

MERIMIES

3/2023

SJÖMANNEN

Merenkulkuneuvos Jussi Mälkiä:
**Suomalaisen merenkulun
omistuksen valuminen
ulkomaille estettävä**

KESÄTYÖNTEKIJÄ,
liity Merimies-Unionin
jäseneksi!

SOMMARJOBBARE,
bli medlem i
Sjömans-
Unionen!

M/s Finbo Cargon rahtimäärät kasvussa:
**Paljon ajoa, pieni miehitys
– palkka pysynyt ennallaan**

34

Petteri Taalas: Ilmastomuutoksen suuntaa voidaan kääntää vain päästöjä vähentämällä
Kuva Porin Tahkoluodon tuulivoimapuistosta

Merimies-Unionin
valtuusto: Suomen
lipun ja suomalaisten
merimiesten tulevaisuus
on turvattava tulevassa
hallitusohjelmassa

32



Kuulumisia
Godby Shippingin
M/s Misanalta

23

sisältö | innehåll

- | | | | |
|----|--|-------|--|
| 4 | Kuulumisia Eckerö Linen
M/s Finbo Cargolta | 33 | Luottamusmiesten
täydennyskurssi |
| 10 | Merimies ei ole palomies | | |
| 12 | Suomen ja Viron väliset
rahtimäärät kasvussa | 38 | Hälsningar från Eckerö Lines
M/s Finbo Cargo |
| 13 | Hankoniemen meri-
taistelusta 310 vuotta | 46 | Den finska flaggens och de
finska sjömannens framtid
måste tryggas i det kommande
regeringsprogrammet |
| 18 | Vain vuosi Merimies-Unionin
edustajakokoukseen | 48 | Petteri Taalas: Vi kan bara
vända klimatförändringarna
genom att minska utsläppen |
| 20 | Seiskari ryöstettiin, mutta
muistoja ei voi varastaa | 50 | Godby Shipping firar 50 år |
| 23 | Godby Shipping 50 vuotta | 55 | Vårens kompletteringskurs |
| 32 | Suomen lipun ja suomalaisten
merimiesten tulevaisuus
on turvattava tulevassa
hallitusohjelmassa | 56 | 310 år sedan Hangö uddes sjöslag |

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2023

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2023 • TIDTABELLEN 2023

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
4	18.9.	13.10.
5	20.11.	15.12.

KANNEN KUVA SAANA LAMMINSIVU
Kannen kuvassa Eckerö Linen M/s Finbo Cargon miehistöä ja päällystystä Vuosaaren satamassa.

Pacta sunt servanda

Sopimuksen perusajatus on se, että tehdessään sopimuksen osapuolet ryhtyvät sopimussuhteeseen ja sitoutuvat sopimuksen sisällön noudattamiseen ja toteuttamiseen. Sopimusta ja siihen perustuvaa yhteisymmärrystä ja luottamusta kunnioitetaan.

Työehtosopimus on sopimus.

Työehtosopimus on joko normaali- tai yleissitovuuden perusteella noudatettava, useimmiten varsin looginen ja johdonmukainen kokonaisuus ehtoja ja määräyksiä. Se ei ole vihkonen suositusluonteisia ohjeita, joita noudatetaan hyötyharkinnan jälkeen tai voidaan jättää huomioon ottamatta aina tarvittaessa tai sopivan tilaisuuden tullen.

Työehtosopimukseen sovelletaan yleisiä sopimusoikeudellisia periaatteita kuten esimerkiksi lojaliteettiperiaatetta. Sen mukaan sopimuksen osapuolten tulee sopimusta soveltaessaan ja tulkitessaan ottaa huomioon myös toisen osapuolen – ja tämän jäsenten – etu.

Työehtosopimuksen, kuten työ sopimuksenkin, ero muihin sopimuksiin on se, että niiden taustalla ja pohjana on työoikeudellinen lainsäädäntö. Työlainsäädäntö on luonteeltaan pakottavaa tai toisin sopimisen sallivaa. Lain pakottavuus tarkoittaa, että pakottavan lainkirjaimen vastainen sopimusehto on mitätön. Näin säädetään esimerkiksi merityösopimuslaissa. Laki on säädetty pakottavaksi työntekijän suojaksi. Suomen työoikeuden tärkein periaate onkin heikomman osapuolen eli työntekijän suoja. Sitä on sovellettava lakipykälä – ja myös muita työehtoja – tulkittaessa.

Olipa työehtosopimuksella sovittu lainsäädännöstä poiketen tai sitä täydentäen, on aina muistettava, että työehtosopimus rakentuu työlainsäädännön perustalle. Esimerkiksi työaika koskeva sääntely on työehtosopimuksen taustalla aina ja siinäkin tapauksessa, kun siihen ei ole erikseen suoraan viitattu. Jos työehtosopimuksessa ei ole jotakin ”kielletty” tai jätetty mainitsematta, työnantaja ei voi ratkaista asiaa mielensä mukaan ottamatta huomioon työlainsäädäntöä ja vallitsevaa oikeuskäytäntöä.

Työlainsäädännön erityispiirteisiin kuuluu sekin, että laissa määritellään työehtosopimusosapuolten valtuudet ja mahdollisuudet sopia työehtosopimuksella toisin lain määräyksistä. Tällainen sopimuskompetenssi on annettu esimerkiksi merityösopimuslaissa vain ja ainoastaan valtakunnallisille eli koko maan kattavasti toimiville työmarkkinaosapuolille. Ne asiat tai asiakokonaisuudet, joista työehtosopimuksella voidaan sopia toisin, on määritelty laissa aina



Merimies-Unionin liittosihteeri Sannaleena Kallio esitteli merimiestyötä ja Merimies-Unionin toimintaa Sjöfartens Dag-messuilla Maarianhaminassa 1.6.2023.

tarkkaan ja tyhjentävästi. Syy tähän on se, että tämä toisin sopiminen voi pätevästi ja kaupankäynnin tuloksena sisältää myös työntekijän näkökulmasta heikompaan työehtojen tasoon kuin mitä puhtaasti lakia soveltaen tulisi noudatettavaksi. Kenellä tahansa ei tätä oikeutta siis ole.

Lain soveltamisala ei kuulu niihin määräyksiin, joista työehtosopimusosapuolet voivat sopia toisin. Toisin sanoen, sellaista työehtosopimusta, joka perustuu merityöaikalakiin, ei voida soveltaa kotimaanliikenteessä operoivalla aluksella työskentelevien työsuhteissa. Piste.

Aina silloin tällöin, vaikka näin kesän kunniaksi, on hyvä palata perusasioiden äärelle. Muistutuksena niin itselle kuin kaikille työehtosopimusosapuolille. Niinku.

Pacta sunt servanda. Sopimus sitoo. Siis myös se TES.

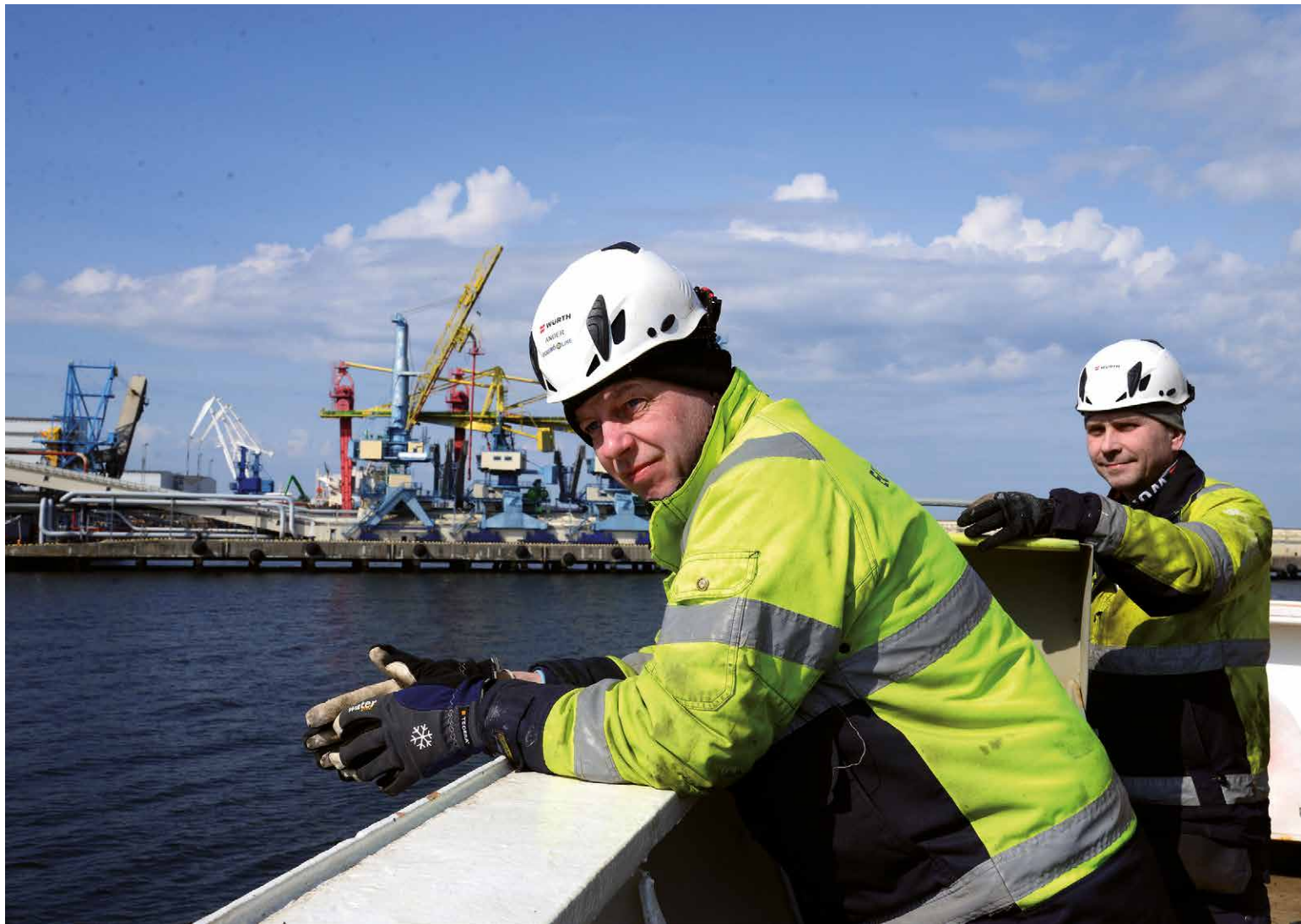
Sannaleena Kallio
sannaleena.kallio@smu.fi

Kuvassa: puolimatuusi
JP, matruusi Raul
Huhtikangas,
matruusi Meelis
alias "Anakonda"
ja poosu Joni.

"Vielä tätä laivaa ajaisi, mutta jokaviikkoinen telakka Muugassa vie miehistön mehut"

Kesällä taotaan, kun rauta on kuumaa. Eckerö Linen M/s Finbo Cargo tekee kesällä arkisin kuusi lähtöä päivässä Helsingin Vuosaaren ja Viron Muugan välillä. Satamassa pysähdytään purkamaan ja lastaamaan vain 45 minuutiksi. "Ratikkalinjan" ajo koettelee niin miehistöä kuin laivaa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Suomeen johtaa yksi ainut tie: meritie ja se konkretisoituu, kun katselee Vuosaaren satamassa Eckerö Linen M/s Finbo Cargon ruuman uumeniin kulkevaa rahtiletkaa: täysperävaunuja, isoja työkoneita, jättimäisiä voimalaitoksen osia ja pieniä kuorma-autoja. Hännän huippuna kyytiin singahtavat vielä karavaanarit ja moottoripyöräilijät. Ajoneuvot kulkevat alukseen ylä- ja alakautta kaksoisramppeja pitkin. Kaksoisramppi valmistui Vuosaaren satamaan tänä keväänä ja on nopeuttanut merkittävästi aluksen lastaamista.

Kun kaikki on valmista, nostetaan laivan ramppi: M/s Finbo Cargon matka Helsingin Vuosaaresta kohti Viron Muugaa alkaa.

Kuusi lähtöä päivässä tietää miehistölle hetkestä ajoa. Aikataulu on tiukka: satamas-

sa käydään kääntymässä vain 45 minuuttia, jonka aikana vanhat ajoneuvot poistuvat ja uudet lastataan kyytiin.

– Rahtimäärät ovat kasvaneet kahden vuoden aikana merkittävästi – ja lisääntyvät koko ajan, kertoo havainneensa satamapalvelutyöntekijä – joka on muuten koulutukseltaan puolimatruusi. (Kirjatkin ovat vielä kuulemma kunnossa ja tavoitteena on lähteä vielä töihin merille, koska töitä on tarjolla.)

M/s Finbo Cargo aloitti liikenteen Helsingin Vuosaaresta Viron Muugaan tasan neljä vuotta sitten kesäkuussa 2019. Suomalaiselta varustamolta oli arvostettava ele tuoda Suomen lipun alle uusi rahti-matkustajalaiva, joka vahvistaa Suomen huoltovarmuutta yhä tärkeämmäksi käyvällä meritiellä Helsingistä ja Tallinnaan. >>

Korjausmies Arsi ja matruusi Meelis alias "Anakonda" saapuvat M/s Finbo Cargolla Muugan satamaan.





Satamavalvojat (Nordic Port Services Oy) töijaavat M/s Finbo Cargon laituriin Vuosaaresta.



Merimatka Vuosaaresta Muugaan on lyhyt ja rahtia kulkee paljon.



Perämies Julia Swahn on työskennellyt Finbolla marraskuusta lähtien.

Meritie Suomenlahden yli on 43 mailia, eli 80 kilometriä. Merten moottoritie on vilkas: Tallinnan väylän ylittää myös venäläinen varjolaivasto, jota tapaa Suomenlahdella lähestulkoon joka ajomatkalla. Sukellusvenekään ei ole komentosillalla tuntematon vieras.

Rankka työrupeama

M/s Finbo Cargon miehistö ei ehdi paljon vilkuilla – saati murehtia – minkälaisia aluksia Suomenlahdella liikennöi, sillä vanhalla aluksella on töitä liiankin kanssa tehtäväksi.

– Arkisin on kuusi lähtöä päivässä, jolloin alukseen ei ehdi tehdä suuria huoltotöitä. Laiva jää seisomaan viikonlopuksi Muugaan, jossa on edessä sitten ”telakka”, M/s Finbo Cargon konemiehet huokailevat.

– Vielä tätä alusta ajaisi, kun saisi tehdä vain pelkkää merimiehen työtä, mutta viikonlopun remontit hirtittävät jo etukäteen, he kuvailevat savotta.

M/s Finbo Cargo liikennöi ennen Suomen lipun alle tuloa Liverpoolin ja Dublinin välillä, ja sitä ennen Englannin kanaalissa. Sielläkin aluksen merimatka oli lyhyt ja koneita ”rassattiin” samaa tahtia kuin tällä hetkellä Vuosaari-Muuga-linjalla.

– Eihän se tee koneille hyvää, että niitä jatkuvasti käynnistetään ja sammutetaan.

Tuntuu siltä, että kynttilää poltetaan kummastakin päästä samaan aikaan. Emme enää jaksa.

”

Viron Muugan sataman poukamaan on leppoisaa liikennöidä hyvällä säällä, mutta huonolla se kerää niin pahan aallokon, että alusta ei pysty ajamaan laituriin. Silloin laiva ajetaan Tallinnaan. Aluksen koneet joutuvat koville haastavissa meriolosuhteissa. Niin joutuvat myös miehistön pääkopat.

M/s Finbolla näkee tellinkejä siellä täällä: on hyvä, että laivaa kunnostetaan ja huolletaan. Ainoa ongelma on, että kunnostustyöt jäävät suuremmilta osin laivamiehistön töiksi viikonlopuksi ajoviikon jälkeen.

– Työt kasautuvat ja tekijöitä ei ole riittävästi. Merimies ei kuitenkaan ole telakkamies.

»



M/s Finbo Cargo on puolimatuusi Jens Eklundin ensimmäinen merityöpaikka. Eklund sai alukselta vakituisen työpaikan toukokuussa, mikä on hyvä asia. Eklund on syntynyt Västänfjärdissä, Kemiönsaarella. Hän muutti opintojen perässä Ahvenanmaalle, jossa hän kävi merikoulun. Armeijan Eklund suoritti Tammisaarella ja asuu nyt Maarianhaminassa.



Rekkakuskeille sauna, lepo ja ruoka ennen matkan jatkumista

M/s Finbo Cargon kyydissä kulkee rekkakuskeja, joille ruoka, saunominen ja lepo ovat merimatkan eväät. Aluksessa on 47 hyttiä, pitkälti rekkamiesten käytössä. Laiva on satamassa vain 45 minuuttia, minkä tähden aluksen talousosaston työntekijät tekevät porukalla töitä, että saavat nopeasti hytit siistittyä vanhojen matkustajien jäljiltä. Hyvä asia myös oli, että alukselle rekrytoitiin jokin aika sitten lisää kaksi talousosaston työntekijää, että töitä saadaan hoidettua laivalla itse, koska rantasiivousta ei ole Vuosaarella järjestettävissä. Miehistön lisääminen on helpottanut hyttien ja muiden yleisten tilojen ylläpitoa.



Hyttien siivous tehdään kovalla vauhdilla ja järjestäytyneesti kuin armeijassa: muuta vaihtoehtoa selvitä työstä ei yksinkertaisesti ole. Suuret hikikarpat valuvat otsalla, kun talousapulainen Susanna Lagerströmin työt ovat lopussa.

”Pakko painaa”

Suomalainen mies ei mene lääkäriin, vaikka sormi olisi poikki. Jospa siihen ensin laittaisi päälle hieman ilmastointiteippiä, niin kylä se siitä sitten takaisin paikoilleen juurtuu. ”Pakko painaa”, joten suomalainen mies ei näytä väsymystään ulospäin, saati kerro kenellekään. Vasta viimeisillä voimillaan hän saattaa todeta jollekin, että on ollut vähän rankkaa.

M/s Finbo Cargon konehuoneessa ollaan vakavan äärellä, kun suomalaiset miehet ovat kerääntyneet yhteen kertomaan, etteivät he enää jaksa. Se vetää hiljaiseksi kokeenkin kuulijan.

– Täältä on moni lähtenyt: he eivät enää jaksaneet.

M/s Finbon kansi- ja konemiesthistö ei ole enää parikymppistä, he myöntävät itsekin suoraan. Vanha on laiva, ehkä miehistökin, mutta Suomen merikuljetukset tarvitsevat heitä ja he tarvitsevat töitä.

– On täällä muutamia 35-vuotiaita, mutta he näyttävät 55-vuotailta. Itsellämme on tukka lähtenyt tai harmaa. Kasvot uurteiset.

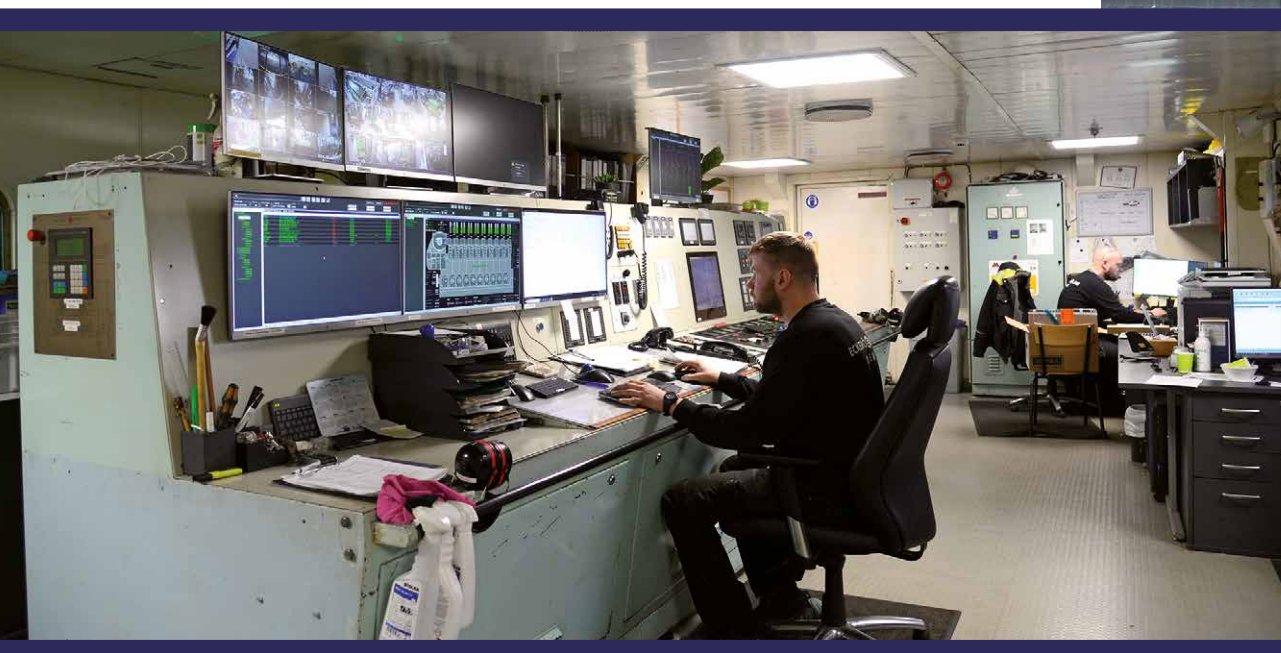
Emme tiedä, miten jaksamme tätä työtä eläkkeelle saakka: tämä on raskasta työtä, emmekä kyllä tule näkemään eläkepäiväämme, 68-vuotiaaksi tällä linjalla. Se on mahdotonta.

Merimiesten työssäjaksamisesta ja kunnonkohottamisesta – eikä tippaakaan alkoholia – on puhuttu iät ja ajat. Merimiehiltä näytetään vaativan joissakin varustamoissa palomiehen kuntoa. Nyt maan hallituskin kannustaa ihmisiä liikkumaan. Merillä se ei ole kaikilla linjoilla mahdollista: voimat ovat loppu. 12-tunnin työpäivän jälkeen ei tee enää mieli lähteä juoksumatolle tamppaamaan. Uupumukseen ja liikaan työmäärään ei auta rokotteeksi porkkana.

Miehistö kuitenkin taistelee itse tilanteen kohentumiseksi.

– Olemme sentään saaneet jotain hyvää aikaan: työpäivämme olivat aluksen liikennöinnin alussa konehuoneessa 14-tuntisia, nyt olemme päässeet 12 tuntiin, konemiehet tuumivat.

Töitä tehdään kaksi viikkoa, jonka jälkeen on kaksi viikkoa vapaata (1:1-vuorottelu). ➤



2. konemestari Martti Tuominen ja 1. konemestari Janne Heikkilä valtakunnassaan. Koneessa viikkopalaverissa perjantaina suunnitellaan tarkkaan läpi tulevan viikonlopun remontit ja miten ne toteutetaan. Nyt tiedossa on muun muassa ahtoilmajähdyttimen vaihto pääkoneesta.



Matruusi Meelis ja poosu Joni
pleissaavat köyden kuntoon.



M/s Finbo Cargon kansimiehistöä, sähkömies,
försti ja pääpurseri Vuosaaren satamassa.

Onko meillä tulevaisuutta Suomen
lipun alla? Pitääkö olla kunnon kriisi,
että hallitus ja päättäjät ymmärtävät
suomalaisen merenkulun merkityksen maallemme,
Ms Finbo Cargon miehistö ihmettelee merenkulun
tukiin kohdistuvia leikkauspuheita.

”

Merimies ei ole palomies

Suomalaisten merimiesten kuntoa taidetaan seurata tarkimmin sitten ilmavoimien lentäjien. Merimiehiä on pistetty ilman perusteita (ehkä lääkärifirmalla taalat silmissään?) palomiesten testeihin polkemaan pyörää: merimies ei kuitenkaan ole palomies.

Laivatyö osoittaa kyllä itse, kenestä on työhön: pelkästään M/s Finbo Cargon konemiehillä tulee helposti 20 000 askelta päivässä, kun he liikkuvat valtakuntansa ja ylempien kansien välillä noutamassa erilaisia koneenosia. Portaat ovat todella jyrkät: niistä ei selviä huonojalkainen – eikä kuntoinen.

Merimieslääkärintarkastuksessa kiinnitetään huomiota milliin ja senttiin: onko lihaa luiden yllä liikaa vai aliravittu. Ämpäriin ei huku, mutta tippaakaan ei saa myöskään alkoholia ottaa. Näin merimiehiä testataan, punnitaan ja kaulitaan.

– Tämä pyykkihäkki painaa 180 kiloa, toteaa kovavoimainen talousapulainen **Susanna Lagerström** ja lykkää häkin kovalla työllä, mutta kyllä se menee, kannella pesula-auton kyytiin.

– Voi olla, että olen jonkun silmään hieman liian pullea: jos olen vähänkään laihempi, ei ole voimia lykätä tätä häkkiä kyytiin. Rimpakinttu ei tätä kyllä edes saisi liikkeelle. Jos olen puolestaan yhtään leveämpi, en mahdu enää itse pyykkihäkin mukana kyytiin hissiin.

– Juuri nyt olen ihannemitoissa, Susanna nauraa ahtautuessaan aluksen hissiin pyykkihäkin kanssa.

Talousapulainen Susanna Lagerström ahtautuu hissiin pyykkihäkin kanssa.



Talousapulaiset Aimi Mylla (takana) ja Riima Kaugerand Finbon Cafeteriasta.

Miehistön mukaan se ei yksinkertaisesti riitä näin ranskalla linjalla töistä palautumiseen.

– Stressi on pahin, kun se iskee: sitä pakoon ei pääse missään, ei edes vapailla. Jo muutamaa päivää ennen töiden alkua alkaa hermoilla töihin paluuta.

– Olemme miettineet itsekkin paljon, mikä tähän voisi olla ratkaisu. Alukselle viikon telakointi syksyllä ja keväällä ennen hektistä ajosesonkia välissä helpottaisivat sitä, että alusta saisi huoltaa hetken kerralla kuntoon.

Rahtimäärät ovat kasvaneet – palkka ei yhtään

Rahtimäärät ovat kasvaneet, sen myötä työmäärät. Palkka ei yhtään. Vaikuttaa siltä, että tekijöitä tarvitaan enemmän tai sitten pidempi vapaajakso, jolloin jäisi aikaa enemmän töistä palautumiseen, harmaaparrat pohivat. Miksi he sitten eivät kaikki vain lähde ja hae töitä muualta?

– Kyllä se täällä varmasti kaikilla mielessä

on. Laivalla on kuitenkin hyvä miehistö ja yhteishenki. Saamme voimaa toisistamme: miehistö tekee laivan.

– Se, että lähtisimme pois, ei poista ongelmaa. Ongelmat jäävät seuraavien tulokkaiden kontolle. Haasteet on tehty ratkottaviksi – ja otamme yhdessä härkää sarvista.

Aikamaisia härkäreitä on koko M/s Finbo Cargon porukka. Se ei vaan passaa, että periksi annetaan ja yleensä he kuitenkin tekevät töitään Suomen lipun alla.

– Me harmaaparrat olemme ammattilpeää väkeä ja työllemme omistautuneet. Me emme jätä laivaa ja lastia. Me taistelemme hamaan loppuun saakka. ⚓

Töitä on paljon ja tekijöitä vähän.





Korjausmies Martin on työskennellyt Finbolla kolmisen vuotta ja merillä 18 vuotta.

Merimiesten taidot ja harrastukset tukevat Suomen maanpuolustusta

Suomalaiset merimiehet hoitavat Suomen huoltovarmuuskuljetuksia. Olemme myös maanpuolustuksellisesti heidän osaltaan hyvissä ja turvallisissa käsissä, sillä monilla merimiehillä on taitoja sekä harrastuksia, joista saattaa olla apua pahemmissakin konflikteissa.

Puolimatuusi Albin Wikström on haulikon SM-tason ampuja Paraisilta kotoisin oleva puolimatuusi **Albin Wikström** harrastaa metsästystä ja kertoo vaatimattomasti olevansa haulikonammunnan SM-tason ampuja.

Vapaa-aika kuluukin metsällä. Aiemmin Wikström kertoo pelanneensa aktiivisesti myös jalkapalloa, mutta laivatyön myötä metsästys sopii aikatauluihin paremmin.

Talousapulainen Minna Puronen tekee vapaaehtoistyötä sotilaskodissa Talousapulainen **Minna Puronen** toimii vapaa-aikanaan **Naisten Valmiusliitossa** ja sotilaskodissa. Naisten Valmiusliiton tarkoituksena on kehittää naisten turvallisuuteen ja varautumiseen liittyviä valmiuksia koulutuksen



kautta sekä lisätä naisten mahdollisuuksia toimia poikkeusoloissa yhteiskunnan hyväksi. Liiton toiminta ei ole sotilaallista. Naisten Valmiusliiton päätapaukset ovat NASTA-harjoitukset, joita järjestetään kahdesti vuodessa. ”Viimeksi meillä oli niissä luentoja kyberturvallisuudesta, lapsen turvallisuuteen liittyen”, Puronen kertoo osallistuvansa NASTA-harjoituksiin aina. Puronen kertoo olleensa Valmiusliiton toiminnassa mukana jo 10 vuotta.

Tallinnan sataman tiedote 25.5.2023

Suomen ja Viron välisen merirahdin vienti kasvoi viime vuonna



Viron merkitys Suomen viennille kasvaa

Suomi-Viro-rahtilaivaliikenteen merkitys on kasvanut etenkin siksi, että Virosta on erinomaiset yhteydet Keski-Eurooppaan. Saksa on Suomen yksi tärkeimmistä kauppakumppaneista, ja viime vuonna etenkin Alankomaiden-vienti kasvoi isoin harppauksin, kertoo Suomen Tulli.

– Smart Port -porttijärjestelmä on otettu käyttöön kaikissa satamissamme, mikä auttaa vihreässä siirtymässä. Kaikki asiakkaat voivat nauttia täysin automaattisesta asiakasmatkasta sataman läpi, mikä vähentää matkaan käytettyä aikaa ja samalla CO₂-päästöjä, Tallinnan sataman liiketoimintajohtaja **Rene Pärt** kertoo.

Tallinnan Satama toimittaa asiakkailleen jo nyt 100 prosenttisesti vihreää sähköä, ja organisaatio investoi voimakkaasti muun muassa merellä olevaan tuulivoimasektoriin. Vuoteen 2025 mennessä Tallinnan satama rakentaa laiturin, joka palvelee merellä olevan tuulipuiston rakentamista ja on samalla yksi Viron vetylaakson aloitteista.

Tuleva Rail Baltica -raide yhdistää Baltian Keski-Eurooppaan, mikä helpottaa ja nopeuttaa Suomenkin vientiä. Raideuudistuksen sosioekonominen hyöty on arvion mukaan yli 16 miljardia euroa. Baltian maiden Amber Train -projekti yhdistää Muugan sataman Virossa Kaunasin rahtiterminaliin Liettuassa ja vahvistaa pohjois-etelä-liikennettä”, Pärt päättää.

PORT OF TALLINN on valtio-omisteinen satamayhtiö, joka operoi Tallinnan, Muugan, Paldiskin ja Saaremaan satamia. Yhtiöllä on neljä liiketoimintasegmenttiä, jotka ovat rahtitoiminta, matkustajaliikenne, merenkulku ja kiinteistöt. Yhtiö on listattu Tallinnan pörssiin. 🚢

Suomen ja Viron välinen merirahdin määrä kasvoi vuonna 2022, kertoo Viron suurimpia satamia operoiva Tallinnan satama (**Port of Tallinn**), jonka data kertoo ro-ro-rahdin viennistä ja tuonnista.

Vuonna 2022 Suomi-Viro-akselilla liikkui noin 490 000 ro-ro-rahtiyksikköä, kuten kuorma-autoa tai traileria. Vuonna 2021 lukema oli noin 460 000, ensimmäisenä koronavuonna 2020 noin 395 000.

Volyymi on kasvanut viitenä vuotena putkeen, keskimäärin yhdeksän prosenttia vuodessa. Viime vuonna kasvua nähtiin noin seitsemän prosenttia verrattuna vuoteen 2021, mutta vuoteen 2020 nähden kasvua tapahtui jopa 24 prosenttia. Kasvua on nähty sekä viennissä että tuonnissa.

Näitä raaka-aineita vietiin eniten

Kaikki rahtilaivaliikenne huomioiden Suomesta vietiin viime vuonna Tallinnan satamiin eniten raakaöljyä (562 070 tonnia), so-
raa (459 434) ja romumetallia (43 547).

Suurinta kasvua on ollut raakaöljyn viennissä, sillä määrä tuplaantui vuodesta 2021. Soran vienti laski vuodesta 2021 13 prosentilla, romumetallin 43 prosentilla.

Virosta Suomeen tuotiin eniten raakaöljyä (214 865), puutavaraa (67 574) ja viljaa (62 697). Huomioitavaa on se, että Venäjän aloittaman sodan takia viljan saatavuus heikentyi maailmalla, mutta Virosta tuotiin Suomeen kolme kertaa enemmän viljaa kuin vuonna 2021.

Rahtilaivaliikenne on ollut vilkkainta reitillä Helsinki-Tallinna, mutta Vuosaari-Muuga-reitin merkitys on kasvanut vauhdilla viime vuosina. Tallinna ja Helsinki ovat määrätietoisesti siirtäneet rahtiliikennettä keskustojen ulkopuolelle eli Vuosaareen ja Muugaan, joka sijaitsee noin 15 kilometrin päässä Tallinnasta. Vuosaaren ja Muugan satamien etuna on hyvät meri- ja maantieyhteydet. Myös maa-alueen hyvä saatavuus uusille tuotantoinvestoinneille, lisäarvoa tuoville palveluille tai jakeluun liittyville toimintoille ovat tärkeitä tekijöitä.

Vuonna 2024

Hankoniemen meritaistelusta tulee kuluneeksi 310 vuotta

Suurvalta–Ruotsi hävisi Venäjälle Ukrainan Pultavan taistelussa ja Hangon Riilahden taisteluissa 1700-luvulla. Miten tapahtumat ulottuvat nykypäivään?

YHTEENVETO SAANA LAMMINSIVU (yhteenveto perustuu Mauno Koiviston kirjaan 'Venäjän idea' ja muihin eri historialähteisiin)

Pietari Suuri loi Venäjästä Itämeren merimahdin. Hangon Riilahden meritaistelu 7. elokuuta 1714 oli Venäjän ensimmäinen suuri merivoitto, jonka vaikutukset ulottuvat tähänkin päivään.

Laivat ja merenkulku kiehtoivat Pietari Suurta ja hän otti tehtäväkseen avata Venäjälle ympärivuotisen pääsyn merelle. Aluksi Pietari Suuri ei suunnitellut etenemistä Itämerelle, vaan suuntana oli Turkki. Sen valtaus ei onnistunut, vaan Turkin kanssa solmittiin rauha. Tämän jälkeen Pietari Suuri julkisti 20. elokuuta 1700 sodan Ruotsille.

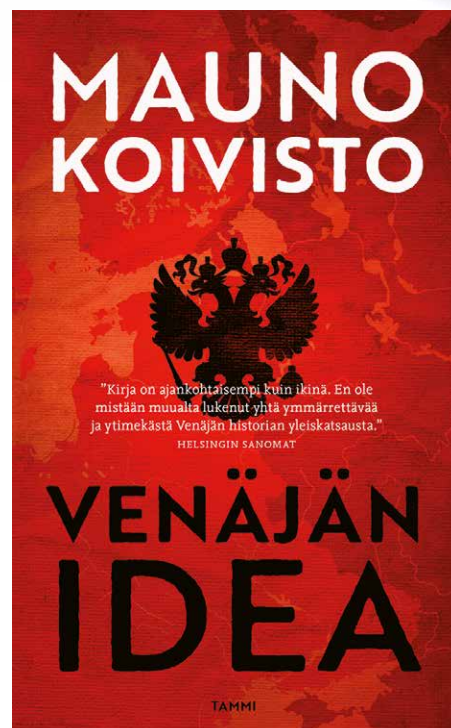
Ruotsista Itämeren suurvalta

Ruotsista muodostui kolmekymmenvuotisessa sodassa (1618–1648) Itämeren suurvalta. Ruotsin suurvalta-aika alkoi kuningas Kustaa II Aadolfin noustua valtaistuimelle 1611. Kustaa II Aadolf sai kutsumanimen *Pohjolan Leijona*, kun hän purjehti pitkälle Eurooppaan sotimaan. Aina sotaretket eivät onnistuneet: Ruotsin kuninkaan lippulaiva Vasa upposi 10. elokuuta 1628 neitsytmatkallaan Tukholman edustalla. Vuonna 1961 hylky nostettiin merenpohjasta ja nyt voimme kaikki käydä ihailmassa laivaa Tukholmassa Vasa-museossa.

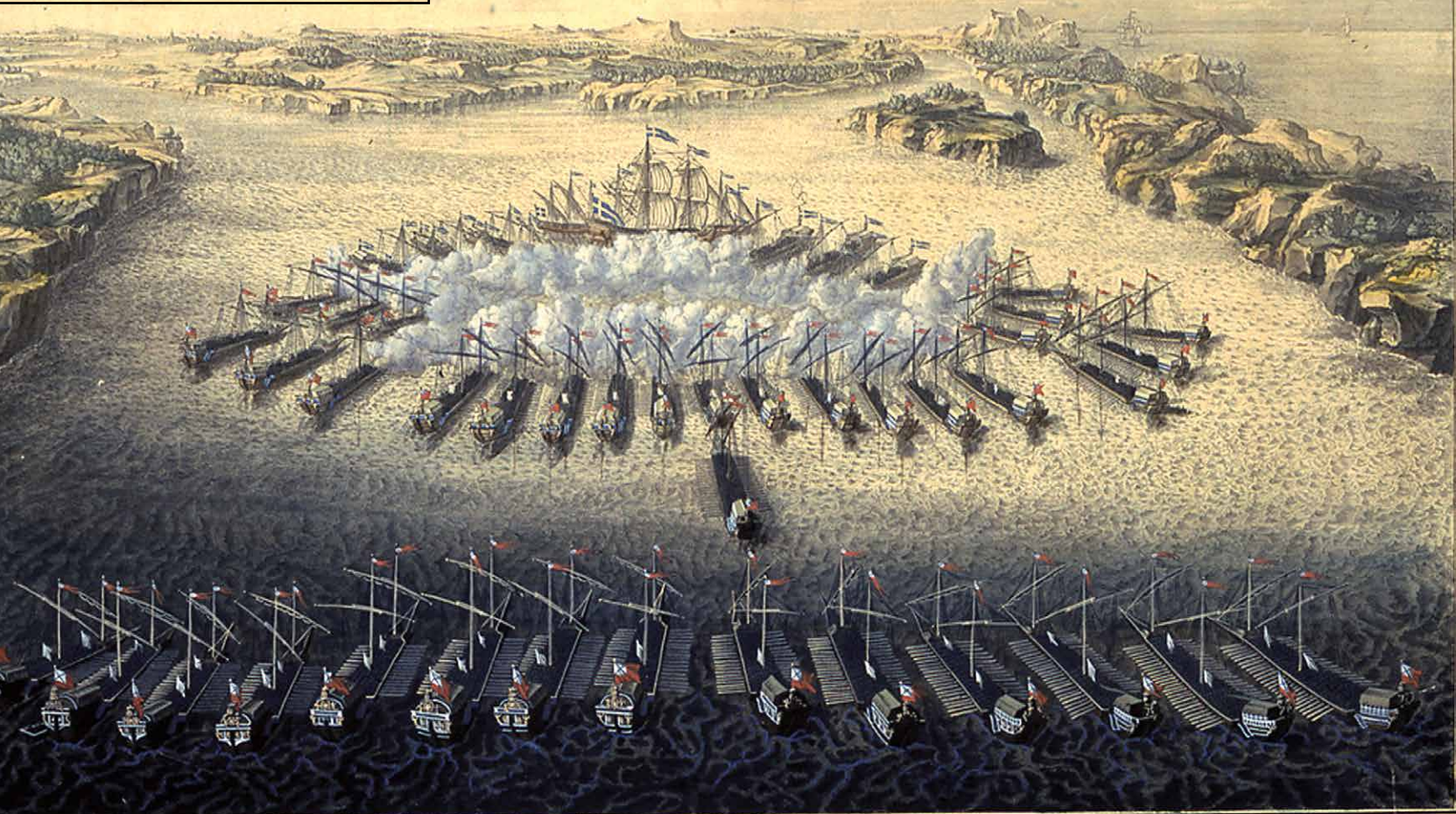
Kolmikymmenvuotisen sodan aikana Tanska, Puola ja nykyisiä Baltian maita joutui suurvalta–Ruotsin alaisuuteen. Ruotsi hallitsi myös pitkälti koko Suomea. Kuningas ja sotapäällikkö Kustaa II Aadolf kuoli lopulta Lützenin taistelussa. Sota jatkui ja Ruotsissa hallitsijat vaihtuivat kuninkaasta toiseen. Ruotsin suurvalta-ajan käänne tapahtui 1697, kun kuningas Kaarle XI:n kuoli vuonna 1697 ja hallitsijaksi nousi vasta 15-vuotias Kaarle XII.

Venäjä haluaa pääsyn takaisin Itämerelle

Nuoren kuninkaan noustua valtaan Ruotsin alaisuuteen joutuneet maat näkivät nyt tilaisuutensa koittaneen ja ryhtyivät sotaan Ruotsia vastaan. Joukkoon liittyi myös Venäjä. Venäjä oli vuoden 1617 Stolbovan rauhassa menettänyt Ruotsille Inkerinmaan ja Käkisalmen läänin, ja samalla itselleen kauppa- ja sotilaspoliittisesti elintärkeän pääsyn Itämerelle. Ruotsi kykeni kontrolloimaan ja verottamaan Venäjän ulkomaanliikennettä Itämeren satamissa, ja Venäjän ainoa vapaa kauppareitti nousevalle Euroopan-kaupalle kulki pohjoisen Arangelin kautta.



Mauno Koiviston laatima *Venäjän idea* ilmestyi vuonna 2001. Presidentin pyrkimyksenä oli ymmärtää venäläistä ajattelua, joka ilmenee historian tapahtumissa ja vaikuttaa maan tulevaisuuden valintoihin. Kirja on nyt ajankohtaisempi kuin koskaan.



ІЗОБРАЖЕНІЕ МОРСКОЙ БАТАЛІИ МЕЖДУ РОССІЙСКОЮ ГАЛЕРНОЮ АВАНЬ ГАРДІЕЮ КОТОРОЮ КОМАНДОВАЛЪ КАРАБЕЛНОЙ ШАУТЪ БЕИНАХТЪ. ІШВЕЦКОЮ ЭСКАДРОЮ ПОДКОМАНДОЮ ШАУТЪ БЕИНАХТА ЭРНЪ ШІЛАТА СЛУЧИВШЕЙСЯ У ГАНГУТА. ІЮЛЯ. ВЪ 27 ДЕНЬ 1714 ГОДУ.

Ruotsin avomeri-
laivastolla oli
vaikeuksia liikkua
tyyenen vuoksi, ja tämän
vuoksi venäläiset kaleerit
sivat etulyöntiaseman
Hankoniemen meritaistelussa.

Suuri Pohjan sota

Suuri Pohjan sota käytiin vuosina 1700–1721 Ruotsin ja suuren vihollisliittoutuman välillä. Ruotsin vastustajiin lukeutuivat Venäjä, Saksi, Tanska ja Puola-Liettua sekä vuodesta 1715 myös Preussi ja Hannover. Sota päättyi Ruotsin tappioon Venäjän voimia vastaan, minkä johdosta Ruotsi joutui Uudenkaupungin rauhassa luovuttamaan suuria alueita.

Sodan seurauksena Ruotsi menetti asemansa pohjoiseurooppalaisena suurvaltana. Suomi kärsi sodan aikana isonavihana tunnetusta miehityskaudesta.

Pietari Suuri perustaa Pietarin kaupungin 1703

Vuonna 1703 Pietari perusti Nevajoen suulle kaupungin, jolle annettiin nimeksi Pietari Rooman suojelupyhimyksen apostoli Pieta-

Maurice Baquoi: Riilahden meritaistelu, kaiverrus, 1724–1727.

rin mukaan. Pietari Suuri halusi länsimaistaa Venäjää. Pietarille annettulla nimellä haluttiin korostaa Venäjän asemaa kolmantena Roomana. (Saksassa myöhemmin Adolf Hitler nimitti natsi-Saksaa Kolmanneksi valtakunnaksi.)

Vuonna 1712 Pietarista tehtiin Venäjän pääkaupunki. Esikuvana toimi Venetsia: Pietariin rakennettiin paljon kanavia.

Pietarin kaupunki perustettiin siis Suuren Pohjan sodan aikaan. Venäjä ja Ruotsi ottivat yhteen ensin Viron Narvassa, jossa venäläiset kärsivät tappion. Nuori ruotsalainen kuningas Kaarle XII kulutti sen jälkeen joukkojaan Puolassa, jona aikana Venäjä varusti joukkojaan.

Pultavan taistelu Ukrainassa päätti Ruotsin suurvaltakauden

Venäjän ja Ruotsin joukot kohtasivat seuraavan kerran Ukrainassa 1709 kuuluisassa Pultavan taistelussa, jossa Kaarle XII:n joukot tuhottiin. Pultavan taistelun sanotaan olleen ratkaiseva taistelu Suuressa Pohjan sodassa ja Venäjälle koetun häviön sanotaan päättäneen Ruotsin suurvaltakauden.

Edesmennyt presidenttimme **Mauno Koivisto** tutki laajalti Venäjän historiaa ja venäläisyyttä. Koivisto kertoo kirjassaan *Venäjän idea*, että hän kävi kerran puhumassa Ukrainassa eräässä seminaarissa Pohjoismaisesta taloudesta. Koivisto kertoo, että ”tilaisuudessa Ukrainan hallituksen edustajat esittivät, että he tekivät virheen, kun liittyivät Pietariin, eivätkä ”Kaarle XII Suureen.”

Ruotsin kuningas kärsi siis 1709 ankaran tappion Ukrainan Pultavassa ja Ruotsin suurvalta-ajan kausi päättyi. Ruotsin kuningas pakeni tämän jälkeen Turkin suojiin ja sai houkutelua Turkin julistamaan sodan Venäjälle. Sodassa Venäjä menetti Donin suulla Mustanmeren rannalla sijaitsevan Asovan kaupunkin, jonka Pietari oli vuonna 1700 vallannut.

Venäjän tappio Mustallamerellä käänsi Pietari Suuren katseen Itämerelle

Mustanmeren menetyksen jälkeen Pietari kääntyi pohjoisen suuntaan Itämerelle ja alkoi vahvistaa asemiaan siellä. Venäläiset miehittivät suuren osan Suomea. Venäläinen laivasto suuntasi Itämerellä länteen ja liittoutui Tanskan laivaston kanssa Ruotsia vastaan.

Venäläisten Suomeen tunkeutumisen jälkeen seurasi niin sanottu Ison vihan aika. Se pitää melko lailla sisällään – ikävä kyllä – samoja elementtejä, mitä olemme saaneet nähdä nyt esimerkiksi Ukrainan sodassa. Venäläiset hävittivät järjestelmällisesti Viipurin ja Kymijoen välisen alueen, jotteivat suomalaiset joukot saisi sieltä elintarvikkeita. Venäläiset upseerit ja kasakat ottivat Suomesta kaiken irti, minkä pystyivät. Suomalaisia naisia ja lapsia kuljetettiin myytäväksi Pietariin – halvalla hinnalla. Suomalaisia hävitti myös paiserutto, jota aikalaiset kutsuvat *isoksi kuolemaksi*.

Gangut: Hankoniemen taistelu 1714 oli Venäjän ensimmäinen suuri merivoitto

Vuonna 1714 Venäjän laivasto voitti Ruotsin laivaston Hankoniemen taistelussa ja miehitti Ahvenanmaan. Hankoniemen taistelu, tarkemmin Riilahden taistelu (Slaget vid Rila), on saanut Venäjän historiankirjoituksessa legendaarisen osan. Se on Venäjän ensimmäinen merkittävä merivoitto. Venäjäksi Hanko on Gangut.

Suurvalta-Ruotsin aika oli ohitse. Kaarle XII kuoli 1718. Vuonna 1721 solmittiin Uudenkaupungin rauha, jossa Venäjä sai Baltian, Inkerin ja osan Karjalaa, muun muassa Viipurin. Venäjästä oli tullut merivalta.

Miten 1700-luvulla käyty Riilahden taistelu näkyy nykypäivässä?

Pietari Suuri perusti siis Venäjän laivaston, ja perustamisvuotena pidetään vuotta 1696. Venäjän laivaston vuosipäivää vietetään Venäjällä heinäkuun lopulla Riilahden meritaistelun muistoksi, joka oli Venäjän merivoimien ensimmäinen voitto.

Vuonna 2019 saimme lukea mediasta, että Venäjä aloitti täysin yllättäen Itämerellä Merikilpi 2019 -merisotaharjoituksen 1.–9. elokuuta 2019. Merisotaharjoituksen aloitus tuli muille valtioille täysin puskista. Harjoitusta johti Venäjän laivaston amiraali **Nikolai Jevmenov**. Merikilpi 2019-harjoitus oli mittaluokaltaan massiivinen ja siihen osallistui 10 000 sotilasta, 49 sota-alusta ja 58 lento- ja taistelukonetta. Harjoitukseen osallistuivat ne joukot, jotka olivat olleet mukana laivaston päivän paraatissa Pietarissa ja Kronstadtissa.

Helsingin Sanomien toimittaja **Pekka Hakala** totesi Pietarin laivastoparaatin olleen vuonna 2019 ennätyksellisen massiivinen.

Venäjän valtiojohtoiset tiedotusvälineet antoivat merisotaharjoitukselle suurta huomiota. Mistähän hyvästä, Hakala ruoti.

Hakala pohti myös mahdollisia syitä massiivisen merisotaharjoitukseen: vuonna 2019 ei tullut kuluneeksi tasavuotiaa esimerkiksi Riilahden taistelusta.

Sen sijaan tänä vuonna on tullut kulu-neeksi tasan 80 vuotta siitä, kun toiseen

maailmansotaan valmistautunut Neuvostoliitto otti laivaston vuosipäivän uudelleen käyttöön. Laivaston päivästä ja Pietarin laivastoparaatista on tullut viime vuosina presidentti **Vladimir Putinin** lempilapsi, Helsingin Sanomien Pekka Hakala kirjoitti 2.8.2019.

24.2.2022 saimme lukea, että Venäjä on hyökännyt Ukrainaan. 🚢

Mauno Koivisto: VENÄJÄN IDEA

Mauno Koivisto ponnisti satamajatkästä politiikkaan. Koivisto oli 16-vuotiaana mukana talvisodassa vapaaehtoisena sammutusyksikössä ja jatkosodassa ensin vapaaehtoisena ja vuonna helmikuussa 1944 Koivisto aloitti palveluksen **Lauri Törnin** johtamassa jääkärikomppaniassa. Koivisto on sanonut: ”Kun on ollut mukana pelissä, jossa oma henki on panoksena, niin kaikki muut pelit ovat sen kokemuksen jälkeen pieniä.”

Vanhemmat ikäpolvet muistavat presidentti Koiviston rauhallisenä ja diplomaattisena pitkänhuiskeana lentopallon pelaajana: kansan miehenä. Koiviston leppoisan kuoren alla asui kuitenkin uuttera lukemies ja kansantaloustieteilijä. Koivisto oli myös ansiokas kirjoittaja ja Venäjän tuntija. Mauno Koiviston laatima *Venäjän idea* ilmestyi vuonna 2001. Presidentin pyrkimyksenä oli ymmärtää venäläistä ajattelua, joka ilmenee historian tapahtumissa ja vaikuttaa maan tulevaisuuden valintoihin. Venäjän hyökättyä Ukrainaan helmikuussa 2022 kirja on nyt ajankohtaisempi kuin koskaan.

KESÄTYÖNTEKIJÄ, LIITY MERIMIES-UNIONIN JÄSENEKSI!

SMU.FI >> LIITY JÄSENEKSI

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



*M/s levi- ja M/s Elviira-alusten miehistöt
Savonlinnasta toivottavat matkustajat
tervetulleeksi risteilemään Saimaalle!*

KUINKA LIITTYÄ?

- 1) Merimies-Unionin jäseneksi voit liittyä Merimies-Unionin nettisivujen kautta: **smu.fi**. Suora linkki liittymislomakkeeseen on: **liity.smu.fi** ja opiskelijajäsenille **opiskelija.smu.fi**
- 2) Voit kysyä liittymislomaketta suoraan työnantajalta tai Merimies-Unionin luottamusmiehiltä laivoilla.
- 3) Liittymislomakkeen voi myös tilata Merimies-Unionin jäsenrekisteristä **jasenrekisteri@smu.fi**.

Suomen Merimies-Unioni on ammattiliitto, joka auttaa sinua työelämän kiemuroissa. Liittymällä Merimies-Unionin jäseneksi, saat Unionista apua ja neuvontaa jo heti työsuhteesi ensi metreistä lähtien.

Tyypillisiä kesätyöpaikkoja ovat esimerkiksi **vesibussit**. Nämä alukset ovat merityötä säätelevän lainsäädännön piirissä. Näin ollen esimerkiksi sisävesillä kesätyötä tekevä kansimies tai tarjoilija on merimies.

MIKÄ TYÖEHTOSOPIMUS?

Merimies-Unioni neuvottelee tekemääsi työtä koskevan **työehtosopimuksen (tes)** työnantajan kanssa. Työehtosopimuksessa määritellään muun muassa palkkasi vähimmäistaso, työajat, vuosiloma ja muita työsuhteesi ehtoja. Vesillä tehtävä työ on usein vuorotyötä, joten esimerkiksi työ- ja lepoaikojen noudattaminen on tärkeää.

VESIBUSSIT

Rannikko- ja sisävesillä liikennöivissä kotimaan matkustaja-aluksissa työskentelevään laivaväkeen ja heidän muutoin tekemäänsä työhön aluksissa sovelletaan **kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimusta**.

MATKUSTAJA-ALUKSET

Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksissa työskentelevään laivaväkeen (esim. Viking Line, Tallink Silja ja Eckerö Line, Wasaline) ja heidän muutoin tekemäänsä työhön aluksissa sovelletaan **ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimusta**.

Merimies-Uniönin työehtosopimukset löydät:
smu.fi > edunvalvonta > työehtosopimukset

PALJONKO PALKKAA?

Tiedätkö, paljonko sinun kuuluu saada palkkaa? Peruspalkan lisäksi merityössä saattaa kertyä erityisiä lisiä, minkä tähden palkkakuitista on tärkeää tarkistaa, että sinulle on maksettu kaikki mikä kuuluukin.

OPISKELIJAN EDUT

Kesätöiden jälkeen koulun penkille palattuasi olet Merimies-Uniönin jäsenmaksuista vapautettu, jos sinulla ei ole ansiotuloja. Muista ilmoittaa asiasta Merimies-Uniönin jäsenrekisteriin.

Opiskelijana olet oikeutettu kaikkiin jäsenetuihin. Saat esimerkiksi alennusta vakuutuksista, voit vuokrata Merimies-Uniönin mökkejä käyttöösi ja saa ilmaiseksi Merimies-lehden kotisi.

Tarkempaa tietoa Merimies-Uniönin jäseneduista löydät:
smu.fi > jäsenyys > jäsenedut

APUA TYÖTTÖMYYDEN KOHDATESSA

Merimies-Uniönin jäseneksi liittyminen kannattaa, vaikka olisit vain piipahtamassa laivoilla kesätöissä tai opiskelet toiselle kuin merenkulkualalle. Miksi?

Allekirjoittamalla Merimies-Uniönin jäseneksi liittymislomakkeen liityt samalla myös Avoin työttömyyskassa A-kassan jäseneksi ja aloitat ansiopäivärahaan vaadittavan jäsenyys- ja työssäoloehdon kerryttämisen jo kesätyöaikanas.

Jos esimerkiksi opiskelevat ja jäisit työttömäksi opiskelujesi päättymisen jälkeen, A-kassan jäsenenä olet oikeutettu saamaan ansiopäivärahaa, jos jäsenyysehtosi täyttyvät. Työttömyyskassan maksama ansiopäiväraha on huomattavasti korkeampi kuin niin sanottu normaali peruspäiväraha. Vaikeina taloudellisinä aikoina työttömyyteen varautuminen onkin aina järkevää.

Kannattaa myös tiedostaa, että kun vaihdat alaa ja liittoa, seuraa jo kerrytetty työssäoloehto mukana liittoa ja työttömyyskassaa vaihdettaessa.

Strömma-varustamon
M/s Sofia-vesibussi Helsingin
Kauppatorilla oli täynnä matkustajia
toukokuun lopussa 2022.

Vain vuosi Merimies–Unionin edustajakokoukseen:

Merimies–Unionin edustajakokous 14.–15.5.2024, Helsinki

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

Asetu ehdokkaaksi!

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

Vaalipiirit

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

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

Merimies–Unionin edustajakokous

Aika: 14.–15.5.2024

Paikka: Helsinki, John Stenbergin rantat 6

Ehdokasasettelu 2.10.–15.11.2023

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

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

Ehdokkaaksi nimeäminen edellyttää ehdokkaan kirjallisen suostumuksen.

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

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

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

Äänestäminen

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



Edustajakokous 2024 Kongress 2024



Merimies-Unioni Sjömans-Unionen

Äänestysaika on: 19.1.–15.3.2024

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

Kotiin saapuvassa vaalimateriaalissa ovat:

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

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

Mikä on edustajakokous?

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

Varsinaisessa edustajakokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

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

Tee edustajakokoukselle aloitteita!

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

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

Seiskari ryöstettiin, mutta muistoja ei voi varastaa



LUE JUTTU DIGINÄ:
smu.fi >
Merimiesuutiset

Suomenlahden helmi Seiskari muistetaan sinisen meren ja kultaisen hiekan saarena. Seiskarilaisten jälkeläiset muistavat sukulaistensa tarinoista myös venäläiset valloittajat, sotavankeuden sekä jatkuvat simputukset.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT PAULA MIKKONEN, SEISKARI-SEURA JA RAIJA HERRALA-NURMI

Seiskari-seuran vuosikokoukseen Karjala-taloon Helsinkiin on kokoontunut parikymmentä osanottajaa. Heitä kaikkia yhdistää karjalainen identiteetti, vanhempien ja isovanhempien kertomat tarinat sekä ikuinen ikävä kadotettuun paratiisiin Seiskarin saareen.

Kokouksen alussa yhteislaulu keinuttaa laivaa Suomenlahden kulkuväylällä. Haikea sävel kostuttaa silmännurkat.

"Luo silloin silmäsi etelähän, taivahan rannoille kauaksi. Niin takaa mahtavain maininkien siintävi saaremmen Seiskari" (Laulu Seiskarista, sävel ja sanat. Ville Marttila)

Raija Herrala-Nurmen isän suku lähti evakkoon Seiskarista talvisodan kynnyksellä lokakuussa vuonna 1939. Raija syntyi Uu-

denkaupungin Lokalahdella vuonna 1957. Pikkutyön lapsuutta värittivät sukulaisten kertomukset menetetyistä kotisaaresta.

– Mummi ja isotäti muistelivat vanhoja ja kävivät läpi saareita tuotuja valokuvia ja tavaroita. En minä lapsena niistä jutuista ymmärtänyt puoliakaan eikä minulla ollut mitään käsitystä paikoista, mutta ne vain jäivät kiinnostamaan, Raija Herrala-Nurmi muistelee.

Seiskari luovutettiin Neuvostoliitolle Moskovan rauhassa vuonna 1940. Samassa rytäkässä naapuri ryösti kolme muutakin itäisen Suomenlahden helmeä: Suursaaren, Lavansaaren ja Tytärsaaren.

Neuvostoliitto romahti, Seiskari avautui

Raija Herrala-Nurmi pääsi käymään Seiskarissa kahdesti. Ensimmäinen kerta oli vuonna 1991, kun Neuvostoliitto lakkasi olemasta ja mahdollisuus kotiseutumatkailuun sodassa Venäjälle menetetyille alueille avautui. Matkalle lähdettiin Kotkasta Kristiina-varustamon pienellä laivalla.

– Rantauduimme saaren itäpuolelle ja lähdin tätini ja kahden sisareni kanssa etsimään sukumme kotitaloa saaren toiselta puolelta. Täti muisti kaiken: tuossa oli tie, tuossa merivartiosto, tuossa osuuskaupan laituri ja tuossa kotitalo. Kotitalosta tosin oli jäljellä vain kivijalka.

Raija Herrala-Nurmi asettui sukulaistensa kanssa seisomaan koti-



Laiva lähestyy Seiskarin majakkarantaa pohjoisen suunnasta.

Seiskari-seuran hallitus pukeutui seuran 90-vuotisjuhliin kansallispukuihin. Kuvassa vas. seuran sihteeri Raija Herrala-Nurmi, varapuheenjohtaja Satu Hellsten ja puheenjohtaja Essi Helisma.

Suomalaisten asukkaiden aikana tästä aukeni Kiilinranta, saaren pohjoisimman kylän venevalkamat, rantavajat, kuivumassa olevat verkot.

talon nurmeltuneille kulmakiville. Sitten otettiin valokuvat täsmälleen samoista paikoista kuin kotialbumin haalistuneet 1920- ja 1930-luvuilla ikuistetut kuvat.

– Seiskarilaisia oli enimmillään noin 900 ennen ensimmäistä maailmansotaa. Kun raja Neuvosto-Venäjälle meni kiinni 1920-luvun alussa, niin porukkaa lähti merille ja mantereelle töihin. Väki väheni, ja 1930-luvulla asukkaita saarella oli enää 600-700, Raija Herrala-Nurmi sanoo.

Seiskari-seura perustettiin 1930-luvulla edistämään Seiskarin matkailua. Saarelle saatiin kesävieraaksi mm. sen ajan taiteilijasuuruus **Georg Malmstén**. Malmstén teki useita lauluja Seiskarista, ja turisteja alkoi virrata. Sitten sota sulki saaren.

”Ryssän” vangiksi

Kun Seiskarin asukkaat evakuoitiin meriteitse Kotkaan lokakuun alussa 1939, saareen jäi vain majakkamestari Toivo Rytkölä yhden alaisensa kanssa. Syksyn mittaan omaisuutta haettiin saaresta useita kertoja. Viimeisellä hakureissulla joukko saaren miehiä jäi vihollisen vangeiksi.

Majakkamestarin sukulaispoika **Pekka Rytkölä** sai elää nuoruutensa isosetänsä **Toivon**, isoisän ja isän huimien tarinoiden parissa.

– Katkeruuttakin oli. Isä kertoi, että kun lähtö tuli, hän otti kivääriin, heitti lukon mereen ja aseensa aitan alle. Koti ja tavarat oli jätettävä. Mantereella poliisipäällikkö ke-

hotti isoisää kokoamaan porukan ja hakemaan majakkamestari Toivon ja saarelaisien tavarat venäläisten kynsistä.

Myrskyisän merimatkan jälkeen isoisän keräämä porukka saapui aamulla Seiskariin ja aloitti Suursaari-proomun lastauksen. He lastasivat koko päivän. Illalla merenkulkuhallituksen Suursaari-laivan radisti kuuli radiosta, että kaikki ei ollut kohdallaan. Radisti kehotti kipparia lähtemään.

– Kippari sanoi lastaajille, että idästä nousee myrsky, täytyy lähteä. Suursaari-laiva otti proomun perään ja lähti Kotkaan. Lastaajat päättivät nukkua yön yli. Jos kippari olisiertonut heti tilanteen vakavuuden, saarelaiset olisivat lähteneet, Pekka Rytkölä kertoo.

Yöllä 30. marraskuuta venäläiset alkoivat ampua ja valloittivat Seiskarin. Saarelaiset juoksivat pitkin kiviaitoja merivartioasemalle, mutta karkuun lähteneet merivartijat olivat rikkoneet radiot. Näky oli lohduton ja saarelaiset tuumasivat hädissään että, ”kai myökin sitten lähdetään”.

Saaren jäisestä rantakivikosta löytyi jähdi, johon ahtautui jäljelle jääneet 19 ihmistä.

– Heti kun he pääsivät ulos, venäläis-laiva ajoi kiinni ja käski kupeeseen. Kun se ei heti keskimooottorisella avoveneellä onnistunut, niin ryssä ampui tykillä niin lähelle, että ilmanpaine heitti keulassa istuneen isäni nurin. Sitten koko sakkilaivaan ja keulaputkaan, Pekka Rytkölä kertoo.

Venäläislaiva ajoi päivän, seuraavan yön ja ampui koko ajan. Sitten alus saapui Pietarin edustalle, josta suomalaiset ahdettiin

kuorma-autoon ja vietiin venäläiseen Rambovan vankilaan. Siellä Pekka Rytkölän **Yrjö**-isää, isosisää ja isosetä-Toivoa kuulusteltiin kaksi viikkoa.

– Isä vietiin kellariin erityksiin ja isoisä Pietarin edustalle Kronstadtiin. Siellä isoisää vaadittiin lähtemään luotsiksi Haapa-saaren valtaukseseen. Se oli tiukka paikka; pitääkö lähteä viemään ryssä kotirannoille. Poika oli panttina Rambovan kellarissa ja ryssä tiukkasi ja tiukkasi.

Pekka Rytkölän mukaan isoisä pelasi korttinsa oikein. Hän vaati Yrjö-poikansa mukaan, niin sitten hän lähtee. Bluffi onnistui.

– Kuulustelija tokaisi, että ei, ei käy. Yrjö pysyy panttina täällä. Muuten sinä veisit meidät surman suuhun. Vihdoin ryssä antoi periksi ja isoisä passitettiin takaisin Rambovaan ja isäukkokin pääsi kellarista. Parin viikon kuluttua suomalaisvangit lähetettiin takaisin Seiskariin.

Takaisin Seiskariin ”ryssän” naapuriksi

Kun seiskarilaiset palasivat Venäjältä vankeudesta kotisaarelleen talvella 1940, heidän kotitaloissaan asui satakunta venäläistä sotilasta. Yhteiselo sujui jotenkuten: seiskarilaiset saivat kalastaa lähivesillä ja viholliselta heltisi lihanpalakin silloin tällöin.

– Kun jäät vahvistuivat, saarelle saapui useampi venäläinen hevosineen ja pani suomalaiset rekeen. Isäukon mukaan heidät lastattiin ➤



Seiskari-seuran puheenjohtaja Marja-Leena Malin Ylen Ajankohtaisen kakkosen haastateltavana Seiskarin hautausmaalla.



Seiskarin itäpuolen lähes neljän kilometrin mittainen hieno hiekkaranta kasvaa nykyään harvaa männikköä.



Kun he venäläiset käänsivät tykinsuun meitä kohti ja valmistuivat ampumaan, silloin oli pakko totella, Pekka Rytkölä muistelee.



Seiskari-seura perustettiin 1930-luvulla edistämään Seiskarin matkailua. Saarelle saatiin kesävieraksi mm. sen ajan taiteilijasuuruus Georg Malmstén.

Vuonna 1858 rakennettu valurautamajakka tehtiin Krimin sodassa tuhoutuneen tiilimajakan tilalle opastamaan Pietariin johtavan väylän kulkijoita.

Seiskari-seuran vuosikokoukseen Karjala-taloon Helsinkiin on kokoontunut parikymmentä osanottajaa. Heitä kaikkia yhdistää karjalainen identiteetti.

kuorma-autoihin ja vietiin Terijoelle leipätehtaalle töihin. Suomeen seiskarilaiset pääsivät vasta toukokuussa, Pekka Rytkölä kertoo.

Rytkölän suvun miehet selvisivät sodasta hengissä, ja Pekka-poika syntyi Haminaan kuuluvalla Tammion saarella vuonna 1946. Lapsuus- ja nuoruusvuodet Haapasaaressa kuuluivat kalastaen isä-Yrjön kanssa aivan Suomen ja Neuvostoliiton rajavesien pinnassa.

– Aamuyöllä lähdimme viemään kymmenen kilometrin pitkät siimat rajapinnan vesille. Ankkuroimattomista siimoista aina osa ajautui Neuvostoliiton aluevesille. Jokaviikkoista touhua oli, että ryssä otti kiinni, kuulusteli tunnin ja odotutti viisi tuntia. Se oli kiusaa.

Vaikka 1960- ja 1970-luvuilla elettiin Suomen ja Neuvostoliiton suhteissa ”ystävyyden, yhteistyön ja avunannon” aikaa niin veli venäläisen tykin piippu tuli Pekalle tutuksi.

– Istuttiin Merina-rautapaattimme kannella aamukahville, kun venäläinen sotalaiva ajoi 150-koukkuisen siimamme poikki, kurvasi viereen, veti lipun mastoon ja näytti, että perään. Me vain vedimme siimoja, venäläinen raivostui, painoi pilliä ja miehistö hyökkäsi tykin kimppeeseen.

– Kun he venäläiset käänsivät tykinsuun meitä kohti ja valmistuivat ampumaan, sil-

loin oli syytä lopettaa. Nyt voit kysyä minulta, miksi ryssä on aina minulle ryssä, Pekka Rytkölä tuhahtaa.

Rytkölän suvun kovia kokeneet miehet pääsivät käymään kotisaarellaan 1990-luvun alussa.

– Ei siellä ollut kuin majakanvartija perheineen. Jäihän siitä kaipuu, että tänne tullaan toistekin. Venäläiset olivat tehneet kylästämmä luonnonsuojelualueen, ja matkailu tyrehtyi siihen. Nyt seiskarilaisuutta vaalitaan Seiskari-seurassa, johtokunnan jäsen Pekka Rytkölä sanoo.

Vesisateessa kalashnikovin takana

Seiskari-seuran vuosikokouksessa Karjala-talossa Raija Herrala-Nurmi esittelee tietokoneeltaan kuvia viimeiseksi jääneeltä Seiskari-matkaltaan vuonna 2003. Matka alkoi Venäjän armeijan huoltoaluksella Ust-Lugan satamasta Kingiseppistä Suomenlahden etelärannalta.

– Oli kesän kuumien päiviä. Mukana olivat Venäjän armeijan eläköitynyt upseeri, Leningradin alueen hallintoviranomaisia, Töölön matkatoimiston edustaja ja Ylen kuvausryhmä. Tarkoitus oli tutkia ja markkinoida Seiskaria matkailukohteena, Raija Herrala-Nurmi kertoo.

Kun seurue rantautui Seiskarin aallonturtaajalle, iholle iski valtaisa hyttysarmeija. Satojen metrien pakomatkan jälkeen ryhmä pääsi rantahietikolle ja verenimijät vetäytyivät. Sitten iskivät käärmeet. Saari oli täydellisessä luonnontilassa.

– Aikataulu oli laadittu niin kiivaaksi, että omista toiveista oli luovuttava. Uimaan sentään ehdimme, mutta sitten piti jo kokoontua majakalle, jossa tarjottiin salsikkia ja vodkaa. Se oli siinä ja jäin odottamaan toista kertaa. Sitä ei koskaan tullut, Raija Herrala-Nurmi sanoo.

Vaikka tunnelma seiskariseuralaisten keskuudessa on haikea, minkäänlaista revanssihenkeä ei ole ilmassa.

– Onnellisin tilanne olisi, että raja olisi helppo ylittää ja suhteet sopuisat. Simputus pitäisi jättää. Siellä naapuri seisotti aikaan kotiseutumatkailijoita pari tuntia vesisateessa kalashnikovilla uhkaillen. Ei edes puska-pissalle päässyt, Raija Herrala-Nurmi kertoo.

Seiskari on nyt suljettu saari. Mutta sellaista estettä naapuri ei ole ainakaan vielä keksinyt, joka pysäyttäisi muistot. On taas laulun aika.

”Se Merimiesten on vanha tuttu, karimme kuuluisa kauttaaltaan. Käy usein laivoilla siitä juttu, kummia kuuluja kuiskaillaan” (Laulu Seiskarista, sävel ja sanat. Ville Marttila) ⚓

Godby Shipping 50 vuotta

M/s Misana

M/s Misanan omistaa ahvenanmaalainen perhevarustamo Godby Shipping. Godby on monelle merenkulkijalle tuttu varustamo, mutta moni ei välttämättä tunne varustamon tarinaa. Tarina alkoi jo vuonna 1972, kun neljä ahvenanmaalaista miestä otti riskin, jonka ansiosta noin 200 henkilöllä on töitä tänä päivänä.

TEKSTI JA KUVAT LAURI SARIVAARA

Kapteeni Mikkola ja Heike Bos

Yksi riskinottajista oli **Alpo Mikkola**, jota voidaan pitää myös Godbyn isähahmona. Kapteeni Mikkolan ura taas on oma lukunsa; hän syntyi vuonna 1934 Isojoella kaukana sisämaassa silloisen merenkulun vaikutuspiiristä. Vuonna 1949 hän pestautui rahtilaivaan messipojaksi ja vuoteen 1972 men-

nessä hän oli seilaamisten ohella opiskellut YAMK merikapteeniksi sekä liiketaloutta Tukholmassa. Hän oli myös jo perheellinen mies ja työskennellyt Bror Husellin alaisuudessa maapuolella.

50-vuotisjuhliin viettävä Godby Shipping perustettiin vuonna 1973, mutta tarina alkaa tavallaan jo vuonna 1966, kun yhden

ruuman rahtilaiva M/s Heike Bos (65m / 9m) valmistui Leerissa Saksassa. Aikanaan Heike Bos oli moderni rahtilaiva, Suomen mittapuun mukaan jopa valtavan kokoiseksi luonnehdittu. Heike Bosin tarina jäi lyhyeksi, sillä laivan viimeinen matka päättyi karille Kalajoen Rahjan sataman ulkopuolella. Kyseinen onnettomuus ei >>

M/s Misana seilaa Rotterdamista Norjan Årdalstangiin, joka sijaitsee Sognevuonon perällä.



Yliperämies Marcus Nordbergin mukaan joustavuus ja sopeutuminen ovat ratkaisevassa asemassa laivan sujuvan kulun kannalta.

kuitenkaan ollut kuin Heike Bosin loppu, pieni rahtipaatti jatkoi urheaa palvelustansa eri omistajien alaisuudessa vuoteen 2010 saakka, jolloin kohtaloksi koitui turkkilainen naulatehdas.

Onnettomuuden jälkeen Heike ei ollut enää merikelpoinen. Laiva oli ottanut vettä sisään ja edessä olisivat mittavat korjaustoi-
menpiteet. Tässä kohdassa kuvaan astui Kapteeni Mikkola kumppaneineen. He ostivat Heiken 175 000 Ruotsin kruunulla ja muodostivat uuden ahvenanmaalaisen Minicarriers -varustamon. Heike sai uudeksi nimekseen Minilandin. Seuraavana vuonna yrityksessä tapahtui omistajavaihdoksia, mutta Mikkola uskoi asiaansa ja perusti uusien kumppaneidensa kanssa Godby Shippingin. Pieni ja ilmeisen pippurinen laiva on tiettyssä mielessä osa satojen suomalaisten merimiesten historiaa, sillä Godby Shippingin tarina saattaisi olla hyvin erilainen ilman kyseistä sattumaa.

Norjan vesillä

Tällä hetkellä Godby Shippingin omistuksessa on kahdeksan laivaa, joista seitsemän seilaa Pohjois-Euroopan vesillä ja yksi Karibialla. Yksi Norjan ja Hollannin väliä seilavista laivoista on M/s Misana, joka kuljettaa pääasiassa Norsk Hydro ASAn alumiinituotteita. M/s Misanan miehistö koostuu useista kansallisuuksista; laivalla työskentelee ahvenanmaalaisia, manner-suomalaisia, filippiiniläisiä, eestiläisiä ja yksi henkilö tulee Romaniasta. Misanan miehistömäärä on tällä hetkellä poikkeuksellinen. Laivalla työskentelee kapteenin lisäksi viisi perämiestä, seitsemän kansimiestä, kaksi talousosaajaa ja viisi koneessa. Syy isoon miehistömäärään on reitti; konehuone on miehitetty 24/7, osa perämiehistä ajaa luotsina, osa on hankkimassa luotsikirjoja ylimääräisenä ja kannella miehistö kiinnittää lastin itse.

Matka vuodesta 1973 tähän päivään on ollut pitkä. 44-vuotias Misanan kapteeni **Eric Lindblom** ei ollut vielä edes syntynyt, kun hänenkin elämäntarinaansa pohjustettiin Ahvenanmaalla. Eric on toiminut Godby Shippingin palveluksessa jo 20 vuotta. Hän on myös tammisaarelainen kolmen pojan

isä. Alpo Mikkola oli Ericin mukaan tunnettu miehenä, joka piti huolen omistaan, mutta ulottuuko Alpon johtamistavan perintö nykypäivään asti? Entä miten Eric näkee merenkulun tämänhetkisen tilanteen?

Eric tiivistää johtamistapansa siten, että laivalla pitää ensinnäkin olla tarvittavat välineet työn suorittamista varten ja toiseen miehistön täytyy voida hyvin, että työt tulee tehtyä.

– Laivalla pitää olla työkaluja ja varaosia, joilla tehdä työt. Se on iso työmaa jälkeinpäin, jos laivaa ei hoideta. Tämä ei ole mikään "one man show", vaan kaikki miehistön jäsenet ovat tärkeitä. Jos ihmisillä on jotain mielessään, niin kuuntelen ja yritän parhaani mukaan auttaa.

Eric odottaa isoja muutoksia merenkulkuun lähitulevaisuudessa. Hänen näkee, että vihreä merellinen siirtymä, eli laivojen siirtyminen kohti päästöttömyyttä, on vasta alussa. Hän kertoo, että myös Godby Shipping tekee kovasti töitä asian eteen.

Haasteita riittää

M/s Misana seilaa Rotterdamista Norjan Årdalstangiin, joka sijaitsee Sognevuonon



Kapteeni Eric Lindblomin näkee, että vihreä siirtymä tuo isoja muutoksia merenkulkuun lähitulevaisuudessa.



Merenkulussa on edelleen vetovoimaa, sillä esimerkiksi 1. perämies Tuomo Villanen on tyytyväinen ammattinsa vaihtoon.

perällä. Sognevuono on Norjan pisin ja maailman toiseksi pisin yli 200 kilometrin mitallaan. Maisemat ovat komeita, mutta myös olosuhteiden tuomia haasteita riittää. Talvimerenkulun painekattilasta nauttii myös ahvenanmaalainen yliperämies **Marcus Nordberg**.

Marcus näkee, että Pohjanmeren takia Misanan reitti voi aika-ajoin olla haastava. Haastavuus ei niinkään tule talvipakkasten tai jäiden vuoksi, vaan lämpötilat ovat melko leutoja Suomeen verrattuna. Marcus kokee työnsä olevan intensiivistä, sillä satamakäyntejä on usein 10 viikossa.

– Yksi haasteellinen asia on reittimme satamat. Osassa satamia ei ole ro-ro -laituria ja he ovat muutoinkin tottuneet pienempiin irtolasti- ja sivusta lastattaviin laivoihin. Kahdessa satamassa meidän pitää käyttää niin sanottua mediterranean mooring -laidankiinnitystapaa. Se tarkoittaa, että ai-noastaan laivan perä on kiinni laiturissa köy-

sillä ja keula pysyy paikallaan ankkureiden avulla. Sääolosuhteet saattavat olla tasaiset, mutta vuorilta alas syöksyvät virtaukset aiheuttavat voimakkaita äkillisiä puuskia.* Toisaalta jonain päivinä tuulen voimakkuus voi olla tasaisesti 20-30 metriä sekunnissa. Tilanteesta muodostuu nopeasti kriittinen, jos ankkurit eivät pidä ja keula alkaa liikkua.

– Toisena reittimme haasteena ovat aikataulut ja logistiikkaketjuumme kuuluvien laivojen ja satamien suorituskyky. Kaikki satamat ja laivat ovat riippuvaisia toisistaan, mikä tarkoittaa, että yksi viivästys voi vaikuttaa koko ketjuun. Muutamat laivat purjehtivat pidemmälle pohjoiseen ja siellä olosuhteet ovat vieläkin kovemmat kuin meillä.

Kiireisillä linjoilla yliperämiehet saattavat saada apua lastaussuunnitelmiinsa maaorganisaatioilta. Misanalla näin ei ole, Marcuksen on itse suunniteltava jokainen purkaus ja lastaus alusta loppuun. Haastattelupäivänä sunnuntaina hän ker-

too tekensä lastaussuunnitelmia seuraavalle torstaille. Hän kokee, että hänen työnsä on kiireistä ja intensiivistä, mutta hän pitää siitä. Työviikon aikana tulee noin 150 sähköpostia, jotka kaikki koskevat lastia. Marcus näkee, että avain menestykseen on joustavuus ja sopeutuminen.

– Työ on miehistölle raskasta, kannella pitää kantaa paljon ketjuja ja lukkoja. Sitten on sää ja aikataulujen muutokset ja välillä vietetään unettomia öitä laivan rullauksen takia. Meillä on aikataulut ja suunnitelmat, mutta ne toimivat enemmänkin raameina. Joskus joudumme muuttamaan työaikoja viivästysten vuoksi. Se ei ole mukavaa itselleni eikä miehistölle. Joskus asioiden sovittaminen on vaikeaa, mutta luonnollisesti noudatamme lepoaikalainsäädäntöä ja seuraamme, että kaikki saavat levätä muutoinkin tarpeeksi. Meidän on jatkuvasti sopeututtava ja oltava joustavia. Olisi helppoa, jos kaikki menisi suunnitellusti, ➤➤

GODBY SHIPPING



Matruusit John Jeffrey J. Barcelona ja Jorge Duran III sekä perämies-pilotti Mircea Hurmuz ovat ehdolla Norjan kovimmiksi kalastajiksi.

mutta se on melko harvinaista etenkin talvisaikaan. Moni asia voi mennä pieleen ja haasteita riittää, se on varmaa.

(*Esimerkiksi Årdalstangenissa vuoret kohoavat merenpinnasta melkein pystysuoraan yli 1500 metrin korkeuteen.)

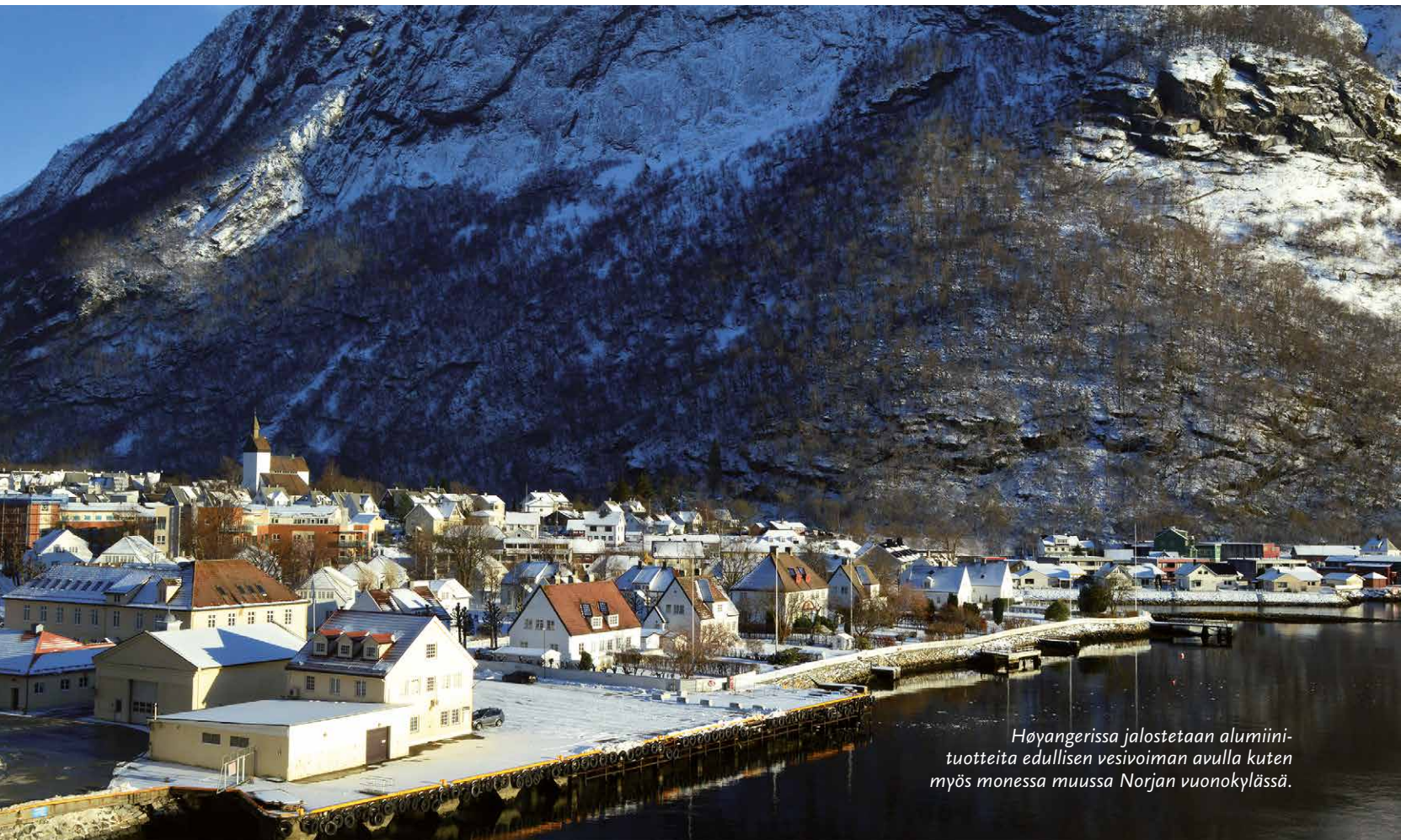
Rautainen kolmikko

M/s Misana kuljettaa pääosin alumiiniharkkoja, trailereita, kasetteja ja mafeja. Etenkin talvisaikaan Pohjanmeren merenkäynnin vuoksi lasti pitää olla raskaasti kiinnitetty (surraus & stemplaus). Lasti kiinnitetään yli-perämiehen johdolla ja lastauksen aikana kansimiehistö ja -päälystö kantavat ja raahaavat tuhansia kiloja surraus- ja stemplaus-tarvikkeita. Esimerkiksi sääkannelle saatetaan lastata 40 yksikköä, joista jokainen surrataan useimmiten kuudesta kahdeksaan ketju-lukkoyhdistelmällä, joka taasen painaa noin 10-15 kiloa. Siinä on ainoastaan sääkannen lastin kiinnitys. Liioittelematta voidaan sanoa, että kuukausitasolla kilomäärät liikkuvat kymmenissä tuhansissa.

Jorge Duran III, Keith Edelson P. Oktaviano and John Jeffrey J. Barcelona tulevat Filippiineiltä ja työskentelevät M/s Misanan kansiosastolla. Jorge ja John päätyivät Godbyn leipiin covid -pandemian myötä ja ovat työskennelleet yhtiössä muutaman vuoden. Kummatkin ovat seilanneet ympäri maailmaa monikansallisissa miehistöissä. Keith on heistä nuorin ja aloitti seilatorin uran vasta 2017. Aikaisemmin hän seilasi Filippiinien aluevesillä. Jorge vanhimpana vastaa kysymyksiin useimmiten, kuten tällaisissa tilanteissa filippiiniläisillä on tapana.

– Suurin ero verrattuna muihin laivoihin ja yhtiöihin on palkka. Täällä se on parempi. Olen seilannut korealaisten, venäläisten ja eurooppalaisten kanssa, tämä laiva on parempi minulle. Toisilla laivoilla työtä on enemmän, mutta palkkaa vähemmän. On työ täälläkin raskasta aika ajoin, mutta se on vain fyysistä, Jorge toteaa.

Kaikki kolme tuntuvat olevan samaa mieltä, seilaaminen on mukavampaa Suomen lipun alla. Mahdollista on, että myönteinen



Høyangerissa jalostetaan alumiini-tuotteita edullisen vesivoiman avulla kuten myös monessa muussa Norjan vuonokylässä.

yhteneväisyys saattaa johtua filippiiniläisestä kohteliaasta luonteesta, mutta nämä miehet tuntuvat olevan lahjomattomia. Ennen seiloriksi ryhtymistä Jorge opiskeli muutamia vuosia poliisiakatemiassa. Hän kertoo, että jos hän olisi jatkanut sitä uraa niin hän ei todennäköisesti olisi enää elossa. Elämä Filippiineillä saattaa olla hyvin vaarallista, tietoisuus väkivallasta ja ampumisvälikohtauksista kuuluvat arkeen siinä kuin kaupassakin käynti. Etenkin Filippiinien maaseuduilla reikäautoja paukuttelevat hallituksen vastaiset puolisolitaalliset joukot.

Jorge, Keith ja John tekevät kaikki kahdeksan kuukauden työjaksoja ja sen jälkeen heillä on kahden kuukauden loma. Asiaa saattaa olla vaikea ymmärtää, tokkopa kovin moni suomalainen merenkulkija olisi kovin innostunut ajatuksesta. Kolmikon marssikestävyys on kuitenkin fundamentaalista laatua, joka juontaa juurensa heidän kotimaansa elinolosuhteisiin. Elämä Filippiineillä on lähtökohtaisesti huomattavasti raskaampaa kuin Suomessa. Heillä ei ole tosiasiallista sosiaaliturvaa, joka takaisi elämisen arvoisen elämän tai ilmaista koulutusjärjestelmää. Jos olet työkyvytön, niin vaihtoehdot ovat hyvin vähissä. Tämä on yksi syy siihen, että Filippiineillä yhteiskunta rakentuu perheiden ja läheisten varaan. Kaikki kolme tekevät laivatöitä rahan vuoksi, mutta raha tehdään perheiden turvaamiseksi. Sanomattakin on selvää, että Jorge, Keith ja John kaipaavat kotiväkeänsä. Nykypäivän online -yhteydet ovat onneksi helpottaneet yhteydenpitoa, he toteavat.

– Elämä Filippiineillä on yksinkertaista. Jos sinulla on rahaa. Eläköitymisikä on 60 vuotta ja sen jälkeen saat noin 200 dollaria kuussa. Raha ei riitä elämiseen, joten on parempi omistaa yritys. Nyt on aika tehdä töitä asioiden eteen. Osta asunto, osta auto ja perusta yritys, myöhemmin on myöhäistä, jotta voisit tehdä asioille jotain, Jorge tiivistää.

Uusia tuulia

Misanan komentosillalta löytyy Raumalla asuva 1. perämies **Tuomo Villanen**. 41-vuotias Tuomo on suhteellisen uusi alalla ja toiminut päälystötehtävissä vasta kaksi vuot-



Norjan vuonoissa riittää liikennettä ja tapahtumia ja komentosilta onkin aina vahvasti miehitetty.

ta. Herää kysymys, että mitä Tuomo on puuhaillut ennen merenkulkijan uraa.

– Minun tarina on sellainen, että aloitin merikoulun kapteeninlinjan vasta vuonna 2016 ollessani 35-vuotias. Toisin sanoen olen semmoinen ammatinvaihtaja. Sitä ennen toimin 15 vuotta poliisina. Pitkä tarina lyhyesti sanottuna, silloin 35-vuotiaana tuntuu, että en halua tehdä tätä hommaa seuraavaa 30 vuotta. Halusin siis yksinkertaisesti vaihtaa alaa ja uraa. Voisi sanoa, että olen ollut tyytyväinen alan vaihtamiseen.

Tuomo toteaa, että kummassakin ammatissa tehdään töitä yöt ja päivät, mutta muutoin niillä ei ole paljoakaan yhteistä. Poliisin töitä hän ei ole jäännyt kaipaamaan, mutta silloin ollutta työyhteisöä hän kyllä kaipa. Alan vaihdosta on vasta muutamia vuosia, kun Tuomo jätti poliisin työn, mutta onko poliisin työ jättänyt Tuomoa? Onko taustasta mahdollisesti jotain hyötyä merenkulkijan ammatissa?

– Kummatkin ammatit ovat vuorotyötä ja poliisissa toimitaan parin kanssa. Muutoin yhtäläisyyksiä ei juurikaan ole. ISPS-lainsäädännön osalta olemme olleet koko ajan turvatasolla yksi, joten mitään toimenpiteitä ei ole tarvinnut tehdä. Uskon, että jos uhka syntyisi ja turvatasoa nostettaisiin, niin kokemuksellani turvallisuusasioista pystyisin auttamaan pitämään laivan turvallisena.

– Opinnäytetyössäni yhdistin nämä kaksi asiaa. Aihe käsitteli aluksen päällikön oikeutta käyttää pakko- ja voimakeinoja. Aiheesta ei ole ennen tehty paljoa tutkimusta ja kysymys on nimenomaan rahtilaivapuolesta. Matkustajalaivat ovat sitten asia erikseen. Ro-ro -laivoillakin liikkuu välillä matkustajia, mutta täällä ei ole turvamiehiä. Tutkimusta tehdessä ilmeni, että monilla ei ole asiasta todellista tietoa. Päälliköllä on tietyt oikeudet, mutta ei niistä ei oikeen tiedetä. Asioita on sitten hoidettu maalaisjärjellä. Aiheesta aion mahdollisesti jatkaa tulevaisuudessa ylemmän ammattikorkeakoulun tutkinnossa. Työntekoa ajatellen aion keskittyä ihan puhtaasti laivatyöhön.

Tulevaisuus

Vaativammasta voisi sanoa, että Kapteeni Alpo Mikkola oli työläs ja aikaansaava mies. Vuosikymmenten työ merenkulkijana ja laivanvarustajana on vuosien saatossa tuonut sadoille ellei tuhansille merimiehille työtä. Kapteeni menehtyi vuonna 2020, mutta varustamon johdossa perinteitä jatkavat hänen jälkikasvunsa **Eva Mikkola-Karlström** ja **Dan Mikkola**. Nähtäväksi jää, oliko Kapteeni Mikkola ainoa lajiaan vai löytyykö tulevaisuuden Suomesta vielä lisää yrittäjähenkilöitä merenkulkijoita, jotka ylittäisivät samanlaisiin saavutuksiin. 🍀

Merenkulkuneuvos Jussi Mälkiä: ”Suomalaisessa merenkulussa on jännät paikat”

Jos suomalainen merenkulku kaipaa luovaa ajattelijaa, niin tässä teille on sellainen.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT ELINA MÄLKIÄ / MERIAURA

Merenkulkuneuvos Jussi Mälkiä seilasi 15 vuotta merimiehenä, osallistui Greenpeacen tempauksiin Itämerellä ja perusti merikuljetusten ja vihreän teknologian alueille keskittyvän Meriaura Oy:n.

Meriaura Oy:n perustaja ja hallituksen puheenjohtaja Jussi Mälkiä paistattelee alkukesän päivää kakkoskodissaan Tauriac de Naucellen maalauskylässä Etelä-Ranskassa.

Vaikka Välimeri on kahden ja Biskajanlahti kolmen tunnin ajomatkan päässä, meri on jatkuvasti merimiehen mielessä.

– Etäyhteydet toimivat hyvin ja teen töitä normaalisti. Täältä katsottuna Suomen merenkulku näyttää olevan jännässä kohdassa. Ennenkin toki murroksia on ollut, mutta nyt pitäisi ryhtyä reippaisiin toimiin vihreän- ja digisiirtymän eteenpäin viemiseksi, Jussi Mälkiä sanoo.

Merenkulkuneuvos Mälkiä on seurannut tiiviisti myös uuden hallitusohjelman tekoa. Miehen mielestä Suomella on kaikki edellytykset tulla menestyneeksi ja kiinnostavaksi merenkulkumaaksi johdonmukaisella merenkulupolitiikalla.

– Vallitseva varovaisuus on hylättävä. Merenkulun koulutusta on uudistettava, lainsäädännön ennustettavuutta parannettava ja yritystuet korvattava nettopalkkajärjestelmällä. Lisäksi vielä pieni arvoloikka vastuullisempaan toimintaan, Jussi Mälkiä luettelee.

Juhannuksen jälkeen Jussi Mälkiän vuoden kestänyt maaseutuelämä on ohi ja nelihenkinen perhe palaa takaisin Naantaliin. Perheen Suomen koti oli viime talven Meriaura Oy:n henkilökuntaan kuuluvien kolmen ukrainalaisperheen käytössä.

– Yksi nuoripari jää vielä asumaan tontillamme olevaan tilavaan piharakennukseen. Heistä on jo tullutkin miltei perheenjäseniä. Isäni ja hänen vanhempansa olivat Karjalan evakkoja ja tuntuu hyvältä olla mukana jee- saamassa saman kohtalon kokeneita, Jussi Mälkiä sanoo.

Jussi Mälkiä perusti Meriaura Oy:n yhdessä kaverinsa kanssa vuonna 1986. Yhden hinaajan yhtiöstä kasvoi 15 aluksen laivasto, joka kuljettaa mm. bio- ja kiertotalouden tuotteita, agribulkia sekä vaativia erikoislasteja Pohjois-Euroopan alueella.

– Ei tämä niin surkeaa ja vaarallista bisnestä ole. Investointimme pientonnistoon



– Tulevaisuuden polttoaineratkaisuja on monta. Kustannustehokkain on bioöljy. Sitten ovat uusiutuvalla energialla tuotetut polttoaineet kuten vety, ammoniakki ja vihreä metanoli. Nyt pitää rakentaa talous, jotta niiden käyttö olisi taloudellista, Jussi Mälkiä sanoo.



Meriauran M/s Aura (kuvassa) ja M/s Meri ovat kuljettaneet jo pitkän aikaa tuulimyllyn osia ollen ensimmäisinä suomalaiset laivat tuulivoimabisneksessä. Muita suomalaistoimijoita "myllybisneksessä" on ikävä kyllä vähän ja tällä hetkellä ulkomaalaiset alukset kuljettavat tuulimyllyjen osia paikalleen länsirannikolla. Kuljetukset pitäisi saada suomalaisille laivoille.

eivät ole olleet huonoja, mutta olemme tehneet niitä liian vähän. Osoitus onnistumisesta on, että Meriaura listautui pörssiin. Lähiajan tavoite on vielä ottaa pieni kasvuloikka, Mälkiä sanoo.

Meriaura Groupin liikevaihto oli noin 75 miljoonaa euroa viime vuonna.

"Työt voi tehdä monella tavalla"

Jussi Mälkiää pidetään varustamobisneksessä hieman outona tapauksena. Teenipokana Jussi lähti peruskoulun jälkeen messikalleksi FÅA:n M/s Clioon. Samoin aikoihin merenkulun johtotehtäviin tähänneet ikätoverit kilpailivat paikoista kauppakorkeakouluihin ja teknillisiin yliopistoihin.

– Ajattelen ehkä hieman eri tavalla, eikä niistä ajatuksistani aina oikein innostuta. En kuitenkaan koe olevani mitenkään outo. Minulla on vankka merenkulkutausta ja väitän osaavani sen homman aika hyvin, Jussi Mälkiä naurahtaa.

Kun Mälkiän merimiesrekisteriä katsoo, niin mieleen tulee, että merenkulkubisneksen oudot linnut löytyvät aivan muulta kuin Meriauran komentosillalta. Jussi Mälkiältä löytyy merimieskokemusta 15 vuoden ajalta yli 30 laivasta. Lisäksi plakkarissa on perämiehen ja merikapteenin tutkinnot.

Yrittäjän taidot Mälkiä kertoo saaneensa yllättävältä suunnalta. Reilun Kaupan rahtipurjealus Estelle tarjosi oppeja pienyritykseen ja ympäristöjärjestö Greenpeace opetti kansainvälisen liiketoiminnan lakeja.

– Aloin kunnostaa kavereideni kanssa 1980-luvun puolivälissä moottorilaiva Estellestä purjehduskelpoista alusta. Ajatus oli tehdä siitä kehityskaupan lippulaiva, jolla kuljetetaan mm. avustustavaraa Euroopasta kehitysmaihin, Mälkiä muistelee.

Estelleä kunnostettiin 15 vuotta. Vuonna 2002 se lähti ensimmäiselle reissulleen Afrikkaan. Myöhemmin Estelle myytiin ruotsalaiselle aktivistijärjestölle, joka lähti vieämään avustuslastia Gazaan. Israelin laivasto valtasi aluksen, ja siitä lähtien Estelle on ollut takavarikoituna Israelissa.

Jussi Mälkiän ainoaksi purjehdusmatkaksi Estellellä jäi vuoden 2003 Tall Ships Races purjehdus Puolasta Turkuun.

– Olin siirtynyt jo vuosia aiemmin vetämään Meriaura Oy:n liiketoimintoja. Estellestä tuli kuitenkin minulle pienyrityksen ammattikoulu. Siellä oli oikein suomalainen meininki. Kaikki työt tehtiin itse ja käsityö oli arvossaan, Jussi Mälkiä sanoo.

Greenpeacesta tuli Jussi Mälkiän kansainvälisen liiketoiminnan korkeakoulu. Mies vietti pitkiä aikoja Itämerellä kampanjoimassa ydinaseita vastaan, kuvaamassa toisessa maailmasodassa upotettujen alusten kaasuvuotoja sekä vaatimassa teollisuuslaitosten päästöjen rajoittamista.

– Olin ensin vapaaehtoinen, mutta ajan myötä Greenpeace alkoi maksaa palkkaa. Järjestö on kuin iso globaali firma: paljon osastoja, selkeä marssijärjestys. Estelle ja Greenpeace olivat hienoja työyhteisöjä. Si-

nä huomasi, että työt voi tehdä monella tavalla, Jussi Mälkiä sanoo.

Luovaa ajattelua merenkulkuun

Neuvostoliiton romhdus 1990-luvun alussa tarjosi Meriauran kaltaiselle pienelle varustamolle uusia mahdollisuuksia merikuljetusten piirissä. Asiakaskunta laajeni, aluksia vuokrattiin ja ostettiin lisää. Yrityksestä kasvoi konserni.

Jussi Mälkiän mukaan 2000-luku meni vauhdilla, eikä koronakaan purrut pahasti. Venäjän aloittama hyökkäyssota Ukrainaan sen sijaan tekee tulevaisuuden summeiksi.

– Jos kolmatta maailmansotaa ei syty, Itämeren tulevaisuus on hyvä. Olemme siellä paikallinen toimija ja pystymme kehittämään lähes hiilineutraaleja kuljetusmuotoja. Tätä kehitystä haluamme Itämerellä jatkaa ja vielä kiihdyttää entisestään.

Jussi Mälkiä peräänkuuluttaa luovaa ajattelua merenkulkuun. Vanhat tarpeettomat tavat on kyseenalaistettava, ympäristöajattelu saatava avoimemmaksi, yhteisöllisyyttä ja hyvää hallintoa on edistettävä.

– Meriaurassa tätä ajattelua on, mutta kuinka paljon muualla, en tiedä. Mielestäni pientonnistossa luovuus toimii paremmin. Siellä kokonaisuuden hallinta ja ymmärtäminen on helpompaa, Mälkiä sanoo.

Jussi Mälkiän takavuosien haave oli, että merenkulku siirtyy biotalouden piiriin. Greenpeace kustansi 1990-luvun >>



alussa Meriauran ensimmäiset hiilineutraalikoelut, kun järjestö maksoi Aura-hinaajan biodieselit, aurinkopaneelit ja tuulihyrrät.

– Touhuamme koko ajan enemmän ja enemmän bioöljyjen kanssa. Biotalous on kestävää taloutta. Kuljetamme paljon biotalouden tuotteita kuten elintarviketiljää, lannoitteita ja biomassaa. Hiilineutraalius ei ole niin kaukana kuin usein luullaan, Jussi Mälkiä sanoo.

Entisen ympäristöaktivistin ja nykyisen merenkulkuneuvoksen ajatukset ovat herättäneet jo vastakaikua bisnespiireissä. Jussi Mälkiä valittiin vuoden 2022 turkulaiseksi liikemieheksi.

”Merimieseläkekassa sijoittajaksi”

Suomalaisia varustamoja on viime vuosina arvosteltu siitä, että ne eivät innostu investoimaan. Merikuljetuksia olisi, mutta tonnistoa ei. Myös Jussi Mälkiä on yhtynyt kritiikkiin. Miehen mukaan merenkulun ilmapiiri on jähmettynyt, suomalaisilta yrittäjiltä puuttuu palava halu laajeta.

– Vallalla on ajattelu, että suomalaisella merenkululla ei ole kauheasti merkitystä.

Turvaudutaan Euroopan ulkopuoliseen osaamiseen ja työvoimaan. Se ei kannu pitkälle, jos mietitään huoltovarmuutta, elinkeinon kehittymistä ja työpaikkojen säilymistä.

Jussi Mälkiä huolestuttaa, että suomalaisen merenkulun osaaminen, päätöksenteko ja omistus on valumassa ulkomaille. Merenkulkuneuvos Mälkiä hakeekin apua merenkulun ongelmiin yllättävältä taholta.

– Merimieseläkekassan pitäisi ottaa rooli suomalaisomisteisen merenkulun investointien pääomittamisessa. Eläkekassalla on rahaa, ja ovathan merimiesten eläkkeet riippuvaisia merenkulun elinvoimasta. Tämä on hyvää ja kestävä bisnestä, kun se tehdään oikein.

Suomalainen merimies näkee auvoisten eläkevuosiensa suureksi uhaksi sekamiehityksen lisääntymisen. Sekamiehitys on valitseva käytäntö myös Meriauran aluksissa.

– Mielestäni emme ole koskaan käyttäneet sekamiehistöjä täysmääräisesti. Nykyään meidän ulkomaalaisista työntekijöistä selkeä enemmistö on ukrainalaisia. Venäläisiä ei ole yhtään, eikä käytännössä

ketään Euroopan ulkopuoleltakaan, Jussi Mälkiä sanoo.

Jussi Mälkiä vakuuttaa, että Meriauran ensisijainen tavoite on saada aluksiinsa suomalaisia työntekijöitä. Jos siinä ei työvoimapolun riivaamassa Suomessa onnistuta, olisi syytä harkita koulutusyhteistyötä esimerkiksi Ukrainan ja jonkin Afrikan maan kanssa.

– Samalla siirtäisimme pohjoismaisen hyvinvointivaltion sosiaali-, ympäristö- ja hallintoarvoja eteenpäin. Osa opiskelijoista jää Suomeen, mutta suuri osa palaa takaisin kotimaahansa. Näin meillä kasvaisi esimerkiksi jälleenrakennusreserviä Ukrainaan.

Vaikka Etelä-Ranskassa iltapäivä on leppoisimmillaan, Jussi Mälkiä haluaa vielä palata valmisteilla olevaan hallitusohjelmaan. Merenkulun ikuisuusaihe miehistötuki mietityttää.

– Olen 20 vuotta ehdottanut tuki-sanan poistoa, ja nettopalkkajärjestelmään siirtymistä. Silloin asiasta ei tarvitse väentää joka neljäs vuosi. Näin saataisiin merenkulkijat ja EU-maiden kansalaiset suomalaisen sosiaaliturvan piiriin, merenkulkuneuvos Jussi Mälkiä sanoo. 🇺🇦

RAHAA SE ON SENTTIKIN

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Olen tehnyt kesän ajalle monta eripituista määräaikaista työsopimusta. Lomapäiviä tuskin saan pitää, mutta eikö ker-
tyneet lomapäivät kuitenkin aina korvata? Miten lomakorvaus mää-
rättyy erilaisissa tapauksissa? Mihin kaikkiin eri seikkoihin minun
pitää kiinnittää huomiota, kun tarkastan palkkalaskelmani?

LAKIMIES: Merimiesten vuosilomalain (MVLL) 13 §:n mukaan merenkulkijalle maksetaan vuosilomapäiviltä, joina hän lomailee ja pitää lomaa, *vuosilomapalkkaa*, joka on kertoimella 1,18 korotettu keskimääräinen päiväpalkka. *Keskimääräinen päiväpalkka* on kuukausipalkka kiinteine lisineen (esim. kokemuslisä, YT-lisä, suu-
raluslisä) jaettuna kolmellakymmenellä. Myös luontoisetukorvaus eli ruoka- ja asuntokorvaus lasketaan mukaan päiväpalkkaan. Kes-
kimääräiseen päiväpalkkaan ei lasketa mukaan matkustaja-alus-
sopimuksessa tarkoitettua palvelurahaa eikä mahdollisia ylityö-
korvauksia.

Lomakorvaus (ruotsiksi semesterersättning) määrittäyty merimies-
ten vuosilomalain mukaan kahdella eri perusteella.

Nk. lomapalkkaperusteista lomakorvausta (MVLL 18 §) maksetaan
työntekijälle, jolle lomapäiviä kyllä kertyy, mutta ne eivät eräänny,
koska työsuhte on lyhyempi kuin lain (MVLL 4 §) määriteltyä kuu-
den kuukauden lomanmääräytymiskautta tai työsuhte päättyy kes-
kellä sitä. Lomapäiviä kertyy sellaisilta kalenterikuukausilta, joihin
sisältyy 14 tai enemmän työ- ja työssäolon veroista päivää. Lain 3
§:ssä on lueteltu, mitä lasketaan *työssäolon veroisiksi päiviksi*. Niitä
ovat esimerkiksi vuorottelun mukaiset vapaapäivät tai sairaspäivät.

Tämä lomakorvaus määrittäyty nimensä mukaisesti lomapalkkaa
koskevien sääntöjen (MVLL 13 § ja 14 §) mukaan. Esimerkiksi mat-
kustaja-aluksella määräaikainen työsopimussuhde ajalla 6.7.–23.7.
kerryttää kolme lomapäivää. Niitä maksetaan lomakorvauksena
3 x kertoimella 1,18 korotettu keskimääräinen päiväpalkka.

Nk. prosenttiperusteista lomakorvausta (MVLL 17a §) maksetaan
merenkulkijalle, jolle ei ole työsuhteen aikana kertynyt yhtään täyt-
tä lomanmääräytymiskuukautta eli joka on työskennellyt kalenteri-
kuukaudessa vähintään kuusi tuntia, mutta enintään 13 työ- tai työs-
säoloon rinnastettavaa päivää.

Tällöin lomakorvaus on 11 % työsuhteen aikana maksetusta pal-
kasta, jota on korotettu kertoimella 1,18. Palkkaan ei lasketa mukaan

ylityökorvausta, palvelurahaa eikä ulosmaksettavaa vapaapäivän
palkkaa.

Esimerkiksi matkustaja-alussopimuksen kohdassa 7.3 ja liiteso-
pimuksessa 15.2 on erikseen sovittu määräaikaisen työntekijän
lomakorvauksen laskemisesta. Tapauksessa, jossa työntekijä on
tehnyt 6 päivän määräaikaisen työsopimuksen, hänen lomakor-
vauksensa on 11 % summasta 6 x päiväpalkka + 6 x luontoisetu-
korvaus x 1,18.

Koska rahtialuksilla työskennellään pidempiä työjaksoja, työssä-
olopäiviä kertyy kalenterikuukaudessa enemmän ja lomakorvaus
maksetaan lomapalkkaperusteisena (ks. yllä).

Muista tarkastaa palkkalaskelmasi välittömästi, kun sen saat!
Palkkalaskelmasta kannattaa erityisesti tarkastaa, että sinulle on
maksettu myös jokaista työpäivää 1:1-vuorottelun mukaisesti vas-
taava vapaapäivä. Luontoisetua maksetaan matkustaja-aluksissa ja
mm. Finnlinesilla joka päivältä, rahtialuksissa vain vapaapäiviltä.
Palvelurahaa maksetaan työpäiviltä. Erityisesti, jos olet ollut kalen-
terikuukauden aikana useammassa työjaksossa, tarkasta, että olet
saanut lomakorvauksen oikean perusteen mukaisesti (palkka- tai
prosenttiperusteisena). Jos palkkalaskelmassa on virheitä tai puut-
teita, tee kirjallinen palkankorjauspyyntö työnantajalle. Jos epäsel-
vyys ei ota ratketakseen, ole yhteydessä luottamusmieheen.

Mainitaan vielä, että *lomaraha* (ruotsiksi semesterpremie tai se-
mesterpenning) on eri asia kuin lomakorvaus. Lomaraha ei perus-
tu lakiin, vaan puhtaasti työehtosopimukseen. Lomarahaa ei mak-
seta työntekijälle, jonka vuosilomapäivät eivät eräänny eli jolle ei
synny oikeutta pitää vuosilomaa, vaan jolle maksetaan vain loma-
korvausta.

Muistutetaan vielä niitä, joilla oikeus itse vuosilomaan syntyy ja
eräänny, kannattaa taloudellisesti ottaa ja pitää lomapäivät loma-
na: jos se korvataan syystä tai toisesta rahassa, luontoisetukorva-
ukset lomapäiviltä jäävät saamatta. **Aurinkoista kesää – olitpa töissä
tai lomalla!**

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Suomen lipun ja suomalaisten merimiesten tulevaisuus on turvattava tulevassa hallitusohjelmassa

Suomeen johtaa yksi tie: meritie. Suomalaiset merimiehet ja laivat hoitavat maamme huoltovarmuuskuljetuksia. Ilman heitä merikuljetustemme huoltovarmuutta ei voi enää taata. Suomalaisten merimiesten tulevaisuus ja varustamoidemme toiminnan-edellytykset Suomen lipun alla on turvattava tulevassa hallitusohjelmassa.



Suomen tuonnista yli 90 prosenttia kuljetetaan laivoilla: niin ruoka, päivittäistavarat, lääkkeet, teollisuuden raaka-aineet ja polttoaine. Ukrainan sodan seurauksena Itämeri on epävakaampi kuin aikoihin. On entistäkin tärkeämpää, että merikuljetusten toimivuudesta huolehditaan. Suomen on tuettava merenkulkuaan jatkossakin EU:n merenkulun suuntaviivojen mukaan kuten muut merenkulkua harjoittavat valtiot tällä hetkellä tekevät. Suomalaisten merimiesten tulevaisuus on turvattava.

Suomessa puhutaan merenkulun tukijärjestelmästä, mutta pitäisi puhua palautusjärjestelmästä: suomalaiset merimiehet maksavat verot ja eläkemaksut kuten kaikki työssäkäyvät. Varustamo tilittää maksut valtiolle, mutta valtio palauttaa varustamoille

takaisin: verot, työnantajan osuuden merimieseläkevakuutusmaksuista ja tapaturmavakuutusmaksuista.

Ruotsissa on käytössä vastaava järjestelmä. Siellä rahoja ei tilitetä eteenpäin: varustamot vain ilmoittavat työntekijöidensä ennakonpidätykset Verohallinnolle. Ruotsissa ei ole aikomustakaan tehdä leikkauksia merenkulkijoiden tukijärjestelmään. Myös Tanska panostaa vahvasti oman meriklusterinsa kehittämiseen.

Mikäli suomalaisen merenkulun toimintaedellytyksiä ei tueta hallitusohjelmassa, varustamot ulosliputtavat alukset lähimpiin kilpailijamaihin, joissa merenkulun toimintaedellytyksiä edelleen tuetaan EU:n merenkulun suuntaviivojen mukaan. Alukset jatkavat liikennöintiä edelleen samalla reitillä, mutta vieraan lipun alla. Varustamoiden voitot ja tuloksesta maksettavat verot valuvat ulkomaille. Suomalaiset merimiehet joutuvat työttömiksi. Valtion maksettavaksi jää suomalaisten merimiesten joukkotyöttömyys. Suomen merikuljetusten huoltovarmuus menetetään. Merimiesammattitaito katoaa.

Suomen merikuljetusten huoltovarmuuden turvaamisen kannalta olennaista on aluksen lippuvaltio, eikä laivan omistussuhde tai sen kuljettaman lastin omistus. Suo-

Katso animaatio:
[smu.fi > etusivu](https://smu.fi/etusivu)
[smu.fi > videot](https://smu.fi/videos)



men valtio voi ottaa hallintaansa poikkeusoloissa ainoastaan Suomen lipun alla purjehtivat alukset, muttei ulkomaan lipun alla olevia aluksia. Suomella on oikeus suojella Suomen lipun alla purjehtivia aluksia myös kansainvälisillä vesialueilla.

Suomen valtio ei voi määrätä sotatilassa ulkomaisia aluksia ajamaan satamiinsa ja pyytää heitä kuljettamaan maahamme tavaraa. Aiemmissa konflikteissa on hyvin nähty, että vieraat valtiot tarvitsevat aluksensa omaan käyttöönsä, eivätkä ulkomalaiset miehistöt ole sitoutuneita toimittamaan Suomeen lasteja.

Ainoa keino turvata Suomen merikuljetusten huoltovarmuus tilanteessa kuin tilanteessa on Suomen lippu ja suomalaiset miehistöt. Suomen on pidettävä huolta omista merimiehistään ja laivoistaan. Tulevassa hallitusohjelmassa on turvattava suomalaisten merimiesten tulevaisuus ja varustamoidemme toiminnan edellytykset Suomen lipun alla. 



MERIMIES-UNIONI

Kevään luottamusmiesten täydennyskurssilla harjoiteltiin laivatoimikunta-näytelmä

Laivalla toimiva luottamusmies – joko osastoluottamusmies tai laivaluottamusmies – on merimiehen lähin tukihenkilö, kun hän tarvitsee neuvoa työhön liittyen, jota ei pystytä ratkaisemaan esimiestasolla. Luottamusmiehet neuvovat Merimies-Uniönin jäseniä esimerkiksi usein työaikoihin, työterveyteen, työhyvinvointiin tai vaikkapa loma-aikoihin liittyvissä kysymyksissä.

Olipa työtäsi koskeva asia mikä tahansa, Merimies-Uniönin luottamusmies on laivala sinua varten.

Luottamusmiesten peruskurssi

Merimies-Unioni järjestää koulutusta kaikille luottamusmieheksi valituille. Aiempaa tietoa tehtävän hoitoon ei vaadita. Merimies-Unioni pitää uusille luottamusmiehil-

le keväisin ja syksyisin luottamusmiesten peruskursseja. Peruskursseilla käydään läpi kansantajuisesti esimerkiksi merityösopimuslakia ja eri työehtosopimuksia. Kursseilta saa hyvät perustiedot luottamusmiehen tehtävän hoitoon, mutta on hyvä muistaa, että kaikkea ei tarvitse oppia kerralla. Tärkeintä on tietää, mistä tietoa voi hakea.

Luottamusmiesten täydennyskurssi

Merimies-Unioni järjestää kaksi kertaa vuodessa: keväällä ja syksyllä, luottamusmiesten täydennyskurssit. Ne kokoavat Merimies-Uniönin kaikki luottamusmiehet yhteisille päville kuuntelemaan ajankohtaisia luentoja eri aiheista. Täydennyskurssit ovat hyvin suosittuja sisältönsä puolesta ja

ne käytyä luottamusmies tietää viimeisimmät ajankohtaiset asiat merenkulusta sekä merenkulun lainsäädännöstä.

Kevään luottamusmiesten täydennyskurssilla opiskeltiin merityölainsäädäntöä ja sen lisäksi harjoiteltiin laivatoimikunnan kokous – näytelmänä. Laivatoimikunnat saivat ratkaistavakseen kaksi eri tehtävää. Näytelmä oli oppimiskeinona hyvin konkreettinen ja opettavainen.

Suurella mielenkiinnolla kuunneltiin myös Oulun merimieskirkon pastori **Mia Haapakorvan** luento: käytännönpsykologiaa luottamusmiehille. Pastori Haapakorvan käytännön työ ja merimiesten kohtaaminen laivalla saivat osakseen kunnioitusta, josta voimme kaikki ottaa oppia. 📌





LUE JUTTU DIGINÄ:
smu.fi >
Merimiesuutiset

Petteri Taalas:

Ilmastonmuutoksen suuntaa voidaan kääntää vain päästöjä vähentämällä

Petteri Taalas on toiminut seitsemän vuotta Maailman ilmatieteen järjestön pääsihteerinä ja vierailee Suomessa hallitusneuvottelujen yhteydessä. Taalas kävi puhumassa 27.4.2023 ilmastonmuutoksista ja meristä Suomen Meriklusterin tilaisuudessa: Yhdessä kohti vihreää tulevaisuutta.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SHUTTERSTOCK JA SAANA LAMMINSIVU

Meret ovat keskeinen osa ilmastoa: 93 prosenttia maapallon lisälämmöstä on varastoitunut meriin. Kaksi prosenttia maailman päästöistä syntyy maailmanlaajuisesta laiva- ja lentoliikenteestä. Tulevaisuuden laivaliikenteen on oltava vähäpäästöinen ja jopa päästötön. Suomen meriklusteri kehittää määrätietoisesti ympäristöteknologiaa etujoukoissa: tulevaisuuden on oltava vihreä.

Maailman talousfoorumi on arvioinut suurimpia riskejä maailmalle. Kahden vuoden skaalassa talous ja Ukrainan sota ovat niistä merkittävimmät, mutta 10 vuoden skaalassa – ja jo nyt – suurin haaste ihmis-kunnalle on ilmastonmuutos.

Yli 90 prosenttia maapallon lisälämmöstä on varastoitunut maailman meriin. Erityi-

sesti Tyynenmeren pintalämpötilat ovat nousseet, mikä on vahvistanut El Niño -sääilmiötä. Lämpötila on tällä hetkellä noin 1,5 astetta liian korkealla.

– Ilmakehässä on seitsemän prosenttia enemmän kosteutta. Helleaallot ja tulvat ovat lisääntyneet, Maailman ilmatieteen järjestön pääsihteerinä Petteri Taalas kertoo.

Arktisen alueen jäämassasta on menetetty 75 prosenttia. Arktisen alueen lämpeneminen vaikuttaa koko Pohjoisen alueen säähän. Tästä saimme osviittaa viime kesänä 2022, kun Pakistania koettelivat maan historian pahimmat tulvat. Ne syntyivät lämmenneestä säämassasta, joka kiersi ja jämähti paikalleen.

Arktisella alueella lämpötilat ovat nousseet suhteellisesti eniten: 4-5 astetta ja talvikaudella seitsemän astetta. Arktinen alue

on 2040-luvulla kesällä jäätön. Jäätömyys mahdollistaa alueella merenkulun, mutta haasteita tuottavat alueen matalat reitit.

Yhä enemmän – ja uutta tietoa – saadaan myös siitä, että Etelämantereen jääpeite on kutistunut.

Alppien jäätikkö katoaa sadassa vuodessa ja Himalaja 200 vuodessa. Sulavat jäätiköt tuottavat tällä hetkellä vettä maailman jokiin. Tulevaisuudessa jäätiköiltä ei enää saada vettä ja maapallon pohjavesivarastot täyttyvät hitaasti. Kiinassa Jangtse-joki on ollut jo matalimmillaan maan mittaushistoriassa.

Meriveden pinnan nousu suoraan verrannollinen päästöihin

Meriveden pinta tuplaantuu. NASA on tehnyt laskelmia, että meriveden pinta nousee pahimmillaan 10 metriä vuoteen 2300 men-

nessä, jos jäätiköiden pinnan alla olevat jäätiköt sulavat. Meriveden pinnan nousu tulee vaikuttamaan fataalisti useiden valtioiden rannikoihin ja jättämään asutusta sekä viljelymaita alleen.

Suomessa maan pinnan kohoamisen johdosta (mm. länsirannikko) puolet meriveden pinnan noususta kompensoituu. On laskettu, että meillä meriveden pinta nousee vain puoli metriä – metrin vuosisadassa.

Se, kuinka paljon meriveden pinta lopulta nousee, on suoraan seurausta päästöistä. Tähän voimme vaikuttaa itse vähentämällä päästöjä – tai käyttämällä päästöttömiä teknologioita. Mistä maailman päästöt sitten muodostuvat?

Vain kaksi prosenttia maailman päästöistä syntyy maailmanlaajuisesta laiva- ja lentoliikenteestä. Suurin osa päästöistä syntyy valtioissa, erityisesti Kiinassa.

Suomen Meriklusterille (varustamot, satamat, meriteollisuus jne.) tilaisuudessa puhunut Maailman ilmatieteen järjestön pääsihteeri Petteri Taalas toi esiin, että ilmastomuutoksen suunta voidaan kääntää vain päästöjä vähentämällä.

Kaasut

Hiilidioksidi häviää ilmakehästä todella hitaasti. ¼ hiilidioksidista sitoutuu meriin. Meri toimii siis hiilinieluna, mutta samalla meren kemiallinen koostumus muuttuu ja se happamoituu.

Metaanin määrässä nähtiin viime vuonna suurin nousu. Sitä tuottivat erityisesti trooppiset suot.

Typpioksidi on erittäin voimakas kaasu ja se säilyy ilmakehässä erittäin pitkään, jopa sata vuotta.

Mitkä lähteet tuottavat eniten päästöjä?

- ¼ kasvit
- 2/3 fossiilienergia
- 1/10 maankäyttö
- 1/10 metaani (lyhytikäinen kaasu)

Kun päästöongelmaa tutkitaan kansainvälisesti, niin mitkä toimijat ovat niin sanottuja ”pahiksia” asiassa?

Esimerkiksi Latinalainen Amerikka tuottaa paljon päästöjä. Kun trooppista kasvillisuutta hävitetään viljelysten alta, niin maaperä alkaa tuottaa enemmän päästöjä. Yksipuolinen viljely pelkistää ja heikentää maaperää sekä luonnon monimuotoisuutta. Esimerkiksi Haitilla trooppisen kasvillisuus on hävitetty lähes kokonaan.

– Jotta voimme kääntää kelloa, pitäisi olla hiilineutraalia 2050 mennessä. Rikkaat maat ovat sitoutuneet tähän, Maailman ilmatieteen järjestön pääsihteeri Petteri Taalas painottaa.

Selvää on, että hiilineutraalisuustalkoisiin on saatava mukaan maailman kehittyvät valtiot ja erityisesti suuret päästäjät Kiina ja Intia.

Ilmastomuutos vaikuttaa talouteen ja huoltovarmuuteen

Ilmastomuutos on suurinta arktisilla alueilla, josta sen vaikutukset ulottuvat koko maapallon ekologisen systeemin toimintaan. Elämme muutoksen kanssa ja ilmasto lämpenee. Kuivimpien alueiden joukkoon tulevat lukeutumaan Aasian ohella Väliamerikka ja Amerikka. (Kuva yllä: Amazonin tuhattu sademetsä. Metsä on kaadettu laittomasti kaivoksen alta.)

Ilmastomuutos vaikuttaa talouteen ja huoltovarmuuteen. Maailman ruokaturva heikentyy tuntuvasti.

– Maissinviljely, josta monet valtiot saavat ruokansa, tulee haasteellisemmaksi. Maailman kalaparvet siirtyvät kohti kylmempiä vesiä, missä niitä on vain saatavilla.

Miten voi sitten maapallon tuhoisin otus, ihminen?

– Tukatat tulevat olemaan paikat: ilmaston lämpötila luo helleaaltoja, joka nostaa sairastuvuutta. Elinikä saattaa laskea.

Ryhtymällä toimiin voimme estää tuhon

– Maapallon energiasta on tällä hetkellä tuotettu 85 prosenttia fossiililla polttoaineilla ja tähän mennessä 15 prosenttia ilmasto- myönteisillä ratkaisuilla kuten tuuli- ja vesi-voimalla.

Ottamalla käyttöön ja kehittämällä lisää vähäpäästöisiä ja päästöttömiä teknologioita pystymme hidastamaan ilmaston lämpenemisen tahtia. Monet teknologiat ovat alkuunsa kalliita investointeja, mutta niiden yleistyttyä hinnat putoavat ja kuluttajilla sekä teollisuudella on mahdollisuus investoida niihin. Tämän olemme nähneet tuuli- ja aurinkoenergian osalta.

Työtä merenkulun vihreän siirtymän edistämiseksi pusketaan Suomessa eteenpäin kuin härkää sarvista. Suomalaiset alukset käyttävät vähäpäästöisiä ja päästöttömiä polttoaineita, mutta ”talkoisiin” on saatava muu maailman laivasto mukaan ja etenkin maailmanlaajuisesti Euroopan Unionin ulkopuoliset valtiot siirtymään ympäristöystävällisten järjestelmien ja polttoaineiden käyttöön. ⚓

Ulkomaan lipun alla purjehtiva tankkeri porhalsi Suomenlahdella huhtikuussa kohti Venäjän öljysatamaa. Ukrainan sodan myötä Venäjä on ottanut käyttöön niin sanotun varjolaivaston. Varjolaivastolla viitataan Venäjän haalimiin tankkereihin, joiden rahoitus ja vakuutukset ovat muualta kuin pakotteita asettaneista länsimaista.

Koska Venäjän oma kalusto ei riitä, se joutuu turvautumaan hämäriin toimijoihin, joita sanktiot eivät hetkauta ja joiden ikäloppujen romutankkereiden kelpoisuus seilata Itämeren talvioloissa on heikko. Ympäristökatastrofin uhka Itämerellä kasvaa heikkokuntoisen tonniston myötä.



Merimies-Unionin jäsenmaksu sisältää myös A-kassan jäsenmaksun

Avoin työttömyyskassa A-kassa on Suomen kolmanneksi suurin työttömyyskassa.

Kuljetusalan työttömyyskassa sulautui A-kassaan 1.1.2023 alkaen, jolloin **Kuljetusalan työttömyyskassan** jäsenet siirtyivät A-kassan jäseniksi. Merimies-Unioni vakuuttaa jäsenensä työttömyyden varalta A-kassassa.

Jäsenmaksu 2023

Merimies-Unionin jäsenmaksu vuodelle 2023 on 1,55 %. **Jäsenmaksuun sisältyy**

A-kassan jäsenmaksu ja sitä ei tarvitse maksaa erikseen.

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

Missä asioissa A-kassa auttaa?

A-kassan jäsenenä voit saada ansiopäivärahaa työttömyyden ajalta, liikkuvuusavustusta kun saat töitä kauempaa ja vuorottelu-



korvausta vuorotteluvapaan ajalta. A-kassa auttaa jäseniään etuuksiin liittyvissä asioissa.

Mistä löydän lisätietoa A-kassasta?

Tietoa A-kassan maksamista etuuksista ja yhteystiedot löy-

dät **A-kassa.fi**.

Työttömyysetuutta voit hakea A-kassan eAsioinnista, johon pääset kirjautumaan A-kassan verkkosivuilta. 📍

MERIKESKUS VELLAMO

JÄSENETU
Itäkustin osaston
007 jäsenille:
Muista näyttää
SMU-jäsenkorttiasi
kassalla, niin saat
museolipun
etuhintaan!

merikeskusvellamo.fi

Tornatorintie 99, Kotka
info@merikeskusvellamo.fi
040 350 0497



SUOMEN MERIMUSEO
FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUM
THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



MERI
VARTIO
MUSEO



Pacta sunt servanda

Den grundläggande tanken med ett avtal är att parterna i och med avtalet ingår ett avtalsförhållande och förbinder sig att följa och genomföra innehållet i avtalet. Avtalet och det samförstånd och förtroende som baseras på det ska respekteras.

Ett kollektivavtal är ett avtal.

Ett kollektivavtal är en oftast rätt så logisk och konsekvent samling villkor och bestämmelser som ska följas antingen som ett normalt eller allmänt bindande avtal. Det är inte ett häfte med rekommendationsliknande anvisningar som man ska följa efter nyttoöverbärande eller som man kan strunta i när det behövs eller passar.

Allmänna avtalsrättsliga principer som t.ex. lojalitetsprincipen tillämpas på kollektivavtalen. Enligt lojalitetsprincipen ska avtalsparterna också beakta den andra partens – och dess medlemmars – intressen när de tillämpar och tolkar avtalet.

Skillnaden mellan ett kollektivavtal, liksom ett arbetsavtal, och andra avtal är att den arbetsrättsliga lagstiftningen ligger bakom och till grund för dem. Arbetslagstiftningen är till sin natur tvingande eller tillåter att man avtalar annorlunda. Att lagen är tvingande innebär att ett avtalsvillkor som strider mot den tvingande lagen är ogiltigt. Så är bestämmelserna i t.ex. sjöarbetsavtalslagen. Lagen har gjorts tvingande för att skydda arbetstagaren. Den viktigaste principen inom finsk arbetsrätt är att skydda den svagare parten, dvs. arbetstagaren. Det ska man tillämpa när man tolkar lagparagraferna – och även övriga arbetsvillkor.

Oavsett om kollektivavtalet har ingåtts på ett sätt som avviker från eller kompletterar lagstiftningen ska man alltid komma ihåg att kollektivavtalet baseras på lagstiftningen. Bestämmelserna om t.ex. arbetstid ligger alltid i bakgrunden till ett kollektivavtal och även då man inte hänvisar direkt till dem. Om man inte ”förbjudit” eller låtit bli att nämna något i kollektivavtalet kan arbetsgivaren inte lösa ett ärende efter eget godtycke utan att beakta lagstiftningen och rådande rättspraxis.

Ett annat av arbetslagstiftningens särdrag är att lagen fastställer kollektivavtalsparternas befogenheter och möjligheter att avtala annorlunda än lagens bestämmelser med ett kollektivavtal. Sådan avtalskompetens har i t.ex. sjöarbetsavtalslagen endast getts nationella arbetsmarknadsparter, dvs. de som är verksamma i hela landet. De saker eller helheter som man kan avtala annorlunda med ett kollektivavtal är alltid noggrant och uttömmande definierade i lagen. Anledningen är att detta annorlunda



Sjömans-Unionens förbundssekreterare Sannaleena Kallio på Sjöfartens Dag-mässan i Mariehamn 1.6.2023.

avtalande på ett kompetent sätt och som ett resultat av handel också kan leda till sämre arbetsvillkor för arbetstagaren än vad som skulle vara fallet om man tillämpade lagen rakt av. Vem som helst har alltså inte denna rätt.

Lagens tillämpningsområde ingår inte i de bestämmelser som kollektivavtalsparterna kan avtala annorlunda om. Ett kollektivavtal som baseras på sjöarbetstidslagen kan med andra ord inte tillämpas på personer som är anställda på ett fartyg i inrikesfart. Punkt slut.

Det är bra att gå tillbaka till grunderna lite då och då, t.ex. somaren till ära. Som en påminnelse för sig själv och för alla kollektivavtalsparter. Typ.

Pacta sunt servanda. Avtal ska hållas. Alltså även kollektivavtalet.

Sannaleena Kallio

sannaleena.kallio@smu.fi

*Båtsman Joni, matros Meelis
alias "Anakonda", matros Raul
Huhtikangas och lättmatros JP.*

”Visst skulle vi kunna fortsätta köra det här fartyget, men reparationerna på varvet i Muuga varje vecka suger musten ur besättningen”

På sommaren smider man medan järnet är varmt. På sommarvardagarna har Eckerö Lines M/s Finbo Cargo sex avgångar om dagen mellan Nordsjö i Helsingfors och Muuga i Estland. I hamnen stannar man bara i 45 minuter för att lossa och lasta fartyget. Det är påfrestande för både besättningen och fartyget att köra den här "spårvagnslinjen".

TEXT OCH BILDER **SAANA LAMMINSIVU**

En enda väg leder till Finland, nämligen havet. Det konkretiseras när man tittar på fraktkonvojen som åker in i lastrummet på Eckerö Lines M/s Finbo Cargo i Nordsjö hamn: långtradare, stora arbetsmaskiner, enorma kraftverkskomponenter och små lastbilar. I slutet av svansen kommer det husbilar och motorcyklister. Fordonen kör in i fartyget upptill och nedtill längs en dubbelramp. Den blev färdig för Nordsjö hamn i våras och har snabbat upp lastningen av fartyget avsevärt.

När är allt klart höjer man rampen, och M/s Finbo Cargos resa från Nordsjö i Helsingfors till Muuga i Estland kan börja.

Sex avgångar om dagen innebär ett hektiskt arbete för besättningen. Tidtabellen är snäv: man vänder i hamnen på bara 45 minuter, och under den tiden ska de gamla fordonen ut och nya tas ombord.

– Fraktmängderna har ökat avsevärt under två år och fortsätter att öka, berättar en hamntjänstare som också är utbildad lättmatros. (Han har också alla brev som behövs och siktar på att arbeta till havs eftersom det finns jobb att få.)

M/s Finbo Cargo började trafikera från Nordsjö i Helsingfors till Muuga i Estland för exakt fyra år sedan i juni 2019. Registreringen av ett nytt frakt-passagerarfartyg under finsk flagg var en uppskattad gest från det finska rederiet och något som stärker Finlands försörjningsberedskap på den allt viktigare sjövägen från Helsingfors till Tallinn.

Sjövägen över Finska viken är 43 sjömil, dvs. 80 kilometer. Trafiken på havets motorväg är livlig: Leden till Tallinn korsas också av en rysk skuggflotta, som man stöter på i Finska viken på nästan varje färd. Ubåtar är inte heller någon främmande syn på kommandobryggan.

Tuffa skift

Besättningen på M/s Finbo Cargo hinner knappt se – än mindre oroa sig för – vilken typ av fartyg som rör sig i Finska viken, då det finns alltför mycket att göra på det gamla fartyget.

– På vardagarna har vi sex avgångar om dagen, så vi hinner inte med några större underhållsarbeten på fartyget. Över veckoslutet blir fartyget stående i Muuga, ➤

En sjöman är ingen brandman

Det verkar som om man följer upp konditionen hos de finska sjömännen nästan lika noga som hos flygvapnets piloter. Sjömännen har utan några grunder (läkarna har kanske dollartecken i ögonen?) satts att göra samma cykeltester som en brandman. En sjöman är däremot ingen brandman.

Fartygsarbetet i sig visar vem som passar för jobbet: enbart maskinmännen på M/s Finbo Cargo går lätt 20 000 steg om dagen då de rör sig i sitt rike och ibland går till övre däck för att hämta olika maskindelar. Trapporna är riktigt branta – har man dåliga ben eller dålig kondition klarar man dem inte.

Vid undersökningarna hos sjömansläkaren tittar man på millimeter och centimeter: om man har för mycket kött på benen eller om man är undernärd. Man får inte heller dricka en droppe alkohol. Så testar, väger och undersöker man sjömännen.

– Denna tvättvagn väger 180 kilo, konstaterar den starka ekonomibiträden **Susanna Lagerström** och skjuter vagnen till tvätteribilen på däck med full kraft.

– Någon kanske tycker att jag är för rund, men om jag vore smalare skulle jag inte orka skjuta upp den här vagnen i bilen. En spinkis skulle inte kunna ens kunna flytta den. Om jag däremot vore lite bredare skulle jag inte få plats i hissen med tvättvagnen.

– Just nu har jag de perfekta måtten, skrattar Susanna när hon tränger sig in i fartygets hiss med tvättvagnen.

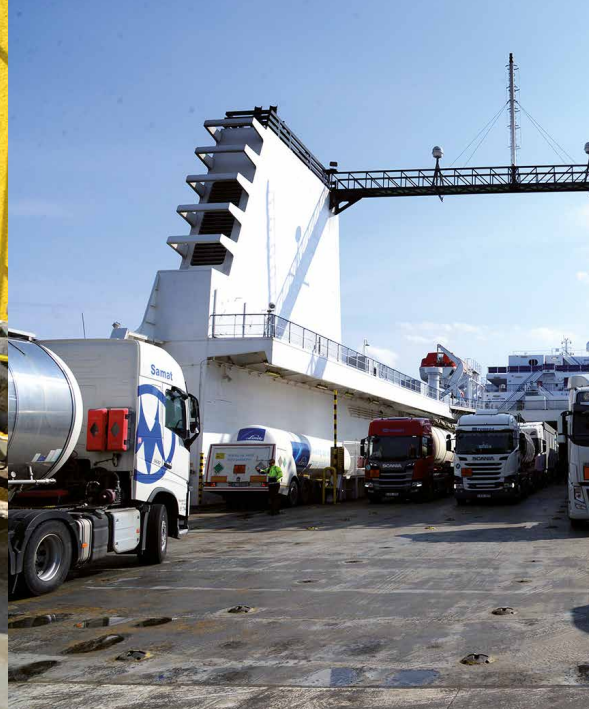


Ekonomibiträde Susanna Lagerström skuffar tvättvagn.

Överstyrman Anders Grankull lyfter upp rampen vid Nordsjö hamn.



Reparatör Arsi och matros Meelis alias Anakonda i Muuga hamn.



Fartyget är fullastad.



Styrman Julia Swahn har arbetat på M/s Finbo Cargo från början av november. Till höger matros Meelis.

och då är det dags för "varvet", suckar maskinmännen på M/s Finbo Cargo.

– Visst skulle vi kunna fortsätta köra det här fartyget om vi bara fick göra rent sjömansarbete, men vi fasar för veckoslutets renoveringar redan i förväg, beskriver de jobbet.

Innan M/s Finbo Cargo registrerades under finsk flagg trafikerade hon mellan Liverpool och Dublin, och innan det i Engelska kanalen. Där var sjövägen också kort och man "mekade" med maskinerna i samma takt som man gör nu på linjen mellan Nordsjö och Muuga.

– Det är inte bra för maskinerna att hela tiden startas och stängas av.

Det är trevligt att köra till hamnen i Muugabukten i Estland i när vädret är bra, men när det är dåligt blir sjögången så kraftig att man inte kan köra in fartyget till kajen. Då kör man det till Tallinn. Fartygets maskiner får kämpa i de utmanande sjöförhållandena. Det gör även besättningens skallar.

På M/s Finbo finns det ställningar lite här och var: det är bra att man renoverar och underhåller fartyget. Det enda problemet är att renoveringarna mestadels utförs av besättningen under veckoslutet efter veckans körningar.

– Arbetena hopar sig och vi har inte tillräckligt med folk att göra dem. En sjöman är dock inte en varvsarbetare.

"Bara att kämpa på"

Den finske mannen går inte till läkaren även om ett finger skulle vara av. Om man bara sätter lite eltejp på det så läker det säkert med tiden. "Det är bara att kämpa på", så den finske mannen visar inte utåt att han är trött och berättar det inte heller för någon. Det är först med sina sista krafter som han kanske säger till någon att det varit lite tufft.

Stämningen i maskinrummet på M/s Finbo Cargo är allvarlig, då de finska männen har samlats för att berätta att de inte längre orkar. Det får även den mest erfarne lyssnaren att tystna.

– Många har slutat, de orkade inte längre.

Däck- och maskinbesättningen på M/s Finbo är inte längre tjugo år, det medger de själva. Fartyget är gammalt, kanske besättningen med, men Finlands sjötransporter behöver dem och de behöver arbete.

– Vi har några 35-åringar här, men de ser ut som 55-åringar. Själva har vi blivit skalliga eller gråhåriga. Ansiktet har fått fåror. Vi vet inte hur vi ska orka göra detta ➤

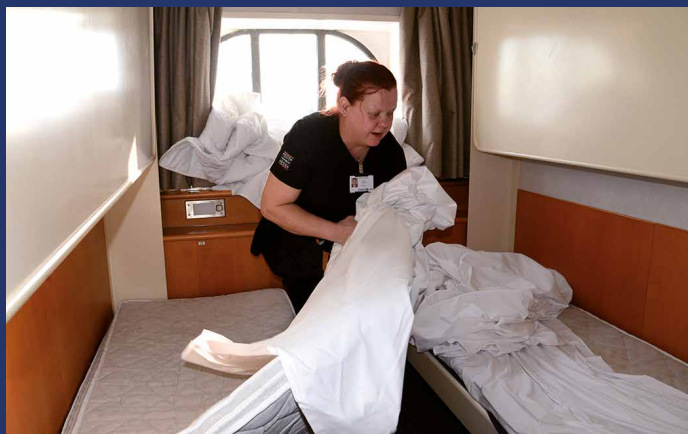


2. maskinmästaren Martti Tuominen och 1. maskinmästaren Janne Heikkilä i maskinrummet. På fredagsmötet planerar man nästa veckosluts arbeten och hur de ska genomföras.



Bastu, vila och mat för lastbilschaufförerna innan de fortsätter resan

M/s Finbo Cargos passagerare består av lastbilschaufförer, som får mat, badar bastu och vilar på fartyget. Fartyget har 47 hytter, som till stor del används av lastbilschaufförerna. Fartyget är bara i hamn i 45 minuter, och därför samarbetar personalen på ekonomiavdelningen för att snabbt snygga till hytterna efter de föregående passagerarna. Det var också bra att man för ett tag sedan rekryterade ytterligare två personer till ekonomiavdelningen så att man kan sköta jobbet på fartyget själva, eftersom det inte går att ordna någon städning i Nordsjö. Den extra besättningen har gjort det lättare att hålla ordning i hytterna och övriga allmänna utrymmen.



På bilden ekonomibiträde Susanna Lagerström.



Reparatören Martin har jobbat på Finbo i tre år och till sjöss i 18 år.



M/s Finbo Cargo är lättmatros Jens Eklunds första arbetsplats på sjön. Eklund fick sin fasta anställning i maj. Eklund är född i Västanfjärd på Kimitoön. Han flyttade till Åland för att studera i sjöfartsskolan. Eklund gjorde sin militärtjänst i Ekenäs och nu bor han i Mariehamn.

ända till pensionen. Det är ett tungt arbete och vi kommer inte att klara oss till pension, då vi är 68 år, på den här linjen. Det är omöjligt.

Det har talats om hur sjömännen ska orka på jobbet och hur man ska förbättra konditionen – och inte dricka en droppe alkohol – i år och dagar. En del rederier tycks kräva att sjömännen ska ha samma kondition som en brandman. Nu uppmuntrar även landets regering folk att röra på sig. Till sjöss är det inte möjligt på alla linjer, utan krafterna är slut. Efter en tolvtimmars arbetsdag har man inte längre lust att ställa sig på löpbandet. Att komma med en morot hjälper inte mot utmattning eller för stora arbetsmängder.

Besättningen kämpar dock själva för att förbättra situationen.

– Vi har ändå lyckats åstadkomma någonting: när fartyget började trafikerade gjorde vi 14-timmarsdagar i maskinrummet, nu har vi kommit ner i tolv timmar, säger maskinmännen.

Man arbetar i två veckor, varefter man är ledig två veckor (1:1-avlösningssystemet). Enligt besättningen räcker det inte för att återhämta sig efter arbetet på en så tuff linje.

– Stressen är värst när den slår till. Man kan inte fly från den någonstans, inte ens när man är ledig. Man börjar bli nervös redan några dagar innan man ska jobba igen.

– Vi har funderat en hel del själva på hur man skulle kunna lösa det. En veckas uppläggning på varvet på hösten och våren före den hektiska körsäsongen skulle

Fraktmängderna har ökat och med det arbetsmängderna. Lönen har inte gått upp ett dugg.

underlätta, eftersom man kunde få klart allt underhåll på en och samma gång.

Fraktmängderna har ökat – lönen inte ett dugg

Fraktmängderna har ökat och med det arbetsmängderna. Lönen har inte gått upp ett dugg. Det verkar som om man behöver mer personal eller längre ledigheter så att man får mer tid att återhämta sig, funderar gråskäggen. Varför slutar alla inte då och söker jobb någon annanstans?

– Alla funderar nog på det, men besättningen och lagandan på fartyget är bra. Vi hämtar kraft från varandra: besättningen gör fartyget.

– Även om vi slutade skulle det inte lösa problemet, utan det skulle istället laggas över på de som tar över. Utmaningar är till för att lösas – och tillsammans tar vi tjuren vid hornen.

Hela besättningen på M/s Finbo Cargo är ena riktiga tjurskallar. De ger helt enkelt inte upp, utan arbetar stolta under finsk flagg.

– Vi gråskägg är ett yrkesstolt folk och engagerade i vårt arbete. Vi lämnar inte fartyget och lasten. Vi kämpar till ända till slutet. ⚓





Ekonomibiträderna Aimi Mylla och Riima Kaugerand från Finbos Cafeteria.



Matros Meelis och båtsman Joni sätter repet i skick.

Sjömännens färdigheter och fritidsintressen stödjer försvaret av Finland

De finska sjömännen sköter Finlands försörjningsberedskapstransporter. Vi är även i goda och trygga händer hos dem när det gäller landets försvar, eftersom många sjömän har färdigheter och fritidsintressen som kan vara till hjälp även i de värsta konflikterna.

Lättmatros Albin Wikström är hagelgevärsskytt på FM-nivå. Lättmatros **Albin Wikström** kommer ursprungligen från Pargas. Han jagar och berättar anspråkslöst att han är hagel-

gevärsskytt på FM-nivå. Fritiden tillbringar han i skogen. Wikström berättar att han tidigare också spelade fotboll aktivt, men i och med arbetet på fartyget passar jakten bättre tidsmässigt.

Ekonomibiträde Minna Puronen är volontär på ett soldathem

Ekonomibiträde **Minna Puronen** är aktiv i **Kvinnornas Beredskapsförbund** och på ett soldathem på fritiden. Kvinnornas Beredskapsförbund har som mål att utveckla kvinnors färdigheter i anslutning till sä-

kerhet och beredskap genom utbildning och öka deras möjligheter att agera i undantagsförhållanden för samhällets bästa. Förbundets verksamhet är inte militärt. Huvudevenemanget för Kvinnornas Beredskapsförbund är NASTA-övningarna, som anordnas två gånger om året. "Förra gången hade vi föreläsningar om cybersäkerhet i anknytning till barns säkerhet", berättar Puronen och säger att hon alltid deltar i NASTA-övningarna. Puronen berättar att hon varit med i Kvinnornas Beredskapsförbund i tio år.



SOMMARJOBBARE, BLI MEDLEM I SJÖMANS-UNIONEN!

SMU.FI >> PÅ SVENSKA >> 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.



*M/s Ievas och M/s Elviiras
besättning välkomnar
passagerarna ombord på
kryssning på Saimen.*

HUR BLIR JAG MEDLEM?

- 1) Du kan bli medlem i Sjöman-Unionen genom att fylla i anslutningsblanketten på Unionens webbplats: **smu.fi/pa_svenska**. Direktlänken till anslutningsblanketten är: **liity.smu.fi** och för studerandemedlemmar **opiskelija.smu.fi**
- 2) Du kan be om anslutningsblanketten av din arbetsgivare eller Sjömans-Unionens förtroendemän på fartygen.
- 3) Du kan även beställa anslutningsblanketten från Sjömans-Unionens medlemsregister: **jasenrekisteri@smu.fi**

Finlands Sjömans-Union är ett fackförbund som hjälper dig i arbetslivets olika skeden. Genom att bli medlem i Sjömans-Unionen får du hjälp och råd så snart du börjar din anställning.

Typiska sommarjobb är t.ex. på **vattenbussar**. Dessa fartyg omfattas av lagstiftningen för arbete till havs. Därmed är alla som sommarjobbar som däcksmän eller servitör/servitris på insjöar sjömän.

VILKET KOLLEKTIVAVTAL?

Sjömans-Unionen förhandlar om **kollektivavtalet** för ditt arbete med arbetsgivaren. Kollektivavtalet fastställer bland annat minimilönen på din lön, arbetstider, semester och andra anställningsvillkor. Arbete på vatten utförs ofta i skift, så därför är det viktigt att man följer till exempel arbets- och vilotiderna.

VATTENBUSSAR

Kollektivavtalet för inrikes passagerarfartygstrafik tillämpas på fartygspersonal som arbetar på inrikes passagerarfartyg i kust- och insjötrafik och på arbetet som de i övrigt utför på fartyget.

PASSAGERARFARTYG

Utrikesfartens passagerarfartygsavtal tillämpas på fartygspersonal som arbetar på passagerarfartyg i utrikesfart (t.ex. Viking Line, Tallink Silja och Eckerö Line, Wasaline) och på arbetet som de i övrigt utför på fartyget.

Sjömans-Unionens kollektivavtal finns på:
smu.fi > på svenska > intressebevakning > kollektivavtal

HUR STOR LÖN?

Vet du hur mycket du ska ha i lön? Utöver grundlönen kan man få olika tillägg vid arbete till havs. Därför är det viktigt att du kontrollerar din lönespecifikation för att vara säker på att du fått det du ska ha.

STUDENTFÖRMÅNER

När du återgår till studierna efter sommarjobbet är du befriad från medlemsavgiften till Sjömans-Unionen om du inte har någon förvärvsinkomst. Kom ihåg att meddela Sjömans-Unionens medlemsregister.

Som student är du berättigad till alla medlemsförmåner. Du får till exempel rabatt på försäkringar, kan hyra en av Sjömans-Unionens stugor och får tidningen Sjömannen gratis.

Mer information om Sjömans-Unionens medlemsförmåner finns på: smu.fi > på svenska > medlemskap > medlemsförmåner

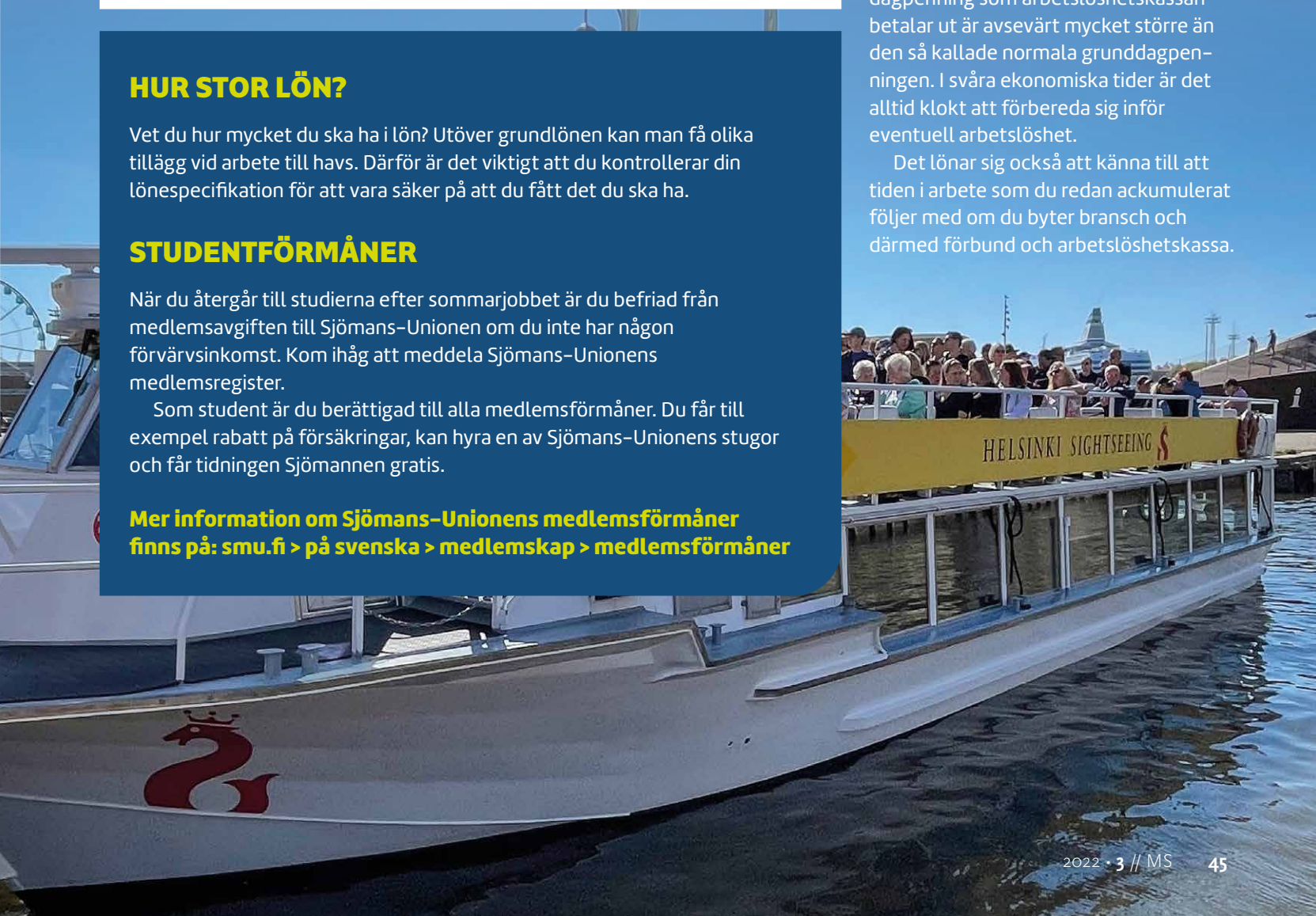
HJÄLP VID ARBETSLÖSHET

Det lönar sig att bli medlem i Sjömans-Unionen även om du bara sommarjobbar på fartyg och studerar inom ett annat område än sjömansbranschen. Varför?

Genom att underteckna Sjömans-Unionens anslutningsblankett blir du samtidigt medlem i den Öppna arbetslöshetskassa A-kassan och börjar redan när du sommarjobbar uppfylla kraven på medlemskap och tid i arbete som den inkomstrelaterade dagpenningen förutsätter.

Om du till exempel studerar och skulle bli arbetslös efter dina studier har du som medlem i A-kassan rätt till inkomstrelaterad dagpenning om du uppfyller kraven på medlemskap. Den inkomstrelaterade dagpenning som arbetslöshetskassan betalar ut är avsevärt mycket större än den så kallade normala grunddagpenningen. I våra ekonomiska tider är det alltid klokt att förbereda sig inför eventuell arbetslöshet.

Det lönar sig också att känna till att tiden i arbete som du redan ackumulerat följer med om du byter bransch och därmed förbund och arbetslöshetskassa.



Den finska flaggens och de finska sjömännens framtid måste tryggas i det kommande regeringsprogrammet

En väg leder till Finland: vägen via havet. Finska sjömän och fartyg sköter vårt lands försörjningsberedskapstransporter. Utan dem kan vi inte längre garantera sjötransporternas försörjningsberedskap. De finska sjömännens framtid och rederiernas verksamhetsförutsättningar under finsk flagg måste tryggas i det kommande regeringsprogrammet.

Över 90 procent av Finlands import sker med fartyg: mat, dagligvaror, läkemedel, industriråvaror och bränsle. Till följd av kriget i Ukraina är läget på Östersjön nu mer instabilt än på länge. Det är ännu viktigare att trygga fungerande sjötransporter. Finland måste stötta sin sjöfart även i fortsättningen enligt EU:s riktlinjer för sjöfarten, precis som andra sjöfartsländer gör för närvarande. De finska sjömännens framtid måste tryggas.

I Finland talar man om ett stödsystem för sjöfarten, men man borde tala om ett återbetalningssystem: finska sjömän betalar skatter och pensionsavgifter precis som alla andra som arbetar. Rederiet redovisar avgifterna till staten, men staten återbetalar dem till rederierna: skatter, arbetsgivarens andel av sjömanspensionsförsäkringsavgifterna och olycksfallsförsäkringsavgifterna.

I Sverige använder man ett motsvarande system. Där redovisar man inte pengarna vidare, utan rederierna anmäler bara arbetstagarnas förskottsinnehållningar till skattemyndigheten. I Sverige har man inte heller för avsikt att skära ner på sjömännens stödsystem. Även Danmark satsar starkt på att utveckla sitt maritima kluster.

Om man inte stödjer den finska sjöfartens verksamhetsförutsättningar i regeringsprogrammet kommer rederierna att flagga ut fartygen till närmaste konkurrerande länder där man fortfarande stödjer dem i enlighet med EU:s riktlinjer för sjöfarten. Fartygen fortsätter att trafikera på samma rutt, men under främmande flagg. Rederiernas vinster och intäktskatter går till utlandet. De finska sjömännen blir arbetslösa. Staten får betala för massarbetslösheten bland finska sjömän. Vi mister de finska sjötransporternas försörjningsberedskap. Sjömanskunskaperna försvinner.

För att trygga de finska sjötransporternas försörjningsberedskap är det fartygens flaggstat som är viktig, inte vem som äger fartyget eller lasten som det transporterar. Den finska staten har i undantagsförhållanden möjlighet att ta kontroll över fartyg under finsk flagg, men inte fartyg under utländsk flagg. Finland har rätt att skydda



fartyg under finsk flagg även på internationellt vatten.

I ett krigstillstånd kan den finska staten inte beordra utländska fartyg att åka till finska hamnar och be dem att transportera varor till vårt land. Tidigare konflikter har visat oss att främmande stater behöver sina fartyg för eget bruk, och utländska besättningar är inte förbundna att leverera laster till Finland.

Det enda sättet att trygga de finska sjötransporternas försörjningsberedskap i alla situationer är finsk flagg och finska besättningar. Finland måste ta hand om sina sjömän och sina fartyg. I det kommande regeringsprogrammet måste man trygga de finska sjömännens framtid och rederiernas verksamhetsförutsättningar under finsk flagg. ⚓

**Titta på
animation
av saken:**

smu.fi

eller **smu.fi > videot**



VARJE CENT ÄR PENGAR

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Jag har ingått många tidsbundna arbetsavtal av olika längd för sommaren. Jag får knappast ta ut några semesterdagar, men ersätts inte de ackumulerade semesterdagarna alltid ändå? Hur fastställs semesterersättning i olika fall? Vad behöver jag tänka på när jag tittar på mitt lönebesked?

JURISTEN: Enligt 13 § i semesterlagen för sjömän ska sjömannen betalas *semesterlön* för semesterdagar då han eller hon har semester. Semesterlönen är medeldagslönen multiplicerad med koefficienten 1,18. *Medeldagslönen* är månadslönen med fasta tillägg (t.ex. erfarenhetstillägg, AT-tillägg, storfartygstillägg) delat med trettio. Naturaförmånsersättningen, dvs. ersättningen för mat och bostad, räknas också in i dagslönen. Betjäningsarvodet som avses i passagerarfartygsavtalet eller eventuella övertidsersättningar räknas inte med i medeldagslönen.

Semesterersättningen fastställs enligt semesterlagen för sjömän utifrån två olika grunder.

S.k. semesterlönsbaserad semesterersättning (18 § i semesterlagen för sjömän) betalas ut till en arbetstagare för vilken semesterdagar visserligen ackumuleras men inte förfaller, eftersom arbetsförhållandet är kortare än den kvalifikationsperiod på sex månader som fastställs i lagen (4 § i semesterlagen för sjömän) eller arbetsförhållandet upphör mitt i den. Semesterdagar ackumuleras för kalendermånader som innehåller 14 eller mera dagar som är likställda med arbetsdagar och arbetade dagar. I 3 § i lagen specificeras vad som räknas som *dagar likställda med arbetade dagar*. De är t.ex. lediga dagar enligt avlösning eller sjukdagar.

Såsom namnet antyder bestäms denna semesterersättning enligt bestämmelserna om semesterlön (13 § och 14 § i semesterlagen för sjömän). Till exempel ackumulerar ett tidsbundet arbetsförhållande på ett passagerarfartyg under perioden 6.7.–23.7. tre semesterdagar. För dem betalar man som semesterersättning ut 3 x medeldagslönen multiplicerad med koefficienten 1,18.

S.k. procentbaserad semesterersättning (17a § i semesterlagen för sjömän) betalas ut till sjömän för vilka inte en enda full kvalifikationsmånad har ackumulerats under arbetsförhållandet, dvs. sjömän som har arbetat minst sex timmar under kalendermånaden, men högst 13 dagar arbetade dagar eller likställda med arbetsdagar.

Då är semesterersättningen 11 procent av lönen som betalades ut under arbetsförhållandet multiplicerad med koefficienten 1,18.

Övertidsersättning, betjäningsarvode eller lön för lediga dagar enligt avlösning betalas inte ut i lönen.

I t.ex. punkt 7.3. i passagerarfartygsavtalet och 15.2 i bilageavtalet har man enats separat om beräkningen av semesterersättningen för en arbetstagare med ett tidsbundet arbetsförhållande. I ett fall där arbetstagaren har haft ett tidsbundet arbetsavtal på 6 dagar är semesterersättningen 11 procent av summan 6 x dagslönen + 6 x naturaförmånsersättningen x 1,18.

Eftersom arbetsperioder på fraktfartyg är längre, ackumuleras mera arbetade dagar i en kalendermånad och semesterersättningen betalas semesterlönsbaserad (se ovan).

Kom ihåg att kontrollera ditt lönebesked omedelbart du får det! Du bör kontrollera extra noga i lönebeskedet att du också har betalats en ledig dag motsvarande varje arbetsdag i enlighet med 1:1-avlösning. Naturaförmån betalas ut för varje dag på passagerarfartyg och mm. hos Finnlines, men bara för lediga dagar enligt avlösning på fraktfartyg. Betjäningsarvode betalas ut för varje arbetsdag. Om du har arbetat flera arbetspass under en kalendermånad, kontrollera att du ha fått semesterersättning betalt enligt rätt grund (semesterlön- eller procentbaserad). Om lönebeskedet innehåller fel eller brister ska du skicka en skriftlig begäran om korrigering av lönen till arbetsgivaren. Om arbetsgivaren inte tar upp otydligheten ska du kontakta förtroendemannen.

Det är också värt att nämna att *semesterpenning* är en annan sak än semesterersättning. Semesterpenningen baseras inte på lagen, endast på kollektivavtal. Semesterpenning betalas inte ut till en arbetstagare som inte har några förfallna semesterdagar, med andra ord som inte rätt att ta ut semester, dvs. som bara får semesterersättning.

Det är också värt att påminna de som har rätt till semester och för vilka den förfaller att det ekonomiskt sett lönar sig att ta ut sina semesterdagar i form av semester: om man av något skäl ersätter dem med pengar kan man gå miste om naturaförmånsersättningar för semesterdagarna. **Ha en solig sommar – oavsett om du arbetar eller är ledig!**

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi



LÄS ARTIKELN
DIGITALT PÅ:
smu.fi >
Merimiesuutiset

Petteri Taalas: Vi kan bara vända klimat- förändringarna genom att minska utsläppen

Petteri Taalas har varit generalsekreterare för Världsmeteorologiska organisationen i sju år och besöker Finland i samband med regeringsförhandlingarna. Den 27 april 2023 talade Taalas om klimatförändringarna och havet vid organisationen Finlands maritima klusters konferens Tillsammans mot en grön framtid.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER SHUTTERSTOCK OCH SAANA LAMMINSIVU

Haven är en central del av klimatet: 93 procent av jordens extra värmeenergi lagras i haven. Två procent av världens utsläpp kommer från den globala fartygs- och flygtrafiken. Framtidens fartygstrafik måste ha låga eller till och med inga utsläpp. Finlands maritima kluster leder målmedvetet miljöteknologiutvecklingen: framtiden måste vara grön.

World economic forum har uppskattat de största riskerna för världen. På en tvåårig skala är ekonomin och kriget i Ukraina de största av dem, men på en tioårig skala – och redan nu – utgör klimatförändringarna det största hotet för människosläktet.

Mer än 90 procent av jordens extra värmeenergi lagras i världens hav. Ytemperaturerna har stigit, speciellt i Stilla havet, vilket

har förstärkt väderfenomenet El Niño. Just nu är temperaturen cirka 1,5 grader för hög.

– Det är sju procent mer fukt i atmosfären. Värmeböljorna och översvämningarna har ökat, berättar Petteri Taalas, generalsekreterare för Världsmeteorologiska organisationen.

75 procent av ismassan i Arktis har försvunnit. Uppvärmningen av Arktis påverkar vädret i hela norra delen av jordklotet. Det såg vi tecken på våren 2022, då Pakistan drabbades av de värsta översvämningarna i landets historia. De berodde på den uppvärmda vädermassan som cirkulerade och höll sig kvar.

I Arktis har temperaturerna stigit mest relativt sett: 4–5 grader och på vintern sju grader. På 2040-talet kommer Arktis att vara helt isfritt på sommaren. Det möjliggör

sjöfart i området, men de låga rutterna ställer till med problem.

Det kommer också alltmer – och ny – information om att istäcket i Antarktis har krympt.

Glaciärerna i Alperna kommer att vara borta om 100 år och i Himalaya om 200 år. De smältande glaciärerna producerar för närvarande vatten till världens älvar. I framtiden får vi inte längre vatten från glaciärerna och jordens grundvattenmagasin kommer att fyllas på långsamt. I Kina har Yangtze-floden redan varit på den lägsta nivån i landets mäthistoria.

Den stigande havsytan är direkt proportionell mot utsläppen

Havsytan fördubblas. NASA har beräknat att havsytan kommer att stiga med i värsta

fall tio meter fram till 2300 om glaciärerna under ytan smälter. Den stigande havsytan kommer att ha en ödesdiger effekt på kusterna i flera länder och lägga bebyggelse och odlingsmarker under sig.

I Finland kompenseras hälften av den stigande havsytan av landhöjningen (bl.a. västkusten). Man har beräknat att havsytan bara kommer att stiga 0,5–1 meter per århundrade hos oss.

Hur mycket den slutligen stiger beror direkt på utsläppen. Vi kan påverka det själva genom att minska utsläppen – eller använda nollutsläppsteknologier. Vad består världens utsläpp då av?

Endast två procent av världens utsläpp kommer från den globala fartygs- och flygtrafiken. De flesta utsläppen uppstår i länder, speciellt i Kina.

Petteri Taalas, generalsekreterare för Världsmeteorologiska organisationen, talar på Finlands maritima kluster (rederier, hamnar, den maritima industrin m.m.) konferens och betonade att man bara kan vända klimatförändringarna genom att minska utsläppen.

Gaser

Koldioxid försvinner mycket långsamt ur atmosfären. En fjärdedel av koldioxiden absorberas av haven. Havet fungerar alltså som en kolsänka, men samtidigt förändras havets kemiska sammansättning och det blir surt.

Förra året såg man den största ökningen i mängden **metan**. Det producerades speciellt av tropiska våtmarker.

Kväveoxid är en mycket kraftig gas som finns kvar i atmosfären en mycket lång tid, upp till 100 år.

Vilka källor producerar flest utsläpp?

- 1/4 växter
- 2/3 fossil energi
- 1/10 markanvändning
- 1/10 metan (kortlivad gas)

Om man tittar på utsläppsproblemet internationellt sätt, vilka aktörer är de så kallade "bovarna"?

Latinamerika till exempel producerar mycket utsläpp. När man förstör den tropiska växtligheten för att göra plats för odlingar börjar jorden producera fler utsläpp. Ensidig odling reducerar och försvagar jorden och naturens mångfald. På t.ex. Haiti har man förstört den tropiska växtligheten nästan helt.

– För att kunna vrida tillbaka klockan måste vi vara kolneutrala senast 2050. De rika länderna har förbundit sig till det, säger Världsmeteorologiska organisationens generalsekreterare Petteri Taalas.

Vi måste utan tvekan få utvecklingsländerna och speciellt storutsläppsländerna Kina och Indien att också bli kolneutrala.

Klimatförändringarna påverkar ekonomin och försörjningsberedskapen

Klimatförändringarna är störst i de arktiska områdena, där effekten sträcker sig ända ner till jordens ekologiska system. Vi lever med förändringarna och klimatet blir allt varmare. Förutom Asien kommer även Cen-

tralamerika och Amerika att kunna räknas till de torraste områdena.

Klimatförändringarna påverkar ekonomin och försörjningsberedskapen. Världens livsmedelstrygghet försämras kännbart.

– Majsodling, som många länder får sin mat från, blir allt svårare. Fiskstimmen i världen rör sig mot kallare vatten, där de kan hitta dem.

Hur mår då jordens skadligaste varelse, människan?

– Det kommer att bli vanskligt: klimatets temperatur orsakar värmeböljor, som ökar sjukligheten. Livslängden kan sjunka.

Vi kan stoppa undergången genom att vidta åtgärder

– Av jordens energi har för närvarande 85 procent producerats med fossila bränslen och 15 procent med klimatvänliga lösningar som vind- och vattenkraft.

Genom att införa och utveckla fler teknologier med låga eller inga utsläpp kan vi sakta ner uppvärmningen av klimatet. Många teknologier är dyra investeringar till en början, men i takt med att de blir vanligare sjunker priserna och konsumenterna och industrin kan investera i dem. Det har vi sett i fallet med vind- och solenergi.

I Finland stretar vi oförtrutet på med att främja den gröna omställningen inom sjöfarten. Finska fartyg använder bränslen med låga eller inga utsläpp, men vi måste få den övriga flottan i världen och speciellt länderna utanför Europeiska unionen att byta till miljövänliga system och bränslen. ⚓

Ett tankfartyg under utländsk flagg ångade på i Finska viken i april på väg till en oljehamn i Ryssland. I och med kriget i Ukraina har Ryssland tagit i bruk en så kallad skuggflotta. Det är tankfartyg som Ryssland skaffat och som finansieras och försäkras på annat håll än västländerna som utfärdat sanktioner.

Eftersom Rysslands egen flotta inte räcker till måste man förlita sig på ljusskygga aktörer som inte påverkas av sanktionerna och vars uttjänta skrotdanfartyg har dålig kapacitet att segla på Östersjön i vinterförhållanden. Hotet om en miljökatastrof på Östersjön växer i takt med det skröpliga tonnaget.



Godby Shipping firar 50 år

M/s Misana

M/s Misana ägs av det åländska familjerederiet Godby Shipping. Många sjömän känner till Godby, men alla känner inte nödvändigtvis till rederiets historia. Den började redan 1972, då fyra åländska män tog en risk som gjorde att cirka 200 personer har arbete i dag.

TEXT OCH BILDER LAURI SARIVAARA

Kapten Mikkola och Heike Bos

En av risktagarna var **Alpo Mikkola**, som också kan betraktas som en fadersfigur för Godby. Kapten Mikkolas karriär är ett kapitel för sig: han föddes 1934 i Storå långt ifrån den dåvarande sjöfarten. 1949 tog han värvning som mässpojke på ett fraktfartyg och

1972 hade han förutom att segla även studerat till sjökapten med en högre yrkeshögskoleexamen och företagsekonomi i Stockholm. Han hade också redan familj och hade arbetat för Bror Husell i land.

50-åriga Godby Shipping grundades 1973, men berättelsen börjar på sätt och vis

redan 1966, då fraktfartyget M/s Heike Bos (65 m/9 m) med ett lastrum blev klart i Leer i Tyskland. Heike Bos var ett modernt fraktfartyg på sin tid, i finska mått mätt till och med enormt. Det första kapitlet i Heike Bos historia blev kort, då fartyget gick på grund utanför Rahja hamn i Kalajoki.



Olyckan innebar dock inte slutet för Heike Bos, utan det lilla fraktfartyget fortsatte sin tappra tjänstgöring under olika ägare fram till 2010, då hon slutligen hamnade i en spikfabrik i Turkiet.

Efter olyckan var Heike inte längre sjöduglig. Hon hade tagit in vatten och skulle behöva omfattande reparationer. Då klev kapten Mikkola och hans samarbetspartner in i bilden. De köpte Heike för 175 000 svenska kronor och grundade ett nytt åländskt rederi, Minicarriers. Heike döptes om till Miniland. Året efter skedde en del ägarbyten i företaget, men Mikkola trodde på sin sak och grundade Godby Shipping med sina nya kompanjoner. Det lilla och uppenbart ettriga fartyget är på sätt och vis en del av historien för hundratals finska sjömän, då berättelsen om Godby Shipping skulle kunna se helt annorlunda ut utan denna händelse.

På norska vatten

Godby Shipping äger för närvarande åtta fartyg, varav sju seglar på nordeuropeiska vatten och ett i Karibien. Ett av fartygen som seglar mellan Norge och Nederländerna är M/s Misana, som huvudsakligen transporterar aluminiumprodukter för Norsk Hydro ASA. Besättningen på M/s Misana består av flera nationaliteter: ålänningar, fastlandsfinländare, filippiner, estländare och en person från Rumänien. Misana har just nu en ovan-

ligt stor besättning. Förutom kaptenen är det fem styrmän, sju däcksmän, två ekonomiexperter och fem personer på maskinavdelningen. Anledningen till den stora besättningen är rutten: maskinrummet är bemannat dygnet runt, en del av styrmännen kör som lotsar, andra håller på att skaffa lotsbrev och på däck förtöjer besättningen lasten själv.

Resan från 1973 fram till i dag har varit lång. Misanas 44-åriga kapten **Eric Lindblom** var inte ens född när grunden till även hans livshistoria lades på Åland. Eric har arbetat på Godby Shipping i 20 år. Han är också trebarnsfar från Ekenäs. Alpo Mikkola var enligt Eric känd som en man som tog hand om de sina, men sträcker sig Alpos ledarstil ända in våra dagar? Och hur ser Eric på dagens sjöfart?

Eric sammanfattar sin ledarstil med att fartyget först och främst måste ha den utrustning som behövs för att man ska kunna utföra arbetet och för det andra att besättningen måste må bra för att arbetet ska bli gjort.

– Det måste finnas verktyg och reservdelar att göra jobbet med. Tar man inte hand om fartyget blir det mycket extraarbete. Detta är ingen "enmansshow", utan alla medlemmar i besättningen är viktiga. Om någon har något på hjärtat lyssnar jag och försöker hjälpa så gott jag kan.

Eric förväntar sig stora förändringar inom sjöfarten inom den närmaste framtiden. Han ser att den gröna omställningen till havs, dvs. mot utsläppsfria fartyg, bara är i sin början. Han berättar att även Godby Shipping arbetar hårt för det.

Utmaningar finns så det räcker

M/s Misana seglar från Rotterdam till norska Årdalstangen, som ligger i Sognefjorden. Sognefjorden är mer än 200 kilometer lång och därmed Norges längsta och världens näst längsta fjord. Landskapen är



Matros Jorge Duran III

vackra, men förhållandena medför också utmaningar. Den åländska överstyrmannen **Marcus Nordberg** njuter av den tryckkokare som vintersjöfarten utgör.

Marcus tycker att Misanas rutt ibland kan vara utmanande på grund av Nordsjön. Det beror inte så mycket på vinterkylan eller isen, utan temperaturerna är lätt så milda jämfört med Finland. Marcus upplever sitt arbete som intensivt, då de ofta besöker tio hamnar i veckan.

– En sak som är utmanande är hamnarna längs vår rutt. En del av hamnarna har ingen ro-ro-kaj och är även i övrigt vana vid mindre bulklastfartyg och sidolastade fartyg. I två hamnar måste vi använda en förtöjningsmetod som kallas mediterranean mooring. Det innebär att man bara förtöjer aktern i kajen och håller fören på plats med ankare. Väderförhållandena kan vara jämna, men strömarna ner från fjällen orsakar kraftiga plötsliga vindbyar.* Andra dagar kan vinden istället hålla sig på jämna 20–30 meter i sekunden. Läget blir snabbt kritiskt om ankarna inte håller och fören börjar röra på sig. ➤

M/s Misana
ofta besöker
tio hamnar
i veckan.



– En annan utmaning på rutten är tidtabellerna och prestandan hos de fartyg och hamnar som ingår i vår logistikkedja. Alla hamnar och fartyg är beroende av varandra, vilket innebär att en försening kan påverka hela kedjan. En del fartyg seglar längre norrut och där är förhållande ännu tuffare än hos oss.

På de hektiska linjerna kan överstyrmännen få hjälp med lastningsplanerna av landsorganisationen. Så är det inte på Misana, utan Marcus måste själv planera varje lossning och lastning från början till slut. På söndagen då vi intervjuar honom berättar han att han gjort lastningsplanen för nästa torsdag. Han upplever sitt arbete som hektiskt och intensivt, men han tycker om det. Under arbetsveckan får han cirka

150 mejl, som alla rör lasten. Marcus anser att nyckeln till framgång är flexibilitet och anpassning.

– Arbetet är tungt för besättningen, som måste bära många kedjor och lås på däck. Sedan är det vädret och ändringar i tidtabellen, och ibland blir nätterna sömnlösa för att fartyget rullar så mycket. Vi har tidtabeller och planer, men de fungerar mer som ett ramverk. Ibland måste vi ändra arbetstiderna på grund av förseningar. Det är inte roligt vare sig för mig eller för besättningen. Ibland är det svårt att få ihop allting, men självklart följer vi vilolagstiftningen och ser till att alla får tillräckligt med vila även i övrigt. Vi måste hela tiden anpassa oss och vara flexibla. Det vore enkelt om allt gick som planerat, men det är rätt sällsynt, spe-

ciellt på vintern. Mycket kan gå fel och utmaningar finns så det räcker, det är ett som är säkert.

*(*I t.ex. Årdalstangen reser sig fjällen nästan lodrätt över 1 500 meter.)*

En järntrio

M/s Misana transporterar huvudsakligen aluminiumtackor, trailers, kassetter och mafar. På grund av sjögången på Nordsjön måste lasten vara kraftigt förtöjd (surrad och stämplad), framför allt på vintern. Lasten förtöjs under styrmannens ledning och under lastningen bär och släpar däcksbesättningen och -befälet tusentals kilo surrings- och stämplingstillbehör. På t.ex. väderdäck kan man lasta 40 enheter, som var och en surras oftast med sex till åtta kedje-låskombinationer, som i sin tur väger cirka 10–15 kilo. Och då talar vi bara om lasten som ska förtöjas på väderdäck. Utan att överdriva kan man säga att det rör sig om tiotusentals kilo per månad.

Jorge Duran III, Keith Edelson P. Oktaviano och John Jeffrey J. Barcelona kommer från Filippinerna och arbetar på däckavdelningen på M/s Misana. Jorge och John hamnade hos Godby i och med coronapandemin och har arbetat några år i bolaget. Båda har seglat jorden runt i multinationella besättningar. Keith är yngst av dem och inledde sin sjömanskarriär först 2017. Han seglade tidigare på filippinska territorialvatten. Jorge svarar oftast på frågorna i egenskap av äldst, vilket är seden bland filippinare i situationer som denna.

– Den största skillnaden mot andra fartyg och bolag är lönen. Den är bättre här. Jag har seglat med koreaner, ryssar och europeer, det här fartyget bättre för mig. På andra fartyg arbetar man mer till en lägre lön. Visst är arbetet tungt här också emellanåt, men det är bara fysiskt, konstaterar Jorge.

Matroser John Jeffrey J. Barcelona och Jorge Duran III och styrman Mircea Hurmuz visar norrmännen under pausen hur man fiskar.





Engligt kapten Eric Lindblom krävs erfarenhet om det norska omständigheterna.

Förstestyrman Tuomo Villanen arbetade tidigare som polis och kommer med nya vindar i säkerhetsfrågor.

Alla tre tycks hålla med om att det är trevligare att segla under finsk flagg. Det är möjligt att den positiva enigheten beror på den filippinska artiga naturen, men dessa män tycks vara omutbara. Innan han blev sjöman studerade Jorge i några år på polisakademin. Han berättar att han troligen inte hade varit vid liv längre om han fortsatt med den karriären. Livet på Filippinerna kan vara mycket farligt, våld och skjutningar är en lika stor del av vardagen som att handla. Regeringsfientliga halvmilitära trupper är aktiva framför allt på den filippinska landsbygden.

Jorge, Keith och John arbetar alla åttamånadersperioder och är sedan lediga i två månader. Det kan vara svårt att förstå och det är nog inte så många finska sjömän som skulle lockas av tanken. Trion har dock en fundamental uthållighet som kommer från levnadsförhållandena i deras hemland. Livet på Filippinerna är betydligt hårdare än det i Finland. De har ingen riktig social trygghet som kan trygga ett värdigt liv eller något gratis utbildningssystem. Om man inte kan arbeta har man mycket få alternativ

att välja mellan. Den är en av anledningarna till att det filippinska samhället är uppbyggt på familj och anhöriga. Alla tre arbetar på fartyget för pengar, men pengarna tjänar de för att försörja familjen. Det säger sig självt att Jorge, Keith och John saknar sina familjer. Dagens uppkopplingsmöjligheter har som tur är gjort det lättare att hålla kontakten, konstaterar de.

– Livet på Filippinerna är enkelt. Om man har pengar. Man går i pension vid 60 års ålder och efter det får man cirka 200 dollar i månaden. Pengarna räcker inte till för att leva, så det är bättre att äga ett företag. Nu är det dags att arbeta för det. Köp en bostad, köp en bil och starta ett företag, längre fram är det försent att göra något åt det, sammanfattar Jorge.

Nya vindar

På kommandobryggan till Misana hittar vi förstestyrman **Tuomo Villanen**, som bor i Raumo. 41-åriga Tuomo är relativt ny i branschen och har bara arbetat i befälet i två år. Vad gjorde Tuomo då innan han blev sjöman?

– Jag började på kaptenslinjen på sjöfartsskolan först 2016 när jag var 35 år. Jag har med andra ord bytt yrke. Innan det arbetade jag som polis i 15 år. Kort sagt kände jag som 35-åring att jag inte ville arbeta med det i 30 år till. Jag ville alltså helt enkelt byta bransch och karriär. Jag är nöjd med att ha bytt bransch.

Tuomo konstaterar att man arbetar både natt och dag i båda yrken, men att de i övrigt inte har mycket gemensamt. Han saknar inte polisarbetet, däremot arbetsgemenskapen. Det har bara gått några år sedan han bytte bransch och lämnade polisyrket, men har polisyrket lämnat Tuomo? Har han något nytta av sin bakgrund i sjömansyrket?

– Båda yrkena innebär skiftarbetet och som polis arbetar man i par. I övrigt har de inget gemensamt. Vad gäller ISPS-lagstiftningen ligger vi hela tiden på säkerhetsnivå 1, så vi har inte behövt vidta några åtgärder. Om det skulle uppstå ett hot och man höjde säkerhetsnivån tror jag att jag med min erfarenhet av säkerhetsfrågor skulle kunna bidra till att hålla fartyget säkert. ➤➤



M/s Misana seglar från Rotterdam till norska Årdalstangen, som ligger i Sognefjorden. Sognefjorden är mer än 200 kilometer lång och därmed Norges längsta och världens näst längsta fjord.



– I min avhandling kombinerade jag dessa två saker. Den handlade om fartygsbefälets rätt att ta till tvångs- och maktmedel. Det har inte forskats särskilt mycket i det och det handlar om just fraktfartyg. Passagerarfartyg är en annan sak. Ibland har man passagerare även på ro-ro-fartyg, men vi har inga säkerhetsvakter. Under min forskning upptäckte jag att många inte känner till så mycket om det. Befälet har vissa rättigheter, men känner inte riktigt till dem. Man har istället skött saker och ting med sunt förnuft. Jag tänker eventuellt fortsätta att utforska ämnet i framtiden i min högre yrkeshögskoleexamen. Vad gäller arbetet tänker jag fokusera helt och hållet på fartygsarbetet.

Efter sin arbetskarriär har Marcus Nordberg en tjänst som väntar som lastnings- och stabiliseringsutdräkningsprofessor.

M/s Misana transporterar huvudsakligen aluminiumtackor, trailers, kassetter och mafar.



Framtiden

Enkelt sagt skulle man kunna säga att kapten Alpo Mikkola var en arbetsam och produktiv man. Årtiondena som sjöman och fartygsredare har genom åren gett hundratal eller kanske tusentals sjömän arbete. Alpo avled 2020, men hans barn **Eva Mikkola-Karlström** och **Dan Mikkola** driver vidare rederiet. Det återstår att se om kapten Mikkola var den enda av sitt slag eller om det i framtiden kommer fler företagsamma sjömän i Finland som lyckas med liknande bedrifter. 🚢



SJÖMANS-UNIONEN

Vårens kompletteringskurs för förtroendemän inkluderade en övning fartygskommittédramatisering

Förtroendemannen på ett fartyg – antingen avdelningsförtroendemannen eller fartygsförtroendemannen – är sjömannens närmaste stödperson när han eller hon behöver arbetsrelaterade råd som inte går att lösa hos förmannen. Förtroendemännen ger Sjömans-Unionens medlemmar råd i frågor som ofta rör t.ex. arbetstider, arbetshälsa, välbefinnande i arbetet eller semestertider.

Oavsett vad din arbetsrelaterade fråga handlar om finns Sjömans-Unionens förtroendeman på fartyget för din skull.

Grundkurs för förtroendemän

Sjömans-Unionen ordnar utbildning för alla förtroendemän. Du behöver inte ha någon tidigare kunskap om uppgiften. Sjömans-

Unionen ordnar grundkurser för förtroendemän på våren och på hösten för nya förtroendemän. På grundkurserna går man på ett lättfattligt sätt igenom t.ex. sjöarbetsavtalslagen och olika kollektivavtal. På kursen får man goda grundkunskaper för att sköta uppgiften som förtroendeman, men det är bra att komma ihåg att man inte behöver lära sig allt på en gång. Det viktigaste är att man vet var man kan söka information.

Kompletteringskurs för förtroendemän

Två gånger om året, på våren och hösten, ordnar Sjömans-Unionen kompletteringskurser för förtroendemän. De samlar Sjömans-Unionens alla förtroendemän på gemensamma dagar för att lyssna på aktuella föreläsningar om olika ämnen. Innehållet i

kompletteringskurserna är mycket populärt, och efteråt känner förtroendemannen till det senaste inom sjöfarten och vet mer om sjöfartens lagstiftning.

På vårens kompletteringskurs för förtroendemän studerade man sjöarbetslagstiftningen och gjorde dessutom en dramatisering av ett fartygskommittémöte. Fartygskommittéerna fick två uppgifter som den skulle lösa. Dramatiseringen var en mycket konkret och lärorik inlärningsmetod.

Man lyssnade också med stort intresse på en föreläsning av pastor **Mia Haapakorva** från sjömanskyrkan i Uleåborg: praktisk psykologi för förtroendemän. Pastor Haapakorva väckte respekt med sitt praktiska arbete och bemötande av sjömännen på fartyget, vilket vi alla kan lära oss av. 📌



År 2024 har det gått 310 år sedan Hangö udds sjöslag

Stormaktssverige förlorade Ukraina till Ryssland vid slaget vid Poltava och slaget vid Rila i Hangö på 1700-talet. Hur påverkar dessa händelser vår nutid?

SAMMANFATTNING SAANA LAMMINSIVU (sammanfattningen baseras på Mauno Koivistos bok 'Den ryska idén – min syn på rysslands historia' och olika andra historiekällor)

Peter den store gjorde Ryssland till en sjömakt i Östersjön. Sjöslaget vid Rila i Hangö den 7 augusti 1714 var Rysslands första stora seger till havs och effekterna av det syns ända in i våra dagar.

Peter den store fascinerades av fartyg och sjöfart och gjorde det till sin uppgift att ge Ryssland tillträde till havet året om. Till en början hade han inga planer på att avancera till Östersjön, utan ställde in sikten på Turkiet. Erövringen lyckades dock inte, utan han knöt istället fred med Turkiet. Därefter förklarade han krig mot Sverige den 20 augusti 1700.

Sverige blev stormakt kring Östersjön

Under det trettioåriga kriget (1618–1648) blev Sverige en stormakt kring Östersjön. Sveriges stormaktstid inleddes då Gustav II Adolf intog tronen 1611. Gustav II Adolf kallades *Lejonet från Norden*, eftersom han seglade långt ut i Europa för att strida. Fälttågen var inte alltid framgångsrika: Den 10 augusti 1628 sjönk den svenska kungens flaggskepp Vasa på sin jungfrufärd utanför Stockholm. 1961 bärgades vraket från havsbotten och nu kan vi alla beundra fartyget på Vasamuseet i Stockholm.

Under det trettioåriga kriget lades Danmark, Polen och dagens baltiska länder un-

der Stormaktssveriges välde. Sverige regerade också i hög grad över hela Finland. Kungen och fältherren Gustav II Adolf dog slutligen vid slaget vid Lützen. Kriget fortsatte och i Sverige avlöste kungarna varandra. En förändring skedde i den svenska stormaktstiden 1697, då kung Karl XI dog och den endast 15 år gamla Karl XII intog tronen.

Ryssland vill ha tillträde till Östersjön igen

Då den unge kungen intagit tronen såg länderna som hamnat under svenskt välde nu sin chans och inledde ett krig mot Sverige. Ryssland anslöt sig också. 1617 hade Ryssland förlorat Ingermanland och Kexholms län till Sverige vid freden i Stolbova och samtidigt mist det handels- och militärpolitiskt livsviktiga tillträdet till Östersjön. Sverige kontrollerade och beskattade Rysslands utrikesfart i Östersjöhamnarna, och Rysslands enda fria handelsrutt till den växande handeln i Europa gick genom Archangelsk i norr.

Det stora nordiska kriget

Det stora nordiska kriget utspelades 1700–1721 mellan Sverige och den stora koalitionen av fiender. Motståndarna bestod av Ryssland, Sachsen, Danmark och Polen-Li-

tauen samt från och med 1715 även Preussen och Hannover. Sverige förlorade kriget mot de ryska styrkorna och blev tvungen att lämna ifrån sig stora områden vid freden i Nystad.

Till följd av kriget miste Sverige sin ställning som nordeuropeisk stormakt. Under kriget led Finland av en ockupation som är känd som den stora ofreden.

Peter den store grundar S:t Petersburg 1703

1703 grundade Peter den store en stad vid floden Neva och döpte den till S:t Petersburg efter aposteln Sankt Peter, som var skyddshelgon för Rom. Peter den store ville västernisera Ryssland. Genom att döpa staden till S:t Petersburg ville han lyfta fram Rysslands ställning som ett tredje Rom. (I Tyskland kallade Adolf Hitler senare Nazityskland det Tredje Riket.)

1712 blev S:t Petersburg Rysslands huvudstad. Venedig var förebilden: En mängd kanaler byggdes i S:t Petersburg.

Staden S:t Petersburg grundades alltså under det stora nordiska kriget. Ryssland och Sverige drabbade samman först i Narva i Estland, där ryssarna led nederlag. Därefter förbrukade den unge svenske kungen Karl XII sina trupper i Polen, medan Ryssland rustade upp sina.

Slaget vid Poltava i Ukraina satt stopp för Sveriges stormaktstid

De ryska och svenska trupperna drabbade återigen samman i Ukraina 1709 vid det berömda slaget vid Poltava, där Karl XII:s trupper slogs ned. Slaget vid Poltava sägs vara det avgörande slaget i det stora nordiska kriget, och förlusten mot Ryssland sägs ha satt stopp för den svenska stormaktstiden.

Vår framlidne president **Mauno Koivisto** studerade Rysslands historia och ryskheten ingående. Koivisto berättar i sin bok *Den ryska idén: min syn på Rysslands historia* att han en gång besökte Ukraina för att tala om den nordiska ekonomin på ett seminarium. Koivisto berättar att "företrädare för den ukrainska regeringen sade att de gjorde ett misstag när de anslöt sig till S:t Petersburg och inte till "Karl XII den store"".

Den svenska kungen led alltså ett hårt nederlag i Poltava i Ukraina 1709, och den svenska stormaktstiden var över. Därefter flydde den svenska kungen till Turkiet och lyckades övertala Turkiet att förklara krig mot Ryssland. I kriget förlorade Ryssland staden Azov vid floden Don, som mynnar ut i Svarta havet. Peter den store hade erövrat staden 1700.

Rysslands nederlag vid Svarta havet fick Peter den store att rikta blicken mot Östersjön

Efter förlusten vid Svarta havet vände sig Peter den store norrut mot Östersjön och började förstärka sina ställningar där. Ryssarna ockuperade en stor del av Finland. Den ryska flottan styrde mot väst på Östersjön och allierade sig med den danska flottan mot Sverige.

Efter att ryssarna invaderat Finland följde den så kallade Stora ofreden. Den innehåller – dessvärre – till stor del samma inslag som vi nu sett till exempel i kriget i Ukraina. Ryssarna utplånade systematiskt området mellan Viborg och Kymmene älv så att de finska trupperna inte skulle kunna hämta proviant där. De ryska officerarna och kosackerna tog allt de kunde i Finland. Finska kvinnor och barn transporterades till S:t Petersburg för att säljas – billigt. Finländarna förintades också av böldpesten, som människorna på den tiden kallade *den stora döden*.

Gangut: Slaget vid Hangö udd 1714 var Rysslands första stora seger till havs

1714 besegrade den ryska flottan den svenska vid slaget vid Hangö udd och ockuperade Åland. Slaget vid Hangö udd, närmare sagt slaget vid Rilax, utgör ett legendariskt inslag i den ryska historieskrivningen. Det var Rysslands första betydande seger till havs. Hangö heter Gangut på ryska.

Sveriges stormaktstid var över. Karl XII dog 1718. 1721 knöts freden i Nystad, där Ryssland fick Baltikum, Ingermanland och en del av Karelen, bland annat Viborg. Ryssland hade blivit en sjömakt.

Vilka spår har slaget vid Rilax på 1700-talet lämnat hos oss i dag?

Peter den store grundade alltså den ryska flottan, vilket han anses ha gjort 1696. I Ryssland firar man årsdagen för den ryska flottan i slutet av juli till minne av slaget vid Rilax, som var de ryska sjöstridskrafternas första seger.

2019 kunde vi läsa i media att Ryssland helt oväntat inlett den marina krigsövningen Ocean Shield 2019 på Östersjön den 1–9 augusti 2019. Det kom som en total överraskning för övriga länder. Övningarna leddes av den ryska flottans amiral **Nikolai Jevmenov**. Övningen Ocean Shield 2019 var enorm med 10 000 soldater, 49 krigsfartyg och 58 flyg- och stridsplan. Trupperna som hade varit med på flottparaden i S:t Petersburg och Kronstadt deltog i övningen.

Journalist **Pekka Hakala** vid Helsingin Sanomat konstaterade att 2019 års flottparad i S:t Petersburg varit rekordstor.

De ryska statsledda medierna gav krigsövningarna stor uppmärksamhet. För vad, undrade Hakala.

Hakala dryftade också eventuella anledningar till den massiva krigsövningen: 2019 firade slaget vid Rilax inte några jämna år.

Däremot är det i år exakt 80 år sedan Sovjetunionen införde flottans dag på nytt efter att ha förberett sig på det andra världskriget. Flottans dag och flottparaden i S:t Petersburg har de senaste åren blivit president **Vladimir Putins** favoritbarn, skrev Pekka Hakala vid Helsingin Sanomat den 2 augusti 2019.

Den 24 februari 2022 kunde vi läsa att Ryssland anfallit Ukraina. ⚓

Mauno Koivisto: Den ryska idén – min syn på Rysslands historia

Mauno Koivisto gick från att arbeta i hamnen till ett liv i politiken. Som 16-åring var Koivisto med i vinterkriget som frivillig i en släckningsenhet. Han var även med i fortsättningskriget, först som frivillig, och i februari 1944 påbörjade han sin tjänstgöring i ett jägarkompani under ledning av **Lauri Törni**. Koivisto har sagt: "Har man varit med i ett spel med det egna livet som insats, så är alla andra spel efter den upplevelsen små."

De äldre generationerna minns president Koivisto som en lugn och diplomatisk, lång och smal volleybollspelare: en folkets man. Under Koivistos lättsamma yttre dolde sig dock en flitig läsare och nationalekonom. Han var också en förtjänstfull författare och Rysslandskännare. Mauno Koivistos bok *Den ryska idén: min syn på Rysslands historia* kom ut 2001. Han ville förstå det ryska tankesättet som förekommer i olika historiska händelser och påverkar landets framtidsval. I och med att Ryssland anföll Ukraina i februari 2022 är boken nu mer aktuell än någonsin.



Bara ett år kvar till Sjömans-Unionens kongress:

Sjömans-Unionens kongress den 14.–15.5.2024, Helsingfors

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

Ställ upp som kandidat!

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

Valkretsar

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

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

Sjömans-Unionens kongress

Datum: 14.–15.5.2024

Plats: John Stenbergs strand 6, Helsingfors

Kandidatnominering 2.10.–15.11.2023

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

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

Kandidatnominering kräver ett skriftligt medgivande från vederbörande.

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

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

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

Röstning

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



Edustajakokous 2024 Kongress 2024



Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen

Röstningsperioden är den 19.1.–15.3.2024

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

Valmaterialet som skickas hem innehåller:

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

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

Vad är en kongress?

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

På den ordinarie kongressen tar man upp följande ärenden:

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

Skicka in en motion till kongressen!

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

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

Medlemsavgift för A-kassan ingår i Sjömans-Unionens medlemsavgift



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

Vad innebär Transportbranschens Arbetslöshetskassas fusion med A-kassan?

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

Medlemsavgift för 2023

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

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

I vilka frågor hjälper A-kassan?

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

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



Var hittar jag mer information om A-kassan?

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

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

Turo Ihalainen jatkaa OSM Ship Management Finlandin pääluottamusmiehenä

Turo Ihalainen on valittu uudelle kaudelle OSM Ship Management Finlandin pääluottamusmieheksi alkaen 1.8.2023–31.7.2026. [↗](#)

Helsinki Biennaali 11.6.–17.9.2023, Vallisaari

Uittopoikien Tarmo-hinaaja ja tukkinippu esillä virtuaalisessa taideteoksessa Helsinki Biennaalissa

Ahmed Al-Nawas ja Minna Henriksson tuovat Vallisaaren Kuninkaansalmeen kuvan tukinuitosta lisätyn todellisuuden keinoin. Samalla taiteilijat muistuttavat katsojia uiton viimeaikaiseen paluuseen liittyvän metsänhakuun maailmanpoliittisista ja ekologisista realiteeteista, jotka saattavat unohtua tukkilaisromantiikkaa tihkuvasa uittönäkömässä. [↗](#)





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

NÄIN HAET ANSIOPÄIVÄRAHAA

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

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

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

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

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

A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa

Följ oss på some

@AvoinKassa



SÅ HÄR SÖKER DU DAGPENNING

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

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

ÅLANDS AVDELNINGEN

Lunchkryssning med Sunnan II 10.8.2023 och 17.8.2023

Ålands avdelningens
medlemmar inbjuds till
LUNCHKRYSSNING med SUNNAN II
Torsd 10 augusti
Torsd 17 augusti

Avfärd kl. 11.00 från Sjökvarteret o
retur kl. 14.00. Boka din plats under
juli månad till: e.kivio@gmail.com el
0457 361 37 81. Vi har ett begränsat
antal platser. **Välkommen!**

ITÄKUSTIN OSASTO

Osasto sponsoroi lippuja Kotkan Meripäiville

Itäkustin osasto sponsoroi Kotkan
Meripäivä-lippuja 28.7. tai 29.7.2023 omil-
le jäsenilleen 20 euron omavastuulla.

Jäsen: maksa osaston tilille 20 €
ja laita viestikenttään oma nimesi,
osoitteesi ja ilmoita kummalle päivälle
lipun haluat. Osaston tilinumero:
OP IBAN FI 415750 0120 315198

Viimeinen ilmoittautumispäivä
Meripäivä-lipun lunastamiselle on
9.7.2023. Meripäivä lippu lähetetään
kotiin postitse.

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

HOHTOGOLF 10.8.2023, TURKU

Lounais-Suomen osasto (006) järjestää
jäsenilleen **HOHTOGOLF**-kierroksen
torstaina 10.8.2023 klo 18.00 alkaen.
Hinta 10 € sisältää kierrosmaksun ja
kaksi juotavaa.

Maksutilille **TSOP FI80 5542 4020 0093 83**
viitettä **2529** käyttäen **14.7. mennessä**.

Osallistuvan jäsenen nimi sähköpostiin
smu.osasto006@gmail.com
Paikka: Hohtogolf West Coast, Turku
Osoite: Yliopistonkatu 17, 20100 Turku

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos jäänmurtaja Otson henkilökunnal-
le siirtyessäni eläkkeelle 1.5.2023.
Hans Sjöberg

IN MEMORIAM

Korjausmies
Seppo Pesonen
s. 14.3.1950
k. 13.12.2022

Lämmöllä muistaen,
Anne, Erik, Karoliina ja Aaro, sisaret ja
veljet sekä ystävät laivalla

Pentti Kallio

s. 1.11.1944
k. 27.4.2023

Lämmöllä muistaen,
omaiset

Kokki

Sebastian "Jimmy" Bernal

s. 20.1.1942
k. 24.3.2023

Rakkaudella kaivaten ja ikävöiden,
Felisa ja Taimi
Suuri joukko sukulaisia ja ystäviä

Eva Malmberg

s. 15.1.1942
k. 22.4.2023

Takana elämän tuulet,
edessä rauha ja iäisyys.

Lämmöllä muistaen,
Ismo, sukulaiset ja ystävät

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Maini Peljo
Dmitri Korovine
Mauri Kaakkuriniemi



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldestrom

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom@
te-toimisto.fi

Merivälityksessä asioidaan ensi
sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi
aina aikavarauksella.

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

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldestrom

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

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

ADRESS: Självständighetsplan 2,
20800 ÅBO

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

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

Unionin kirjeet OmaPostiin

Tiesithän, että ottamalla käyttöön Postin OmaPosti-palvelun voit vastaanottaa Merimies-Unionin lähettämät laskut ja kirjeet suoraan sähköisesti OmaPostiin.

Ohjeet OmaPostin käyttöön löydät Postin sivulta www.posti.fi/fi/henkilolle/omaposti

Jos tarvitset maksutietoja jäsenmaksun maksamiseen, löydät ne sähköisestä asiointipalvelusta osoitteessa: **easiointi.smu.fi**

E-asiointin jäsenmaksulaskuria käyttämällä pääset maksamaan jäsenmaksun suoraan sivuston kautta. Kun syötät tiedot jäsenmaksulaskuriin, laskee se summan ja avaa jäsenmaksutiedot sekä linkin, jolla voit valita pankkisi ja siirtyä maksamaan jäsenmaksun.

MUISTA ILMOITTAI

Ovatko yhteystietosi muuttuneet? Muista ilmoittaa uudet yhteystietosi Merimies-Unionin jäsenrekisteriin. Merimies-Unionin jäsenrekisteri ei saa automaattisesti uusia yhteystietoja.

JÄSENMAKSUSTA SAA VAPAUTUSTA

Vanhempainvapaalla, sairaana, opiskelemissa...

Jäsenmaksua ei tarvitse maksaa tietyissä elämäntilanteissa, joissa palkka ei juokse mutta vapautuksen saamiseksi tulee sinun ilmoittaa siihen oikeuttava syy ja ajanjakso jäsenrekisteriin. Merimies-Unioni ei saa automaattisesti tietää Kelan tai muun vakuutusyhtiön maksamista etuuksista. Jos käy töissä opiskelujen ohella, jäsenmaksu tulee maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta.

Voit ilmoittaa tietojen muutoksesta tai jäsenmaksuvapautuksesta sähköisen jäsenpalvelun kautta easiointi.smu.fi tai sähköpostitse: jasenrekisteri@smu.fi tai puhelimitse: +358 (0) 9 615 2020.

HUOM! Etuuksista, jotka A-kassa maksaa, ei tarvitse ilmoittaa jäsenrekisteriin.

Unionens brev till OmaPosti

Visste du att du kan få brev och fakturor som skickats från Sjömans-Unionen i elektroniskt format med att ta i bruk Postens Omaposti-tjänst?

Instruktioner för OmaPosti: www.posti.fi/su/privat/omaposti

Om du behöver betalningsuppgifter för att betala medlemsavgiften hittar du de i den elektroniska transaktionstjänsten på: **easiointi.smu.fi**

Genom att använda medlemstjänstens medlemsavgiftskalkylator kan du betala medlemsavgiften direkt via samma sida. När du matar dina löneuppgifter i medlemsavgiftskalkylatorn öppnar sidan betalningsinformationen och en länk där du kan välja din bank och betala medlemsavgiften direkt.

KOM IHÅG ATT MEDDELA!

Har dina kontaktuppgifter ändrats? Kom ihåg att ange dina nya kontaktuppgifter till Sjömans-Unionens medlemsregister. Medlemsregistret får inte automatiskt dina nya kontaktuppgifter.

BEFRIELSE FRÅN MEDLEMSAVGIFT

Föräldraledig, sjuk, studier...

Du kan bli befriad från medlemsavgiften ifall dina förvärvsinkomster av någon godtagbar orsak skulle avbrytas, men kom ihåg att meddela om det, eftersom Sjömans-Unionen inte får automatiskt veta om förmåner som FPA eller försäkringsbolag betalar. Om du arbetar vid sidan av studierna, skall medlemsavgiften betalas från skattepliktiga inkomsten.

Du kan meddela nya kontaktuppgifter eller medlemsavgiftsbefrielse i den elektroniska medlemstjänsten easiointi.smu.fi eller via mejl: jasenrekisteri@smu.fi eller per telefon: +358 (0) 9 615 2020.

OBS! Förmån som A-kassan betalar, behöver inte meddelas till medlemsregistret.



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2023

Luottamusmiesten jatkokurssi II 18.–21.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 24.–25.10.

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

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2023

Fortsättningskurs för förtroendemän II 18.–21.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 24.–25.10.

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

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John 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

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

PUHELINPÄIVYSTYS klo 9–12
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

TELEFONJOUR kl 9–12
tfn. (09) 613 111
Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Talous- ja jäsen sihteeri
Kirsi Kostainen
(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
Maarinkatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku
Mariégatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Sepänkyläntie 4, 65100 Vaasa
Smådsbyvägen 4, 65100 Vasa