka på jobbet ända fram till pensionsåldern oavsett ålder. Sjöfarten behöver arbetskraft, desperat.

Den finska sjöfarten erbjuder bra arbeten och nyare fartyg att arbeta på. Fartygen behöver och kommer att behöva arbetskraft även i framtiden. Det går inte att ersätta, något som för närvarande är ett hot inom t.ex. plattformsekonomin. Även om fartygen utvecklas kommer det fortfarande att vara människor som arbetar på dem även de kommande årtiondena. Kanske ännu mer än idag, för vem vet vilken slags flytande trädgårdsstad framtidens sverigefärja kan bli. Ett flytande Eden på vårt eget Östersjön.

Kollektivavtals-rundan är igång

Kollektivavtalsförhandlingarna pågår som bäst. Kollektivavtalen mellan Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland löper ut skottdagen 29.2.2024.

KOLLEKTIVAVTALET ÄR ett avtal mellan Sjömans-Unionen och arbetsgivarförbundet eller en enskild arbetsgivare om villkoren i arbetsavtalsförhållandet i branschen i fråga. **Sjömans-Unionen förhandlar med arbetsgivaren om kollektivavtalet för Sjömans-Unionens medlem, dvs. för dig.** I kollektivavtalet fastställer man bl.a. minimilönegränser, arbetstider, övertidsersättningar och semestertider.

Två huvudavtal
Sjömans-Unionen har två huvudkollektivavtal. De som rör majoriteten av medlemmarna är:

- **utrikesfartens passagerarfartygsavtal** (passagerarfartyg) och
- **utrikesfartens handelsfartygsavtal** (frakt-, småtonnage-, ropax- och andra handelsfartyg i utrikesfart)

Sjömans-Unionen tecknar totalt 50–60 kollektivavtal med arbetsgivarna.

Kollektivavtalsinitiativ samlades in från medlemmarna
På hösten samlade Sjömans-Unionen in kollektivavtalsinitiativ från medlemmarna på fartygen genom förtroendemännen och fackavdelningarna. Enskilda medlemmar kunde skicka in egna kollektivavtalsinitiativ direkt till förbundet.







Buffépersonalen hade en hektisk lillajulskryssningsäsong.

Från och med mars seglar Viking Lines alla fartyg under finsk flagg

M/s Viking XPRS registrerades under finsk flagg för ett år sedan, den 6 mars 2023. Registreringen av fartyget från estnisk till finsk flagg stärkte det finska tonnaget och den finska försörjningsberedskapen.

TEXT OCH BILDER **SAANA LAMMINSIVU**

Viking Line överförde XPRS från estnisk till finsk flagg för att förenkla hanteringen av rederiets personalfrågor. Under estnisk flagg arbetade besättningen genom ett estniskt bemanningsföretag. När M/s Viking XPRS flaggades in till Finland blev besättningen direkt anställda hos Viking Line och omfattas av det finska lönesystemet.

I oktober 2023 meddelade Viking Line att de skulle flagga in M/s Viking Cinderella från svensk till finsk flagg. Från och med mars 2024 kommer M/s Viking Cinderella att trafikera rutten Helsingfors-Mariehamn-Stockholm. Samtidigt flaggas Cinderella in under finsk flagg.

M/s Viking Cinderella flaggas in under finsk flagg i mars
I och med inflaggningen av M/s Viking Cinderella seglar Viking Lines alla fartyg nu under finsk flagg. Rederiet Viking Lines agerande är värt all respekt: genom att registrera alla fartyg under finsk flagg stärker man det finska tonnaget, men också den finska sjötrafikens försörjningsberedskap.

De finska passagerarfartygen transporterar mycket frakt på varje resa och tryggar försörjningsberedskapen för landets sjötrafik. I och med coronapandemin och det efterföljande kriget i Ukraina måste försörjningsberedskapen utvecklas ytterligare.

M/s Viking XPRS har seglat under finsk flagg i ett år
Besättningen på M/s Viking XPRS har nu seglat under finsk flagg i ett år och är nöjd med sitt arbete.

Besättningen på passagerarfartyget består huvudsakligen av finländare, men det finns också en del estländare. Tidningen Sjömannen besökte fartyget strax före jul. De mest hektiska lillajulskryssningarna var över, men när vi avgick från Helsingfors mot Tallinn mot natten väntade oss en vinterstorm. Trots det dryftade besättningen olika initiativ till den pågående kollektivavtalsförhandlingsrundan mellan jobben.

Förslag till den pågående kollektivavtalsrundan
Från och med mars seglar Viking Lines alla fartyg under finsk flagg och omfattas av finska kollektivavtal.

M/s Viking XPRS seglar mellan Helsingfors och Tallinn och har såväl fast anställda som visstidsanställda. Både vikarier och fast anställda oroar sig för hur man ska trygga arbetet för visstidsanställda.

– Den mest akuta besättningsbristen är avklarad, men det råder alltjämt en skriande brist på arbetskraft i rederierna. »



Under coronapandemin permitterades drygt hälften av de finländska sjömännen till följd av reserestriktionerna. Permitteringssystemet under finsk flagg visade sig vara räddningen för de finländska sjömännen. När coronapandemin slog till behövde man inte säga upp någon, utan kunde permittera besättningen till skillnad från läget på fartyg under svensk flagg, som saknar ett motsvarande permitteringssystem. Trots permitteringssystemet var coronatiden en ekonomiskt utmanande tid för de finländska sjömännen. Ärren syns alltjämt. Tiden läker alla sår, sägs det.

Nytt år, nya möjligheter

I kassan i taxfree-butiken på M/s Viking XPRS sitter en visstidsanställd taxfree-försäljare. Hon har en tydlig hälsning till de pågående kollektivavtalsförhandlingarna mellan Sjömans-Unionen och Rederierna.

– Jag skulle vilja få fast anställning. Jag tycker om mitt arbete, men en visstidsanställning är naturligtvis en helt annan sak än en fast anställning. Många här skulle vilja få ett fast arbete.

Den artiga och leende kassaförsäljaren är en kundservicearbetare med lång erfarenhet. Humor har hon också. Det är ett par nätter kvar till julafton, och sedan är det dags för ett nytt år.

– Jag går på en liten diet, säger hon med en blinkning.

– Många på det här fartyget har fastnat för 16:8-dieten, den fungerar förresten. Tanken är att man bara får äta mellan kl. 9–16 på dagen och fastar resten av tiden. Så enkelt är det: inget mer smaskande på bröd på kvällen. Det är mitt nyårslöfte, skrattar hon.

Den välvårdade damen i kassan behöver i och för sig ingen diet, men den hårda självdisciplinen säger också något om vad som krävs av sjömännen i deras arbete: bra form och i en del uppgifter även en viss omsorg om utseendet.

Människor måste känna att de är uppskattade

Det råder brist på arbetskraft i de finska rederierna, vilket är något som man försöker lösa i olika kommittéer. Ibland finns lösningen inom räckhåll: passagerarfartygen har många visstidsanställda som är engagerade i sitt arbete, som ville ha en fast anställning.

Viking Line gav sin personal fast anställning i slutet av 2023. Kanske i grevens tid, med tanke på att det råder hård konkurrens om arbetskraften.

– Många kommer hit för att arbeta och önskar att dom erbjuds en fastare arbete.

I buffén på M/s Viking XPRS löser man problemet genom en positiv inställning. Det är viktigt att få folk att förbinda sig till sitt arbete.

– Sjöarbetet är ett bra yrke och det finns mycket att göra här. Vi behöver folk som gör det.

– Man måste uppmuntra folk att arbeta. Arbetet måste vara meningsfullt och arbetstagaren måste känna att han eller hon uppskattas. Mänsklighet och ett vänligt bemötande efterfrågas och behövs.

Djävulen tar lillfingret

Besättningen på M/s Viking XRPS har noga följt den pågående samhällsdiskussionen där det talas om att skära ner på personal och begränsa deras rättigheter.

– Sjömännen är oroliga för samhällets framtid. Man skär ner i allt, samtidigt som man försöker uppmuntra folk att arbeta.

Sjömännen är förskräckta över den finska regeringens agerande, som bara förvärrar besättningsbristen till sjöss.

– Den finska regeringen föreslår att man i fortsättningen ska kunna ge t.ex. en ettårig visstidsanställning även utan särskilda grunder. Detta förslag stjäl även det sista av ens människovärde: osäkerheten i livet ökar. Ekonomiska frågor och att bilda familj blir en omöjlighet.

Den finska regeringen har maskerat nedskärningarna i en förklädnad. Man spelar räddande ängel och skapare av arbetstillfällen. I verkligheten har man gett djävulen lillfingret, som han kapar av. Den finska regeringen tänker göra den första sjukledighetsdagen oavlönad. På fartygen vet man vad det leder till:

– Folk kommer att komma till jobbet sjuka.

– Vi har redan nu fullt upp på vårt fartyg och försöker hitta vikarier för sjukledig personal. Om folk arbetar när de är sjuka är de inte i arbetsdugligt skick, vilket kan återspeglas på fartygssäkerheten.

Facklan slocknar

Det finns gott om utmaningar till sjöss som det är. Fartyget och dess besättning är alltid ensam till sjöss.

– Vi åker från Helsingfors mot Tallinn mot natten. Det är tydligen en riktig vinterstorm på gång, säger buffépersonalen medan de snabbt plockar bort julens blomarrangemang från bordet.

Förvintern kan också bli om inte stormig så i alla fall iskall till följd av de föreslagna nedskärningarna. Fackförbunden i FFC väntar på att regeringen ska återvända till förhandlingsbordet och avsluta sin enkelriktade diktatpolitik.

– Yttrandefriheten begränsas och man får inte uttrycka sin åsikt. Man får inte strejka. Vi är på väg mot en diktatur. Vi får väl se vad allt detta leder till, säger hovmästaren och lyfter ner den sista ljusstaken från bordet.

Sedan slocknar facklorna. ⚓

Initiativ till kollektivavtalsrundan från däckspersonalen på M/s Viking XPRS

En lång lastbilskolonn köar för att köra ombord på fartyget på Viking Lines terminal i Skatudden. Under natten har marken täckts av ett vitt snötäcke. Landskapet från Skatudden ut mot Sveaborg är som taget från ett vykort. Det är ett par nätter kvar till julafton och många gör shoppingresor till Tallinn i sista stund.

DÄCKSBESÄTTNINGEN PÅ M/s Viking XPRS dirigerar in ett fordon i taget i lastrummet på M/s Viking XPRS.

– Lastrummet är mörkt och man måste hela tiden hålla ett öga på fordonen. Jag använder visselpipan hela tiden för att varna fordonen, beskriver lättmatros **Erika Jaranne** lastningen och lossningen av fartyget.

Uppemot ett par hundra personbilar susar in i XPRS inre. Däck två fylls helt med fordon.

– Jag gör en kontrollrunda för att se till att det inte finns bilar som har husdjur utan någon ventilation. På sommaren kan värmen i lastrummet stiga ända till 40 grader, säger båtsman **Kimmo Antikainen** när han slinker mellan personbilarna.

På den här rundan hörs det inget husdjur från en enda bil. Fartygets avgång får lastdäcket att skaka till, vilket utlöser larmet i många bilar. Ljudet på bildäck är öronbedövande. Det hjälper inte att täcka för öronen med händerna. Först när man når hissen och dörrarna stängs så dämpas ljudet.

Bättre ersättning för lasthantering

Fartyget är lastat och däcksbesättningen går på lunch. De äter ärtsoppa och funderar på kollektivavtalsinitiativ.

– Ersättning för lasthantering borde vara bättre. På Viking Line är ersättningen för lasthantering månadsbaserad enligt utrikesfartens passagerarfartygsavtal.

Kollektivavtalet anger alltid det minsta som ska betalas för jobbet. Man kan alltid nå ett bättre avtal med rederiet (lokalt).

– Det vore bra att få en dagsbaserad eller fordonsbaserad ersättning för lasthanteringen så att arbetsmängden och ersättningen för den matchar varandra.

M/s Viking XPRS trafikerar från Helsingfors till Tallinn två gånger per dygn på vardagar.

– På vardagarna gör vi fyra lossningar och lastningar per dygn. På veckosluten (fre–sön) har vi sex lossningar och lastningar per dygn, berättar däckspersonalen och förklarar att linjen är mer hektisk än längre sjöresor.

Däcksbesättningen diskuterar också andra däcksuppgifter, som avfallshantering.

– Soporna måste hanteras försiktigt, de kan innehålla vad som helst.

Vid tömning av papperskorgar ska arbetsgivaren ordna lämplig utrustning för arbetstagaren, som handskar med skärskydd. Vaccinationerna måste också vara uppdaterade och bekostas av arbetsgivaren.

> *Kollektivavtalet anger alltid det minsta som ska betalas för jobbet.*

Arbetarskyddsförvaltningen anvisar: ”Arbetsgivaren ska erbjuda arbetstagarna vaccinationer enligt företagshälsovårdens behovsbedömning. Effektiva vaccinationer, om sådana finns, ska erbjudas till arbetstagare som inte redan är immuna (motståndskraftiga) mot ett biologiskt agens för vilket de exponeras eller kan exponeras i sitt arbete eller under sina arbetsresor. Vaccineringen ska vara avgiftsfri för arbetstagaren.”

Ärtsoppan är uppäten och det är dags att återgå till jobbet. Däcksbesättningen har en sak till i åtanke – den viktigaste – och den rör den pågående kollektivavtalsrundan:

– Mer lön. Levnadskostnaderna har gått upp, boende, uppvärmning: allt. Arbetstagarna bör få en utkomst för sitt arbete som de kan leva på i det kalla Norden med sina höga kostnader.



Båtsman Kimmo Antikainen lyfter bakporten efter att alla fordon är lastade.





Nestes alla sex produkttankfartyg seglar under finsk flagg. Produkttankfartygen Halti och Saana har helt finländska besättningar.

De bistra vindarnas fjäll

Produkttankfartygen Saana och Halti registrerades under finsk flagg

I början av 2024 kan man ärofullt och med vajande blåvita flaggor fira resultatet av ett långt påverkansarbete: Nestes alla sex nya produkttankfartyg seglar nu under finsk flagg! Produkttankfartygen Halti och Saana registrerades under finsk flagg i slutet av 2023 och har helt finländska besättningar, dvs. EU-besättningar.

TEXT OCH BILDER **SAANA LAMMINSIVU**

Kilpisjärvis mäktiga Saana, de bistra vindarnas fjäll. Ovan den svindlande höga himlen spred sig Ishavets ande och kyla längs södra Finland i januari. Under trettondagsveckan utfärdades en strejkvarning, då den arktiska luftmassan spred sig från Sibirien över Finland och stannade kvar.

– I Karleby visade mätaren –30 grader, och med vindavkylningen gick det ner till -40 grader då vi åkte mot Borgå, berättar at-maskinreparatör **Wiljami Suomalainen** om de isande arbetsförhållandena på fartygets däck.

Finsk flagg och finländska besättningar

Neste har förnyat sin flotta, som tryggar Finlands bränsleförsörjning, till en nyare och mer miljövänlig sådan. År 2021 registrerades tankfartygen Uikku och Lunni under finsk flagg som ersättning för de tidigare fartygen Neste och Futura. År 2022 registrerades M/t Jaarli och M/t Jatuli under finsk flagg som ersättning för Mastera och Stena Arctica.

I slutet av 2023 registrerades tankfartygen Halti och Saana under finsk flagg som ersättning för Kiisla och Suula. Halti och Saana har en finländsk besättning (EU-besättning).

– Viktigast för vårt land är att trygga försörjningsberedskapen för de finländska bränsletransporterna med finländska fartyg – och framför allt med finländsk besättning. Vi har framfört det till riksdagsledamöter och andra beslutsfattare – och arbetet fortsätter. Jag vill tacka alla som deltagit i arbetet, säger OSM Thomes huvudförtroendeman **Turo Ihalainen**, som kämpat för att få in de nya produkttankfartygen under finsk flagg.

Finlands försörjningsberedskapsflotta tryggar bränsletransporterna i alla förhållanden

Produkttankfartygen Halti och Saana tillhör Finlands försörjningsberedskapsflotta, som grundades 2014. Försörjningsberedskapscentralen och Pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen köpte tillsammans fem tankfartyg och tre terminalbogserare från Nestes flotta. Holdingbolaget Navidom bildades för försörjningsberedskapsflottan. Fartygen återleasades för Nestes bruk med långa avtal. Syftet med arrangemanget »

At-maskinreparatör Wiljami Suomalainen

”Jag tycker om jobbet till sjöss, jag kan inte tänka mig att stanna i land”

På däcket till tankfartyget Saana står en sjöman som är nöjd med sitt arbete, at-maskinreparatör Wiljami Suomalainen. Sjömansyrket är det andra i serien för honom. Suomalainen arbetade tidigare i land som installatör av tung utrustning, men sökte tillsammans med en kompis till sjöskolan i Kotka och har inte ångrat att han bytte yrke.

Via sjöskolan i Kotka till sjöss

Wiljami Suomalainen arbetar som at-maskinreparatör på tankfartyget. Före sin sjömanskarriär arbetade Suomalainen som installatör av tung utrustning i Joutseno, där de tillverkade brandbilar. Produktionen lades ner och Suomalainen bestämde sig för att följa i sin fars fotspår och gå till sjöss.

– Jag sökte till Ekami i Kotka tillsammans med en kamrat.

Suomalainen kände till motorteknik sedan tidigare, så studierna gick smidigt.

– Jag kunde hjälpa andra i studierna på skolan, säger Wiljami, som blev klassens inofficiella hjälplärare.

De studerande och lärarna utgjorde en nära gemenskap i Kotka.

– Lärarna var också riktigt trevliga i Kotka, jag minns speciellt min ämneslärare **Veli-Matti Piipari**.

At-maskinreparatör Wiljami Suomalainen trivs bra till sjöss.

– Ibland saknar jag till och med mitt skolgång, säger Suomalainen och berättar att han ibland besöker skolan för att hälsa på lärarna.

Suomalainen besökte också Ekami för att berätta för de färska förstaklassarna om arbetet till sjöss, om sitt yrke och om allt han fått göra till sjöss. Presentationen fick ett bra mottagande.

Arbetet till sjöss erbjuder frihet

Efter att ha utexaminerats från Ekami i Kotka fick Suomalainen fast anställning på Nestes tankfartyg Suula. Vid årsskiftet ersattes fartyget av produkttankfartyget Saana, som Wiljami var med och hämtade hem från varvet i Sverige. Törnarna, alltså arbetsperioderna, på tankfartyg är sex veckor långa.

– Fartyget har ett bra gym och bastu samt ett dagrum där besättningen samlas.

Arbetet på tankfartyget erbjuder också en särskild typ av frihet.

– En visst typ av isolering passar min natur. Efter jobbet kan jag dra mig undan till min hytt, där jag inte knappar på telefonen eller hänger i sociala medier. På fartyget får man med goda skäl hålla sig utanför; på flykt undan dåliga nyheter från världen.

– Jag tittar på många serier och filmer, de är viktiga för mig och kanske en typ av verklighetsflykt.

Besättningen tillbringar också mycket gemensam tid på fartyget då de tittar på filmer tillsammans eller går och handlar i land.

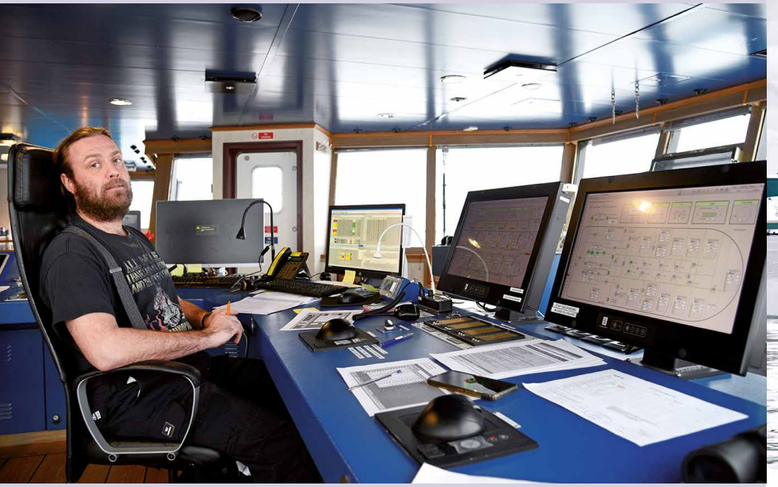
Suomalainen behöver också tänka strategiskt i sin andra hobby: skytte.

– Jag utövar practicalia. Där skjuter man med pistol, hagelbössa och gevär runt en bana, förklarar Suomalainen och berättar att han deltar i tävlingar i sin skytteförening.

Efter den sex veckor långa törnen väntar en ledighet för besättningen. Wiljami Suomalainens planer för ledigheten är tydliga:

– Jag satsar på mitt förhållande. Mina vänskapsförhållanden och min mamma och bröder med familj är också viktiga, säger Wiljami Suomalainen som uppskattar sina närstående som en motvikt till den långa fartygstörnen.

FÖRSÖRJNINGSBEREDSKAPSFLOTTAN FÖRNYAS



Styrman Antti Holappa tyckert att arbetet på Neste är mycket intressant. Jag trivs väldigt bra här och får tillräckligt med utmaningar i jobbet.



M/t Jatuli i Sköldvik raffinaderiet. Jatuli registerades under finska flaggan år 2022.

var att trygga en kontinuitet och försörjningsberedskap för Finlands bränsleförsörjning i alla förhållanden.

– Finlands försörjningsberedskap måste utökas. Finland måste ha egna tankfartyg under finsk flagg och finländsk besättning för att trygga försörjningsberedskapen för landets bränsletransporter.

– Jag oroar mig lite för om de finländska redarna har vad som behövs för att få unga att fortsätta intressera sig för sjömansyrket t.ex. på tankfartyg. Alla kan ju inte bli befälhavare, påminner OSM Thomes huvudförtroendeman Turo Ihalainen.

Miljövänligt tankfartyg som drivs av LNG och biogas

Den finländska tankfartygsflottan har förnyats de senaste åren och är nu modernare och mer miljövänlig. Nu finskflaggade Saana byggdes 2018 och Halti 2019.

– Saana är ett miljövänligt fartyg som drivs av LNG och som också kan använda biogas som bränsle, säger fartygets besättning om sin nya arbetsplats i Borgå på Nestes raffinaderier i Sköldvik.

Ett tankfartyg innebär en 5 kilometer lång lastbilskolonn

Saanas befälhavare **Sami Saarela**, styrman **Antti Holappa** och at-maskinreparatör **Wiljami Suomalainen** står på fartygets kommandobrygga. Produkttankfartyget kör för närvarande lätt gods, dvs. bränsle och diesel, till Borgå. Halti och Saana har en dödvikt på 16 300 ton. De är 150 meter långa och 22,8 meter breda. Konstruktionsdjupgåendet är 9,358 meter. Hur mycket last kan ett tankfartyg transportera åt gången?

– Föreställ dig en vattenkubik: en meter x en meter x en meter. Detta tankfartyg kan transportera nästan 17 999 ton last (19 900 kubik) när tankarna är fyllda till 98 %, försöker at-reparatör Wiljami Suomalainen konkretisera.

Befälhavare Sami Saarela påminner att mängden last också påverkar lastens specifika vikt.

– Det kanske bästa sättet att beskriva ett tankfartygs lastmängd är en tankbilskolonn: en fartygslast med bränsle är 17 000 ton. En tankbil kan transportera 50 kubik bränsle. För att transportera en fartygslast behövs ca 360 tankbilar. En tankbil är 14 meter lång, vilket innebär att det skulle behövas en drygt 5,0 kilometer lång lastbilskolonn för att transportera en oljelast!

Finland måste ha egna tankfartyg under finsk flagg och finländsk besättning för att trygga försörjningsberedskapen för landets bränsletransporter.





Kocksteward Anne-Marie Mahkonen och kock Teppo Mäkitalo tycker kabyssen är kompakt och funktionell.



Man lastade proviant i Sköldvik varifrån fartyget tar allt sin mat.

Arbetet på tankfartyget är intressant

Styrman Antti Holappa håller blicken på monitorerna. Holoppa tänker åka till Spanien till våren och sommaren.

– Jag tänker hämta min segelbåt från Alicante till Finland och sälja den.

Holappa har seglat på Medelhavet, men den senaste tiden har han jobbat mer vilket har gjort att han inte hunnit segla lika mycket.

– Jag arbetar på ESL Shipping, men vikarierar också här på Neste.

– Arbetet på Neste är mycket intressant. Jag trivs väldigt bra här och får tillräckligt med utmaningar i jobbet. Ser man till arbetet som styrman är lastoperationerna här helt annorlunda än de på torrlastsidan, berättar styrman Antti Holappa samtidigt som han hela tiden håller ögonen på monitorerna.

OSM Thome (OSM Ship Management Finland) ansvarar för bemanningen på Nestes tidsbefraktade produkttankfartyg. Saana har en 17 man stark besättning, som alla är finländare med undantag för en estländare.

– Vi lär oss som bäst hemligheterna bakom det LNG-drivna fartyget, men det har gått bra, berättar däcksbesättningen. »



Hälsningar från riksdagen: till höger riksdagsledamot Juha Viitala (FSP) brevid OSM Thomes huvudförtroendeman Turo Ihalainen och till vänster Jari Mäki-Korte. Bakom Petri Marttinen.



Befälhavare Sami Saarela (till höger) och at-maskinreparatör Wiljami Suomalainen står på fartygets kommandobrygga.

Neste investerar i raffinaderiet i Borgå och satsar på förnybara och cirkulära lösningar

NESTE SATSAR PÅ FÖRNYBARA produkter och utvecklar hela tiden olika lösningar. Neste har för närvarande Europas mest omfattande kapacitet – 1,4 miljoner ton – för förnybara produkter i Rotterdam.

År 2022 meddelade Neste att de investerar 1,9 miljarder euro i raffinaderiet i Rotterdam. Den årliga kapaciteten för förnybara produkter i Rotterdam ökar till 2,7 miljoner ton om året.

Neste satsar också på raffinaderiet i Borgå. Före julen 2023 berättade Neste att man i framtiden tänker göra om raffinaderiet i Borgå till ett raffinaderi för ”förnybara och cirkulära lösningar”. För närvarande producerar man flytande bränslen av såväl råolja som vegetabiliska fetter och avfallsfetter i Borgå.

Inom kort kommer förändringen att sätta stopp för förädlingen av råolja i Borgå. När man slutar med råolja beror enligt meddelandet från Neste dock på marknaden och lagstiftningen.



Finlands högsta fjäll

NESTE HAR DÖPT sina nya produkttankfartyg efter Finlands högsta och blåsigaste fjäll, Halti och Saana. När mänsklighetens morgon började gry var Lappland ett land för jättar. Den fagra jungfrun Malla och hennes fästman Saana firade sitt bröllop på Halti, men bröllopet slutade i fiasko. Till bröllopet kom Peltsa – från Sverige, vad annars. Peltsa drömde om att få jungfrun Malla till sin hustru och skred till verket i kyrkan. Festfolket blev förskräckt över isen som vällde in från norr och den tilltagande vinden. Kyrkfolket flydde. Saana försökte bära sin fästmö Malla i trygghet. De hann inte långt innan de hamnade under isen och stelnade vid Kilpisjärvi strand. Och där blev de kvar, sjunger **Taiska**.

Det råder stor brist på arbetskraft på tankfartyg.

– Det är svårt att hitta reparatörer och maskinmästare, men här behöver vi även överstyrmän och styrmän, berättar däcksbesättningen.

Arbetet på tankfartyg kräver tilläggsbehörigheter, som tilläggsbehörighetsintyg för IGF. IGF-koden som IMO:s sjösäkerhetskommitté godkände 2015 rör fartyg som använder bränslen med låg flampunkt, som t.ex. LNG eller metanol.

– Arbetet på ett tankfartyg kräver också högre behörighetsbevis för kemikalie- och oljelasthantering.

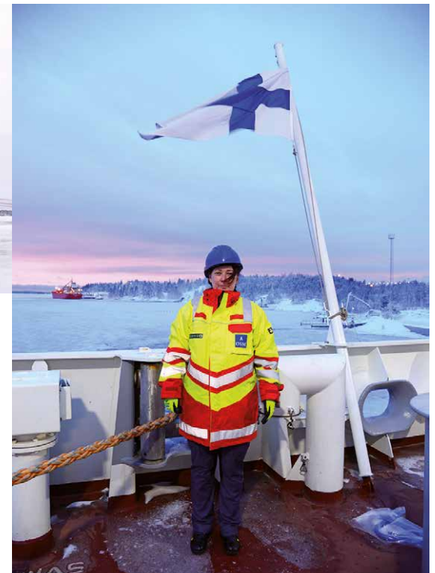
Från strandrace till Rotterdam

Saana har trafikerat sin första vecka längs Finska viken och Bottniska viken. Den här gången bunkrade man fartyget i Karleby, där resenärerna hade det kallt om nosen: minus 40 grader. Tankfartyget är döpt efter ett fjäll i Lappland, men fryser inte fast i isen eftersom det har isklass IA, precis som systerfartyget Halti. Besättningen på Saana vill däremot ta sig från isen till öppnare vatten.

– Vi börjar få nog av strandracet. Det vore bra om vi kunde komma längre ner på Östersjön, närmare Rotterdam, önskar at-reparatör Wiljami Suomalainen.



M/t Saana registrerades under finsk flagg i december.



Kocksteward Anne-Marie Mahkonen har arbetat på Neste hela sin karriär.

Styrman Antti Holappa önskar också en lång linje åt fartyget. Törnen är sex veckor lång. På den tiden skulle man hinna göra tre resor mellan Borgå och Rotterdam. Sjöresan från Borgå till Rotterdam tar ca fem dagar.

– Utanför Rotterdam får man ofta ligga vid ankar i 1–2 dagar.

Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen bildar det så kallade ARA-området, varifrån man kör olja. Kriget i Ukraina förändrade oljetransporterna i ett kast, så det blir inga fler resor till Primorsk eller Ust-Luga. Man måste rikta blickarna mot väst, Rotterdam, som passeras av ca 150 000 fartyg varje år.

– Rotterdam är Europas största hamn och sprider ut sig över ett område lika stort som nästan 13 000 idrottsplaner, beskriver kocksteward **Anne-Marie Mahkonen** hamnens proportion.

Provianten hämtar man i Borgå.

– Det är bra, för i Rotterdam måste man transportera provianten till fartyget på en pråm, förklarar kockstewarden.

Mahkonen och hennes kollega kocken **Teppo Mäkitalo** är nöjda med proviantutrymmena på det nya tankfartyget. De är rymliga, rent ut strålande. Och den nya kabyssen?

– Låt oss säga kompakt och funktionell.

Teppo Mäkitalo har arbetat på Neste i fyra-fem år och bor i S:t Karins.

Anne-Marie Mahkonen har arbetat på Neste hela sin karriär.

– Vad är det för mening med att byta? säger Kotka-bon med en blinkning. ⚓

Viktigt beslut från högsta domstolen

UPM saknade grund för att begränsa strejken

Enligt högsta domstolen fanns det ingen grund för UPM:s krav att begränsa strejken genom en säkringsåtgärd.

TEXT **PAPPERSFÖRBUNDET 22.12.2023** BILD **JUHA VIITALA**



Högsta domstolen konstaterar i sitt avgörande att den omständighet att Pappersförbundets strejk var riktad mot arbeten i anslutning till produktion av fjärrvärme och hantering av avloppsvatten på UPM:s fabriker inte hade orsakat sådan direkt, konkret och allvarlig fara för fabriksorternas invånares liv och hälsa eller för miljön att strejken kunde ha begränsats genom ett förordnande om säkringsåtgärd.

Avgörandet av den 22 december rörde en 112 dagar lång strejk vid UPM:s fabriker i början av 2022. Genom en säkringsåtgärd beviljad av Helsingfors tingsrätt lyckades UPM då begränsa arbetena vid kraftverken och vattenhanteringen så att de lämnades utanför strejken. Säkringsåtgärden ledde till att arbetstagarna återvände till arbetet på arbetsvillkor som ensidigt fastställdes av UPM. Ansökan om säkringsåtgärd rörde ett strejkförbud för totalt 186 arbetstagare, medan strejken omfattade totalt ca 2 200 arbetstagare i bolagen.

Högsta domstolen konstaterar i sin motivering bl.a. att stridsåtgärdernas omfattning och hur de riktas i regel ska avgöras av fackförbundet. Hänsyn ska tas till strejkrättens centrala betydelse som grundläggande rättighet som ett sätt att effektivt förverkliga den skyddade rätten att bilda och ansluta sig till fackföreningar, varför man måste förhålla sig restriktiv till en begränsning av en strejk. En strejk kan betraktas som olaglig endast på mycket tungt vägande grunder i exceptionella situationer där strejken direkt, konkret och allvarligt skulle äventyra andra grundläggande rättigheter, som liv och hälsa. ⚓

LÄS MER PÅ PAPPERSFÖRBUNDETS SIDA (på finska)

Mål rörande säkringsåtgärd till Högsta domstolen 7.10.2022



Janne Laaksonen värnar om sjömanskårens traditioner i sitt arbete och på sin hud

Tatuerad båtsman

Imatrabon Janne Laaksonen skulle kunna fira 20 år som sjöman i år, om man gjorde sådant. Arbetet som båtsman ger utövaren breda perspektiv, särskilt när det gäller den egna arbetsgemenskapen och förändringarna i den.

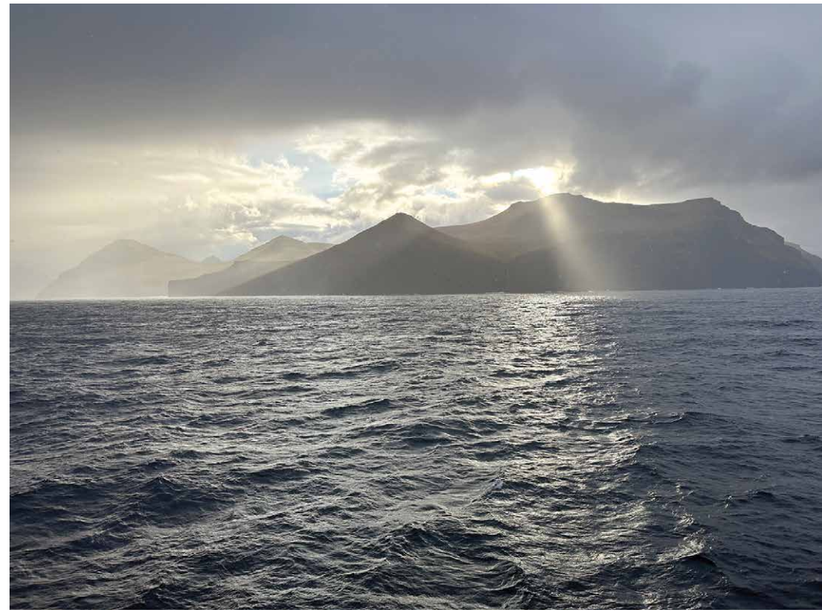
TEXT **SIRPA SUTINEN** BILDER **ILE TUOVINEN, FELIX ELIASSON, JANNE LAAKSONEN**

Båtsman Janne Laaksonen reparerar en flaggmast i Säppi. Tatueringarna berättar om sjömannens yrkesidentitet och tillhörighet till yrkeskårens långa traditioner. Bilder: Ile Tuovinen

Förr var lättmatroserna och matroserna däcksmän som stannade kvar länge i yrket, men idag är många av dem på väg mot en tjänst som däcksbefäl och stannar bara till på däck under sin karriärresa för att samla på sig dagar till sjöss.

Janne Laaksonen anser dock att ordentliga sjömän inte är någon försvinnande naturresurs. Han ser stor entusiasm och vilja att lära sig bland unga.

– Jag har försökt att pränta in i dem att de måste kunna de här sakerna och känna till saker och ting. Då är det bra om befälet vet t.ex. hur lång tid ett visst jobb tar. Jag säger att man ska komma ihåg hur saker och ting gick för en själv när man som förman sedan ger andra i uppdrag att göra dem, berättar Laaksonen om hur han motiverar de som är på väg att bli överstyrmän.



Janne Laaksonen fotograferade landskapet när fartyget fortsatte sin resa från Färöarna till Island.

Praktikanter och branschbytare

Laaksonen berättar att han ibland tänker på att praktikanterna är så unga att de har levt lika länge som han har arbetat.

– Jag var själv yngst och båtsman på ett fartyg en gång i tiden.

Han säger att alla på fartyget utom praktikanterna ansvarar för sitt eget arbete, men att praktikanterna även är till nytta för fartyget.

– Praktikanterna kan bli bra lättmatroser. Vi har redan haft många bra arbetare. Bolaget anställer gärna finländska sjömän.

Laaksonen har arbetat som båtsman i två år på sitt nuvarande fartyg M/s Mistral och i rederiet Godby Shipping i sex år.

Fartyget har en blandbesättning och arbetsspråket är engelska. Han säger att de filippinska matroserna kan ha en styrmansutbildning från sitt hemland.

– På Mistral arbetar de nu som extrasurrare på däck.

Laaksonen har noterat att det också finns äldre branschbytare på fartyget som satt sig vid skolbänken.

– De har kanske drömt om branschen.

Laaksonen är tacksam för den användbara erfarenhet som de kan erbjuda fartyget från sin bransch.

– Man kan även lära sig något själv. Ibland kommer även ungdomarna med bra idéer.

Lärdomar från gamla sjöbjörnar

Laaksonens egen sjömanskarriär kom sig av att båda hans föräldrar arbetat till sjöss.

– Pappa arbetade som pumpman, matros, på Neste. Mamma i kabyssen.

Tanken på att gå till sjöss väcktes redan i grundskolan, men i skolan uppmuntrades man inte att göra det.

– Efter armén sökte jag in på skolan i Kotka. Först praktiserade jag på olika fartyg, sedan blev jag lättmatros och därefter matros. Jag fick fast anställning trots att jag inte var klar med skolan.

Laaksonen räknar upp fartygen och rederierna som han lärt känna under sin karriär: Nestes tankfartyg, Containersjuan, Bore, Kristiina Cruises, ESL, Wasaline och den nuvarande arbetsgivaren Godby Shipping.

På passagerarfartygen har han seglat i Kvarken och även på Röda havet, Svarta havet, Medelhavet och Östersjön. Nordsjön och Nordatlanten har han främst lärt känna på fraktfartyg.

Som matros hade Laaksonen ett särskilt önskemål när han bytte fartyg.

– Jag tänkte att det kanske fanns ett fartyg där det fortfarande fanns en gammal båtsman. Jag visste att det fortfarande fanns gamla sjöbjörnar i jobbet och jag var nyfiken på att lära mig. På så sätt träffade jag på ett par båtsmän som lät mig se på hur de gjorde saker och ting. De gav mig tips på hur man bör göra saker i praktiken.

Yrkesstoltheten var det drag som Laaksonen noterade hos dessa ”gamla sjöbjörnar”.

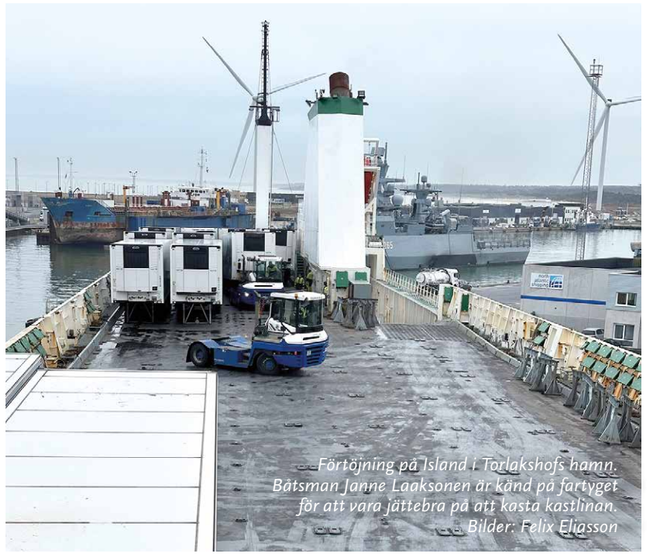
Han anser det värdefullt att värna om goda sjömanskunskaper.

Ankare, fyr och sjöjungfru

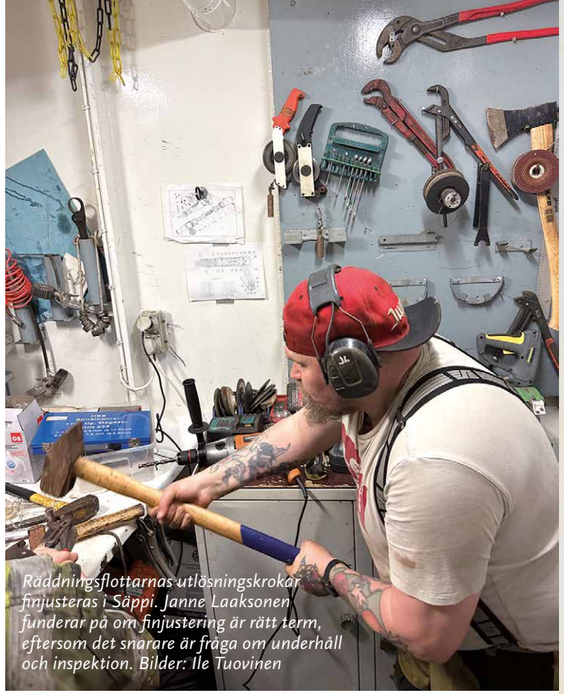
Laaksonen medger att bilderna som han har tatuerade på huden också är ett sätt att värna om sjömantraditionerna.

– Först skaffade jag mig en tribal på axeln redan som 14-åring. Min andra tatuering, sjöjungfrun på insidan av armen, skaffade jag ganska spontant när jag seglat i ett par år.

Laaksonen säger med ett skratt att spetsarna på tribalen nu har rundats av. »



Förtöjning på Island i Torlakshofs hamn. Båtsman Janne Laaksonen är känd på fartyget för att vara jättebra på att kasta kastlinan. Bilder: Felix Eliasson



Räddningsflottarnas utlösningskrokar finjusteras i Säppi. Janne Laaksonen funderar på om finjustering är rätt term, eftersom det snarare är fråga om underhåll och inspektion. Bilder: Ile Tuovinen

– Man har ju gått upp 60–70 kilo.

Bilderna som han låtit göra senare kallar han för sjömanstatueringar i Old school-stil. Laaksonen har ett gediget proffs som har gjort hans tatueringar i vuxen ålder och som inte tvekar att hjälpa honom välja rätt motiv.

– Min tvillingbror Tommi gör dem i Imatra.

Nya bilder gör de efter ett gemensamt övervägande.

– Jag funderar ofta på vad jag vill ha härnäst. Jag ger temat till min bror och ger honom fria händer. Sedan funderar han och får förverkliga sin konstnärliga vision.

Laaksonen beskriver sina tatueringar som traditionella bilder från sin bransch.

– Ankare med mera på armarna. Ett segelfartyg på bröstet.

Sjömanstatueringar i Old school-stil

Han har få texter på huden, men har tatuerat ”hold fast” på fingrarna på höger och vänster hand.

– Det är en gammal sjömanstatuering.

På vänster handrygg har han en svala och ett hjärta med dotterns namn i. Nya tatueringar kommer sällan.

– Jag har förvånansvärt få med tanke på att min bror har det som yrke, säger han med ett skratt.

Tanken när han väljer bilder är att hålla sig till samma traditionella stil.

– Det kan gå ett par, tre år emellan. Ibland kan min bror sätta stopp för en idé och säga att ”den där gör jag inte på dig”.

Alla tatueringar är gjorda i Finland och alla de nyaste har färg.

– En båtsman sa att det bara är fängelsekunder som skaffar svartvita bilder. Jag vet inte om han var allvarlig eller om han skämtade, men det stannade kvar hos mig, skrattar Laaksonen.

En av tatueringarna som hans bror gjort är dock svartvit.

– På vaden har jag en bild av min pappa gjord utifrån ett foto. Vi båda har det. Pappa dog när vi var 13 år.

Yrkesskicklighet och tur på resan

En av bilderna baseras på ett minne från en tuff situation på fartyget.

– Den är ett minne från en olycka på Elbe 2015. Vi fick en blackout på fartyget och var på väg in i en krök. Vi fick släppa styrbords ankare, men det satte sig helt i botten. Jag började släppa babords ankare, men det bromsade inte heller. Jag lyckades stoppa det med ett annat redskap. Det hade sina risker och var en mycket brokig situation. Som tur var hände inget och vi kolliderade inte med någon mötande. Jag satte det på skinnet. Det blev ett ankare och en fyr. Platsens latitud och longitud syns i strålarna från fyren.

Laaksonen har ännu inte fått några stormvågor på huden.

– Förra vintern var hård, och det var föregående också. De senaste par åren har jag ändrat uppfattning om vad en storm är. Jag trodde att jag upplevt hårda stormar, men nu när jag seglat mellan Danmark och Island har jag ändrat uppfattning. Trailrarna sitter fast med tolv kedjor, men ändå går de av.

Laaksonen medger att jobbet då har sina utmaningar.

– Så länge som lasten sitter på plats har vi halva inne.

Han vet att det kan uppstå farliga situationer till havs på alla linjer och fartyg.

– Alla har de sina risker. Det kan inträffa en olycka på bildäcket på ett passagerarfartyg om föraren gasar istället för att bromsa vid lastning. Förtöjningar och fastsättningar är alltid farliga platser. Om repet går av hoppas man att ingen står mellan dem.

– Jag har själv ett ärr i ansiktet. Trossen slog till mig i ansiktet och jag fick ett jack i ögonvrån. Som tur var hände inget värre. Jag hade turen med mig. ⚓

Sjöman,

har du kommit ihåg att ansluta dig skriftligen till Sjömans-Unionen?



För att bli medlem i Sjömans-Unionen och A-kassan måste du ansöka om medlemskap skriftligen.

Fyll i och underteckna medlemsansökan för att bli medlem

Skriv under Sjömans-Unionens anslutningsblankett redan första anställningsdagen!
Om du skulle bli arbetslös har datumet då du skrev under medlemsansökan betydelse för när du börjar ackumulera medlemskaps- och arbetsvillkor.

DU KAN BLI MEDLEM I SJÖMANS-UNIONEN MED ATT:

Fylla i medlemsansökan på Sjömans-Unionens hemsida
smu.fi > bli medlem (direkt webbadress: **liity.smu.fi**)

Be om medlemsansökan av förtroendemannen eller lönepursern

Du kan be att få ansökningsblanketten från en förtroendeman eller lönepursern.
Fyll i och underteckna ansökan. (förtroendemannen hjälper dig att fylla i ansökan.)

SJÖMANS-UNIONENS MEDLEMSREGISTER

tel. +358 (9) 615 2020 | (mån–fre kl. 9–12 och 13–15) | mejl: jasenrekisteri@smu.fi | smu.fi

Naturaförmåns-ersättning

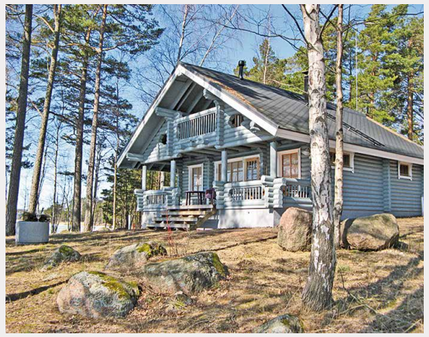
Utrikesfartens natura-förmånsersättningar steg med 3,6 % från årets början. Justeringen följer konsument-prisindexet. Sjömans-unionen och Rederierna i Finland över-enskommer om justeringen.

Naturaförmånsersättning

• under semester	26,92 €
(- kostersättningsandel)	18,02 €
(- logiersättningsandel)	8,90 €
• under vederlagstid (lastfartyg)	26,92 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	13,46 €
• under sjukdom	26,92 €
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättningar åt arbetstagare, som inte reserverats kost och / eller logi ombord	
• kostersättning i Finland	36,72 €
• kostersättning utomlands	69,13 €
• logiersättning enligt räkning	
Naturaförmånens beskattningsvärde	17,00 € / per dag 382 € / maxbelopp per månad

SEMESTERSTUGOR 2024

Delta i utlottning av Unionens stugor för sommarsäsongen 2024



VILLA VARPUNEN

VECKORNA 23–35 (3.6.–1.9) delas ut i en separat lottdragning. Levi, Himos och Tahko är inte med i lottdragningen och kan reserveras normalt fram till 1.9.2024.

Lotteriet börjar första veckan i mars och man kan delta fram till 8.4.2024. Själva lottdragningen sker i mitten av april. Man kan delta med fyra olika reservationsönskemål som kan vara för olika veckor och olika stugor. Delta i lottdragningen på Unionens stugbokningssida.

Med i lottdragningen är stugorna **Himos, Vällskog**, **Villa Varpunen**, **Gustavs 1** och **2**. Med är även **Meripesä**-stugan som tillhör Sydvästra Finlands avdelning. Endast avdelningens medlemmar kan reservera stugan och delta i dens utlottning.

Eventuella lediga stugor under veckorna 23–35 kan bokas normalt efter lottdragningen.

Suomen Merimies-Unioni SMU ry hakee palvelukseensa kokopäivätoimista

ASIANTUNTIJAA

Helsingin toimistoon

Suomen Merimies-Unioni ry on Merimiesten edunvalvoja, joka solmii jäseniään koskevia työehtosopimuksia ja huolehtii niiden noudattamisesta, sekä auttaa työelämän ongelmissa.

ASIANTUNTIJAN TEHTÄVÄÄN kuuluu työskentely alan työ- ja sosiaalioikeudellisten kysymysten parissa mukaan lukien lainsäädännön valmistelu, työehtosopimusneuvottelut, jäsenistön neuvonta, luottamusmiesten koulutus sekä muita alan edunvalvontaan ja ammattiliiton toimintaan liittyviä tehtäviä.

Asiantuntijalta toivotaan soveltuvaa korkeakoulututkintoa sekä hyvää kotimaisten ja englannin kielten kirjallista ja suullista taitoa. Merenkulun tuntemus ja kokemus merellä työskentelystä luetaan eduksi. Työ edellyttää jonkin verran matkustamista.

Palkkaus ja muut työsuhteen ehdot määräytyvät Merimies-Unionissa noudatettavan työehtosopimuksen mukaisesti.

Hakemukset on toimitettava 16.2.2024 mennessä kirjallisena Merimies-Unionin toimistoon osoitteeseen: Suomen Merimies-Unioni, John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki.

Hakemukset voi toimittaa myös sähköpostitse: *smu@smu.fi*

TARKEMPIA TIETOJA:
Joachim Alatalo, liittosihteeri
puh. 050 529 9206
joachim.alatalo@smu.fi

Finlands Sjömans-Union FSU rf söker en heltidsanställd

OMBUDSMAN

till kontoret i Helsingfors

Finlands Sjömans-Union är sjömännens intressebevakare. Förbundet tecknar kollektivavtal för sina medlemmar och bevakar att kollektivavtalen följs och arbetar även i övrigt för att förbättra medlemmarnas arbets- och levnadsförhållanden.

OMBUDSMANNENS ARBETSUPPGIFTER består av arbete med branschens arbets- och socialrättsliga frågor inklusive lagberedning, kollektivavtalsförhandlingar, medlemsrådgivning, förtroendemanskolning och övriga uppgifter i anknytning till branschens intressebevakning och fackförbundets verksamhet.

Av ombudsmannen önskas högskoleexamen, erfarenhet från sjöfarten och arbete till sjöss samt goda skriftliga och muntliga kunskaper i båda inhemska samt engelska språken. Arbetet förutsätter en del resande.

Lönen och övriga anställningsförmåner fastställs enligt kollektivavtalet tillämpat av Sjömans-Unionen.

Ansökningen skall skickas skriftligen senast den 16.2.2024 till Sjömans-Unionens kontor: Finlands Sjömans-Union, John Stenbergs strand 6, 00530 Helsingfors.

Ansökningen kan skickas också per e-post: *smu@smu.fi*

FÖR YTTERLIGARE INFORMATION:
Joachim Alatalo,
förbundssekreterare
tel. 050 529 9206
joachim.alatalo@smu.fi

SISÄ-SUOMEN OSASTO

PILKKITAPAHTUMA JA KEVÄTKOKOUS 16.3.2024

Paikka: Tanhuvaaran urheiluopisto, Moinsalmentie 1042, 57230 Savonlinna

Pilkkitapahtuma klo 10–12, lounas 12–13 ja kevätkokous klo 13.

Mahdollisuus kylpylässä käymiseen, osasto tarjoaa kylpylässä käynnit.

Ilmoittautumiset toivottavia, jotta Tanhuvaaran keittiö osaa varautua ruokailijamäärään.

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 25.4.2024, TURKU

Lounais-Suomen osaston kevätkokous pidetään torstaina 25.4.2024 klo 16 alkaen osoitteessa Maariankatu 6 b, 5. krs., Turku. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset ja muut esille tulevat asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu. Sitovan ilmoittautumisen yhteydessä mainitse ruokavalio (liha/kala) **11.4. mennessä** s-postiin: *smu.osasto006@gmail.com*
Tervetuloa!

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 16.4.2024 JA MUITA TAPAHTUMIA

Seuraava kokous **13.2.2024** osaston toimistolla **klo 11** (Linnankatu 13, Helsinki)

27.3.2024 ***Oneviolin-konsertti*** Sellosalissa, aktiivijäsenille, lippuja rajoitetutusti.

Kevätkokous 16.4.2024 klo 13. Todennäköisesti osaston toimistolla, mikäli paikka vaihtuu, siitä ilmoitetaan osaston sivuilla. Kaikista tapahtumista tietoa osaston sivuilla. *Tervetuloa!*

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Lämmin kiitos muistamisesta jäädäkseni eläkkeelle M/s Silja Serenadelta 4.10.2023. 11 eri laivaa, useita kokouksia, kursseja sekä mökkitalkoota/saunailtoja on vietetty jossain päin Suomessa, tarkoittaa sitä että tuttavuuksia on tullut. 37 vuotta on nyt tullut täyteen ja nyt on aikaa kääntää katseet kohti uusia seikkailuja, iso kiitos kaikille.

Ett varmt tack till personalen på M/s Silja Serenade för ihåg komsten när jag gick i pension 4.10 2023. 11 fartyg, otaliga möten, kurser och en och annan bastukväll eller talko någonstans har gjort att man blivit bekant med många. Nu är det tid att rikta blickarna mot nya utmaningar stort tack till er alla.

Jan-Erik ”Janne” Berlin

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Mikael Rosvall

Juha Behm

Jarkko Heikkinen

IN MEMORIAM

Pertti Myllylä
s. 14.7.1955
k. 23.11.2023

Silja Linellä vuosikymmeniä työskennellyt pidetty, hauska työtoveri siirtyi tähtilaivastoon.

Kaipaamaan jäivät,
vaimo Marjatta, lapset,
lapsenlapset sekä työtoverit

Henry Nielsen Nostalgia XII -risteily

– Tervetuloa myös muut vanhat merenkulkijat kaikista varustamoista –

PITKÄN POHDINNAN JÄLKEEN kutsumme mukaan kaikki vanhat merenkulkijat, vaikka ette olisikaan seilanneet Henry Nielsenin laivoissa1950–1990-luvuilla toimeen katsomatta. Ei aikaisemmillakaan reissuilla ole ihmetelty millä jobilla olemme olleet, eikä hyviä tai pahoja toimiamme ole arvosteltu. Olemme olleet tapaamassa vanhoja seilauskavereitamme ja muistelemassa menneitä vuosia, jos satumme niitä edes muistamaan. Tällaisesta merimiestapaamisesta olen kuullut oltavan kiinnostuneita. Olemmehan kaikki merimiehiä ja kuulumme samaan porukkaan. **Seuraava risteily toteutunee alustavasti 24.9.2024 lähdöllä.** Tämä ilmoitus on siis vain alkulämmittelyä.

Voitte toki olla yhteydessä kertoen kiinnostuksenne tai kenties kysyäksenne jotain. Myöhemmin keväällä järjestelyjen ollessa valmiina, seuratkaa liittojen, MEK:n, MEPA:n lehtiä ja nettitiedotteita ja tietenkin **Äänimeripalstaa**. Kaikille, jotka ilmoittavat minulle sähköpostiosoitteensa, yritän laittaa INFOn ja myöhemmin juuri ennen lähtöä tiedossani olevat osallistujat. Myös aikaisemmin mukana olleet, joiden sähköpostiosoite on muuttunut, lähettäkää postia. Puhelinnumerokin olisi hyvä olla. Matkoillahan pitäisi jokaisella olla rinnassa nimilappu yli 10 mm tekstillä, kun joidenkin tuttujenkin ulkonäkö saattaa olla unohduksissa vuosikymmenten jälkeen.

Terveisin,
Convoker
Wintiö
puh. 040 593 2105
wintio1949@gmail.com

WWW.SJOFART.AX

Sjömans-Unionen är med på mässan!

SJÖFARTENS DAG

23.5.2024 | MARIEHAMN, ÅLAND



Sjöfartens Dag arrangeras i år **torsdagen den 23 maj** 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 förtjänsttecken till sjöfarare.

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MERCY SHIPS RACE 22.5.2024

DAGEN FÖRE, det vill säga **onsdagen den 22 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 sponsorera 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

EL
Posti Oy

Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2024

Luottamusmiesten peruskurssi 11.–14.3.
Luottamusmiesten jatkokurssi I 22.–25.4.
Luottamusmiesten täydennyskurssi 28.–29.5.
Luottamusmiesten jatkokurssi II 23.–26.9.
Luottamusmiesten täydennyskurssi 5.–6.11.

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 2024

Grundkurs för förtroendemän 11.–14.3.
Fortsättningskurs för förtroendemän I 22.–25.4.
Kompletteringskurs för förtroendemän 28.–29.5.
Fortsättningskurs för förtroendemän II 23.–26.9.
Kompletteringskurs för förtroendemän 5.–6.11.

Kursansökningen görs på fackföreningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendemän, från Sjömans-Unionens kontorer.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas
tel. 040 456 0245
kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
John Stenbergin ranta 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

AVOIN TYÖTTÖMYYSKASSA A-KASSA
PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU
020 690 455

Puhelinpalvelun aukiolot
ma klo 8.30–15
ti klo 8.30–15
ke klo 8.30–12
to klo 8.30–12
pe klo 8.30–12

EASIOINNIN CHAT
palvelee joka arkipäivä klo 8.30–15
a-kassa.fi/easiointi

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN
PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFONTJÄNST
020 690 455

Öppettider för telefontjänsten
mån. 8.30–15
tis. 8.30–15
ons. 8.30–12
tors. 8.30–12
fre. 8.30–12

CHATTENS ÖPPETTIDER UTÖKAS
a-kassa.fi/sv/e-tjansten

E-tjänstens chatt är öppen alla vardagar från 8:30 till 15.

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

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

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjeskog
050 544 0174

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 jäsensihteeri
Kirsi Kostiainen
(09) 615 20 217

Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelusihteeri /
Sekreterare för medlemsregistret
och medlemsservice
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

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

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