MERIMIES
SJÖMANNEN
3/2024

Ohjelmaemäntä ja puolimatruusi Maarit Berg ylläpitää Suomen merikuljetusten huoltovarmuutta

Viking Linen kaikki alukset purjehtivat nyt Suomen lipun alla

M/s Viking Cinderella liputettiin Suomeen

Lähde kesäretkelle Pyhtään Kaunissaaren Saaristolaismuseoon!

44

41

SDP:n Juha Viitalalta kirjallinen kysymys laivasähkön osaamisalan tulevaisuudesta

”Siellä kuinka pitkälle vain katse kantaa, näkyy merta vaan, ja sitten taivaanrantaa”, laulaa Junnu Vainio Pyhtään Kaunissaaresta.

42

Kaunissaaresta näkee myös Suursaareen, jota hallinnoivat venäläiset.

sisältö | innehåll

6 Merenkulun huoltovarmuutta korostava edustajakokous

8 Merimies-Unionin uusi hallitus

8 Unionen fick en ny styrelse

11 Meritiet turvaavat kuljetuksemme

12 Liikenneministeri Lulu Ranne korostaa satamien roolia

13 NTF:s generalsekreterare Anu Hietala: samarbete är styrka

14 Merimies-Unionin uusi puheenjohtaja ja liittosihteeri sekä asiantuntija

18 Pilvi Salonen suoraan Merimies-Unionin hallitukseen

18 Pääluottamusmies Kimmo Riivari: liiton jäsenyys kannattaa

20 Kocken Lasse Åkerlund: första gången på kongressen

22 Viking Line -varustamon kaikki alukset purjehtivat nyt Suomen lipun alla

29 Merimies kysyy, lakimies vastaa

30 M/s Finneco II: konehuone kuin tieteiselokuvassa

36 Helsinkiläinen Irlanninmerellä

38 Laivasähköasentajan koulutus loppuu Raumalla

42 Yhteysalus Tekla I

48 Alla fartyg i rederiet Viking Line seglar nu under finsk flagg

54 M/s Finneco II: maskinrum som i en sci fi-film

62 Sjömannen frågar, juristen svar

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES SJÖMANNEN 2024|3

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020

Lehti ilmestyy viisi kertaa vuodessa. / Tidningen utkommer fem gånger om året.

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2024 • TIDTABELLEN

nro	aineisto toimituksessa *material i redaktion*	ilmestyminen *utges*
4	16.9.	11.10.
5	18.11.	20.12.

KANNEN KUVASSA OHJELMAEMÄNTÄ JA PUOLIMATRUUSI MAARIT BERG M/S VIKING CINDERELLA-LAIVALTA.

KUVA **SAANA LAMMINSIVU**

Merimies-Unionin nelivuotiskausi alkoi merenkulkijoiden työllisyyden osalta myönteisissä tuulissa

Merimies-Unionin edustajakokous pidettiin 14.–15. toukokuuta Helsingissä. Edustajakokous pidetään neljän vuoden välein ja siinä linjataan Merimies-Unionin mennyttä ja tulevaa toimintaa. Alkanut nelivuotiskausi alkoi merenkulkijoiden työllisyystilanteen osalta myönteisissä tuulissa. Itämeren turvallisuustilanne on sen sijaan kiristynyt. Jalat vahvasti laivan kannella ja katse horisontissa purjehditaan eteenpäin kuten on tehty tähänkin saakka.

Merimies-Unioni perustettiin vuonna 1916 valvomaan ja parantamaan merimiesten työ- ja asuinoloja. Merenkulussa on edelleen samoja haasteita, kuten työturvallisuus – ja ikävää kyllä joskus jopa puute proviantista – kuten sata vuotta sitten. Haasteita riittää siis ratkottavaksi: suomalaisissa aluksissa ei pöllyä enää hiili, eikä konehuoneessa haise tänä päivänä enää välttämättä edes öljy. Laivat kulkevat monesti kaasun tai jopa akkujen voimalla. Suuren rahtilaivan konehuone saattaa muistuttaa valtavaa konesalia, jossa seisovat suuret, jäähdytetyt akut.

Laivalla työskentelevän merimiehen työ on käynyt perinteiseen hiilen lapioimiseen nähden fyysisesti kevyemmäksi, mutta ei välttämättä yhtään sen turvallisemmaksi. Useat laivojen polttoaineet ovat erittäin räjähdysherkkiä väärin käsiteltyinä, mikä edellyttää miehistöltä hyvää teknistä osaamista. Erilaisia laivapolttoaineita kehitetään kovalla vauhdilla, ja niiden käyttöönottoa tulee testata huolella: työsuojelukysymykset ovat yhtä ajankohtaisia merenkulussa tänään kuin sata vuotta sitten.

Merimies työskentelee laivalla muusta maailmasta eristäytyneenä. Työntekijä tarvitsee voidakseen hyvin riittävästi ravintoa ja lepoa sekä myös sosiaalista kanssakäymistä ystävien sekä perheensä ja lastensa kanssa.

Maapalloa kiertävät satelliitit, joiden ansiosta tietoliikenneyhteydet ja kännykkä löytyvät lähes jokaiselta. Merenkulussa uusista laivoista löytyy uusin tekniikka. Merenkulkua digitalisoidaan ja automatisoidaan. Erikoista kuitenkin on, että internet-yhteys katkeaa lähestulkoon välittömästi, kun laiva lähtee satamasta. Etenkin nuoremmille sukupolville nettiyhteyden puuttuminen saattaa muodostaa jopa esteen hakeutua alalle.

Nuoremmat sukupolvet odottavat työltään hyvää työilmapiiriä ja mahdollisuuksia kehittyä työurallaan. Työnteon tulee olla myös kannustavaa. Merenkulkualan kaikkien toimijoiden on syytä jatkaa ja vahvistaa yhteistyötä merenkulun ammattien houkuttelevuuden ja alan vetovoiman lisäämiseksi.

Ilmastonmuutos ja erilaiset ympäristömääräykset asettavat merenkululle ja laivoille uusia haasteita. Suomalaista tonnistoa tulee edelleen uudistaa ja kasvattaa. Suomen väylät vaativat myös uusia ja leveämpiä jäänmurtajia, sillä ilman jäänmurtaja-avustusta aluksista vain murto-osa pääsee kovana jäätalvena omin konevoimin ja jääluokin satamaan. Kulunut jäätalvi osoitti myös jälleen kerran suomalaisen jäänmurtajalaivaston tarpeellisuuden, sillä kaikki murtajat olivat töissä. Suomen teollisuus ei pysty kuljettamaan tuotteitaan Suomesta maailmalle ilman jäänmurtajien apua.

Edustajakokous Kongress 2024

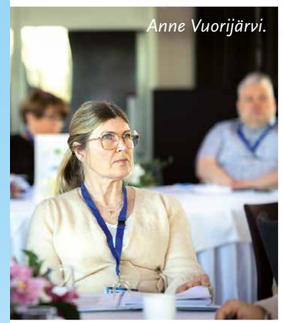
VALOKUVAT/
BILDER:
PEKKA ROUSI

Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen

Kenneth Bondas puhuu.

Joonas Kallio.

Lauluyhtye Chime.


Anne Vuorijärvi.

Vasemmalta/Till vänster: Marko Komeri, Ari Kosonen, Marko Taipalus, Mikko Munck ja Mikko Heikka.

Tero Palokoski.

Johanna Vaalikivi.

Satu Silta.

Kenneth Bengts, Patrick Kuronen ja Jan Örn.

Kimmo Riivari ja Riitta Timonen.

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne.

Marko Taipalus.

Turo Ihalainen.

Marko Komeri ja Mikko Ervast.

Marko Laine.

Tommi Laaksonen, Matias Widjeskog ja Roger Thornander.

Heikki Karla.

Johnnie Isaksson.

Mentalisti Pete Poskiparta.

Heidi Nieminen, Ismo Kokko, Sanna Viljakainen ja Markku Lehtinen.

Keskellä Inna-Lekka Saanilehto.

Eino Leppänen.

Vasemmalta: Tetra Härkönen ja Saara Nordberg.

Merenkulun huoltovarmuutta korostava edustajakokous

Asiakeskeinen, rauhallinen ja juhlava. Sellainen oli Merimies-Unionin kevään 2024 edustajakokous.

14.–15. TOUKOKUUTA HELSINGISSÄ pidetyssä edustajakokouksessa tehtiin päätöksiä ja linjattiin Unionin toimintaa hyvässä hengessä. Henkilövalinnatkin hoituivat yksituumaisesti.

Merimies-Unionin puheenjohtajaksi valittiin **Joachim Alatalo** ja liittosihteeriksi **Heikki Karla**. Valtuuston puheenjohtajana jatkaa **Mikko Ervast**.

Edustajakokouksen avajaisissa Merimies-Unionia menneen nelivuotiskauden luotsannut **Kenneth Bondas** piti ansiokkaan puheen Suomen merenkulun haasteista kuluneen kauden aikana. Puheessa katsottiin myös tulevaan ja nostettiin esiin suomalaisten merenkulkijoiden ja Suomen lipun alla olevan tonniston merkitys merenkulun huoltovarmuuden kannalta.

Avajaisiin osallistui myös liikenne- ja viestintäministeri **Lulu Ranne**, joka korosti myös omassa puheessaan suomalaisten merenkulkijoiden ja merenkulun huoltovarmuuden merkitystä Suomelle.

Kolmas arvovaltainen puhuja oli SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta**, joka nosti esiin Suomen hallituksen leikkaukset, jotka kohdistuvat työssäkäyviin ja kaikista heikoimmassa asemassa oleviin ihmisiin. Työehtosopimus- ja luottamusmiesjärjestelmää yritetään murtaa. Tähän päälle lakko-oikeuden rajoittaminen heikentää entisestään työntekijöiden asemaa. Samaan aikaan lisätään yritysten ja hyväosaisten etuja.

Pohjoismaisen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF:n pääsihteeri **Anu Hietala** otti puheessaan esiin huolestuttavan laitaoikeiston nousun Euroopan Unionin päätöksenteossa. Menneisyyden virheitä ei saisi toistaa.

Edustajakokous on Merimies-Unionin ylin päättävä elin. Kaksipäiväisessä tapahtumassa oli kokousedustajina myös uusia edustajia, jotka aloittivat nyt työnsä Merimies-Unionin hallinnossa. Nyt valittu hallitus ja valtuusto työskentelevät nelivuotiskauden. Seuraava Merimies-Unionin edustajakokous pidetään vuonna 2028.

Jatkuu seuraavalla aukeamalla »

Sjöfartens försörjnings-beredskap betonades på kongressen

Sakbetonad, lugn och högtidlig. Sådan var Sjömans-Unionens kongress våren 2024.

PÅ KONGRESSEN I HELSINGFORS DEN 14–15 MAJ fattade man beslut och drog upp riktlinjerna för Unionens verksamhet i god samarbetsanda. Personvalen skedde också enhälligt.

Joachim Alatalo utsågs till ordförande för Sjömans-Unionen och **Heikki Karla** till förbundssekreterare. **Mikko Ervast** fortsätter som fullmäktigeordförande.

På invigningen av kongressen höll **Kenneth Bondas**, som lotsat Sjömans-Unionen genom de gångna fyra åren, ett förtjänstfullt tal om utmaningarna som Finlands sjöfart mött under den gångna perioden. Han blickade också mot framtiden och lyfte fram vikten av finländska sjömän och ett tonnage under finsk flagg för sjöfartens försörjningsberedskap.

Transport- och kommunikationsminister **Lulu Ranne** deltog också i invigningen och betonade även i sitt tal hur viktiga finska sjömän och sjöfartens försörjningsberedskap är för Finland.

En tredje aktad talare var FFC:s ordförande **Jarkko Eloranta**, som lyfte fram den finska regeringens nedskärningar som riktas mot personer som arbetar och som är i allra svagast ställning. Regeringen försöker krossa kollektivavtals- och förtroendemannasystemet. Den begränsade strejkrätten försvagar dessutom arbetstagarnas ställning ytterligare. Samtidigt ökar fördelarna för företag och lyckligt lottade.

Anu Hietala, generalsekreterare i Nordiska Transportarbetarefederationen NTF, tog i sitt tal upp den oroväckande växande högerextremismen inom EU:s beslutsfattande. Historiens misstag får inte upprepas.

Kongressen är Sjömans-Unionens högsta beslutande organ. På det två dagar långa evenemanget fanns det också nya kongressrepresentanter som nu inleder sitt arbete i Sjömans-Unionens förvaltning. Den nu valda styrelsen och fullmäktige har en fyraårig mandatperiod. Sjömans-Unionen nästa kongress hålls 2028.

Fortsätter på andra sidan »

Vasemmalta / Från vänster: Joachim Alatalo, Heikki Karla, Hannu Kumpulainen, Marko Laine, Tero Palokoski, Eino Leppänen, Turo Ihalainen, Kimmo Riivari, Anne Vuorijärvi, Pilvi Salonen ja Lars-Olof (Lasse) Åkerlund.

Unioni sai uuden hallituksen

MERIMIES-UNIONIN EDUSTAJAKOKOUS valitsi liitolle uuden hallituksen. Hallituksen ja samalla liiton puheenjohtajaksi valittiin **Joachim Alatalo**. Liittosihteeriksi valittiin **Heikki Karla**.

Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajan. Tehtävässä toisen kautensa aloittaa **Tero Palokoski**.

Nyt valittu hallitus toimii vuoden 2028 edustajakokoukseen saakka. Merimies-Unionin hallitus hoitaa liiton asioita edustajakokouksen ja valtuuston päätösten mukaisesti. Hallitus kokoontuu noin kerran kuukaudessa. Jokainen ammattiosasto ja sen jäsen voi tehdä hallitukselle esityksiä.

Unionen fick en ny styrelse

SJÖMANS-UNIONENS KONGRESS valde en ny styrelse till förbundet. **Joachim Alatalo** utsågs till ordförande för styrelsen och samtidigt förbundet. **Heikki Karla** utsågs till förbundssekreterare.

Styrelsen utsåg inom sig en viceordförande. **Tero Palokoski** inleder sin andra mandatperiod i uppdraget.

Den nya styrelsens mandatperiod löper fram till 2028 års kongress. Sjömans-Unionens styrelse sköter förbundets frågor i enlighet med kongressens och fullmäktiges beslut. Styrelsen samlas ca en gång i månaden. Varje fackavdelning och dess medlem kan avge propositioner till styrelsen.

MERIMIES-UNIONIN HALLITUS / SJÖMANS-UNIONENS STYRELSE 2024–2028

Puheenjohtaja / Ordförande
Joachim Alatalo

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Heikki Karla

Varsinaiset jäsenet / Ordinarie medlem	Varajäsenet / Suppleant
Tero Palokoski	Roger Thomander
Marko Laine	Jan Holm
Turo Ihalainen	Joonas Kallio
Eino Leppänen	Jukka Mikkonen
Tomi Kangas	
Lars-Olof Åkerlund	
Anne Vuorijärvi	Sami Kivi
Riitta Timonen	Satu Aspegren
Hannu Kumpulainen	Marko Komeri
Kimmo Riivari	Mikko Heikka
Pilvi Salonen	Stefan Lindh

Mikko Ervast jatkaa valtuuston puheenjohtajana

VALTUUSTO KÄYTTÄÄ liiton ylintä päätösvaltaa edustajakokouksien välisen ajan. Valtuuston puheenjohtajana jatkaa **Mikko Ervast**, joka aloitti nyt kolmannen kautensa valtuuston puheenjohtajana. Ervast toimii myös Arctia Oy:n pääluottamusmiehenä.

Edustajakokous valitsi Unionille uuden valtuuston. Valtuusto kokoontuu sääntömääräisiin kokouksiin kaksi kertaa vuodessa, keväällä ja syksyllä. Valtuusto voidaan kutsua koolle myös tarpeen vaatiessa. Jokainen ammattiosasto ja sen jäsen voi tehdä valtuustolle esityksiä.

Mikko Ervast fortsätter som fullmäktigeordförande

MELLAN KONGRESSERNA utövar fullmäktige förbundets högsta beslutanderätt. **Mikko Ervast** fortsätter som fullmäktigeordförande och inledde nu sin tredje mandatperiod som fullmäktigeordförande. Ervast är också huvudförtroendeman i Arctia Oy.

Kongressen valde en ny fullmäktige till Unionen. Fullmäktige samlas till stadgeenliga möten två gånger om året, på våren och hösten. Fullmäktige kan också sammankallas till möte vid behov. Varje fackavdelning och dess medlem kan avge propositioner till fullmäktige.

Valtuuston puheenjohtaja Mikko Ervast. /// Fullmäktiges ordförande Mikko Ervast.

VALTUUSTO / FULLMÄKTIGE 2024–2028

Puheenjohtaja / Ordförande
Mikko Ervast

Varsinainen jäsen / Ordinarie medlem	Varajäsen / Suppleant
Mikko Munck	Kalle Vasara
Outi Ketola	
Marko Taipalus	
Taru Hakala	Susanna Mäntysaari
Juha-Pekka Saanilehto	Virpi Virta
David Björkdahl	Petri Päivärinta
Kim Lindberg	Pasi Virtanen
Ari Kosonen	Ilkka Katainen
Marika Norrgård	Niclas Skutnabba
Timo Nerman	Tommi Laaksonen
Jari Aho	Sirpa Kristo
Johnnie Isaksson	Lauri Lamminparras
Satu Ranto	Tuuli Kavaja
Johanna Vaalikivi	Emmy Welin

Ainoa keinomme kuljettaa toimivasti ja tehokkaasti tavaraa maahamme ovat meritiet

Katkelma Merimies-Unionin edustajakokouksen avajaispuheesta.

PUHUJA **KENNETH BONDAS**

KORONAPANDEMIAN PÄÄTYTTYÄ 24. päivä helmikuuta 2022 alkoi Ukrainan sota, jossa hyökkäävä osapuoli on Suomen naapurivaltio Venäjä. Sodan alettua Suomi on liittynyt Pohjois-Atlantin puolustusliitto Naton jäseneksi. Suomalaisiin satamiin on saapunut Naton sota-aluksia, ja Suomen lipun alla olevat alukset ovat osallistuneet yhteisharjoituksiin puolustusliittoon kuuluvien maiden ja alusten kanssa.

NATO-jäsenyydestä huolimatta Suomen valtion ja merenkulun huoltovarmuuden turvaamisen on pohjauduttava omaan, suomalaiseen tonnistoon ja miehistöön. Suomen menneet kriisit ja sotatilat ovat osoittaneet, että voimme luottaa vain itseemme. Kulloisetkin koalitiot voivat aina vaihtua, jolloin oma kansallinen merenkulku on ainoa turva.

Ukrainan sodan pitkittyminen on kiristänyt Itämeren turvallisuustilannetta. Päättäjät ja kansalaiset ovat alkaneet ymmärtää mitä tarkoittaa huoltovarmuus ja varautuminen. Yli 90 prosenttia Suomen tavaroiden tuonnista ja viennistä: ruoka, lääkkeet, teollisuuden raaka-aineet ja öljy, kuljetetaan laivoilla. Suomen itärajan sulkeuduttua kuljetusreitit maahamme kaventuivat entisestään. Ainoa keinomme kuljettaa tehokkaasti ja toimivasti tavaraa maahamme ovat meritiet.

Merimies-Unioni on korostanut ja tuonut esiin toiminnassaan vuosikymmenestä toiseen huoltovarmuuden ja suomalaisen tonniston sekä suomalaisen merimiesosaamisen merkityksen kotimaallemme. Suomi tarvitsee kotimaista tonnistoa ja kotimaisia varustamoita sekä suomalaisia merimiehiä.

Koska mikäli tilanne Itämerellä syystä tai toisesta eskaloituisi, Suomen valtio voi ottaa hallintaansa vain Suomen lipun alla purjehtivia aluksia. Valtio ei voi määrätä ulkomaan lipun alla olevia aluksia hoitamaan meille tärkeitä toimituksia.

Ulkomaalainen varustaja kyllä varmasti antaa ymmärtää, että ”toimitamme maahanne tavaraa myös haastavissa poikkeusolosuhteissa. Mutta koska käynnissä on sotatila, niin rahdin hintaa on tuplattava. Mikäli lastin tuominen maanne satamaan osoittautuu ylitsepääsemättömäksi, niin laivalla on oikeus kääntyä takaisin.

Meillä on tästä Suomessa historiallista kokemusta. Talvisodan alettua 1939 ulkomaan lipun alla purjehtiva Shellin tankkeri lipui Helsinkiin Kruunuvuorenselälle, mutta kääntyi ympäri ja jätti lastin tuomatta. Neuvostoliitto pommitti Helsinkiä ja julisti Suomen merisaartoon. Ulkomaalainen laiva ei halunnut ottaa riskiä, vaan kääntyi ympäri ja katosi horisonttiin. Tapahtuman seurauksena Suomen valtio perusti valtionyhtiö Nesteen omia öljykuljetuksia varteen.

Suomen on suojattava kaikki kriittiset yhteydet Itämerellä. Ja on myös pidettävä huolta siitä, että merikuljetuksemme toimivat.

Kotimaista merenkulkuosaamista tulee vahvistaa. Valtiovallan ja päättäjien tulee ymmärtää suomalaisen merenkulun tärkeys kotimaallemme.

Merenkulkijoiden lisäksi Suomella tulee olla riittävästi omaa, kotimaista tonnistoa. On myös varmistettava, että Suomen satamaverkosto kykenee toimimaan kaikissa tilanteissa. On myös ylläpidettävä edellytyksiä, jotta merenkulkua voi harjoittaa Suomessa ja että se pystyy kilpailemaan merikuljetuksissa kansainvälisesti.

Suomalaisia merenkulkijoita eläköityy kovaa tahtia, joiden tilalle tarvitaan uusia merenkulkijoita. Suomalaisia merimiehiä miehistöasemassa on tänä päivänä vajaa 5 000. Naisia heistä on yli 40 prosenttia.

Suomessa on oltava kattava – ja laadukas – merenkulkualan koulutus, jonka ylläpitämiseen on osoitettava riittävästi resursseja. Perinteisestä merimies ammatin koulutuksesta tulee pitää kiinni jatkossakin. Lopetuspäätös Rauman laivasähkömieskoulutuksesta on saatava peruutettua.

Det enda sättet för oss att transportera varor till vårt land på ett effektivt och fungerande sätt är till sjöss

Utdrag ur öppningstalet på Finlands Sjömans-Unions kongress.

TALARE **KENNETH BONDAS**

EFTER CORONAPANDEMIN inleddes kriget i Ukraina den 24 februari 2022 med Finlands granne Ryssland som anfallande part. När kriget började anslöt sig Finland till Nordatlantiska försvarsorganisationen Nato. Krigsfartyg från Nato har anlänt till Finlands hamnar och fartyg under finsk flagg har deltagit i gemensamma övningar med länder och fartyg som tillhör organisationen.

Trots medlemskapet i Nato måste försörjningsberedskapen för den finska staten och sjöfarten tryggas med ett eget finskt tonnage och en egen finländsk besättning. Tidigare kriser och krigstillstånd i Finland har visat att vi bara kan förlita oss på oss själva. Koalitioner kan alltid ändras, så en egen nationell sjöfart är det enda skyddet.

Det utdragna kriget i Ukraina har stramat åt säkerhetsläget på Östersjön. Beslutsfattarna och medborgarna har börjat inse vad försörjningsberedskap och beredskap innebär. Över 90 procent av importen och exporten av varor till och från Finland – mat, läkemedel, industriråvaror och olja – transporteras på fartyg. Då Finlands östra gräns nu är stängd blir transportrutterna till vårt land ännu snävare. Det enda sättet för oss att transportera varor till vårt land på ett effektivt och fungerande sätt är till sjöss.

Sjömans-Unionen har från årtionde till årtionde i sin verksamhet betonat och lyft fram hur viktig försörjningsberedskapen och ett finskt tonnage och finska sjömanskunskaper är för vårt land. Finland behöver ett inhemskt tonnage och inhemska rederier samt finländska sjömän.

Om läget på Östersjön av ett eller annat skäl skulle eskalera kan den finska staten då endast ta kontroll över fartyg under finsk flagg. Staten kan inte kommendera fartyg under utländsk flagg att sköta leveranser som är viktiga för oss.

En utländsk redare kommer säkert att låta förstå att ”vi levererar varor till ert land även i utmanande undantagsförhållanden. Men eftersom krigstillstånd råder måste vi dubbla priset på frakten. Om det visar sig omöjligt att leverera lasten till era hamnar har fartyget rätt att vända om.”

I Finland har vi historisk erfarenhet av detta. Då Vinterkriget inleddes 1939 gled ett utländskflaggat tankfartyg från Shell in i Kronbergsfjärden i Helsingfors, men vände om och levererade aldrig frakten. Sovjetunionen bombade Helsingfors och utlyste sjöblockad i Finland. Det utländska fartyget ville inte ta några risker, utan vände om och försvann i horisonten. Till följd av detta bildade den finska staten det statliga bolaget Neste för att sköta landets egna oljetransporter.

Finland måste skydda alla kritiska anslutningar på Östersjön. Man måste också se till att våra sjötransporter fungerar.

De inhemska sjöfartskunskaperna måste stärkas. Statsmakten och beslutsfattarna måste förstå hur viktig den finska sjöfarten är för vårt land.

Förutom sjöfarare måste Finland också ha tillräckligt med eget, inhemskt tonnage. Man måste också säkerställa att det finska hamnnätverket klarar av att fungera i alla situationer. Man måste också trygga förutsättningarna för att utöva sjöfart i Finland och göra det möjligt för den att konkurrera internationellt om sjötransporter.

De finländska sjömännen går i pension i rask takt och vi behöver nya sjömän i deras ställe. I dag finns det bara knappt 5 000 finländska sjömän i manskapsställning. Över 40 procent av dem är kvinnor.

Finland måste ha en bred – och kvalitativ – sjöfartsutbildning som måste ges tillräckliga resurser. Man måste hålla fast vid den traditionella sjömansutbildningen även i fortsättningen. Beslutet om att lägga ner fartygselektrikerutbildningen i Raumo måste hävas.

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

HUOLTOVARMUUTTA PITÄÄ VARMISTAA niin maalla, merellä kuin ilmassa. Erityisesti satamien rooli korostuu. Kauppamerenkulun tukien tavoitteena on varmistaa suomalaisen kauppalaivaston olemassaolo, varustamoiden kilpailukyky ja merityöpaikat – suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys – ja maamme huoltovarmuus. Suomessa on tonnistovero ja miehistökustannustuki sekä muita erilaisia investointitukia, joiden avulla suomalainen merenkulku pidetään kilpailukykyisenä muihin maihin nähden.

Toivon todella, että saamme varmistettua tulevaisuudessa merenkulkijoille kunnon koulutuksen. Koulutuksen on oltava nykyaikaista, jolla varmistetaan että maassamme säilyy merenkulun osaaminen.

Kaikista keskeisintä on, että turvaamme riittävän merikuljetuskapasiteetin kaikissa olosuhteissa.

Suomen lipun alla kuljetetaan tällä hetkellä noin kolmannes kaikesta merirahdistamme ja näkisin mielelläni, että tämä sinivalkoinen osuus kasvaisi. Se on myös tavoitteemme.

SAK:n puheenjohtaja Jarkko Eloranta

SUOMI ON RIIPPUVAINEN toimivasta, luotettavasta, merenkulusta ja erityisesti näinä aikoina, kun turvallisuuskysymyksiin kiinnitetään entistä enemmän huomiota ja huoltovarmuus on laajasti julkisessa keskustelussa.

Suomen lipun alla purjehtivat alukset ovat keskeinen osa huoltovarmuuttamme ja kokonaisturvallisuutta.

Suomalainen miehistö ja suomalainen lippu ovat tae sille, että kriisitilanteissakin elintärkeät kuljetukset toimivat ja niitä voidaan hoitaa turvallisesti.

Valitettavasti ei aina kuitenkaan tunnuta muistavan, että se mitä kriisiaikoina tarvitaan pitää rakentaa ja ylläpitää hyvän sään aikana. Kun tilanne on niin sanotusti päällä, niin silloin se on liian myöhäistä.

Pohjoismainen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF pääsihteeri Anu Hietala

POHJOISMAINEN KULJETUSTYÖNTEKIJÖIDEN FEDERAATIO NTF perustettiin 1908 ja sen tavoitteena oli, että meillä on pohjoismainen työmarkkinamalli, jota meidän kannattaa yhdessä kehittää, parantaa ja puolustaa. Tätä työtä olemme tehneet koko ajan ja teemme yhä tänäkin päivänä.

NTF:n toinen keskeinen toiminta-ajatus on saada maailman mittapuulla 40 keskeisen pohjoismaisen kuljetusalan ammattiliiton ääni kuuluviin. Sitä edesauttaa, jos puhumme keskitetysti yhteisellä äänellä, jota varten NTF on olemassa. Saamme äänemme paremmin kuuluviin, kun meillä on pohjoismaissa yhteisesti sovittu näkemys ja kanta. Tätä meiltä on myös totuttu odottamaan esimerkiksi eurooppalaisissa järjestöissä ja toimielimissä, jonne Pohjoismaat tulevat yleensä yhteisenä joukkona. Yhteistyössä on voimaa, kuuluu sanonta.

Kommunikationsminister Lulu Ranne

FÖRSÖRJNINGSBEREDSKAPEN måste tryggas till lands, till sjöss och i luften. Hamnarnas roll framhävs i synnerhet.

Målet med stödet till handelssjöfarten är att säkerställa en finsk handelsflotta, konkurrenskraftiga rederier och arbetstillfällen till sjöss – sysselsättning för finländska sjöfarare – och landets försörjningsberedskap. I Finland har vi tonnageskatt och besättningskostnadsstöd samt andra olika investeringsstöd som gör den finska sjöfarten konkurrenskraftig gentemot andra länder.

Jag hoppas verkligen att vi kan trygga en ordentlig utbildning för sjöfarare i framtiden. Utbildningen måste vara modern för att vi ska kunna säkerställa att vi bevarar sjöfartskunskaperna i vårt land.

Viktigast av allt är att trygga en tillräcklig sjötransportkapacitet i alla förhållanden.

För närvarande transporteras ca en tredjedel av all vår sjöfrakt under finsk flagg och jag skulle gärna se att denna blåvita andel blev ännu större. Det är också vårt mål.

FFC:s ordförande Jarkko Eloranta

FINLAND ÄR BEROENDE av en fungerande, pålitlig sjöfart och speciellt under dessa tider då allt mer fokus läggs på säkerhetsfrågor och försörjningsberedskapen diskuteras offentligt.

Fartyg under finsk flagg utgör en central del av vår försörjningsberedskap och övergripande säkerhet.

En finländsk besättning och finsk flagg utgör en garanti för att de livsviktiga transporterna fungerar även i krissituationer och att man kan sköta dem på ett säkert sätt.

Dessvärre tycks man dock inte alltid komma ihåg att det som behövs i kristider måste byggas upp och upprätthållas i goda tider. När läget väl är skarpt är det försent.

Nordiska Transportarbetarefederationen NTF generalsekreterare Anu Hietala

NORDISKA TRANSPORTARBETAREFEDERATIONEN NTF grundades 1908 med målet att ha en nordisk arbetsmarknadsmodell som vi tillsammans ska utveckla, förbättra och försvara. Det har vi gjort hela tiden och det fortsätter vi att göra än i dag.

Ett annat centralt koncept för NTF är att se till att denna sammanslutning av 40 nordiska fackförbund för transportarbetare kan göra sin röst hörd på internationell nivå. Det bidrar vi till genom att tala med en gemensam röst, vilket är anledningen till att NTF finns till. Vårt budskap når fram bättre när vi i de nordiska länderna har en gemensamt överenskommen vision och ståndpunkt. Det förväntas också av oss i t.ex. europeiska organisationer och organ, dit Norden vanligtvis kommer i enad trupp. Samarbete är styrka, lyder ordspråket.

Merimies-Unioni on muistanut ansiomerkillä kahdeksaa henkilöä, jotka ovat antaneet erityisen arvokkaan panoksen Unionin hyväksi. Ansiomerkit jaettiin edustajakokousillallisella. Vasemmalta: Timo Purho: Viking Linen varapääluottamusmies ja Merimies-Unionin hallituksen jäsen 2024 saakka, Merimies-Unionin asiantuntija Satu Silta, Merimies-Unionin taloudenhoitaja Jussi Katajainen, satama-alan osaston puheenjohtaja ja Merimies-Unionin hallituksen jäsen vuoteen 2024 Tapio Ristimäki, Merimies-Unionin hallituksen jäsen ja M/s Silja Serenaden laivaluottamusmies vuoteen 2022 Satu Valapuro, Merimies-Unionin edellinen talous- ja jäsensihteeri Stiina Raitio vieressään Merimies-Unionista eläköitynyt asiantuntija Carita Ojala ja Merimies-Unionista eläköitynyt puheenjohtaja Kenneth Bondas. /// Sjömans-Unionen har tilldelat förtjänstmärken till åtta personer som har gjort en särskilt värdefull insats för Unionen. Förtjänstmärkena delades ut på kongressupén. Från vänster: Timo Purho, vice huvudförtroendeman på Viking Line och styrelseledamot i Sjömans-Unionen fram till 2024; Satu Silta, ombudsman i Sjömans-Unionen; Jussi Katajainen, ekonom i Sjömans-Unionen; Tapio Ristimäki, ordförande för hamnbranschens avdelning och styrelseledamot i Sjömans-Unionen fram till 2024; Satu Valapuro, styrelseledamot i Sjömans-Unionen och fartygsförtroendeman på M/S Silja Serenade fram till 2022; Stiina Raitio, tidigare ekonomi- och medlemssekreterare i Sjömans-Unionen, intill ombudsman Carita Ojala, som gått i pension från Sjömans-Unionen, samt ordförande Kenneth Bondas, som ska gå i pension.

Puheenjohtaja Joachim Alatalo

OLEN JOACHIM ALATALO, 44-vuotias tamperelainen. Asun puolisoni ja lapsieni kanssa Tampereella.

Lähdin ensimmäisen kerran merille töihin 2000-luvun lopulla. Siitä lähtien olen työskennellyt pääasiassa Tallink Siljalla vuoden 2013 syksyyn saakka niin miehistötehtävissä koneosastolla kuin konepäällystössäkin. Koulutukseltani olen merenkulkualan insinööri (AMK). Siirryin työskentelemään mereltä maihin Suomen Konepäällystöliitto ry:n asiamieheksi syksyllä 2013, jossa hoidin merenkulun konepäällystön työehtosopimustoimintaa. Merimies-Unionin palveluksessa aloitin syyskuussa 2022 aluksi asiantuntijan tehtävissä. Loppuvuodesta 2023 alkaen toimin liittosihteerin tehtävissä kevään 2024 edustajakokoukseen, jossa sain kunnian tulla valituksi Merimies-Unionin puheenjohtajaksi.

Puheenjohtajana minulle on tärkeää Merimies-Unionin työehtosopimustoiminnan kehittäminen ja eri sopimusalojen huomioiminen tasa-arvoisesti olipa kyseessä pieni puskuhinaaja Saimaalla tai suuri Suomesta Saksaan liikennöivä ropax-alus. Suomen lipun alle on saapunut hyvin viime vuosina aluksia ja seuraamme vihreää siirtymää etujoukoissa. Pyrin vahvistamaan myönteistä trendiä, mutta en suomalaisen merimiehen kustannuksella.

Päätoimipisteeni on Merimies-Unionin toimisto Helsingin Hakaniemessä.

Liittosihteeri Heikki Karla

OLEN HEIKKI KARLA, 43-vuotias helsinkiläinen. Olen aloittanut Merimies-Unionissa alun perin 2014 ITF-tarkastajan toimessa.

Toimin ITF-tarkastajan tehtävässä vuodesta 2014 vuoteen 2020, jolloin lähdin kerryttämään kansainvälistä kokemusta YK:n asiantuntijatehtävään. Palasin maailmalta OSM:n kautta Merimies-Unioniin vuoden 2023 alussa tuttuun ITF-tarkastajan toimeen ja vuoden 2024 edustajakokouksessa sain luottamuksen edustajilta ja tulin valituksi SMU:n liittosihteeriksi tulevalle neljävuotiskaudelle.

Liittosihteerinä koen tärkeäksi edelleen vahvistaa Merimies-Unionin luottamusmiestoimintaa ja sitä kautta näkyvyyttä työpaikoilla ja huolehtia siitä, että Merimies-Unioni on mukana kansainvälisessä vaikuttamisessa, tavalla, joka tukee jäsenten työllistymistä ja Suomen lipun asemaa.

Asiantuntija Niko Heino

OLEN NIKO HEINO, 33-vuotias turkulainen. Asun avopuolisoni ja koiramme, Josen kanssa Turun Hirvensalossa. Äidinkieleni on suomi, mutta puhun sujuvasti myös ruotsia ja englantia.

Lähdin kesällä 2010 ensimmäisen kerran merille töihin Viking Linen M/s Amorellalle. Siitä lähtien olen työskennellyt pääasiassa Viking Linella ja myöhemmin Finnlinesilla niin miehistötehtävissä eri osastoilla, kuin kansipäällystössäkin. Koulutukseltani olen merikapteeni.

Aloitin Merimies-Unionissa asiantuntijana 1.4.2024 ja tutustun kovaa vauhtia uusiin tehtäviini suurella mielenkiinnolla. Päätoimipisteenäni on Merimies-Unionin toimisto Helsingin Hakaniemessä.

Ordförande Joachim Alatalo

JAG HETER JOACHIM ALATALO, jag är 44 år och kommer från Tammerfors. Jag bor med min fru och mina barn i Tammerfors.

Jag gick till sjöss för första gången i slutet av 2000-talet. Därefter arbetade jag främst på Tallink Silja fram till hösten 2013, både i besättningen på maskinavdelningen och som maskinbefäl. Jag är utbildad ingenjör inom sjöfart (YH). Jag gick från ett arbete till sjöss till ett i land då jag blev ombudsman för Finlands Maskinbefälsförbund rf hösten 2013, där jag skötte kollektivavtalsverksamheten för sjöfartens maskinbefäl. Jag började i Sjömans-Unionen i september 2022 och jobbade till en början som ombudsman. Från slutet av 2023 arbetade jag som förbundssekreterare fram till kongressen våren 2024, då jag fick äran att utses till ordförande för Sjömans-Unionen.

Som ordförande är det viktigt för mig att utveckla Sjömans-Unionens kollektivavtalsverksamhet och att beakta olika avtalsområden på ett jämlikt sätt, oavsett om det handlar om en liten pushbogserare på Saimen eller ett stort ropaxfartyg som trafikerar mellan Finland och Tyskland. De senaste åren har vi fått in många fartyg under finsk flagg och vi följer den gröna omställningen från en ledande position. Jag vill stärka den positiva trenden, men inte på bekostnad av den finländska sjömannen.

Min primära arbetsplats är Sjömans-Unionens kontor i Hagnäs i Helsingfors.

Förbundssekreterare Heikki Karla

JAG HETER HEIKKI KARLA, jag är 43 år och kommer från Helsingfors. Jag började i Sjömans-Unionen 2014 som ITF-inspektör. Jag arbetade som ITF-inspektör från 2014 till 2020, då jag valde att skaffa mig internationell erfarenhet som sakkunnig inom FN. Jag återvände till Sjömans-Unionen via OSM i början av 2023 för att återigen arbeta som ITF-inspektör. På kongressen 2024 fick jag representanternas förtroende och utsågs till förbundssekreterare i FSU för den kommande fyraårsperioden.

Som förbundssekreterare tycker jag det är viktigt att fortsätta att stärka Sjömans-Unionens förtroendemannaverksamhet och därigenom synligheten på arbetsplatsen samt se till att Sjömans-Unionen är med och påverkar på internationellt plan på ett sätt som stöder medlemmarnas sysselsättning och den finska flaggens ställning.

Ombudsman Niko Heino

JAG HETER NIKO HEINO, jag är 33 år och kommer från Åbo. Jag bor med min sambo och vår hund Jose i Hirvensalo i Åbo. Mitt modersmål är finska, men jag talar även svenska och engelska flytande.

Sommaren 2010 gick jag för första gången till sjöss på Viking Lines M/s Amorella. Därefter har jag arbetat främst på Viking Line och senare på Finnlines, både i besättningen på olika avdelningar och som däcksbefäl. Jag är utbildad sjökapten.

Jag började som ombudsman i Sjömans-Unionen den 1 april 2024 och lär mig som bäst mina nya uppgifter med stort intresse. Min primära arbetsplats är Sjömans-Unionens kontor i Hagnäs i Helsingfors.

Itäkustin osastosta vasemmalta Ari Kosonen, Anne Vuorijärvi ja Sami Kivi.

Merimies-Unionin taloudenhoitaja Jussi Katajainen / Sjömans-Unionens ekonom Jussi Katajainen

Länsi-Suomen osastosta vasemmalla Riitta Timonen ja Marika Norrgård.

Vasemmalla satama-alan osastosta Marko Taipalus, Sisä-Suomen osastosta Eino Leppänen vieressään ansiomerkin saanut Satu Valapuro.

Viron EMSA:n (Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing) puheenjohtaja Jüri Lember.

JULKILAUSUMA

Suomen huoltovarmuus on suomalaisten merimiesten ja tonniston varassa

HARVA EU-MAA on yhtä riippuvainen merenkulusta kuin Suomi: maamme tuonnista ja viennistä 96 prosenttia kuljetetaan meriteitse. Tärkeitä merisiltoja on neljä: yhteys Viroon, Ruotsiin, Saksaan ja muualle Eurooppaan. Suomeen ei ole olemassa toista yhtä tehokasta valtaväylää kuin meritiet. Vientiä on mahdotonta siirtää laivoilta rekka-autoihin. Suomen merikuljetusten huoltovarmuus on turvattava kaikin mahdollisin keinoin.

Merikuljetukset voivat häiriöityä erilaisista syistä. Vuonna 2020 alkanut koronapandemia sulki Suomen rajat. Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla työskentelevät suomalaiset merimiehet pitivät huolen siitä, että tavara kulki maamme satamiin turvallisesti myös poikkeusolosuhteissa. Suomalaisilla kauppa- ja matkustajalaivoilla turvattiin Suomen tuonti- ja vientikuljetukset ja maahamme saatiin kuljetettua pandemian aikana katkeamattomana virtana elintarvikkeita, lääkkeitä, teollisuuden raaka-aineita ja polttoainetta. Kauppojen hyllyiltä ei loppunut kertaakaan ruoka ja apteekeissa oli lääkkeitä saatavilla.

Vuonna 2022 alkoi Ukrainan sota, jonka myötä Itämeren turvallisuustilanne on kiristynyt. Suomen merikuljetukset on turvattava. Merikuljetusten huoltovarmuutta ei voi laskea markkinaehtoisuuden varaan. Markkinaehtoinen huoltovarmuusajattelu tuo satamiimme vieraiden lippujen alla olevia aluksia ja miehistöjä, joiden toimintavarmuuteen ei ole luottamista. Vakavissa poikkeus- ja häiriöolosuhteissa ei ole aikaa jäädä odottamaan tonnistoa ja miehistöjä apuun muualta Euroopasta tai EU:n ulkopuolelta. Lentoyhteydet voivat olla poikki ja miehistönvaihto mahdotonta.

Mikäli tilanne Itämerellä eskaloituu, todennäköistä on että ulkomaan lipun alla oleva alus ulkolaisine miehistöineen kääntyy ympäri ja jättää rahdin toimittamatta maahamme. Mikäli rahtia tuodaan, nousee sen hinta niin korkeaksi, että tavallisilla kansalaisilla ei ole enää varaa ostaa tuotteita. Inflaatio kasvaa ja pimeät markkinat rehottavat.

Halpaa miehistöä käyttävät, mukavuuslippujen alle rekisteröidyt alukset ovat jo pitkään uhanneet suomalaisen tonniston olemassaoloa. Kansainvälisistä merikuljetuksista omaa osuuttaan hakevat myös uudet toimijat, esimerkiksi kiinalaiset alukset. Kilpailun välineinä ovat alhaiset työvoimakustannukset ja lippuvaltion vähäinen viranomaisvalvonta sekä varustamojen olematon vastuu verotuksesta ja muista työnantajien julkisista velvoitteista. Veroparatiisien, mukavuuslippujen ja yhtiörakenteisiin liittyvien järjestelyjen käyttö on kansainvälisessä kauppamerenkulussa enemmänkin pääsääntö kuin poikkeus.

Suomen merikuljetusten huoltovarmuuden on perustuttava Suomen lippuun. Suomen valtio voi ottaa sotatilassa hallintaansa ja määräysvaltansa alle vain Suomen lipun alla purjehtivan aluksen, muttei ulkomaalaista alusta. Suomen lipun alla purjehtivalla aluksella työskentelee kotimainen, ammattitaitoinen ja työhönsä sitoutunut miehistö, joka pystyy työskentelemään myös haastavissa poikkeusolosuhteissa. Suomalaiset merimiehet asuvat kotimaassa ja pystyvät kulkemaan laivalla töihin nopeasti. Suomalaiset merimiehet tuntevat maamme aluevedet ja ovat neuvokkaita toimijoita keskinäisen verkostonsa avulla.

Ainoa keino turvata Suomen merikuljetukset häiriö- ja kriisitilanteessa on kotimainen tonnisto ja niillä työskentelevät suomalaiset merimiehet. Merenkulun koulutuksessa tulisi ottaa oppia menneiden vuosikymmenten merimieskoulutuksesta, jossa laivalla työssäoppimalla oli mahdollista kasvaa ja pätevöityä merimieheksi. Miehistöasemassa olevien merenkulun koulutus tulee pitää riittävän laajana ja annettavan koulutuksen tulee sisältää riittävästi käytännön taitoja teorian sijaan. Merenkulussa aikuiskoulutus on mahdollistanut monille alanvaihtajille mahdollisuuden ryhtyä merenkulkijaksi. Merimies-Unionin edustajakokous vaatii maan hallitusta säilyttämään aikuiskoulutuksen.

Suomessa tehdyillä työmarkkinaratkaisuilla sekä valtiovallan kauppamerenkulun tukipäätöksillä on pystytty turvaamaan kotimaan merenkulkijoiden työllisyys ja suomalaisen varustamoelinkeinon toiminta. EU:n asettama päästökauppa tuo kuitenkin suomalaisilla varustamoille haasteita siirryttäessä vähäpäästöisiin polttoaineisiin ja energiataloudellisempiin aluksiin. Mitä enemmän kotimaassamme on Suomen lipun alla aluksia, sitä enemmän meillä on suomalaisille merimiehille työpaikkoja. Pystymme luomaan jatkuvuutta ja säilyttämään suomalaisen merenkulun osaamisen. Suomen merikuljetusten huoltovarmuus on suomalaisten merimiesten ja tonniston varassa.

RESOLUTION

Finlands försörjningsberedskap är beroende av finländska sjömän och ett finskt tonnage

FÅ EU-LÄNDER är lika beroende av sjöfarten som Finland: 96 procent av landets import och export transporteras till sjöss. Det finns fyra viktiga sjövägar: till och från Estland, Sverige, Tyskland och övriga Europa. Det finns ingen lika viktig huvudled till Finland som vägen över havet. Det är omöjligt att lägga över exporten från fartygen till lastbilar. Försörjningsberedskapen för Finlands sjötransporter måste tryggas med alla medel.

Sjötransporterna kan störas av olika skäl. Coronapandemin som bröt ut 2020 stängde gränserna till Finland. Finländska sjömän som arbetar på fartyg under finsk flagg såg till att vi fick varor till våra hamnar på ett säkert sätt även under undantagsförhållandena. Finska handels- och passagerarfartyg tryggade Finlands import- och exporttransporter och under pandemin lyckades man transportera livsmedel, läkemedel, industriråvaror och bränslen till vårt land i ett oavbrutet flöde. Maten tog inte slut i butikerna en enda gång och apoteken hade läkemedel så det räckte.

2022 startade kriget i Ukraina, vilket gjorde att säkerhetsläget på Östersjön stramades åt. Finlands sjötransporter måste tryggas. Sjötransporternas försörjningsberedskap får inte baseras på marknadsmässighet. Ett marknadsmässigt tankesätt när det gäller försörjningsberedskapen innebär fartyg och besättningar under främmande flagg i våra hamnar och en funktionssäkerhet som inte går att lita på. I allvarliga undantags- och störningsförhållanden har man inte tid att vänta på hjälp från tonnage och besättning från övriga Europa eller utanför EU. Flyganslutningarna kan ha brutits och det kan vara omöjligt att byta besättning.

Om situationen på Östersjön eskalerar är det sannolikt att ett fartyg under utländsk flagg med sin utländska besättning vänder om och låter bli att leverera frakten till oss. Om frakten levereras stiger priset på den så mycket att vanliga medborgare inte längre har råd att köpa produkterna. Inflationen stiger och den mörka marknaden frodas.

Fartyg som använder billig besättning och som är registrerade under bekvämlighetsflagg har sedan länge hotat det finska tonnagets existens. Nya aktörer, som t.ex. kinesiska fartyg, söker sin del av de internationella sjötransporterna. Som konkurrensmedel använder man låga arbetskraftskostnader och liten myndighetsövervakning i flaggstaten samt obefintliga ansvar för beskattning och andra offentliga arbetsgivarskyldigheter i rederierna. Användningen av skatteparadis, bekvämlighetsflagg och arrangemang kring bolagskonstruktioner är mer regel än undantag inom den internationella handelssjöfarten.

Försörjningsberedskapen för Finlands sjötransporter måste baseras på den finska flaggen. Finska staten kan i ett krigstillstånd ta kontroll över fartyg under finsk flagg, men inte fartyg under utländsk flagg. Ett fartyg under finsk flagg har en inhemsk, yrkeskunnig och engagerad besättning som också kan arbeta i utmanande undantagsförhållanden. Finländska sjömän bor i Finland och kan snabbt ta sig till jobbet på fartyget. Finländska sjömän känner till territorialvattnen i vårt land och är rådiga aktörer tack vare sitt inbördes nätverk.

Det enda sättet att trygga Finlands sjötransporter i en störnings- och krissituation är att ha ett inhemskt tonnage och finländska sjömän som arbetar på det. Inom sjöfartsutbildningen bör man ta lärdom av de gångna årtiondenas sjömansutbildning, där man kunde växa och bli behörig som sjöman genom att lära sig på jobbet på ett fartyg. Sjöfartsutbildningen för alla i besättningsställning måste vara tillräckligt bred och utbildningen måste innefatta tillräckligt med praktiska färdigheter istället för teori. Inom sjöfarten har vuxenutbildningen gjort det möjligt för många branschbytare att bli sjömän. Sjömans-Unionens kongress kräver att landets regering behåller vuxenutbildningen.

Genom arbetsmarknadslösningar i Finland och statliga beslut om stöd till handelssjöfarten har man kunnat trygga sysselsättningen för inhemska sjöfarare och verksamheten i den finska rederinäringen. EU:s utsläppshandel medför dock utmaningar för de finska rederierna när de ska byta till lågutsläppsbränslen och mer energiekonomiska fartyg. Ju fler fartyg vi har under finsk flagg i Finland, desto fler arbetstillfällen blir det för finländska sjömän. Vi kan skapa en kontinuitet och bevara de finska sjöfartskunskaperna. Försörjningsberedskapen för Finlands sjötransporter är helt beroende av finländska sjömän och ett finskt tonnage.

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA Pilvi Salonen

Ratin takaa rahtiasiakaspalveluun – ja suoraan Merimies-Unionin hallitukseen

PILVI SALONEN AJOI 10 VUOTTA REKKAA, jonka jälkeen hän siirtyi rahtipuolen asiakaspalvelijaksi Naantalin satamaan. Salonen suorittaa töiden ohella logistiikka-alan insinöörin opintoja, jotka ovat loppusuoralla.

– Nyt kun koulu alkaa olla loppusuoralla, niin ehdin paremmin mukaan myös liittotoimintaan. Olin aiemmin AKT:ssä, josta siirryin Merimies-Unioniin luottamusmiehen suosituksesta.

Merimies-Unionin Matkailu- ja Huolinta-alan osasto on valtakunnallinen osasto, johon kuuluu jäseniä ympäri Suomen. Osaston kotipaikka on Turku.

– Palvelen Finnlinesin rahtiliikenteen asiakkaita Naantalin satamassa. Pyöritin kymmenen vuotta rekan rattia, niin ymmärrän hyvin rahtiasiakkaiden tarpeet.

Finnlinesin uusien Super Star ropaxit liikennöivät Naantalista Kapellskäriin. Uusia aluksia varten Naantalin sataman infraa kehitettiin.

– Arvostan sitä, että olen saanut sanoa ja tuoda esiin omia kehitysajatuksiani Naantalin sataman kehittämiseen. On hieno asia, että kuunnellaan ja otetaan huomioon, Pilvi Salonen kertoo.

Salonen oli ensimmäistä kertaa kokousedustajana mukana Merimies-Unionin edustajakokouksessa ja hänet valittiin suoraan Merimies-Unionin hallituksen varsinaiseksi jäseneksi. Mitkä asiat ovat tärkeitä Unionin toiminnassa alkaneella kaudella?

– Vuoropuhelu eri sidosryhmien välillä on äärimmäisen tärkeää.

– Toinen tärkeä asia on saada nuoret ihmiset kiinnostumaan logistiikka-alasta. Pitäisi päästä niihin kanaviin missä nuoret ovat ja saada esille, kuinka merkittävää työtä merimiehet tekevät.

Pilvi Salonen panostaisi erityisesti peruskoulun päättäviin.

– Kouluissa ysiluokkalaiset tekevät koulutusvalintoja ja miettivät ammattejaan, niin vaikuttamisen pitäisi lähteä sieltä liikkeelle. Kouluissa pitää käydä paikan päällä ja esitellä työtä sekä toimintaa.

– Myös erilaiset livepäivitykset ja Follow My Day -tyyliset julkaisut toimivat. Sieltä somen kautta lähtisin liikkeelle, että ala saataisiin näyttäytymään avoimempana ja kiinnostavampana.

ETELÄ-SUOMEN OSASTO Kimmo Riivari

Eckerö Linen pääluottamusmies

ETELÄ-SUOMEN OSASTON JÄSEN ja Eckerö Linen pääluottamusmies **Kimmo Riivari** osallistui toista kertaa edustajakokoukseen.

– Koko merenkulkualaa pitää saada houkuttelevammaksi. Merimies-Unionin edunvalvontapuolella on tapahtumassa paljon eläköitymisiä, niin tarvitsemme lisää uusia, kiinnostuneita nuoria mukaan toimintaan. Tämä on meidän iso työsarkamme alkavalle nelivuotiskaudelle.

Toinen tärkeä asia on mainostaa ammattiliiton toimintaa ja saavutuksia.

– Esimerkiksi suomalaisten merimiesten vuorottelujärjestelmä on suuri etuus: viikko töitä – viikko vapaata, joka ei ole itsestäänselvyys vaan saavutettu aikanaan neuvottelemalla.

Toinen asia, jota monet pitävät itsestään selvyytenä ovat palkat.

– Kenenkään ei myöskään tarvitse sopia omista palkoistaan tai vuosilomistaan. Merimies-Unioni neuvottelee ne sinulle yhdessä työnantajan kanssa. Tällaiset asiat olisi syytä tuoda esiin esimerkiksi nuorille: mikä on työntekijäjärjestö ja mitä se on aikaansaanut sekä mitkä ovat sen tavoitteet tulevaisuudessa.

Kuluneen vuoden aikana Suomen hallitus on tehnyt radikaaleja heikennyksiä työntekijöiden oikeuksiin.

– Toivottavasti kaikki heräävät todellisuuteen mitä maassamme tapahtuu. Liiton jäsenyys kannattaa ja jos et ole liittynyt, nyt viimeistään on aika.

RESE- OCH SPEDITIONSBRANSCHEN Pilvi Salonen

Från lastbil till fraktkundtjänst – och direkt till Sjömans-Unionens styrelse

PILVI SALONEN KÖRDE LASTBIL I TIO ÅR och arbetade sedan med kundtjänst på fraktsidan i Nådendals hamn. Vid sidan om jobbet studerar Salonen till logistikingenjör och är nu på slutrakan av sina studier.

– Nu när jag snart är klar med skolan hinner jag med förbundsverksamheten bättre. Jag var tidigare medlem i AKT, men bytte till Sjömans-Unionen på rekommendation av förtroendemannen.

Dialogen mellan olika intressenter är extremt viktig.

Sjömans-Unionens avdelning för rese- och speditionsbranschen är en nationell avdelning med medlemmar från hela Finland.

– Jag betjänar Finnlines fraktkunder i Nådendals hamn. Jag körde lastbil i tio år, så jag förstår fraktkundernas behov.

Finnlines nya Super Star-ropaxfartyg trafikerar från Nådendal till Kapellskär. Infrastrukturen i Nådendals hamn utvecklades för de nya fartygen.

– Jag uppskattar att jag har fått säga och lyfta fram mina förslag för att utveckla Nådendals hamn. Det är bra att man lyssnar och tar hänsyn till det, berättar Pilvi Salonen.

Salonen var med som representant på Sjömans-Unionens kongress för första gången och utsågs direkt till ordinarie ledamot i Sjömans-Unionens styrelse. Vilka saker är viktiga i Unionens verksamhet under den nya perioden?

– Dialogen mellan olika intressenter är extremt viktig.

– En annan sak som är viktig är att få unga människor intresserade av logistikbranschen. Man måste ut i de kanaler där de unga finns och få fram hur viktigt sjömännens arbete är.

Pilvi Salonen skulle framför allt satsa på de som fattar beslut i grundskolan.

– I skolorna väljer förstaklassarna utbildning och funderar på yrken, så man måste börja påverka dem där. Man måste besöka skolorna och presentera arbetet och verksamheten.

– Olika liveuppdateringar och publikationer i Follow My Day -stil fungerar också. Jag skulle börja i sociala medier för att få branschen att se mer öppen och intressant ut.

SÖDRA FINLANDS AVDELNING Kimmo Riivari

Eckerö Lines huvudförtroendeman

KIMMO RIIVARI, MEDLEM I SÖDRA FINLANDS AVDELNING och huvudförtroendeman på Eckerö Line, deltog i kongressen för andra gången.

– Hela sjöfartsbranschen måste göras mer attraktiv. Många som arbetar med intressebevakning i Sjömans-Unionen kommer snart att gå i pension, så vi behöver få med fler nya, intresserade unga i verksamheten. Det är vårt stora jobb den kommande fyraårsperioden.

En annan sak som är viktig är att göra reklam för fackförbundets verksamhet och prestationer.

– De finländska sjömännens alterneringssystem är en stor förmån: en vecka med jobb, en vecka ledig. Det är inte någon självklarhet, utan något som åstadkommits genom förhandlingar.

En annan sak som många tar för givet är lönerna.

– Ingen behöver heller avtala om sin lön eller semester, utan Sjömans-Unionen förhandlar om dem åt dig med arbetsgivaren. Man bör visa t.ex. de unga vad en arbetstagarorganisation är, vad den åstadkommit samt vilka målen är i framtiden.

Man bör visa t.ex. de unga vad en arbetstagarorganisation är.

Under det gångna året har Finlands regering gjort radikala försämringar i arbetstagarnas rättigheter.

– Förhoppningsvis vaknar alla upp till vad som egentligen händer i vårt land. Det lönar sig att vara medlem i förbundet, och om du inte gått med än bör du göra det nu.

ÅLANDSAVDELNINGEN Kocken Lasse Åkerlund

Första gången på kongressen

ÅLANDSAVDELNINGENS REPRESENTANT Lasse Åkerlund deltog på kongressen för första gången.

– Jag är en riktig novis. Jag kom till kongressen med ett öppet och läraktigt sinne. Jag är här för att lära mig nya saker och skapa kontakter.

Mariehamnsbon Lasse Åkerlund arbetar som kock på Viking Lines M/s Gabriella.

– Sjöfarten är oerhört viktig för hela Åland: vi är ju trots allt en ö. Viking Lines alla fartyg seglar nu under finsk flagg, vilket betyder mycket inte bara för Åland, utan också för Finland.

För ungefär ett halvår sedan skickade Åkerlund på eget initiativ ett mejl till Ålandsavdelningen och bad om att få delta i verksamheten.

– Så började det hela. Jag ville gå med i verksamheten för att lära mig saker och träffa nya människor. Ålandsavdelningen har en bra Facebooksida genom vilken vi nått ut till folk och önskar alla välkomna med i verksamheten.

I fackförbundet lär sig Åkerlund om lagstiftningen.

– På ett fartyg är det viktigt att bemöta andra på ett jämlikt och rättvist sätt. Det är också viktigt att inte bara strunta i saker och ting.

I Unionens verksamhet är i sin tur svenskspråkigheten en viktig sak för Åkerlund.

– Eftersom jag kommer från Åland är svenska språket viktigt även i Unionen.

AHVENANMAAN OSASTO Kokki Lasse Åkerlund

Edustajakokouksen ensikertalaiset

AHVENANMAAN OSASTON EDUSTAJA Lasse Åkerlund oli ensimmäistä kertaa edustajakokouksessa.

– Olen ihan keltanokka. Tulin edustajakokoukseen avarin ja oppivaisin mielin. Olen täällä oppimassa uusia asioita ja luomassa kontakteja.

Maarianhaminalainen Lasse Åkerlund työskentelee kokkina Viking Linen M/s Gabriellassa.

– Merenkulku on todella merkittävää koko Ahvenanmaalle: mehän olemme saari. Viking Linen kaikki alukset ovat nyt Suomen lipun alla mikä merkitsee paljon paitsi Ahvenanmaalle, myös Suomelle.

Åkerlund lähetti puolisen vuotta sitten itse vapaaehtoisesti sähköpostia Ahvenanmaan osastoon ja kysyi päästä mukaan toimintaan.

– Siitä se lähti. Hain mukaan toimintaan, jotta oppisin asioita ja tapaisin uusia ihmisiä. Ahvenanmaan osastolla on hyvä Facebook-sivu, jonka kautta olemme nyt tavoittaneet väkeä ja toivotamme kaikki mukaan toimintaan.

Ammattiliitosta Åkerlund hakee oppia lainsäädännöstä.

– Laivalla ihmisten tasa-arvo ja oikeudenmukainen kohtelu ovat tärkeitä ja se, ettei asioita vain heitetä olan yli.

Unionin toiminnassa puolestaan Åkerlundille tärkeä asia on ruotsinkielisyys.

– Koska tulen Ahvenanmaalta, niin ruotsinkieli myös Unionin päästä on tärkeää.

Tulin edustajakokoukseen oppimaan uusia asioita ja luomaan kontakteja.

A KASSA

Kassa vastaa

Syksyllä voimaan tulevat lakimuutokset

1.8.2024 voimaan tulevat muutokset

Käsittelyssä

- Vuorotteluvapaajärjestelmä lopetetaan

2.9.2024 voimaan tulevat muutokset

Lakimuutos on hyväksytty

- Työssäoloehto euroistetaan
- Työssäoloehto pidennetään 12 kuukauteen

Lakimuutos on käsittelyssä

- Ansiopäivärahan määrä porrastetaan
- Työskentely palkkatuella ei kerrytä oikeutta ansiopäivärahaan
- Työttömyysturvan ikäsidonnaisista poikkeuksista luovutaan

Europerusteinen työssäoloehto tarkoittaa sitä, että ansiopäivärahan saamisen edellytyksenä on kalenterikuukauden aikana maksettu tietty palkkatulo. Palkan on oltava niin sanottua työssäoloehtoa kerryttävää vakuutuspalkkaa. Esimerkiksi lomarahaa ja lomakorvausta ei lasketa tähän mukaan.

Työssäoloehtoa kertyy seuraavasti:

Kalenterikuukauden aikana maksettu palkka	Kertyvä työssäoloehto
930 €	1 kk
465–929,99 €	1/2 kk

Työssäoloehtoa tulee kertyä yhteensä 12 palkallista kalenterikuukautta 28 kuukauden tarkastelujakson aikana. Jos työssäoloehto kertyisi vain puolikkaina kuukausina, pitäisi palkallisia kalenterikuukausia olla yhteensä 24.

Europerusteista työssäoloehtoa sovelletaan 2.9.2024 alkaen. Tuota ajankohtaa ennen olevalta ajalta työssäoloehtoon huomioitavat kalenteriviikot muutetaan uuden määrittelyn mukaisiksi työssäoloehtokuukausiksi. Käytännössä 1–2 työssäoloehtoviikkoa ja niiltä ansaittu palkka muunnetaan puolikkaaksi ja 3–4 työssäoloehtoviikkoa ja niiltä ansaittu palkka yhdeksi kokonaiseksi työssäoloehtokuukaudeksi.

Työssäoloehto tarkoittaa sitä, että saadaksesi työttömyyden tai lomautuksen ajalta ansiopäivärahaa sinun on täytynyt olla riittävän pitkään töissä samaan aikaan, kun olet ollut työttömyyskassan jäsenenä.

Työssäoloehdon pidentämistä koskevan lakimuutoksen astuessa voimaan sinun on työttömyyskassan jäsenenä tehtävä **töitä palkallisessa työsuhteessa 12 kuukautta** saadaksesi oikeuden ansiopäivärahaan. Työssäoloehtokuukaudet kertyvät europerusteisen työssäoloehdon mukaisesti.

Lakimuutoksen myötä myös kassan **jäsenyysehto pitenee 12 kuukauteen**.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa

VIKING LINE

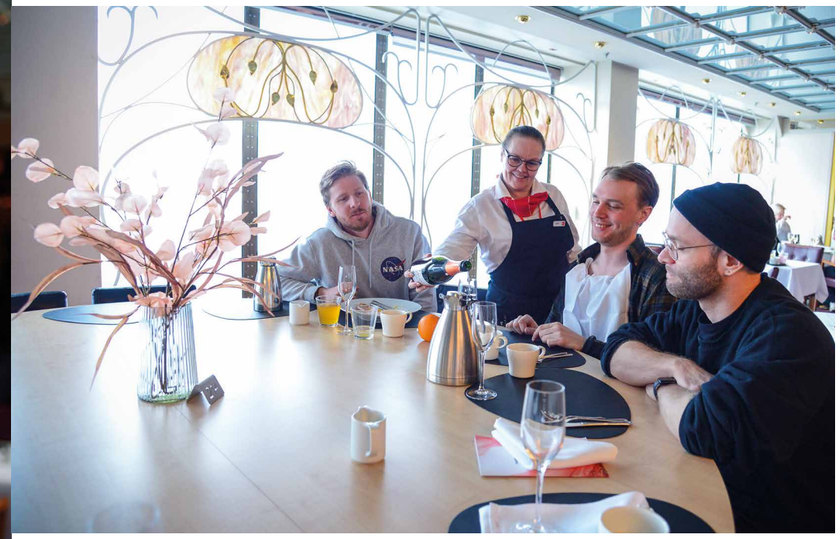
Tarjoilija Virpi Huhtasalo.

Uudistunut M/s Viking Cinderella purjehtii Suomen lipun alla

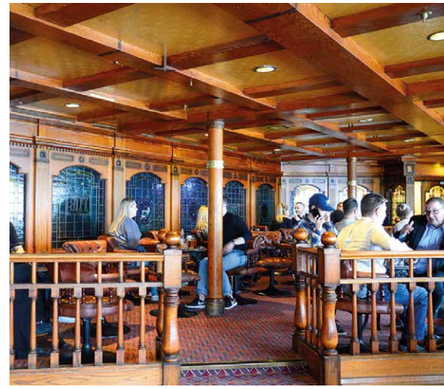
Viking Line -varustamon kaikki alukset purjehtivat nyt Suomen lipun alla

Elegantti ja uudistunut M/s Viking Cinderella risteilee Helsingin ja Tukholman välillä.
Viking Line siirsi aluksen vuodenvaihteessa Ruotsista Suomen lipun alle.
Viking Linen kotipaikka on Ahvenanmaalla. Nyt varustamon kaikki alukset purjehtivat Suomen lipun alla.
Kotimainen yritys ja Suomen lipun alle rekisteröity tonnisto, jossa työskentelevät suomalaiset merimiehet, ovat vahvin turva Suomen merikuljetusten huoltovarmuudelle.

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**



Seaview Dining -ravintolan valoisat ja avarat tilat tarjoavat ruokailijoille miellyttävän elämyksen nauttia kiireettömästi ja juhlavasti hyvästä ruoasta ja kimmeltävistä merimaisemista. Tarjoilija Virpi Huhtasalo tarjoilee ruotsalaiselle miesseurueelle lisää viiniä.



Admiral Hornblower's Pubin sisustus on kuin vanhassa kunnon pubissa nahkasohvineen ja puukoristeineen sekä lyhtyineen. Pubissa on laaja olut- ja viskivalikoima. Pubi sijaitsee sisääntuloaulan vieressä. Asiakkaat pitävät pubista ja se on usein ensimmäinen pysäkki, kun tullaan laivaan.

M/s Viking Cinderella liikennöi kesäkuun puolivälin jälkeen Helsinki-Tallinna-Tukholma kesäkauden ajan ja muutama erikoisristeily tehdään myös Visbyhyn, johon on ollut suurta kiinnostusta.

Seaview Dining: ravintolasali kuin Linnan juhlista

M/s Viking Cinderellan tyylikkyys saa matkustajan haukkomaan henkeään. Erityisen vaikutuksen tekevät Seaview Dining -ravintolan suuret ja ylelliset kattokruunut, jollaisia ei tule Itämerellä missään muualla vastaan.

– Ravintolasalissa kaksi vanhaa alkuruoka-/jälkiruokapöytää purettiin, ja niiden tilalle rakennettiin yksi iso pyöreä pöytä asiakaspaikoilla sekä kaunis aperitiivibaari, jossa on näyttävästi esillä samppanjat, viinit sekä muut juomat, ravintolapäällikkö **Joni Kuutti** silmäilee loistokkaita tiloja.

Ravintolasali on korkea ja tilat väljät liikkua. Itämerelle avautuvat suuret, lattiasta kattoon ulottuvat ikkunat.

– Á la carte -ravintolan tiloja remontoitiin upeasti vanhaa kunnioittaen. Hyvä, että kauniit ikkunakoristeet – kurpitsat - säilytettiin, tarjoilija **Virpi Huhtasalo** ihailee uutta työpaikkaansa.

Huhtasalo työskenteli aiemmin M/s Gabriellassa. Nyt hän suihkii tyylikkäänä ympäri M/s Viking Cinderellan á la cartea kollegoidensa kanssa. Tarjoilija on aina esillä ja näkyvillä asiakkaille. Tarjoilijan työ on esiintymistä ja edustamista aina astioiden kantamisesta viinin esittelyyn ja lasiin kaatamiseen sekä asiakkaan kanssa keskusteluun.

– Saimme koottua tänne Cinderellaan todella hyvän henkilökunnan ja tiimin, joka osaa työnsä hyvin, ravintolapäällikkö Joni Kuutti kehuu ravintolahenkikökuntaa.

– Tästä tulee vielä hyvä laiva.

M/s Viking Cinderellan Seaview Diningissa on mahdollista nauttia myös Premium-aamiainen, joka löytyy myös varustamon muilta aluksilta.

– Rauhallinen ja valoisa ravintolasali tarjoaa hyvät puitteet aloittaa päivä kiireettömästi ja nauttia ylellinen Premium-aamiainen, joka sisältää suolaista ja makeaa sekä lämpiä vaihtoehtoja kuohuviiniä unohtamatta. Á la carteen rakennettiin myös aamiaislinjastot, joista voi valita itselleen mieluisiaan herkkuja. Kahvia tarjoillaan suoraan pöytiin.

– M/s Viking Cinderellassa panostetaan ystävälliseen palveluun ja pöytiin tarjoiluun á la carten lisäksi myös muissa ravintoloissa, ravintolapäällikkö Joni Kuutti selostaa kävellessään ravintolasta kohti Étage-yökerhoa.

Étage-yökerho muistuttaa Miami Vicea

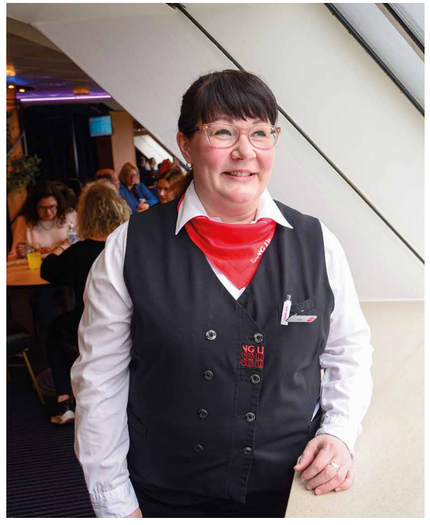
M/s Cinderella on vuonna 1989 rakennettu laiva, mutta sen arkkitehtuuri ja tilat ovat erittäin toimivat. Aluksella on useita ratkaisuita, joita tulisi vaalia myös tulevaisuuden laivasuunnittelussa.

Ravintolapäällikkö Joni Kuutti esittelee M/s Cinderellan yökerhoa, joka tarjoaa risteilijöille upeat yökerhopuitteet. Yökerho on iltahämärissä tumma. Baaritiskit on valaistu punaisin carage-tyylisin loisteputkin. Pitkä käytävä johdattaa asiakkaan yökerhoon, josta eteen avautuu kymmeniä metrejä valaistua baaritiskiä, jonka edustalla voi hengailla väljissä tiloissa.

– Täällä ei pitäisi tarvita jonotella ihan hirveästi, jos on janoista kansaa, »

Á la carte Seaview Diningistä löytyy salin perältä upea salonki, jossa on vanhaa Tiffany-nostalgiaa. Ravintolapäällikkö Joni Kuutti kertoo M/s Viking Cinderellan monipuolisesta ravintolatarjonnasta.

Lounge-baarissa iltaa on aloittamassa tarjoilija Mirella Degerman.



Iloa pintaan! Kotkalainen tarjoilija Piia Makkonen tuo hyväntuulen tullessaan kahvila Melodyssa.

Tarjoilija Maria Vainio on tykästynyt merityöhön: ”Vauhdikas, rentouttava meripäivä. Paljon ihmisiä, paljon tekemistä. Työ on sitä, mitä odotinkin.”

Specialisti Michael Källmann ja kokki Tomi Tammi työskentelevät näyttävässä avokeittiössä.

ravintolapäällikkö Joni Kuutti nikkaa silmää.

– Baaritiskin lisäksi tarjoilemme juotavia myös suoraan pöytiin.

M/s Viking Cinderellan yökerho tuo mieleen 1980-luvun Miami Vicen.

– Yökerho sijaitsee kolmessa eri kerroksessa: Ylhäältä voi katsella alas tanssilattialle, jossa on hyvä lava ja tilat esiintyjille. Yökerhosta löytyy asiakkaille istumatiloja ja baareja kolmesta eri kerroksesta, Kuutti tietää Cinderellan yökerhossa olevan tulevana kesänä kuumat tunnelmat.

Yökerhosta löytyy myös käytävän varrelta kauempaa pieni yhden tarjoilijan Lounge-baari, jossa parhaillaan iltaa on aloittamassa tarjoilija **Mirella Degerman**.

– Lounge sopii asiakkaille, jotka eivät halua olla ihan yökerhosykkeen keskellä, vaan keskustella hieman sivummalla. Loungessa tarjoillaan pöytiin muun muassa erilaisia cocktaileja, joita myydään listalta.

Étage-yökerhon takana on myös pieni kesäkansibaari. Kesällä avoinna ovat myös M/s Cinderellan kansiravintolat.

– Alukselta löytyvät kansibaarit kannen 12 keulasta, keskeltä ja kannen 9 perältä. Yläkannen keskellä (helikopterikansi) olevan kesäbaarin yhteydestä löytyy myös esiintymislava vaikkapa trubaduurille. Kannelle saa järjestettyä myös isot bileet, jos haluaa.

Lämmin ja valoisa kesäyö, ympärillä Itämeren unenomaiset maisemat. Sitä on risteilykokemus parhaimmillaan.

– Cinderella lähtee Tukholman Stadsgårdenista illalla kohti Suomea. Jos on tyyni ja lämmin kesäilta, niin Tukholman saaristosta löytyy upeita maisemia, joita on voi ihailla laivan kannelta.

Kahvila Melody

M/s Viking Cinderella on kokenut näyttävän muodonmuutoksen ja monet sen tilat ovat saaneet uuden, raikkaan ilmeen. Laivan keulassa sijaitseva kahvila Melodysta avautuvat hulppeat merimaisemat, joita voi ihailla kahvikupillisen tai vaikkapa katkarapuleivän syönnin ohella. Ravintolan konsepti uusittiin ja sinne rakennettiin keittiötilat. Nyt kahvilasta voi ostaa myös pientä lämmintä ruokaa. Lista on vaihtuva.

Pöydistä astioita kerää parhaillaan tarjoilija **Piia Makkonen**, joka on heti vastaan kävellessä hyväntuulinen ja hymyilevä.

– Minua kysyttiin Cinderellaan töihin, niin tulin ilomielin. Tämä on paluuni alukseen: aloitin merityöt 18-vuotiaana nissenä M/s Viking Cinderellan yökerhossa, Makkonen kertoo.

Iloinen Kotkan tyttö meni 18-vuotiaana Kotkan merikouluun.

– Aloitin M/s Viking Cinderellassa työt 18-vuotiaana vuonna 1999. Välissä olin 12 vuotta M/s Gabriellassa ja viime vuodet Tallinkilla, Makkonen kertoo.

Koronapandemia teki Makkosesta merillä työttömän.

– Kävin töissä paikallisen ala-asteen keittiössä. Kun laivat lähtivät liikkeelle, niin onneksi pääsin heti takaisin merille töihin: kerran merimies, aina merimies.

– Tänä kesänä tulee täyteen 25 vuotta meritöitä – ja taidan jatkaa aloittamallani uralla ja ammatissa, huumorintajuinen kotkalainen nauraa.

Mitkä tekijät saavat työntekijän viihtymään meritöissä koko työuransa?

– Iloinen henkilökunta ja työilmapiiri. On mukava palata tänne ensimmäiselle alukselle, jolta olen aikanaan aloittanut merityöt. Olen 18-vuotiaasta tottunut tätä tekemään, niin vaikea olisi muuta enää osata tehdäkään.

Parasta merityössä on viikko töissä, vapaat siihen päälle. Tuolloin Kotkassa asuva Makkonen aikoo osallistua Itäkustin osaston toimintaan.

– Itäkustin osasto on aktivoitunut ja kovasti on pyydelty toimintaan mukaan. Varmasti lähdenkin tutustumaan. Nyt olen ollut kokousten aikaan töissä, mutta jatkossa toivon mukaan tapaamiset osuvat paremmin kohdilleen.

The Buffet: tyylikkyyttä ja rentoutta

Buffettia on remontoitu ja uudistettu, mutta siinä on säilytetty myös vanhan ajan tunnelmaa. Keulasta avautuvat hulppeat merinäköalat. Käytävien molemmilta puolilta löytyvät kabinetit, joissa on rauhallista ja tyylikästä ruokailla. Kabinetit ovat buffetissa hyväksi todettu ruokailutila ja ne tulisi säilyttää uusia laivoja suunniteltaessa.

– Monet, jotka ovat tulleet Cinderellaan asiakkaiksi ovat kehuneet, kuinka buffetissa on säilytetty arvokkuus ja se remontoitu alkuperäisyyttä kunnioittaen eikä ole lähdetty pilaamaan, ravintolapäällikkö Joni Kuutti kertoo saaneensa palautetta.

Tarjoilija **Maria Vainio** tuo ruokailijoille lisää haarukoita ja veitsiä. Hän opiskelee maissa tällä hetkellä elintarvikealan perustutkintoa ja tekee opintojen ohella merillä töitä.

– Olen lapsesta lähtien risteillyt paljon ja tykkään merestä ja saaristosta todella paljon. Aloitin merityöt elokuussa tarjoilijana M/s Viking Glorylla ja nyt olen piipahtamassa täällä Cinderellassa, hän kertoo.

Mitä hän tuumii työstään?

– Vauhdikas, rentouttava meripäivä. Paljon ihmisiä, paljon viihdettä, paljon tekemistä. Työ on sitä, mitä odotinkin.

– Merityöt ovat tuntuneet kivoilta. Olen tykästynyt työn tyyliin, aikatauluihin ja muihin. Tulen varmasti myös kesällä merille töihin, Huittisissa asuva Vainio tuumii.

Ocean Grill

Ocean Grillissä kokki **Tomi Tammi** ja specialisti **Michael Källmann** valmistavat ruokia tarjolle avokeittiössä.

– Ocean Grill on helppo, rento ja casual ruokailupaikka, mutta kuitenkin laadukas ravintola, jossa ruoat tarjoillaan pöytiin. Kyseessä on siis tasokas ja rauhallinen ravintola, jonka ruokalista pitää sisällään laajan valikoiman grillattuja liha- ja kalaruokia.

Ocean Grill on suosittu ravintola. Kokeilla on täysi vauhti päällä, kun he valmistavat ja asettelevat tarjolle värikkäitä ja maukkaita annoksia. Tarjoilija **Jenni-Maria Toivonen** on työskennellyt Siljalla ja toiminut nyt Cinderellassa pari viikkoa ekstrana. »

Tarjoilija Jenni-Maria Toivonen pitää merityöstä niin paljon, ettei halua työskennellä enää maissa.

Kosmetologit Minna-Mari Saarelainen (vasemmalla) ja Johanna Kettunen harmoniaa huokuvassa hoitohuoneessa, josta on kauniit venttiilit suoraan Itämerelle.

Shopping host Marina Stenbäck ja myymäläpäällikkö Mikko Leino ovat tyytyväisiä tax free:n uudesta ilmeestä ja suunnittelevat jo kesän tulevia risteilyitä.

Bottega Prosecco Bar on Cinderellaan rakennettu täysin uusi ja moderni ravintola. Ravintolan pääteema on prosecco-kuohuviini, jonka ohella on mahdollista nauttia pientä ruokaa sekä antipasteja. Monipuolisen processo-valikoiman lisäksi tarjolla on myös aitoa italialaista espressoa ja muita kahvilatuotteita.

Kuvassa vasemmalta oikealle Mikael Leppä, Kiho Jaanus ja Lundberg Patrik.

– Olen työskennellyt merillä noin vuoden verran: Toukokuussa tulee täyteen vuosi merillä.

– Olen tykännyt meritöistä niin paljon, etten tekisi enää töitä maissa, Toivonen on tullut jäädäkseen.

Archipelago Spa & Wellness

M/s Viking Cinderellan Archipelago Spa-osastoon on tehty paljon uudistuksia. Spa:sta löytyy puupintoja ja harmoniaa sekä tyylikkäät hoitohuoneet. Spa on ehdottomasti aluksen helmi, jossa voi rentoutua risteilyn lomassa.

– Allasosastolta löytyy poreallas, kylmäallas ja hieronta-allas. Saunoja on useampaan makuun: höyrysauna, suolasauna sekä tavalliset saunat, kosmetologi **Johanna Kettunen** kertoo.

Spa:ssa työskentelee kaksi kosmetologia ja yksi hieroja, eli yhteensä kolme henkilöä. Hoitohuoneet ovat todella viihtyisät.

– Meillä on tällä hetkellä käytössä kaksi hoitohuonetta, joihin mahtuu yhteensä kolme henkeä. Myöhemmin käyttöön tulee vielä yksi hoitohuone lisää.

Spa:ssa työskentelevät ammattilaiset kosmetologit ja hieroja.

– Teemme hemmottelevia hoitoja ja rentouttavia hoitoja. Tällä hetkellä erilaiset kasvohoidot ovat suosiossa, joista yksi suositumpia hoitoja on yhdistelmähoito Archipelago SPA Signature, jossa tehdään ensin pehmentävä kuorinta ja rentouttava spa-hieronta selälle, jonka jälkeen on ihotyypin mukainen kasvohoito, Kettunen vinkkaa.

Spa:n lounge-tilasta löytyy lepotuoleja, joissa asiakkaat voivat loikoilla ja baarista voi ostaa juotavia. Spa:sta löytyy myös pieni myymälä, jota myös spa-henkilökunta hoitaa.

Tax-free -myymälä

M/s Viking Cinderellasta löytyy todella suuri tax-free -myymälä, jossa on myymälätilaa yhteensä jopa 1100 neliötä. Myymälä remontoitiin telakoinnin yhteydessä lattiasta kattoon.

– Parfyymi- ja Fashion-osastoa laajennettiin ja myymälän yleisilmettä raikastettiin. Tuotteita, kuten erilaisia viinejä, on myynnissä paljon. Myymälässä on kuitenkin tilaa ja ilmavaa tehdä ostoksia.

Cinderellan tax-free -myymälässä on myynnissä Itämeren laajin viskivalikoima.

– Tammikuun lopussa järjestämme aluksella kolmipäiväiset viskimessut. Koko autokansi toimii messualueena ja messuilla esitellään erilaisia viskejä, shopping host **Marina Stenbäck** kertoo.

M/s Viking Cinderellan vuoden mittaan myös muita teemaristeilyitä, jotka näkyvät aina myymälässä.

M/s Viking Cinderellan liputus Suomeen lämmittää ahvenanmaalaisen sydäntä

PUOLIMATRUUSI MIKAEL LÖNNROTH on työskennellyt kahdeksan vuotta Viking Linella.

– Tuntuu hyvältä, kun M/s Viking Cinderella saapui Suomen lipun alle, maarianhaminalainen Lönnroth hymyilee.

Maarianhaminassa kotipaikkaansa pitävä varustamo tuo turvaa sekä Suomen että Ahvenanmaan turvallisuudelle, Lönnroth tietää. Puolimatruusi Lönnroth siirtyi Cinderellaan myydystä M/s Rosellasta.

– Ahvenanmaalla kaivataan takaisin tällä hetkellä myös Rosellan liikennöimää Maarianhamina–Kapellskär –linjaa. Rosella taittoi välin parissa tunnissa ja liikennöi päivittäin reitin useita kertoja. Kyydissä kulki myös paljon turisteja.

– Hienoa olisi, jos saisimme Maarianhamina–Kapellskär –linjalle jonain päivänä vielä uuden ”Rosellan” Suomen lipun alle, hän vinkkaa.

Puolimatruusi Mikael Lönnroth korostaa lopuksi, että on tärkeää että Suomen lipun alla on aluksia, sillä ne tarjoavat töitä suomalaisille merimiehille. »

Ohjelmaemäntä ja puolimatruusi Maarit Berg ylläpitää Suomen merikuljetusten huoltovarmuutta

Ohjelmaemäntä **Maarit Berg** on pitkän linjan viihdeammattilainen ja puolimatruusi.

– Tulin Cinderellaan M/s Viking Glorylta. On hienoa, että saimme Suomen lipun alle uuden aluksen, ja saamme hieman työkiertoa ja pääsemme olemaan kaikki töissä kaikilla varustamon eri laivoilla.

Viking Line-varustamon kaikki alukset ovat nyt Suomen alla, mikä vahvistaa suomalaista huoltovarmuutta.

– Mitä enemmän meillä on Suomen lipun alla aluksia, sitä enemmän meillä on suomalaisille merimiehille työpaikkoja. On tärkeää, että saamme pidettyä suomalaisen merimiesammattitaidon kotimaassa, ettei käy niin, että otetaan halvempaa työvoimaa ulkomailta ja suomalaiset, ammattitaitoiset merimiehet, jäävät ilman töitä.

Matkustajalaiva tarvitsee turvallisesti liikennöidäkseen koko miehistön. Merten monitoiminainen, Maarit Berg, pystyy työskentelemään sekä laivan viihdepuolella että kannella.

– Olen aloittanut työurani M/s Viking Gracella, jossa toimin ohjelmaemäntänä – ja olen toiminut Ville Viikinkinäkin. Gracelta vaihdoin Amorellalle jatkamaan ohjelmaemännän hommia, kunnes koronan myötä laivoilta poistettiin viihde lähes kokonaan. Korona-aikana oli mahdollista opiskella ansiosidonnaisella päivärahalla. Kiinnostuin kansipuolesta ja aloitin perämiesopinnot, josta olen suoritettanut nyt kansivahtimiehen osuuden. Tällä hetkellä työskentelen puolimatruusina.

Suomen ja Ruotsin välisestä tavaraliikenteestä yli 60 prosenttia kulkee matkustaja- ja ropax-laivoilla. Puolimatruusi Maarit Bergilla on tärkeä tehtävä vastata Suomen tavaravirtojen sujuvasta kuljettamisesta. Miltä työ tuntuu?

– Olen kiinnostunut laivan turvallisuudesta sekä tekniikasta. Työssäni on valtava vastuu laivan liikennöinnistä ja ylipäätään turvallisuudesta. Itselleni on myös kunnia-asia, että saan olla mukana rahdin kuljettamisessa.

Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa turvallisuus on kaiken A & O.

– Jos laivalle saapuu uusi työntekijä – ja vaikka hän olisi ollut firmassa töissä 30 vuotta ja siirtyy uuteen laivaan – niin hän lähtee alusta lähtien opiskelemaan kyseisen aluksen turvallisuutta. Käydään läpi intro ja laivan turvallisuusasiat, mikä on mielestäni todella tärkeää.

– Tämän lisäksi meillä on laivalla joka viikko aluksen turvallisuuteen ja pelastautumiseen liittyvät harjoitukset. Aluksella kaikki tietävät tasan tarkkaan mitä tapahtuu ja pidämme myös omat työpisteemme turvallisina.

Koko laivamiehistö osallistuu siis aluksen turvallisuuskulttuurin ylläpitämiseen.

– Jokaisella aluksella työskentelevällä on oma turvanumero ja hän on vastuussa omasta turvatehtävästään ja oman työpisteensä turvallisuudesta. Aluksen koko miehistö on mukana alusturvallisuuden ylläpidossa.

Suomen lipun alla olevaa tonnistoa on uusittu ja kiinnitetty huomiota ympäristökysymyksiin.

– Viking Linen uudet alukset M/s Viking Glory ja M/s Viking Grace on palkittu ympäristöystävällisyydestä. Esimerkiksi Viking Glorylla LNG:n tuottamalla kylmällä jäähdytetään myös keittiöiden jääkaappeja ja pakastimia. Laivassa on niin sanotusti omavarainen talous. ⚓

Soveltuuko vai ei sovellu?

MERIMIES: Alukselle tulee ajoittain useitakin ulkopuolisia, tilaustöitä tekeviä korjaajia, huoltomiehiä ja muita alihankkijoiden työntekijöitä, jotka työskentelevät aluksella lyhyempiä tai pidempiä ajanjaksoja työtehtävän tai urakan laajuuden mukaan. Miten näiden työntekijöiden työsopimussuhteen ehdot määräytyvät? Voiko joku työskennellä aluksella niin, ettei merityölainsäädäntöä sovelleta lainkaan?

LAKIMIES: Lähtökohtaisesti suomalaisella aluksella työsopimussuhteissa noudatetaan merityösopimuslakia (756/2011), merimiesten vuosilomalakia (433/1984) sekä joko merityöaikalakia (296/1976) tai lakia työajoista kotimaanliikenteen aluksissa (248/1982) sen mukaan, missä alus liikennöi. Noudatettava työehtosopimus liitteineen ja pöytäkirjoineen määräytyy soveltamisalansa mukaisesti toimen, aluksen ja/tai työnantajan perusteella.

Merityösopimuslain 1 luvun alussa määritellään lain soveltamisala. Lain 2 §:ssä on *luettelo* niistä töistä, joissa merityösopimuslakia *ei sovelleta*, vaikka työ tehdään Suomen lipun alla purjehtivassa aluksessa. Eniten tulkinnan tarvetta aiheuttaa luettelon toinen kohta, jonka mukaan lakia ei sovelleta työhön, jota on pidettävä pelkästään tilapäisenä tarkastus-, huolto-, luotsaus- tai muuna näihin rinnastettavana työnä. Poikkeus koskee niin satamassaoloaikana kuin merellä tehtävää työtä. Työn ja sen tekemisen tilapäisyyttä on arvioitava työn teettäjän eli varustamon ja aluksen näkökulmasta. Esimerkiksi aluksen laiva-apteekki on tarkastettava säännöllisin väliajoin Suomessa laillistetun proviisorin toimesta. Jos aluksen satamassaoloaika on hyvin lyhyt, ei se riitä tarkastuksen tekemiseen ja proviisorin on lähdettävä aluksen mukaan. Merityösopimuslain poikkeuksen mukaan hänelle ei tehdä merityösopimuslain mukaista työsopimusta eikä häneen sovelleta merityösopimuslakia tai muuta merityölainsäädäntöä, vaan tarkastustyö kuuluu hänen apteekin kanssa tekemänsä työsopimuksen piiriin.

Tätä poikkeussääntöä täydentää *erityinen määräys*, joka kuvastaa ja korostaa merityön erityispiirrettä: työpaikan eristyneisyyttä merellä ja siitä juontuvaa *laivanisännän laajaa huolenpitovelvollisuutta* kaikista aluksella työskentelevistä. Sen mukaan (2 §, 2 mom) merellä tehtävän tilapäisen työn tekijään on sovellettava merityösopimuslain säännöksiä työntekijän sairaanhoidosta (2:12 §), henkilökohtaisesta omaisuudesta aluksella (4:7 §), työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijän kuolemasta ja huolehtia kuolleen työntekijän alukselle jääneestä omaisuudesta (13:12 § 1 ja 4 mom) sekä järjestyksen ylläpitämisestä (13:18 §) ja aluksesta poistumisen estämisestä (13:19 §).

Entä kaikki muut aluksella työtä tekevät, jotka eivät ole suoraan työsuhteessa varustamoon? Kyllä, sama laivanisännän vastuu koskee myös heitä. Merityösopimuslain 13 luvun 17 § ja 17 a §:iä sovelletaan kaikkiin, jotka työskentelevät aluksella muun työnantajan kuin varustamon palveluksessa tai muun kuin työsopimuksen perusteella.

Varustamo on siis vastuussa myös siis sellaisen aluksella *mitä tahansa työtä* tekevän työntekijän, joka on *työsuhteessa muuhun työnantajaan* kuin varustamoon, merityösopimuslain mukaisista vapaista kotimatkoista, työntekijän alukselle jääneestä omaisuudesta ja työntekijän sairaanhoidosta ja hautaamisesta työntekijän oman työnantajan lisäksi.

Kun aluksella tehdään mitä tahansa *työtä, joka ei perustu työsopimukseen*, varustamo huolehtii ja vastaa siitä, että työsuorituksesta on olemassa *kirjallinen sopimus*, joka sisältää vastaavat asiat kuin merityösopimus lain 1 luvun 3 §:n mukaan. Laivanisäntä vastaa myös siitä, että tällaiseen työtä aluksella ilman työsopimusta tekevään, kuten harjoittelijaan tai yrittäjään, sovelletaan merityösopimuslain sairaanhoitoa (2:12 §), kotimatkoja (3: 2–3 §) sekä henkilökohtaisen omaisuuden korvaamista (13:16 §) sekä tietojen antoa koskevia määräyksiä.

Otetaan esimerkki, jossa alukselle on kutsuttu hissiasentaja korjaamaan laajempaa hissijärjestelmän toimintahäiriötä. Vikaa ei löydetä satamassaoloaikana, joten korjaajan on lähdettävä aluksen matkaan. Korjaaja saa sairaskohtauksen yöllä aluksella ja hänet on toimitettava sairaalaan. Varustamolla on velvollisuus huolehtia akuutin sairaanhoidon järjestämisestä, vaikka korjaaja on huoltoyhtiön palveluksessa tai ehkä jopa sen omistajayrittäjä.

Siihen, miksi varustamon huolenpitovelvollisuuksien sisältö on erilainen eri työntekijöiden kohdalla, ei löydy vastausta lain esitöistä. Huolenpitovastuun taustalla on ILO:n merityöyleissopimuksen laaja merenkulkijan määritelmä, joka kattaa kaikki aluksella työskentelevät riippumatta siitä, kenen palveluksessa he ovat.

Aluksella voi siis työskennellä työntekijöitä, joiden työsopimus perustuu työsopimuslakiin ja jonka muut työsuhde-ehdot määräytyvät maissa sovellettavan työehtosopimuksen määräysten mukaan. Heihin kuitenkin sovelletaan aina ainakin joitakin tiettyjä merityösopimuslain määräyksiä. Tilanteen realisoituessa varustamolle tulee tai voi tulla velvollisuus toimia ja auttaa, jos työntekijän oma työnantaja ei siihen pysty, ryhdy tai muutoin huolehdi työntekijästään. Näiden lakiin perustuvien velvollisuuksien olemassaolo on hyvä muistaa ja ottaa huomioon laadittaessa varustamon puolesta sopimuksia erilaisten alihankkijoiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa.

SANNALEENA KALLIO

Kirjoittaja on merityöoikeuteen erikoistunut juristi ja ollut mm. merimiesasiain neuvottelukunnan jäsen

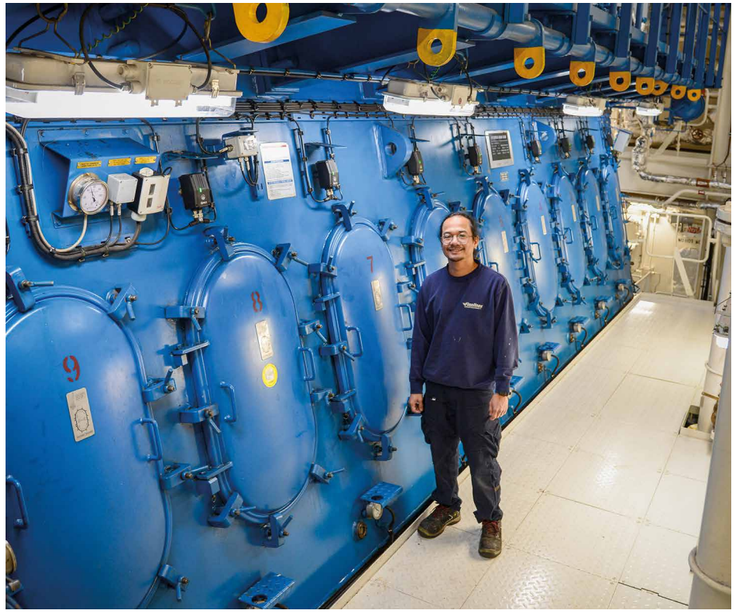
M/s Finneco II

Konehuone kuin tieteiselokuvassa

Kasvoja vasten leijuu viileä ilma. Se jäähdyttää valtavia akkuja, jotka seisovat riveissä M/s Finneco II -hybridiroron konehuoneessa. Akut on sijoitettu valkoisten metallikaapistojen sisälle, jotka seisovat pitkissä riveissä kuin kirjastohyllyt. Korkeiden kaapistojen välissä kulkevat käytävät. Kylmä, kirkas valo, valaisee koko tilan. Huone on hiljainen, lähes äänetön. Silmien eteen avautuva näky muistuttaa datakeskuskusta. Nyt ollaan kuitenkin suomalaisen rahtilaivan, Finneco II:n, konehuoneessa.

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

1. konemestari Fretzly Tiangha tietää pitkien akkurivistöjen herättävän katsojassa hämmennystä ja kunnioitusta.



1. konemestari Fretzly Tiangha kampikammion luukkujen edessä.

Finnlines-varustamo toi vuonna 2022 liikenteeseen kolme uutta Eco-sarjan hybridiroroa. Alukset purjehtivat Suomen lipun alla ja niiden nimet ovat Finneco I, Finneco II ja Finneco III.

EU tavoittelee 55 prosentin päästövähennyksiä vuoteen 2030 mennessä. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on asettanut tavoitteeksi, että koko maailman meriliikenteen päästöt pyritään saamaan nollaan vuoteen 2050 mennessä. Varustamoilla on aikaa päästä tavoitteeseen 26 vuotta. Laivatekniikan kehittämisessä se on lyhyt aika.

Vuoden 2024 alussa EU:ssa alkoi meriliikenteen päästökauppa. Päästökauppa ei voi olla ole pysyvä, vaan väliaikainen ratkaisu ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Meriliikenteen ilmastotoimet etenevät siirtymällä puhtaampiin ja jopa päästöttömiin polttoaineisiin sekä kehittämällä uutta tekniikkaa.

Finnlines tukee siirtymistä kohti vihreämpää merenkulkua ja osallistuu vähäpäästöisten merikuljetusten kehittämiseen. Varustamon uudisrakennuksista on tehty niin ympäristötehokkaita kuin mahdollista.

Laiva-akkujen avulla päästöt nollaan satamissa

Itämeren suurimmista rahtilaivoista, Finneco I:sta, Finneco II:sta ja Finneco III:sta, löytyy uutta tekniikkaa, jota käyttöönotetaan, testataan ja edelleen kehitetään. Tästä syystä Finneco II konehuoneesta löytyy suuria akkuja.

– Eikö olekin uskomaton näky, 1. konemestari **Fretzly Tiangha** tietää pitkien akkurivistöjen herättävän katsojassa hämmennystä ja kunnioitusta.

Akkuvarastoon kuljetaan konehuoneen kautta. Kun avaa akkuhuoneen oven, sen takaa löytyy todellakin melkoinen yllätys: jäähdytetty akkusali.

– Finneco II:ssa olevien litiumioni-akkujen kapasiteetti on 5 MW. Akkuja ladataan merimatkan aikana ja käytetään satamissa, jonka ansiosta satamakäyntien päästöt saadaan nollaan. »

^ *Silversteam Technologiesin kompressorit on asennettu omaan huoneeseen aluksen keulaan. Kompressorit ovat suuret ja niiden vierestä johtavat putket kannen läpi, joista syntyy ilmakuplia aluksen keulan alle. Youtubesta löytyy hieno animaatio, josta näkee ja voi tutkia tarkemmin teknologiaa. Nettiosoite: youtube.com. Hakusana: Air lubrication for shipping – Introducing the Silverstream*

^ *Henkilöt kuvassa vasemmalta oikealle: Hyundai Technician Jee In Chul, sähkömies Cherry Yack, 2. konemestari Elmer Tagsa, konepäällikkö Erkki Saar, Super Intendent Stefano de Simone, 1. konemestari Fretzly Tiangha, sähkömies Ramil Daitol ja Hyunday Technician Mr. Park.*

Laiva-akut ovat uutta tekniikkaa ja niiden käyttö vaatii miehistöltä uuden tekniikan opettelua.

– Akut ovat toimineet toistaiseksi hyvin. Akkutekniikka on kuitenkin uutta ja sisältää useita turvallisuuskysymyksiä. Akkuhuonetta ei saa päästää lämpiämään, vaan sitä jäähdytetään koko ajan. Etenkin kesähelteillä on pidettävä huolta, että lämpö ei pääse kohoamaan.

Itämeren ympäristöystävällisin rahtilaiva

Finnlinesin uusien hybridirorojen konseptisuunnittelu aloitettiin vuonna 2018. Tavoitteena oli rakentaa ympäristöystävällisin alus, joka Itämerellä on koskaan liikennöinyt. Finnlinesin Eco-luokan hybridirorot kulkevat vähäpäästöisellä polttoaineella. Satamissa päästöt saadaan nollaan akkujen ja aluksen kannelta löytyvien 600 neliön aurinkopaneelien ansiosta.

Ympäristöystävällisyyteen ja energiatehokkuuteen on päästy myös laivojen kokoa kasvattamalla.

Yhdellä merimatkalla kuljetetaan enemmän lastia. Finnlinesin uusissa Finnecoissa on lähes 40 prosenttia enemmän kuljetuskapasiteettia varustamon nykyiseen laivastoon verrattuna.

Finneco II:n mittasuhteet hahmottuvat parhaiten aluksen ruumassa, joka on maaliskuun alussa tyhjä ahtaajien satamalakon johdosta. Finneco II:lla ja sen sisarlaivoilla on pituutta 238 metriä ja leveyttä 34 metriä. Aluksista löytyy 5 800 kaistametriä, eli ne pystyvät kuljettamaan noin 400 perävaunua matkaa kohden.

Myös lastinkäsittelyä on tehostettu: Finnecoissa on useita perä- ja sisäramppeja ja nostettavat autokannet. Lastikansien tietyt alueet on tarkoitettu erityisesti paperirullien lastausta varten. Useat kannet ja sisärampit nopeuttavat lastaamista ja purkamista. Samalla alukset ovat erittäin joustavia, sillä nostettavan kannen ansiosta roro-lastin maksimikorkeus voi olla jopa 7 metriä.

Kitaransoittaja kannella

Ruumaa siivoaa parhaillaan puolimatruusi **Jean-Michel Kampara**. Uutukaisuuttaan hohtavat lastitilat ovat siistit ja valoisat. Ruumaan on jäänyt muutama ajoneuvo ja aluksen omia kuljetusvälineitä, mutta muutoin se on täysin tyhjä. Puhe kaikuu lastitiloissa kauniisti.

– Ruuman akustiikka on hyvä, jota harva pääsee todistamaan. Täällä voisi pitää konsertin, toiselta ammatiltaan kitaristi Jean-Michel Kampara toteaa.

Merimiehistä löytyy monenlaisia virtuooseja ja musiikkimiehiä.

– Eräällä laivallamme oli viulunsoittaja ja hän soitteli aina silloin tällöin iloksemme erittäin kauniita kappaleita, perämies huikkaa.

Musiikki on tie ihmisen sydämeen ja sieluun. Musiikki yhdistää eri kulttuurit sekä ihmiset. Musiikilla on valtava voima: kun ei löydä sanoja, jäljelle jäävät sävelet ja taiteet. Niissä ihmisillä on yhteinen kieli.

Hyvä yhteishenki syntyy rakentamalla

Finnecolla työskentelee suomalaista, virolaista ja filippiiniläistä miehistöä. 1. konemestari Fretzly Tiangha on työskennellyt Itämerellä vuodesta 2012 lähtien ja tuntee suomalaisten sielunmaiseman suhteellisen hyvin.

– Suomalaiset ovat rauhallisempia ja toisinaan hieman murahtelevia eläväisiin filippiiniläisiin nähden, Tiangha kertoo toimivansa kulttuurienvälisenä tulkkina, jos alukselle saapuu uutta filippiiniläistä miehistöä.

Suoraviivaisen suomalaisen kulttuurin oppiminen ja ymmärtäminen saattaa olla uudelle filippiiniläiselle merimiehelle todellinen hyppy tuntemattomaan. Yli 10 vuotta suomalaisten kanssa töitä tehnyt 1. konemestari Fretzly Tiangha kertoo auttavansa filippiiniläisiä kollegoitaan kulttuurienvälisessa kommunikaatiossa.

– Selostan usein uudelle filippiiniläiselle, ettei kannata ottaa henkilökohtaisesti, jos suomalainen on hieman lyhytsanainen vastauksissaan, ja ehkä vetäytyväkin. Se vain on suomalaisten kommunikointitapa.

Hyvän työilmapiirin luominen ja jokaisen työntekijän huomioinen, tasa-arvo, luovat perustan toimivalle työyhteisölle. Finneco II:n konehuoneessa hyvän työyhteisön henki on käsin kosketeltava.

– On tärkeää, että kaikilla on töissä hyvä olla ja työilmapiiri toimii. Hyvään yhteishenkeen on ehdottomasti panostettava. Teemme täällä konehuoneessa kaikkemme, että meillä on hyvä, toimiva porukkahenki, Tiangha haluaa kertoa julki.

Finneco II:n konehuoneessa työyhteisön henkeä ylläpidetään kaverillisin ottein, olipa merimies kotoisin Suomesta, Virosta tai Filippiineiltä. »

FINNECO II

Laivan tekniset tiedot:
Laivatyyppi: Roro
Jääluokka: 1 A Super
Pituus: 238,0 m
Leveys: 34,0 m
Bruttovetoisuus: 60 515
Kuollut paino: 17 377
Kaistametrit: 5 800
Matkanopeus: 20,7 solmua
Koneteho: 2 x 12,780 kW
Lippuvaltio: Suomi

Päästövähennystekniikka
Ilmavoitelujärjestelmä
Akkuyksiköt
Pakokaasujen käsittely
Aurinkopaneelit
Lämmöntalteenotto
Painolastivesien käsittely

^ *Finnlinesin Eco-luokan hybridirorot liikennöivät Itämeren, Pohjanmeren ja Biskajanliikenteessä. Suomesta ei ajeta kuitenkaan yhtä soittoa Espanjaan, vaan matkan varrella pysähdytään esimerkiksi Zeebrüggessä ja Antwerpenissa. Näissä satamissa tehdään usein monta eri siirtymistä laiturista toiseen, eli tavaraa jätetään ja otetaan eri laitureista. Laiturista toiseen siirtyminen useita kertoja perätysten on reissun raskaimpia osioita. Hollannista päästyä matkaa jatketaan Biskajalle, missä saattaa olla aina omat haasteensa. Määränpää on Espanjassa joko Bilbao tai Vigo.*

– On tärkeää huomioida jokainen ja olla avoin sekä kohtelias toisille. Tasa-arvoisuus sekä toisen ihmisen kunnioittaminen ovat hyvän työyhteisön lähtökohdat.

Kello kahden korttipeli kokoaa konemiehistön yhteen

Laivan konetta on huollettu koko aamupäivä ja konehuoneessa on kuittailtu hälytyksiä, kun järjestelmiä on testattu. Kello lähestyy kahta iltapäivällä, jolloin kaikki kynnelle kykenevät konemiehet kerääntyvät yhteen. Sitten pelataan Uno-pelikortteja. Finneco II:n kello kahden kortinpeluu on paras näyte minne tahansa hyvän työyhteisön rakentamisesta.

– Hyvä työyhteisö ei synny tyhjästä, vaan sen eteen on tehtävä töitä. Kortinpeluu tarjoaa meille tauon töistä ja kevyttä mielenvirkistämistä, johon koko konemiehistö voi osallistua ja vahvistaa siten keskinäistä yhteenkuuluvuuttaan, 1. konemestari Fretzly Tiangha lausuu viisaita sanoja.

Filippiiniläiset viettävät laivalla töissä kuusi kuukautta, joten työilmapiirin toimivuus on tärkeää työssäjaksamisen kannalta. Konehuoneen kahvipöydän ääreen kortinpeluuseen kokoontuvat niin suomalaiset, virolaiset kuin filippiiniläiset.

^ *Kuvan keskellä konepäällikkö Erkki Saar vastaa haasteella: keltainen kolmonen pöytään!*

– Punainen kuusi, ja eipäs huijata. Se ei ole ysi, nauru raikaa.

Filippiiniläiset ovat vilkkaampia ja seurallisempia kuin suomalaiset, pöydän ympärillä käyty korttipeli osoittaa. Myös suomalaiset ja virolaiset osaavat vitsailla –omalla tavallaan.

– Tähän vastaan haasteella: se on keltainen kolmonen pöytään.

Ilo ja veljeys leijailevat Finneco II:n konehuoneessa. Aito, lämmin tunnelma, jota ei voi ostaa. Se on luotava.

SUOMEN LIPUN ALLA olevilla aluksilla on ollut sekamiehitystä vuodesta 2009 lähtien. Suomalainen ja filippiiniläinen ajattelutapa ja maailmankuvat poikkeavat toisistaan. Jotta voimme välttää kulttuurienvälisiä yhteentörmäyksiä, meidän on ymmärrettävä miten eri kulttuurit ajattelevat.

Hyvä esimerkki on käsitys ajasta, joka eroaa toisistaan länsimaissa ja Aasiassa. Länsimaissa ajan kuvitellaan olevan lineaarinen viiva, joka etenee pisteestä A pisteeseen B. Suomessa ajan suhteen ollaan tarkkoja: määrätyssä paikassa tulee olla sovittuna aikana.

Aikakäsite Kaukoidässä on kehällinen, eli syklinen. Syklisen aikakäsityksen mukaan aika kiertää kehää, ja kaikki tapahtumat toistuvat pitkissä, tuhansien vuosien aikasykleissä, jotka päättyvät katastrofiin. Toisin sanoen: elämä palaa jossain mielessä aina samaan pisteeseen takaisin mistä lähdettiin.

Filippiiniläiset suhtautuvat aikaan länsimaisesta näkökulmasta rennommin. Filippiiniläiset voivat olla sovitusta tapaamisesta pari tuntiakin myöhässä. Töissä tosin ollaan ajallaan. Filippiiniläisten aikakäsityksestä on lanseerattu termi: filipino time. Sen loivat amerikkalaiset kolonialististit, jotka kiinnittävät huomiota siihen, että saarilla tiukat aikataulut eivät päde.

Suomessa yliopistoissa opetetaan muun muassa Helsingissä ja Jyväskylässä kulttuurienvälistä viestintää, joka on tieteenala, joka tutkii eri kulttuureihin kuuluvien ihmisten välistä vuorovaikutusta ja ylipäätään vuorovaikutusta monikulttuurisissa ympäristöissä ja yhteisöissä.

Kulttuurienvälisessä viestinnässä opetetaan eri kulttuurien ”ajattelujärjestelmiä”. Esimerkiksi venäläisillä, iranilaisilla ja meksikolaisilla on samankaltainen kehämallinen ajattelujärjestelmä. Myös meksikolaisten ja kiinalaisten kulttuureissa on vastaavuuksia. Katsoessamme maailman tämänhetkistä geopoliittista tilannetta ja konflikteja, hyötyä olisi ehdottomasti tiedosta ja tuntemuksesta miten eri kulttuurit ajattelevat sekä sen myötä mahdollisesti verkostoivat.

Wiper Werner Angula pitää Rauman rauhallisuudesta

Miehistö yrittää pitää uutta Finneco II -laivaa siistinä. Kun mennään ulkokannelta käytävälle, jätetään kengät eteiseen kuten kotona. Messiin ja päivähuoneeseen kävellään sukilla. Puhtaus on puoli ruokaa.

Myös Finneco II:n konehuone on silmiinpistävän puhdas. Konehuoneesta löytyy myös syy aluksen hohtavuudelle: hän on wiper **Werner Angula** Raumalta.

– Angula oli täällä ensin määräaikaisessa työsuhteessa. Pyysimme häntä tänne uudestaan töihin, koska hän on niin hyvä työssään, filippiiniläiset kehuvat kollegaansa.

Wiper Werner Angula on rauhallinen ja omaa hyvät sosiaaliset taidot. Namibiassa syntynyt, mutta sittemmin raumalaistunut Angula opiskeli Rauman merikoulussa. Sen myötä hän on myös asettunut Raumalle.

– En ehkä haluaisi asua ja viihtyisi hektisessä Helsingissä, hän pohtii lounaalla.

– Niinpä asun Raumalla, jossa on sopivan rauhallista. Talvella ehkä liiankin, hän hörähtää päälle.

Kesällä Rauma tarjoaa kuitenkin parastaan.

– Käyn tuolloin uimassa maauimalassa Poroholman naapurissa – ja kohtahan se on kesä taas.

Kaksi peräkkäistä kahdeksan kuukauden törniä Aasiassa koetteli

Finneco II:n 1. konemestari **Gert Müürsepp** on todella tyytyväinen päästyään töihin Finnlinesille.

– Finnlinesilla on hyvä työskennellä, Müürsepp kehuu.

– Työskentelin aiemmin toisessa varustamossa, jonka alukset purjehtivat Euroopan, Aasian ja Australian välillä. Sitten tuli koronapandemia, jonka vuoksi jouduin tekemään peräkkäin kaksi kahdeksan kuukauden törniä, enkä päässyt pois laivalta. Vaikka olen purjehtinut ikäni, reissut koettelit ja päätin etsiä uuden työpaikan.

Virolaiselle 1.konemestarille uusi työ löytyi onneksi läheltä, lahden takaa Suomesta. Työ Finnlinesin uudella Finneco II on mieluista.

– Olen purjehtinut 30 vuotta pitkin maailman meriä. Valmistuin vuonna 1998 Virosta merikoulusta ja työskentelin aluksi rannikkovartiostossa ja virolaisessa varustamossa. Olen työskennellyt myös ruotsalaisessa varustamossa ja saksalaisessa yhtiössä 12 vuotta sekä tanskalaisessa yhtiössä seitsemän vuotta.

Konepäällikkö Erkki Saar: ilmavoitelujärjestelmä vähentää polttoaineenkulutusta

Finneco II pääkoneet ovat MAN-merkkiset. Malli on tarkkaan valittu mahdollisimman alhaisen polttoaineenkulutuksen saavuttamiseksi.

– Aluksessa on kaksi pääkonetta, jotka ovat kaksitahtiset. Yksi pääkone tuottaa 12780 kilowattia eli kahdesta pääkoneesta lähtee tehoa yhteensä lähes 30000 kilowattia. Sylintereitä on puolestaan yhdeksän, konepäällikkö selostaa.

Virtaa alukseen tuottaa kolme generaattoria. Päästöjen vähentämiseksi alukseen on asennettu rikkipesurit. Myös lämpöä otetaan talteen. Aluksen runko on optimoitu, eli muotoiltu ja potkureista löytyy puolestaan Promas Lite-järjestelmä, joiden avulla pystytään parantamaan energiatehokkuutta.

– Oma erikoisuutensa laivassamme on ilmavoitelujärjestelmä. Laivan keulan alle puhelletaan ilmakuplia, jotka vähentävät aluksen kitkaa ja hydrodynaamista vastustusta. Näin pystytään pienentämään aluksen polttoaineen kulutusta.

Helsinkiläinen Irlanninmerellä

Helsinkiläinen puolimatruusi **Jean-Michel ”Jani” Kampara** purjehti maaliskuussa Finnlinesin hybridiroro Finneco II:n kyydissä kotikulmilleen Vuosaaren satamaan, jossa alusta siivottiin ja huollettiin.

– Eilen keräsimme kaikki ketjut ja lukot kannelta pois, ja nyt imuroidaan apilat eli rahdin kiinnityspisteet, puolimatruusi selostaa.

Merityö oli Jean-Michel Kamparalle luonteva ammattivalinta.

– Olin aluksi harjoittelussa M/S Finnladylla, jonka jälkeen olen työskennellyt Finnlinesilla tuurajana sekä miehistössä eri aluksilla. Finneco II:lla aloitin työt helmikuussa, nyt on meneillään toinen törni aluksella.

Finneco II purjehtii Suomen ja Espanjan välillä. Matkan varrella pysähdytään Belgian Zeebrüggessä ja Antwerpenissa. Matka ottaa suuntaansa noin puolitoista viikkoa. Espanjaan purjehtiminen tarjoaa mahdollisuuden päästä tutustumaan töiden ohella Atlantin rannikkokaupunkeihin. Espanjassa Finneco II ajaa Vigon ja Bilbaon satamiin.

– Bilbaossa ehtii käydä maissa jalan tai pyörällä. Bilbao on hieno kulttuurikaupunki, puolimatruusi kehuu.

Jean-Michel Kamparan omat sukujuuret juontavat Itä-Afrikkaan.

– Äitini on suomalainen ja isäni burundilainen, Helsingissä syntynyt ja kasvanut merimies taustoittaa.

Puolimatruusi Jean-Michel ”Jani” Kampara on toiselta ammatiltaan muusikko ja soitellut kitaraa koko ikänsä. Lisäksi hän on aktiivinen lukija ja kiinnostunut erityisesti filosofiasta.

Rosslaren satama

Kaipuu merille johdatti Kamparan Turkuun merikapteeniopintoihin, jossa hän opiskelee nyt kolmatta vuottaan. Laivakokemusta on kertynyt Itämeren ja Biskajan lisäksi myös Irlanninmereltä.

Finnlines avasi uuden linjan Belgian Zeebrüggen ja Irlannin Rosslaren sataman välillä heinäkuussa 2022. Aluksi linjaa kynti M/S Finnpulp, mutta reitille tuotiin kysynnän vuoksi myös M/s Finnwave sekä M/S Finnsun. (Sittemmin M/S Finnpulp siirretty Hanko-Travemünde -reitille.)

Jean-Michel Kampara purjehti noin vuoden verran Zeebrüggen Rosslaren välillä.

– Rosslare oli hyvin pieni satama ja paikka Irlannin nummien keskellä. Mereltä katsottuna satamaan hädin tuskin näkee johtavan tietä, mutta tästä huolimatta Rosslaresta on tullut merkittävä satama, Brexitin myötä.

Kamparan mukaan miehistö lastasi laivan alussa itse Irlannin päässä, mikä teki työstä hieman ”spesiaalia”.

– Rosslaren satamassa ei aluksi ollut ollenkaan ahtaajia muita kuin vetomestarit, jotka ajoivat lastin laivaan. Vetomestarit toimivat myös narumiehinä, eli kiinnittivät köydet kaijaan. Lastin ohjaaminen paikoilleen ja sen kiinnitys eli surraus tapahtui miehistön toimesta ketjuilla, speedlash lukoilla, pulttipyssyillä ja pilleillä, joilla vetomestari vihellettiin pysähdyksiin.

– Työ oli intensiivistä mutta omasta mielestäni hyvällä tavalla niin kuin joukkueurheilua. Jos yksikään mokaili tai laiskotteli syntyi heti peruuttamaton kaaos. Myöhemmin saatiin joitakin irlantilaisia auttamaan ja työnteko rauhoittui ja helpottui huomattavasti, Jean-Michel Kampara muistelee työtä.

Irlanninmeren myräkkä irrotti lavuaarin seinästä

– Irlanninmerellä oli talvella kovia myrskyjä. Jos keli oli huono, niin meri myrskysi toden teolla.

– Kerran kävi niin, että kaikki pukit olivat odottamattoman myrskyn jäljiltä kannella levällään, Kampara muistelee.

Puolimatruusi Kampara ei joutunut Irlanninmerellä onneksi hurrikaanin kouriin, mutta eräs myräkkä on jäänyt hänen mieleensä.

– Yhden kerran merenkäynti oli niin kovaa, että pyykkihuoneessa lavuaari oli irronnut seinästä. Keittiössäkin miehistöllä oli työssään melkoisia vaikeuksia, hän muistelee tuulta.

Myrskyt kuuluvat merenkulkuun ja merimiehen ammattiin, mutta ilmastonmuutos lisää niiden määrää. Irlannista länteen avautuu Pohjois-Atlantin valtameri, johon voimakkaat tuulet osuvat eniten. Pohjois-Atlantin kierto tuo lämmintä ilmamassaa Atlantilta Azoreilta ylös Islantiin, josta kierry vyöhyy jäähtyneenä alaspäin kohti Eurooppaa osuen ensimmäisenä Irlantiin. Viime vuosina myrskyt saarella ovat lisääntyneet. Vuonna 2017 Irlantia runnoi hurrikaani Ophelia, joka voimakkain hurrikaani saarilla 50 vuoteen. ⚓

Yllättävä käänne: pysähtyykö Golf-virta kokonaan?

HÄKELLYTTÄVÄ UUTINEN

Atlanttiin liittyen kuultiin vuonna 2023. Tutkimusryhmä selvitti Atlantin termohaliinista kiertoa (AMOC) ja sai selville, että merivirrat saattavat pysähtyä Atlantin valtameressä jo tällä vuosikymmenellä.

– Tutkimuksen mukaan merivirrat voisivat pysähtyä ihmisen toimien vuoksi jopa jo 2025. Aiemmissa tutkimuksissa virtojen on arvioitu sammuvan myöhemmin. Uusi tutkimus ennakoi virtojen sammuvan tai romahtavan vuosina 2025–2095. Se on todella pelottavaa. Tätä ei voisi kirjoittaa kevyin perustein, Kööpenhaminan yliopiston ilmastofysiikan professori **Peter Ditlevsen** kertoo Ylessä 26.7.2023.

Merivirtojen pysähtymisellä olisi valtavia seurauksia. Talvet olisivat paljon kylmempiä ja merenpinta nousisi. Suomen keskilämpötilat olisivat kuin Alaskassa, noin 5 astetta viileämpiä. Jotkut ovat ennustaneet jopa seuraavaa jääkautta.

Merivirrat ovat pysähtyneet aiemminkin. Noin 12 000 vuotta sitten, jolloin edellinen jääkausi päättyi. Jäätiköiden nopea sulaminen aiheutti AMOC:n pysähtymisen, mikä johti valtaviin pohjoisen pallonpuoliskon lämpötilavaihteluihin.

Ruoho vihertää Irlannissa kuitenkin vielä ja Finnlinesin alukset liikennöivät edelleen tiiviisti Belgian ja Irlannin välillä. Neljä vuotta purjehtinut Jean-Michel Kampara on ehtinyt nähdä jo monta merta ja myrskyä.

GETTY IMAGES

Kuvassa Rosslaren "kylää".

– Opiskelu meni opettajapulan ja ahtaiden tilojen takia paperihommiksi. Kyllä teorian ohessa pitäisi päästä tekemään myös alan töitä. Silloin oppi jäisi paremmin mieleen, viittä vaille valmis laivasähköasentaja Leevi Vesamäki sanoo.

Laivasähköasentajan koulutus loppuu

”Nykyajan alus ei montaa viikkoa seilaa ilman sähkömiestä”

Laivasähköasentajan koulutus loppuu Raumalla. Samalla loppuu koko laivasähköalan suomenkielinen koulutus Suomessa. Lopetus tyrmistyttää merenkulkijoita. Päätöksen tehneessä Länsirannikon Koulutus Oy Winnovassa tunteet ovat ristiriitaiset.

TEKSTI JA KUVAT **JUHA GRANATH**

Rahapuoli vaikutti lopettamiseen. On ehdottomasti tärkeää, että laivasähkön koulutusta järjestettäisiin Suomessa. Tulevaisuus näyttää, miten asia ratkaistaan, Winnovan toimitusjohtaja **Juha Miikkulainen** sanoo.

Viittä vaille valmis laivasähköasentaja **Leevi Vesamäki** tutkii tietokoneen näytöltä rahtialuksen sähkölaitteiden ja automaatiojärjestelmien asennusta. Takana on kolmivuotinen koulutus Winnovan merenkulkualan toimipisteessä Raumalla ja edessä elämänmittainen seikkailu.

– Pelastautumiskurssi on vielä jäljellä. Siihen kuuluu teoriaa pelastautumisluokassa ja käytännön harjoittelua satamassa. Sitten opiskelumme on ohi. Me olemme viimeiset laivasähköasentajat, jotka valmistuvat Raumalta ja koko Suomesta, Leevi Vesamäki sanoo.

Länsirannikon Koulutus Oy Winnova on viime vuodet ollut ainoa oppilaitos, joka on tarjonnut suomenkielistä laivasähköalan koulutusta. Jatkossa laivasähköasentajia valmistuu vain ruotsinkielisestä koulutuksesta Ahvenanmaalta.

Leevi Vesamäen mukaan Winnovan järjestämässä opetuksessa olisi ollut paljon parantamisen varaa. Opettajapula ja pakkomuutto vanhoista väljistä tiloista Merimäen päärakennuksen ahtauteen turhauttivat tekemiseen tottuneita nuoria miehiä.

– Toinen opettajistamme lähti puolitoista vuotta sitten ja suurin osa opetuksessa käytetyistä laitteista jouduttiin jättämään vanhoihin tiloihin. Opiskelu meni paperihommiksi. Kyllä teorian ohessa pitäisi päästä tekemään myös alan töitä. Silloin oppi jäisi paremmin mieleen.

Tammikuussa Winnova päätti sopeuttaa talouttaan vuosittain neljä miljoonaa euroa vuosien 2024–2026 aikana. Samalla yhtiö päätti lopettaa laivasähkön oppialan koulutuksen. Toimitusjohtaja Miikkulainen perustelee päätöstä opettajapulalla ja opiskelijoiden korkealla keskeyttämisprosentilla.

– Rahoituksemme tulee suurelta osin kulttuuriministeriöstä. Sen yksi kriteeri on, kuinka moni opiskelija suorittaa tutkinnon. Merenkulussa lähdetään herkästi ensimmäisen opintovuoden jälkeen työelämään, ja silloin meiltä jää rahoitusta saamatta.

Suomen hallitus päätti leikata ensi vuonna 100 miljoonaa euroa ammatillisesta koulutuksesta. Kuinka paljon vaikutti laivasähköalankoulutuksen lopetukseen, toimitusjohtaja Juha Miikkulainen?

– Talous vaikutti merkittävästi päätökseemme. Talvella emme tosin vielä tietäneet hallituksen suunnitelmasta leikata 100 miljoonan euroa ammatillisesta koulutuksesta. Tulevat leikkaukset vaikeuttavat kyllä entisestään ammatillisen koulutuksen järjestäjien taloutta.

Ei tarvitse olla kummoinen ennustaja, kun sanoo, että tulevina vuosina suomalaisissa laivoissa on huutava pula suomenkielisistä sähköalan osaajista. Vanha sanonta ”vähintään kipparin ja sähkömiehen on oltava suomalaisia” joutunee kovalle koetukselle.

”Laiva on kuin voimalaitos”

Rauman Merimäellä sijaitsevalla Winnovan kampuksella opettaja **Matti Österman** vetää sähkölaitteiden huoltoa koskevaa oppituntia. Laivasähköautomaation luokassa pitää kiirettä, sillä Österman on joutunut tekemään viimeiset puolitoista vuotta kahden opettajan työt.

– Onhan se opettajapula totta. Hyvin tässä on silti pärjätty, ainoastaan kerran on tekstiviestillä haistateltu. Oppilasaines on hyvää, ja meikäläisen 40 vuoden sähköinen kokemus niin maalta kuin mereltä tuo auktoriteettia, Österman nauraa.

Opettaja Östermanin vastaa siitä, että työelämään lähtevä sähköasentajaoppilas hallitsee mm. sähkölaitteiden ja automaatiojärjestelmien asennuksen sekä niiden käyttöön, kunnossapitoon ja korjaukseen liittyvät työt.

– Oppilasaines on valtavan hyvää ja motivoitunutta. Olen tähdentänyt heille, että laiva on kuin voimalaitos ja tekniikkaa siellä on kuin tehtaassa. Opetukselle on valtava tarve, ja ihmettelen, että laivayhtiöt eivät ole puuttuneet koulutuksen lopetukseen, Matti Österman sanoo.

Aina ei työ tekijäänsä kiitä. Samalla kun laivasähköasentajakoulutus loppuu kesäkuussa, päättyy myös opettaja Östermanin määräaikainen työsopimus.

– Huono vaihtoehto on työttömyys, parempi kesken jääneiden sähköinsinööriopintojen jatkaminen, Österman miettii.

Leevi Vesamäki on ehtinyt suorittaa opetussuunnitelman määräämät 90 meripäivää. Tulevan laivasähköasentajan mielestä koko opiskelun antoisinta aikaa olivat harjoittelujaksot M/s Viking Gracella, jäänmurtaja Sisulla ja Finnlinesin roro-aluksella M/s Finntidella.

– Gracella harjoittelu oli peruskamaa, kuten keittiölaitteiston huoltoa. Sisulla ja Finntidella pääsin jo työskentelemään pienten ilmastointikeskuksien ja perushuoltojen parissa. Isot ja monimutkaiset työt ovat vielä edessä, Leevi Vesamäki uskoo.

Töitä olisi, osaajista kova pula

Raumalla merenkulkualan perustutkinto on jaettu neljään opetusalaan. 10–15 hengen ryhmissä on voinut suorittaa korjaajan, vahtiperämiehen, vahtikonemestarin ja laivasähköasentajan tutkinnon. Tutkintoon haetaan yhteishaun kautta.

Winnovan merenkulkualan koulutuspäällikkö **Kari Toivosen** mukaan merenkulkuala kiinnostaa, ja hakijoita on ollut viime vuosina noin 50. Viime vuonna määrä putosi 40 opiskelijaan, kun laivasähköasentajan linjalle ei otettu uusia hakijoita.

– Laivasähköasentajan koulutus on ollut suosittu, ja he ovat työllistyneet hyvin. Opiskelijoiden osaaminen on laajaa, ja harmiksemme heitä revitään kesken opiskelun myös muihin hommiin. He ovat »

Me olemme viimeiset laivasähköasentajat, jotka valmistuvat Raumalta ja koko Suomesta.

– Winnovan säästötoimet kohdistuvat mm. henkilöstöön ja aiheuttavat toimintojen karsimista. Minäkin olen ilman töitä tämän viimeisen lukuvuoden päättyessä, harmittelee opettaja Matti Österman. Opiskelija Leevi Vesamäki ja koulutuspäällikkö Kari Toivonen ovat hengessä mukana.

– Laivasähköasentajista on ollut vuosia huutava pula laivoilla, telakoilla ja maissa. Nyt pitäisi kääriä hihat ja selvittää perimmäiset syyt, miksi opettajia ei löydy, Jaarli-tankkerin sähköasentaja Turo Ihalainen sanoo.

haluttuja esimerkiksi kunnossapidossa ja teollisuudessa.

Koulutuspäällikkö Toivosta huolestuttaa niin tämänhetkinen kuin tuleva pula laivasähköasentajista.

– Koulutuksemme täyttää kansainvälisen STCW-säädöksen tehtävät ja vaatimukset. Asentajista on maailman merillä kova pula, ja muutama kansainvälinen varustamo on jo kysellyt asentajiamme töihin. Työtä on, mutta osaajia ei. Vaikea yhtälö.

Jos laivasähköasentajille on vientiä työmarkkinoilla, niin eikö koulutuksen lopettamisen sijasta koulutuspaikkoja pitäisi lisätä?

– Kyllä me olemme taistelleet asian puolesta. Emme vain pärjää opettajien palkkauksessa yksityiselle sektorille. Winnova maksaa pätevälle opettajalle noin 4 000–4 200 euroa kuussa ja epäpätevälle selvästi vähemmän. Näillä palkoilla emme saa opettajia, Kari Toivonen sanoo.

Winnovan toimitusjohtaja Juha Miikkulainen perustelee Winnovan maksamia palkkoja voimassa olevien työehtosopimusten kunnioittamisella.

– Meidän pitää noudattaa työehtosopimusta. Olemme turhaan hakeneet opettajia normaaleilla työpaikkailmoituksilla sekä suorilla rekrytoineilla. Lisärahoitusta pitäisi varmaan hakea opetus- ja kulttuuriministeriöltä. Varustamotkin voisivat olla yksi vaihtoehto.

19-vuotiaalla Leevi Vesamäellä ei ole huolta palkanmaksusta tulevien kuukausien aikana. Edessä on armeija Turun Pansion tukikohdassa.

– Sieltä on tarkoitus päästä laivastokoulutukseen aluksille, tuleva alokas Vesamäki pohtii.

Hallituksen tulevat leikkaukset vaikeuttavat kyllä entisestään ammatillisen koulutuksen järjestäjien taloutta.

”Typerä päätös”

Raumalainen **Turo Ihalainen** on piipahtanut entisen opinahjonsa Rauman Merenkulkuoppilaitoksen eli nykyisen Winnovan kampuksen pihamaalle. Nesteen rakennuttaman Jaarli-tankkerin sähköasentaja ja OSM Thomen pääluottamusmies Ihalainen harmittelee sähkön oppimisalan lopettamista.

– Kun valmistuin vuonna 1997, laivoilla oli vielä reletekniikka. Nyt on automaatio ja tietokoneet. Kyllä tässä saa töitä tehdä, että pysyy kehityksessä mukana. Typerä päätös Winnovalta, Ihalainen toteaa.

Myöskään Winnovan johdon perustelut opettajien palkkaamisen sietämättömästä vaikeudesta eivät Ihalaista vakuuta.

– Tässä on kohtaamisongelma. Laivasähköasentajista on ollut vuosia huutava pula laivoilla, telakoilla ja maissa. Nyt pitäisi kääriä hihat ja selvittää perimmäiset syyt, miksi opettajia ei löydy. Palkkoja voi myös nostaa ja rekryjä tehostaa, Ihalainen sanoo.

Merenkulku on murroksessa. EU:n päätös laajentaa meriliikenne päästökaupan piiriin pakottaa varustamoja uusimaan laivakantaansa. Esimerkiksi Wärtsilä valmistaa laivoihin jo hybridimoottoreita ja Finnlines tilasi aluksiinsa moderneja varmennetun sähkösyötön laitteita.

– Laivateknologia harppoo eteenpäin, mutta koulutusta ajetaan alas. Ei tarvitse kulua montaa vuotta, kun suomalaiset varustamot huomaavat, että päteviä laivasähkömiehiä ei löydy. Ilman sähköasentajaa laiva ei kovin kauaa liiku, Turo Ihalainen toteaa.

Ristiriitaista on, että merenkulkua pidetään Suomen huoltovarmuuden kannalta tärkeänä alana, mutta samaan aikaan alan koulutusta ajetaan alas. Jos laivasähkön erikoismiehet loppuvat, pärjääkö laivalla maapuolen koulutuksella, Winnovan merenkulun koulutuspäällikkö Kari Toivonen?

– Laiva on kuin pieni yhteiskunta. Siellä on osattava kaikkea. Mielestäni laivasähkö on vaativampi kuin maasähkö. Tästä toki joku voi olla toista mieltä, Kari Toivonen naurahtaa.

Leevi Vesamäki tuntee itsensä onnekkaaksi, sillä hän ehti vielä kouluttautua mieleiseensä ammattiin. Armeijan jälkeen laivasähköasentajan pestejä lienee tarjolla yllin kyllin.

– Viihdyn merellä. Kun ylitin ensimmäisellä harjoittelujaksolla Biskajanlahden kovassa myrskyssä, niin pakki pysyi hyvin kassassa eikä mitään henkistä ahdistusta ilmennyt. Tärkeintä toki oli, että kovassakin myrskyssä pystyin tekemän töitä, Leevi Vesamäki sanoo. ⚓

SDP:n Juha Viitala

Kirjallinen kysymys laivasähkön osaamis-alan tulevaisuudesta

Kansanedustaja Juha Viitala (sd.) on jättänyt kirjallisen kysymyksen laivasähköalan osaamisalasta. Kysymys koskee Suomen merenkulkualan menestystä, jatkuvuutta ja huoltovarmuutta, jotka edellyttävät laivasähköalan ammattitaitoa.

TEKSTI **SDP EDUSKUNTA** KUVA **JUKKA-PEKKA FLANDER**

Viitala nostaa esiin, että kauppa-alukset ovat teknisesti sähköistyneet 2020-luvulla lisääntyvissä määrin. Länsirannikon Koulutus Oy WinNova, joka on ollut ainoa suomenkielinen laivasähköalan koulutuksen tarjoaja viime vuosina, on päättänyt lakkauttaa laivasähkön osaamisalan opettajapulaan vedoten. Tämä tarkoittaa, että suomen kielellä alaa ei enää voi opiskella lainkaan. Ainoa mahdollisuus alan opiskeluun on ruotsinkielisessä koulutuksessa Ahvenanmaalla.

Laivasähköasentajien koulutus loppuu osana WinNovan säästötoimenpiteitä. Nykyajan alukset eivät voi seilata pitkiä aikoja ilman sähköasentajia, joten osaavien ammattilaisten tarve on suuri.

– Laivasähköalan ammattitaito on kriittinen osa merenkulun huoltovarmuutta, sanoo Viitala.

– Ilman riittävästi koulutettuja ammattilaisia, Suomen merenkulku ja siihen liittyvä infrastruktuuri ovat vaarassa. Laivasähköasentajat vastaavat alusten sähköjärjestelmien toimivuudesta, mikä on kriittistä niin turvallisuuden kuin operatiivisen tehokkuuden kannalta.

Suomen viennin ja tuonnin kannalta merenkulku on kriittinen ala, sillä yli 95 % Suomen ulkomaankaupasta kuljetetaan meritse. Laivasähköalan osaamisen puute voi johtaa ongelmiin tämän elintärkeän sektorin toiminnassa.

Viitala korostaa, että laivasähköalan koulutuksen loppuminen heikentää merenkulun toimintakykyä ja Suomen huoltovarmuutta. Hän esittää asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavat kysymykset:

1. Miten hallitus aikoo varmistaa, että laivasähköalan ammattitaito säilyy Suomessa?
2. Mitä toimenpiteitä hallitus aikoo toteuttaa, jotta laivasähköasentajien suomenkielinen koulutus saadaan palautettua?
3. Miten hallitus aikoo tukea laivasähköalan koulutuksen järjestäjiä ja varustamoita alan osaamistason ylläpitämisessä ja kehittämisessä?
4. Miten hallitus aikoo ratkaista opettajapulan laivasähköasentajien koulutuksessa?

– On välttämätöntä, että hallitus tarttuu tähän ongelmaan pikaisesti, Viitala jatkaa.

– Merenkulku on elintärkeä osa Suomen kansainvälistä kauppaa ja huoltovarmuutta, eikä meillä ole varaa menettää tätä osaamista. ⚓

Hiekkarannat Kaunissaaren itäkyljellä ovat vaikuttavat.

Kansimies Ainomaria Markkanen seisahtuu hetkeksi kuvaan, jonka jälkeen menee nopeasti lastamaan rahtia aluksen kyytiin.

”Kaunissaareen johtaa väylä karikkoinen, ehkä joskus vielä sinne löytää voinen.”

Yhteysalus Tekla I:n päällikkö Joni Markkanen on kokenut liikkuja Kotkan vesillä.

Saaristolaismiljöö on uniikki matkakohde, joka vaatisi laajempaa markkinointia.

Pyhtään Kaunissaareen kulkee yhteysalusliikenne ympäri vuoden

Yhteysalus Tekla I

Suomenlahdella sijaitseva Pyhtään Kaunissaari on alkuperäisessä asussaan säilynyt kalastajakylä, jossa asuu vielä tänäkin päivänä ammattikalastajia. Kaunissaareen kulkee ympärivuotinen yhteysalusliikenne Kotkan Luotsikuusisesta. Yhteysalusten kyydissä kulkeminen on ilmaista. Noin 20 kilometrin merimatka taittuu kestää kesällä hyvällä kelillä puolessatoista tunnissa.

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

Kaunissaari on suuri saari, kooltaan reilu 400 hehtaaria. Kaunissaari sijaitsee Pyhtään edustalla, linjasuoraan Venäjän Suursaaren pohjoispuolella. Väliin jää pienempi Ristisaari, jossa sijaitsevat sodanaikaiset tykkiasemat ja bunkkerirakennelmat.

Yhteysaluksella kulkeminen ilmaista

Yhteysalus Tekla I:n päällikkö **Joni Markkanen** seisoo hyväntuulisena aluksen kannella. Päivä on mitä kaunein ja matkustajat jalkautuvat alukselta Kaunissaareen.

”Siellä kuinka pitkälle vain katse kantaa, näkyy merta vaan ja sitten taivaanrantaa”, laulaa **Juha Vainio** Kaunissaaresta.

– Jos katsotaan matkustajavirtaa ympäri vuoden, niin kyydissämme matkustaa sekä paikallisia että mökkiläisiä. Kesäaikaan turistit tekevät ison osan kyydittävistämme, Markkanen kertoo.

Kaunissaaressa toimii kauppa ja kesäisin kaksi ravintolaa. Saarelta löytyy myös majoitusta. Saareen matkustaminen yhteysaluksella on ilmaista.

– Meiltä kysytään usein, että mitä matkustaminen maksaa ja minne maksetaan. Yhteysaluksella kulkeminen on kuitenkin ilmaista.

Aluksessa pieni kraana

Tekla I on **Kymen Saaristoliikenne Oy:n** laiva.

– Ajamme yhteysalusvuoroja Finnferriesin alaisuudessa. Meillä on myös muuta ajoa, esimerkiksi tilauskeikkoja jonkin verran, päällikkö Markkanen selostaa ja jatkaa.

– Talviliikenteeseen soveltuvia yhteysaluksia rakennettiin aikanaan muutamia. Alus valmistui 1983 Rauma-Repolan Savonlinnan telakalta. Tekla I on vielä ainoa alkuperäinen yhteysalus, jota ei ole vielä jatkettu. Kaikkia muita vastaavia aluksia on jatkettu 10 metriä.

– Tekla I on pituutensa puolesta lyhyt malli (23,3 metriä) ja mukava käsitellä täl-

laisissa ahtaissa satamissa, päällikkö tuumii.

– Aluksesta löytyy pieni kraana, ja kyytiin mahtuu pari autoakin.

Ympärivuotinen asutus

”Kaunissaareen johtaa väylä karikkoinen, ehkä joskus vielä sinne löytää voinen”, jatkuu Junnu Vainion laulu. Mustat möhkäleet, kivet ja karit, pistävät päänsä ylös merestä saaren edustalla. Tekla I kiertää tottuneesti meren hiljaisten vartijoiden välistä. Päällikkö Joni Markkanen tuntee Kaunissaaren vedet kuin omat taskunsa.

– Toimin 10 vuotta kalastajana, kunnes lähdin yhteysalustöihin. Olen työskennellyt Tekla I:llä nyt reilun vuoden.

Kaunissaaressa asuu ympäri vuoden toistakymmentä ihmistä. Monet heistä saavat elantonsa merestä ja kalastuksesta. Tekla I:n kyydissä on kylmäkontti, jossa kuljetetaan Kaunissaareen tavaraa. Paikallisten lisäksi mökkiläiset käyvät Kaunissaaressa jokaisena vuodenaikana.

– Kyllä talviaikaankin kulkee porukkaa tänne saareen, etenkin viikonlopuiksi sellainen kolmisenkymmentä henkilöä, Markkanen kertoo.

Jäissä ajaminen on erilaista kuin avoveden aikaan. Kaunissaareen liikennöi Tekla I:n lisäksi Finnferriesin suurempi yhteysalus Otava.

– Yhteysalus Otava toimii pääaluksena, joka hoitaa liikenteen Kaunissaareen ympäri vuoden. Tekla täydentää kuljetuksia avovesiaikaan, jolloin saareen ajetaan enemmän vuoroja.

Yhteysalus Tekla I:llä on kahden hengen miehistö: päällikkö ja kansimies.

– Kesäisin kyydissä saareen voi saapua kerrallaan noin viitisenkymmentä henkeä, jolloin alus on täynnä.

Työtä tehdään pienellä porukalla aluksella.

– Ote on työhön tarttuva. ⚓

Siivouspäivä Kaunissaaressa

KAUNISSAAREN SATAMASSA seisovalle yhteysalus Tekla I:lle johtaa varhaisena kesäaamuna kymmenien metrien jono: maitokärryjä, mönkijöitä, henkilöautoja, peräkärryjä sekä muutamat kottikärryt. Letkan keulassa yhteysaluksen kannelle peruuttaa pieni traktori peräkärry edellä.

Tekla I:n kannella on romulava, jonka kyytiin paikalliset asukkaat ja mökkiläiset kantavat kerran vuodessa vanhoiksi jääneet tavarat. Aluksen päällikkö ja Kymen Saaristoliikenne Oy:n toimitusjohtaja **Veli Kokkonen** operoi Tekla I:n nosturia. Köysiin kiinnitetään suurimmat romut, kuten vanha pesukone, jonka on aika jättää Kaunissaari taakseen. Hänen apunaan aluksella työskentelee kansimies, **Jenna Neuvonen**, joka ripeästi auttaa paikallisia asukkaita romujen lastaamisessa konttiin.

Blueberry Day –festival Kaunissaaressa jälleen 5.–7.7.2024

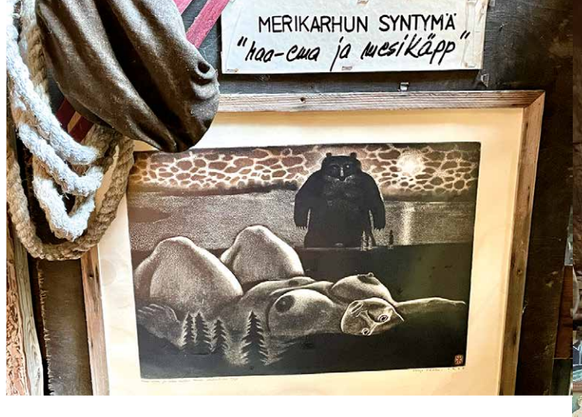
Aamun käännyttyä iltapäiväksi Kaunissaari on saatu puhtaaksi. Viikonloppu voi alkaa.

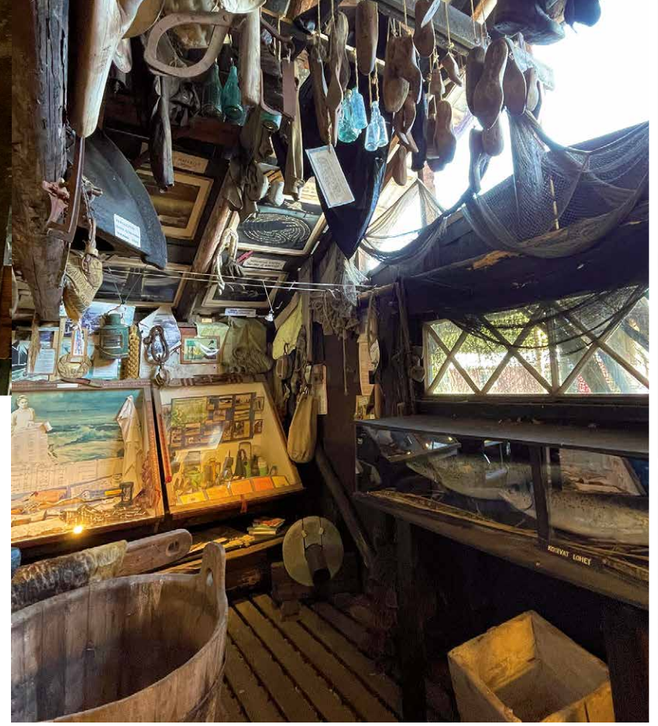
– Tulevana viikonloppuna Kaunissaaressa järjestetään ensimmäistä kertaa Blueberry Day –festivaali, jossa esiintyy useita Suomen huippuartisteja. Ajamme tuolloin saareen useita lisävuoroja, yhteysaluksilta kerrotaan.

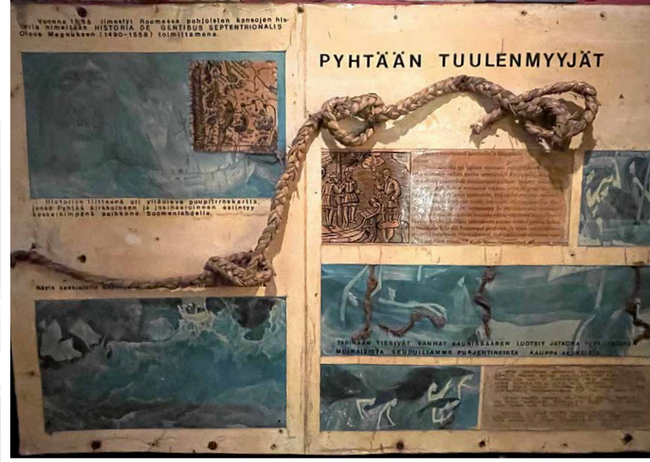
Kaunissaaren hiekkarannat kutsuvat jälleen ja on aika karistaa kaupungin pölyt. Tänä **kesänä Blueberry** Festival järjestetään **5.–7.7.2024**.

Lue lisää: **visitkotkahamina.fi**

Nähdä sain mä kivikaupungit nuo suuret, niiden asuttajat, joilta puuttuu juuret. Kuullut olen kaikki kirot, katkeruudet, siksi saarelleni kaipaan aina vain.







Kaunissaaren Saaristolaismuseo

Kaunissaaren venevajat, kapeat kujat ja upeat pihat tuovat tuulahduksen menneestä ajasta ja pääset mukaan aitoon saaristolaistunnelmaan. Kalastajakylän alue muodostaa valtakunnallisesti merkittävän perinnemaiseman ja on sellaisenaan suojeltu.

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

Kaunissaaren kylänraitin varrella seisovat kalastajien verkot ja pyydykset. Kalastusmajojen laitureille kokoontuu vielä tänäkin päivänä kalastajat, jotka lähtevät kokemaan aamuisin ja iltaisin verkkoja. Suomalainen sanonta kuuluu: ”Ei kannata lähteä merta edemmäs kalaan”. Tässä tapauksessa elävään ja aitoon saaristolaisperinteeseen voi tutustua reilun parin tunnin päässä Helsingistä Pyhtään Kaunissaaressa. Suomalainen saaristo ja etenkin elävä kalastajasaari on suomalaisellekin eksoottinen matkailukokemus.

Tervan tuoksu leijailee Kaunissaaressa. Satamasta vain muutaman askeleen päässä vastaan tulee Kaunissaaren uniikki Saaristolaismuseo. Museon sisältä kuuluu kova pälpätys, joka herättää ohikulkijan mielenkiinnon.

Uniikki museo on kesäretken arvoinen

Kaunissaaren Saaristolaismuseo on todella upeasti koottu paikallismuseo, jossa kaikki tekijät ovat kohdillaan: tarinat, tavarat, museon estetiikka ja akustiikka. Kaunissaari ja sen saaristolaismuseo kannattaa ehdottomasti laittaa kesän ohjelmistoon. Kaunissaaren museoon pääsee ilmaisella yhteysaluksella ja museo on ilmainen. Käynnistä voi jättää kiitokseksi muutaman kolikon, jolla ylläpidetään museota. ⚓

Sjömans-Unionens fyraåriga mandatperiod började positivt vad gäller sysselsättningen bland sjömän

Sjömans-Unionen kongress hölls den 14–15 maj i Helsingfors. Kongressen ordnas var fjärde år, och på den går man igenom Sjömans-Unionens gångna verksamhet och drar upp riktlinjerna för den framtida verksamheten. Den nya fyraåriga mandatperioden började positivt vad gäller sysselsättningen bland sjömän. Säkerhetsläget på Östersjön har däremot stramats åt. Vi seglar fram med fötterna stabilt på däck och blicken mot horisonten, precis som vi gjort hittills.

Sjömans-Unionen grundades 1916 för att bevaka och förbättra arbets- och levnadsförhållandena för sjömän. Sjöfarten ställs alltjämt inför samma utmaningar, som arbetssäkerheten – och tråkigt nog ibland t.o.m. brist på proviant – som för 100 år sedan. Utmaningar finns alltså så det räcker. Numera täcks inte de finska fartygen längre av koldamm och maskinrummet luktar inte alltid ens sav olja, utan många fartyg drivs med gas eller t.o.m. ackumulatorer. Maskinrummet i ett stort fraktfartyg kan påminna om en enorm serverhall med stora, kylda ackumulatorer.

Sjömannens arbete på fartyget har blivit fysiskt lättare jämfört när man skyfflade kol, men det har inte nödvändigtvis blivit ett dugg säkrare. Flera fartygsbränslen är extremt explosionskänsliga om de hanteras fel, vilket kräver goda tekniska kunskaper av besättningen. Olika fartygsbränslen tas fram i hög takt och användningen av dem måste testas noggrant: arbetarskyddsfrågorna är lika aktuella inom sjöfarten i dag som för 100 år sedan.

En sjöman arbetar på fartyget isolerad från den övriga världen. För att må bra behöver arbetstagaren gott om näring och vila samt socialt umgänge med vänner, familj och barn.

Vi har satelliter som kretsar runt jorden, och därför har nästan alla dataförbindelser och en mobil. Inom sjöfarten är de nya fartygen ofta utrustade med den senaste tekniken. Sjöfarten digitaliseras och automatiseras. Något som är speciellt är dock att internetanslutningen bryts nästan omedelbart när fartyget lämnar hamnen. För framför allt de yngre generationerna kan bristen på internetanslutning utgöra ett hinder för att söka sig till branschen.

De yngre generationerna förväntar sig en bra stämning på jobbet och möjligheter att utvecklas i sin karriär. Arbetet måste också vara stimulerande. Alla aktörer inom sjöfartsbranschen måste fortsätta att stärka sitt samarbete för att öka sjöfartsyrkenas och branschens dragningskraft.

Klimatförändringarna och olika miljöbestämmelser medför nya utmaningar för sjöfarten och fartygen. Det finska tonnaget måste alltjämt förnyas och utökas. Finlands farleder kräver också nya och bredare isbrytare, för utan assistans från en isbrytare kan endast en bråkdel av fartygen ta sig in i hamnen för egen maskinkraft och med sin egen isklass en hård isvinter. Den gångna isvintern visade också än en gång hur nödvändigt det är med en finsk isbrytarflotta, eftersom alla brytare arbetade. Den finska industrin kan inte transportera sina produkter ut i världen från Finland utan hjälp av isbrytare.

KASSAN

Kassan svarar

Lagändringar som träder i kraft på hösten

Lagändringar som träder i kraft 1.8.2024

Under behandling

- Systemet med alterneringsledighet avskaffas

Lagändringar som träder i kraft 2.9.2024

Lagändringen har godkänts

- Arbetsvillkor enligt inkomsten i euro
- Arbetsvillkoret förlängs till 12 månader

Lagändringen är under behandling

- Den inkomstrelaterade dagpenningen blir progressiv
- Arbete med lönesubventioner ackumulerar inte rätt till inkomstrelaterad dagpenning
- De åldersrelaterade undantagen inom utkomstskyddet för arbetslösa avskaffas

Arbetsvillkor enligt inkomsten i euro innebär att förutsättningen för att beviljas inkomstrelaterad dagpenning är en viss löneinkomst, som utbetalas under en kalendermånad. Lönen ska utgöra en så kallad försäkringslön för att uppfylla arbetsvillkoret. Till exempel semesterpenning eller semesterersättning räknas inte.

Arbetsvillkoret uppfylls enligt följande:

Lön utbetald under kalendermånaden	Uppfyllande av arbetsvillkor
930 €	1 mån.
465–929,99 €	1/2 mån.

Arbetsvillkoret uppfylls när du under en granskningstid på 28 månader har fått lön under sammanlagt 12 månader. Om arbetsvillkoret uppfylls endast med halva kalendermånader ska de avlönade kalendermånaderna uppgå till sammanlagt 24 månader.

Arbetsvillkoret enligt inkomsten i euro tillämpas från och med den 1 september 2024. De kalenderveckor som ska beaktas i arbetsvillkoret före denna tidpunkt ändras till arbetsvillkorsmånader enligt den nya definitionen. I praktiken ändras 1–2 arbetsvillkorsveckor och den intjänade lönen till en halv arbetsvillkorsmånad och 3–4 arbetsvillkorsveckor och den intjänade lönen ändras till en hel arbetsvillkorsmånad.

Arbetsvillkor innebär att för att få inkomstrelaterad dagpenning när du blir arbetslös eller permitteras ska du har arbetat tillräckligt länge, samtidigt som du är medlem i arbetslöshetskassan.

När lagändringen gällande **en förlängning av arbetsvillkoret** träder i kraft ska du som medlem i arbetslöshetskassan ha ett **avlönat anställningsförhållande i 12 månader** för att ha rätt till inkomstrelaterad dagpenning. Arbetsvillkorsmånaderna ackumuleras enligt arbetsvillkoret enligt inkomsten i euro.

Till följd av lagändringen förlängs även kassans **medlemsvillkor till 12 månader.**

På bilden från vänster: Mikael Leppä, Jaanus Kiho och Patrik Lundberg.

Förnyade M/S Viking Cinderella seglar under finsk flagg

Alla fartyg i rederiet Viking Line seglar nu under finsk flagg

Eleganta och förnyade M/S Viking Cinderella kryssar mellan Helsingfors och Stockholm. Vid årsskiftet flyttade Viking Line fartyget från svensk till finsk flagg.

TEXT OCH BILDER **SAAANA LAMMINSIVU**

Viking Line har sitt säte på Åland. Nu seglar alla rederiets fartyg under finsk flagg. Ett inhemskt företag och ett tonnage som är registrerat under finsk flagg och som har finländska sjömän är det bästa sättet att trygga försörjningsberedskapen för Finlands sjötransporter.

Efter mitten av juni trafikerar M/S Viking Cinderella Helsingfors-Tallinn-Stockholm under sommarsäsongen och gör också några specialkryssningar till Visby, som det funnits stort intresse för.

Seaview Dining: en restaurangsal som är som en fest på slottet

Elegansen på M/S Viking Cinderella får passagerarna att kippa efter andan. De stora och lyxiga takkronorna i restaurang Seaview Dining gör särskilt intryck och är helt unika på Östersjön.

– Två gamla förrätts/efterättsbord demonterades och ett nytt stort runt bord med sittplatser för kunder byggdes istället, samt en vacker aperatifbar där champagne, viner och andra drycker finns vackert utställda, säger restaurangchef **Joni Kuutti** när han blickar ut över de fashionabla lokalerna.

Restaurangsalen är hög och rymlig med fönster från golv till tak som öppnar upp sig mot Östersjön.

– Á la carte-restaurangen renoverades på ett vackert sätt med respekt för det gamla. Det är bra att man bevarade de vackra fönsterdekorationerna – kurbitserna, säger servitris **Virpi Huhtasalo** beundrande om sin nya arbetsplats.

Huhtasalo arbetade tidigare på M/S Gabriella. Nu svischar hon elegant runt i á la carte-restaurangen på M/S Viking Cinderella tillsammans med sina kollegor. En servitör är alltid framme och synlig för kunderna. Servitörens arbete handlar om att visa upp sig och representera, från att bära fat till att presentera och hälla upp vin till att samtala med kunden.

– Vi har fått ihop riktig bra personal och ett bra team som kan sitt jobb här på Cinderella, säger restaurangchef Joni Kuutti berömmande om serveringspersonalen.

– Detta kommer att bli ett bra fartyg.

I Seaview Dining på M/S Viking Cinderella kan man också njuta av en Premium-frukost, som också serveras på rederiets övriga fartyg.

– Den lugna och ljusa restaurangsalen erbjuder en fin inramning till en lugn start på dagen där man kan njuta av en lyxig Premium-frukost med både sött och salt samt varma alternativ, för att inte tala om mousserande vin. Á la carte-restaurangen fick också en frukostbuffé där man kan välja bland en mängd olika delikatesser. Kaffet serveras direkt vid bordet.

– På M/S Viking Cinderella satsar vi på vänlig service och bordsservering i á la carte-restaurangen och även i övriga restauranger, förklarar restaurangchef Joni Kuutti när han går från restaurangen mot nattklubben Étage.

Nattklubben Étage påminner om Miami Vice

M/S Cinderella byggdes 1989, men fartygets arkitektur och utrymmen är oerhört funktionella. Fartyget har flera lösningar som man bör värna om även i framtida fartygskonstruktioner.

Restaurangchef Joni Kuutti presenterar M/S Cinderellas nattklubb, som erbjuder kryssningsgästerna en fantastisk nattklubbskänsla. Nattklubben är mörk i kvällsdunklet. Bardiskarna är upplysta med röda lysrör i garagestil. Den långa korridoren leder kunden till nattklubben, där det finns en tiotals meter lång upplyst bardisk som man kan hänga vid i de rymliga lokalerna.

– Här ska man inte behöva vänta så värst länge om man är törstig, säger restaurangchef Joni Kuutti.

– Förutom vid bardisken serverar vi också vin direkt vid bordet.

Nattklubben på M/S Viking Cinderella för tankarna till 1980-talets Miami Vice.

– Nattklubben är fördelad på tre olika våningar: Uppifrån kan man titta ner på dansgolvet, där det finns en bra scen och plats för artister. Nattklubben har sittplatser för kunderna och barer på tre olika plan, säger Kuutti och förklarar att det kommer att gå hett till i nattklubben på Cinderella i sommar. »

De ljusa och rymliga utrymmena i Seaview Dining erbjuder matgästerna en behaglig och stressfri upplevelse, god mat och ett glittrande havslandskap. Servitris Virpi Huhtasalo serverar mer vin till ett svenskt manssällskap.

Inflaggningen av M/S Viking Cinderella till Finland värmer ålänningens hjärta

LÄTTMATROS MIKAEL LÖNNROTH har arbetat på Viking Line i åtta år.

– Det känns bra att M/S Cinderella kommit in under finsk flagg, säger mariehamnsbon Lönnroth med ett leende.

Rederiet, som har sitt säte i Mariehamn, tryggar säkerheten både i Finland och på Åland, säger Lönnroth. Lättmatros Lönnroth bytte till Cinderella från M/S Rosella, som såldes.

– På Åland vill man också ha tillbaka Mariehamn–Kapellskär–linjen, som trafikerades av Rosella. Färden tog ett par timmar och Rosella trafikerade rutten flera gånger per dag. Hon hade också med sig många turister.

– Det vore bra om vi fick en ny ”Rosella” under finsk flagg till Mariehamn–Kapellskär–linjen någon dag, tipsar han.

Lättmatros Mikael Lönnroth betonar slutligen att det är viktigt att ha fartyg under finsk flagg eftersom de erbjuder jobb åt finländska sjömän.

VIKING LINE

Inredningen i Admiral Hornblower's Pub påminner om en riktig gammal pub med skinnsoffor och trädekorationer samt lyktor. Puben har ett brett öl- och whiskysortiment och ligger intill entrélobbyn.

Fram med glädjen! Servitris Piia Makkonen från Kotka tar med sig ett gott humör när hon kommer till kafé Melody.

Kosmetolog Minna-Mari Saarelainen i det harmoniska behandlingsrummet.

À la carte Seaview Dining.

Längre bort i korridoren har nattklubben också en liten loungebar med en servitör, där servitris **Mirella Degerman** som bäst håller på att inleda sin kväll.

– Loungen passar de kunder som inte vill vara mitt i nattklubbspulsen, utan samtala lite mer avsides. I loungen serverar vi bl.a. olika cocktails från menyn vid borden.

Bakom nattklubben Étage finns också en liten sommardäckbar. På sommaren är även M/S Cinderellas två andra däckrestauranger öppna.

– Fartyget har däckbar t.ex. i fören på däcken 12. Mitt på helikopter däck finns en stor sommarbar som också har en scen för t.ex. trubadurer. Man kan även ordna stora fester på däck om man vill.

En varm och ljus sommarnatt, omgiven av Östersjöns drömlika landskap. Det är kryssning när den är som bäst.

– På kvällen åker Cinderella mot Finland från Stadsgården i Stockholm. Om det är en lugn och varm sommarkväll kan man beundra de fantastiska landskapen i Stockholms skärgård från däck.

Kafé Melody

M/S Viking Cinderella har genomgått en imponerande förvandling och många av dess utrymmen har fått ett nytt, fräscht utseende. I kafé Melody i fartygets för öppnar ett fantastiskt havslandskap upp sig som man kan beundra med en kopp kaffe eller kanske en räkmacka. Restaurangens koncept förnyades och den fick köksutrymmen. Nu kan man även köpa varm småmat i kaféet. Menyn är omväxlande.

Servitris **Piia Makkonen** samlar som bäst in tallrikar från borden och möter oss med ett gott humör och ett leende.

– Jag fick en förfrågan om att börja jobba på Cinderella och kom med glädje hit. Detta är min återkomst till fartyget: som 18-åring började jag jobba till sjöss som nisse i M/S Viking Cinderellas nattklubb, berättar Makkonen.

Den glada Kotkatjejen började på sjöfartsskolan i Kotka när hon var 18 år.

– Jag började jobba på M/S Viking Cinderella som 18-åring 1999. Därefter jobbade jag på M/S Gabriella i tolv år och de senaste åren på Tallink, berättar Makkonen.

Coronapandemin gjorde att Makkonen blev av med jobbet till sjöss.

– Jag jobbade i köket på en lokal lågstadieskola. När fartygen började segla igen fick jag lyckligtvis komma tillbaka till sjöss med en gång: en gång sjöman, alltid sjöman.

– Den här sommaren har jag jobbat till sjöss i 25 år – och jag kommer nog att fortsätta i den här karriären och det här jobbet, skrattar Kotkabon, som har sinne för humor.

Vad är det som får en arbetstagare att trivas till sjöss under hela sin karriär? »

Programvärdinnan och lättmatrosen

Maarit Berg upprätthåller de finska sjötransporternas försörjningsberedskap

PROGRAMVÄRDINNAN MAARIT BERG är en erfaren underhållningsarbetare och lättmatros som arbetar på M/S Viking Cinderella, som registrerats under finsk flagg.

– Jag kom till Cinderella från M/S Viking Glory. Det är bra att vi fick ett nytt fartyg under finsk flagg och att vi får lite arbetsrotation. På så sätt får vi alla arbeta på rederiets olika fartyg.

Alla fartyg i rederiet Viking Line seglar nu under finsk flagg, vilket stärker den finska försörjningsberedskapen.

– Ju fler fartyg vi har under finsk flagg, desto fler arbetstillfällen blir det för finländska sjömän. Det är viktigt att vi behåller de finska sjömanskunskaperna i Finland så att det inte blir så att vi tar in billigare arbetskraft från utlandet och de finländska, yrkeskunniga sjömännen blir utan jobb.

Genom att investera i finska fartyg stöder man alltså miljöskyddet.

Den finska sjöfarten har kallats nöjessjöfart på grund av dåliga kunskaper om sjöfarten. Ett passagerarfartyg behöver hela besättningen för att trafikera säkert. Havens mångsysslare Maarit Berg kan arbeta både på underhållningssidan och på däck.

– Jag inledde min arbetskarriär på M/S Viking Grace, där jag var programvärdinna – och även Ville Viking.Jag bytte från Grace till Amorella och fortsatte som programvärdinna, tills koronan ledde till att underhållningen togs bort nästan helt. Under coronatiden var det möjligt att studera med stöd av inkomstrelaterad dagpenning. Jag blev intresserad av däcksidan och inledde mina styrmansstudier, där jag nu är färdig med däckvaktsdelen. Just nu arbetar jag som lättmatros.

Över 60 procent av godstrafiken mellan Finland och Sverige sker med passagerar- och ropax-fartyg. Lättmatros Maarit Berg har en viktig uppgift där hon ansvarar för att se till att transporten av godsflöden till och från Finland fungerar smidigt. Hur känns arbetet?

– Jag är intresserad av fartygets säkerhet och teknik. I mitt arbete har jag ett enormt ansvar för fartygets trafikering och för säkerheten överlag. För mig är det också en hederssak att få vara med och transportera frakten.

Säkerheten är A och O på fartyg under finsk flagg.

– Om ett fartyg får en ny arbetstagare – som kanske har jobbat för rederiet i 30 år och byter till ett nytt fartyg – får han eller hon studera säkerheten på fartyget från grunden. Man får en introduktion och går igenom säkerhetsfrågorna på fartyget, vilket jag anser är mycket viktigt.

– Dessutom har vi säkerhets- och räddningsrelaterade övningar på fartyget varje vecka. På fartyget vet alla exakt vad som händer och vi ser också till att våra egna arbetsstationer är säkra.

Hela besättningen deltar alltså i att upprätthålla säkerhetskulturen på fartyget.

– Alla som arbetar på fartyget har ett eget skyddsnummer och ansvarar för sin skyddsuppgift och för säkerheten vid sin arbetsstation. Hela besättningen är med och upprätthåller säkerheten på fartyget.

Tonnaget under finsk flagg har förnyats och miljöfrågorna har beaktats.

– Viking Lines nya fartyg M/s Viking Glory och M/s Viking Grace har belönats för sin miljövänlighet. På t.ex. Viking Glory använder man kyla som producerats med LNG för att kyla ner kylskåpen och frysarna i köken. Fartyget har så kallad självförsörjande ekonomi.

Genom att investera i finska fartyg stöder man alltså miljöskyddet.

– Precis. På fartygen kan man utnyttja t.ex. ovan nämnda värme- eller kylproduktion, vilket jag tycker är helt fantastiskt och en avancerad teknik. På matsidan fäster man uppmärksamhet vid svinn, som man försöker att minimera.

Det finska tonnaget och den finska sjömanskåren måste värnas för att landets sjötransporter ska fungera säkert och miljövänligt.

Kobbaklintar i Mariehamn.

Shopping host Marina Stenbäck och butikschef Mikko Leino är nöjda med tax free-butikens nya utseende och planerar redan sommarens kryssningar.

I á la carte Seaview Dining finns en fantastisk salong längst bak i salen med gammal Tiffany-nostalgi. Restaurangchef Joni Kuutti berättar om M/S Viking Cinderellas breda restaurangutbud.

Bottega Prosecco Bar är en helt ny och modern restaurang på Cinderella. Restaurangens huvudtema är prosecco, till vilket man kan avnjuta en liten matbit och antipasti.

Servitris Maria Vainio säger att hon säkert att jobba till sjöss.

– Glad personal och en glad stämning. Det är roligt att komma tillbaka till det första fartyget där jag en gång i tiden började arbeta till sjöss. Jag har gjort detta sedan jag var 18 år, så det vore svårt att göra något annat.

Det bästa med arbetet till sjöss är att man jobbar en vecka och är ledig en vecka. Kotkabon Makkonen tänker delta i Östkustavdelningens verksamhet.

– Östkustavdelningen har blivit aktiv och vill gärna ha med mig i verksamheten. Jag kommer nog att titta närmare på det. Nu har jag arbetat när det varit möten, men framöver hamnar de förhoppningsvis bättre tidsmässigt.

The Buffet: elegans och avkoppling

Buffén har renoverats och förnyats, men man har också behållit den gammaldags stämningen. En fantastisk utsikt över havet öppnar upp sig i fören. På båda sidor av korridorerna finns kabinett där man kan äta i lugn och ro och elegans. Kabinetten har visat sig vara ett bra ställe att äta i buffén och är något man bör bevara när man designar nya fartyg.

– Många som har blivit kunder på Cinderella har berömt den bevarade elegansen i buffén och att man renoverat den med respekt för det ursprungliga och inte förstört något, säger restaurangchef Joni Kuutti om responsen från kunderna.

Servitris **Maria Vainio** kommer med fler gafflar och knivar till matgästerna. Hon läser för närvarande till en grundexamen inom livsmedelsbranschen och arbetar till sjöss vid sidan om studierna.

Jag gillar så mycket att jobba till sjöss att jag inte längre skulle jobba i land.

– Jag har kryssat mycket sedan jag var barn och tycker om havet och skärgården väldigt mycket. Jag började jobba till sjöss som servitris i augusti på M/S Viking Glory och gör nu en avstickare här på Cinderella, berättar hon.

Vad tycker hon om sitt jobb?

– En fartfylld, avkopplande dag till sjöss. Många människor, mycket underhållning, mycket att göra. Arbetet är precis som jag förväntade mig.

– Arbetet till sjöss har känts bra. Jag har blivit förtjust i arbetets stil, tidtabellerna och andra. Jag kommer säkert att jobba till sjöss även i sommar, säger Vainio, som bor i Vittis.

Ocean Grill

I Ocean Grill lagar kocken **Tomi Tammi** och specialisten **Michael Källmann** mat som ska serveras i det öppna köket.

– Ocean Grill är en enkel, avslappnad och casual matplats, men ändå en kvalitetsrestaurang där maten serveras vid bordet. Det är alltså en högklassig och lugn restaurang med en meny som innehåller ett brett utbud av grillade kött- och fiskrätter.

Ocean Grill är en populär restaurang. Kockarna har fullt upp när de lagar och serverar de färgglada och smakfulla rätterna. Servitris **Jenni-Maria Toivonen** har tidigare arbetat på Silja och har nu varit på Cinderella i ett par veckor som extrapersonal.

– Jag har jobbat till sjöss i ungefär ett år – i maj blir det ett helt år.

– Jag gillar det så mycket att jag inte längre skulle jobba i land, säger Toivonen, som är här för att stanna.

Archipelago Spa & Wellness

Archipelago Spa-avdelningen på M/S Viking Cinderella har genomgått en hel del förnyelser. Spaet har träytor och harmoni samt eleganta behandlingsrum och är utan tvekan fartygets pärla, där man kan koppla av under kryssningen.

– Bassängavdelningen har en bubbelpool, ett kallbad och en massagepool. Det finns bastur för de flesta smaker: ångbastu, saltbastu och vanliga bastur, berättar kosmetolog **Johanna Kettunen**.

Två kosmetologer och en massör, alltså totalt tre personer, jobbar i spaet. Behandlingsrummen är mycket trivsamma.

– Vi använder för närvarande två behandlingsrum som rymmer totalt tre personer. Senare kommer ytterligare ett behandlingsrum att tas i bruk.

Professionella kosmetologer och en massör arbetar i spaet.

– Vi gör lyxiga behandlingar och avkopplande behandlingar. För närvarande är olika ansiktsbehandlingar populära. En av de populäraste behandlingarna är kombinationsbehandlingen Archipelago SPA Signature, där man först gör en mjukgörande peeling och avkopplande spamassage på ryggen, varefter man gör en ansiktsbehandling anpassad efter hudtypen, tipsar Kettunen.

Spaets loungerum har vilstolar där kunderna kan slappa, och i baren kan man köpa något att dricka. Spaet har också en liten butik som sköts av spapersonalen.

Tax-free-butik

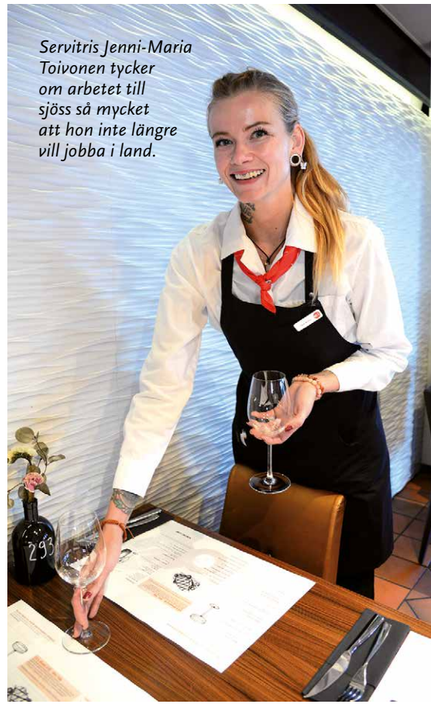
M/S Viking Cinderella har en mycket stor tax-free-butik med en butiksyta på totalt 1 100 kvm. Butiken renoverades från golv till tak under dockningen.

– Parfym- och Fashion-avdelningen byggdes ut och butikens allmänna utseende fräschades upp. Butiken säljer många produkter, som olika viner. Den är mycket rymlig och enkel att handla i.

Cinderellas tax free-butik har också Östersjöns bredaste whiskysortiment.

– I slutet av januari anordnar vi en tre dagar lång whiskymässa på fartyget. Hela bildäcket fungerar som mässområde och olika whiskysorter presenteras under mässan, förklarar shopping host **Marina Stenbäck**.

Under året anordnar man även andra temakryssningar på M/S Viking Cinderella, vilket alltid syns i butiken. ⚓



Servitris Jenni-Maria Toivonen tycker om arbetet till sjöss så mycket att hon inte längre vill jobba i land.

Kocken Tomi Tammi (till höger) och specialisten Michael Källmann arbetar i det imponerande köket.

M/s Finneco II

Maskinrum som i en sci fi-film

Den svala luften strömmar mot ansiktet. Luften kyler de enorma ackumulatorerna som står på rad i maskinrummet på hybridrorofartyget M/s Finneco II. Ackumulatorerna är placerade inuti vita metallskåp som står på långa rader precis som på ett bibliotek. Mellan de höga skåpen löper korridorer. Ett kallt, klart ljus lyser upp hela rummet, som är tyst, nästintill ljudlöst. Synen som öppnar upp sig påminner om ett datacenter. Vi befinner oss däremot i maskinrummet på ett finskt fraktfartyg, Finneco II.

TEXT OCH BILDER **SAANA LAMMINSIVU**

Förste maskinist Fretzly Tiangha vet att det långa raderna av accumulatorer orsakar förvåning och respekt.

Förste maskinist Fretzly Tiangha i maskinrummet.

2022 satte rederiet Finnlines tre nya hybridrorofartyg i Eco-serien i trafik. Fartygen seglar under finsk flagg och heter Finneco I, Finneco II och Finneco III.

EU strävar efter att minska utsläppen med 55 procent fram till 2030. Internationella sjöfartsorganisationen IMO har satt upp som mål att få ner utsläppen från den globala sjötrafiken till noll fram till 2050. Rederierna har 26 år på sig att nå målet. Det är kort tid när det gäller att utveckla fartygstekniken.

I början av 2024 inledde EU utsläppshandel inom sjötrafik. Utsläppshandeln är inte en permanent, utan en tillfällig lösning för att dämpa klimatförändringarna. Klimatgärningarna inom sjötrafiken handlar om att gå över till renare och till och med utsläppsfria bränslen och utveckla nya tekniker.

Finnlines stöder omställningen till en grönare sjöfart och deltar i utvecklingen av sjötransporter med låga utsläpp. Rederiets nybyggnationer har gjorts så miljöeffektiva som möjligt.

Noll utsläpp i hamnarna med hjälp av fartygsackumulatorer

Östersjöns största fraktfartyg, Finneco I, Finneco II och Finneco III, har en ny teknik som tas i bruk, testas och utvecklas ytterligare. Därför finns det stora ackumulatorer i maskinrummet på Finneco II.

– Visst är det en otrolig syn, säger förste maskinist **Fretzly Tiangha** när han ser åskådarnas förvåning över och respekt för de långa raderna med ackumulatorer.

Ackumulatorförrådet når man genom maskinrummet. När man öppnar dörren till ackumulatorrummet hittar man en riktig överraskning bakom den: en kyld ackumulatorsal.

– Litiumjonackumulatorerna på Finneco II har en kapacitet på 5 MW. Ackumulatorerna laddas under sjöresan och används i hamnarna, vilket får ner utsläppen under hamnbesöken till noll. »

^ *Kompressorer från Silversteam Technologies har installerats i ett separat rum i fartygets köl. Kompressorerna är stora och intill dem går rör genom däcket för att skapa luftbubblor under kölen. På Youtube finns en fin animering där man ser och kan undersöka teknologin närmare. Webbadress: youtube.com. Sökord: Air lubrication for shipping – Introducing the Silverstream*

^ *På bilden från vänster till höger: 2. maskinmästare Elmer Tagsa, reparatör Gomer Ibisate, maskinchef Erkki Saar, två män i mitten på bilden är Vikings tekniker och till höger elektriker Cherry Yack.*

Fartygsackumulatorerna har en ny teknik som besättningen måste lära sig för att kunna använda dem.

– Ackumulatorerna har fungerat bra hittills. Ackumulatortekniken är däremot ny och har flera säkerhetsaspekter. Ackumulatorrummet får inte bli varmt, utan kyls ner hela tiden. Speciellt under varma sommardagar är det viktigt att se till att temperaturen inte går upp.

Östersjöns miljövänligaste fraktfartyg

Konceptplaneringen av Finnlines nya hybridrorofartyg inleddes 2018. Målet var att bygga det mest miljövänliga fartyg som någonsin trafikerat på Östersjön. Finnlines hybridrorofartyg i Eco-klassen drivs med lågutsläppsbränsle. I hamnarna får man ner utsläppen till noll tack vare ackumulatorerna och de 600 kvm stora solpanelerna på fartygets däck.

Man har även gjort fartygen större för att göra dem mer miljövänliga och energieffektiva.

På så sätt kan man transportera mer frakt under en sjöresa. Finnlines nya Finneco-fartyg har uppemot 40 procent större transportkapacitet än rederiets nuvarande flotta.

Den bästa uppfattningen av Finneco II:s skala får man i fartygets lastrum, som i början av mars var tom på grund av stuvarnas hamnstrejk. Finneco II och hennes systerfartyg är 238 meter långa och 34 meter breda. Fartygen har 5 800 filmeter och kan transportera cirka 400 trailrar per resa.

Lasthanteringen har också blivit effektivare: Finneco-fartygen har flera akter- och innerramper och höjbara bildäck. Vissa områden på lastdäcken är särskilt avsedda för lastning av pappersrullar. Flera däck och innerramper påskyndar lastningen och lossningen. Samtidigt är fartygen är mycket flexibla, eftersom rorolasten kan ha en maxhöjd på hela sju meter tack vare det höjbara däcket.

Gitarrspelare på däck

Lastrummet städas som bäst av lättmatros **Jean-Michel Kampara**. De splitternya lastutrymmena är prydliga och ljusa. Några fordon och fartygets egna transportredskap är kvar i lastrummet, men i övrigt är det helt tomt. Samtalet ekar vackert i lastutrymmet.

– Akustiken i lastrummet är bra, vilket få får bevittna. Man skulle kunna ha en konsert här, konstaterar Jean-Michel Kampara, som också arbetar som gitarrist.

Det finns många virtuoser och musikanter bland sjömännen.

– På ett av våra fartyg hade vi en violinist som till vår glädje spelade oerhört vackra stycken för oss då och då, hojtar styrmannen.

Musik är vägen till människans hjärta och själ. Musik förenar olika kulturer och människor. Musik har en enorm kraft: när man inte hittar orden finns melodierna och konsten kvar. I dem har människor ett gemensamt språk.

God laganda är något man bygger upp

Finneco II:s besättning består av finländare, estländare och filippiner. Förste maskinmästare Fretzly Tiangha har arbetat på Östersjön sedan 2012 och har ganska bra koll på den finska själen.

– Finländarna är lugnare och ibland lite knorrande jämfört med de livliga filippinarna, säger Tiangha och berättar att han fungerar som kulturell tolk när det kommer ny filippinsk besättning.

Att lära sig och förstå den okomplicerade finska kulturen kan vara ett stort hopp in i det okända för en ny filippinsk sjöman. Förste maskinmästare Fretzly Tiangha har arbetat med finländare i mer än tio år och berättar att han hjälper sina filippinska kollegor med den interkulturella kommunikationen.

– Jag förklarar ofta för nya filippinare att de inte ska ta det personligt om en finländare är något fåordig i sina svar och kanske lite tillbakadragen. Det är bara det finska sättet att kommunicera.

Att skapa en bra arbetsmiljö och uppmärksamma varje arbetstagare, jämlikhet, lägger grunden för en fungerande arbetsgemenskap. I maskinrummet på Finneco II kan man ta på den goda sammanhållningen.

– Det är viktigt att alla mår bra på jobbet och att stämningen är bra. Man måste satsa på en god sammanhållning. Här i maskinrummet gör vi allt för att se till att vi har en bra och välfungerande laganda, berättar Tiangha.

I maskinrummet på Finneco II bevarar man den goda sammanhållningen genom att vara kamratlig, oavsett om sjömannen kommer från Finland, Estland eller Filippinerna.

– Det är viktigt att ta hänsyn till alla och vara öppen och artig mot andra. Jämlikhet och respekt för andra är en bra utgångspunkt för en bra arbetsgemenskap. »

FINNECO II

Tekniska data om fartyget:
Typ av fartyg: Roro
Isklass: 1 A Super
Längd: 238,0 m
Bredd: 34,0 m
Bruttodräktighet: 60 515
Dödvikt: 17 377
Filmeter: 5 800
Marschfart: 20,7 knop
Maskineffekt: 2 x 12,780 kW
Flaggstat: Finland

Utsläppsreducerande teknik
Luftsmörjningssystem
Ackumulatorenheter
Avgasbehandling
Solpaneler
Värmeåtervinning
Behandling av ballastvatten

Finnlines hybridrorofartyg i Eco-klass trafikerar på Östersjön, Nordsjön och i Biscaya. Däremot kör man inte raka vägen till Spanien från Finland, utan stannar t.ex. i Zeebrugge och Antwerpen längs vägen. I dessa hamnar gör man ofta flera olika förflyttningar från en kaj till en annan, dvs. lämnar av och tar ombord gods på olika kajer. Förflyttningen från en kaj till en annan flera gånger efter varandra utgör de tyngsta delarna av resan. Från Holland fortsätter resan till Biscaya, där man kan stöta på olika utmaningar. Målet är Spanien, antingen Bilbao eller Vigo. ^

Kortspel vid två samlar maskinbesättningen

Man har underhållit fartygets maskin hela förmiddagen och kvitterat larm i maskinrummet när man testat systemen. Klockan närmar sig två på eftermiddagen och alla maskinmän som kan samlas. Sedan spelar man Uno. Kortspelet vid två på Finneco II är det bästa beviset på hur man bygger upp en bra arbetsgemenskap var som helst.

– En bra arbetsgemenskap är inte något som föds ur tomma intet, utan man måste jobba för det. Kortspelet erbjuder oss en paus från jobbet och ett sätt att pigga upp oss. Det är något som hela maskinbesättningen kan delta i och som stärker den ömsesidiga samhörigheten, förklarar förste maskinmästare Fretzly Tiangha klokt.

Filippinarna arbetar sex månader på fartyget och därför är det viktigt med ett bra arbetsklimat för att man ska orka. Finländare, estländare och filippinare samlas vid kaffebordet i maskinrummet för att spela kort.

– Röd sexa, och så luras vi inte. Det är inte en nia, ljuder skrattet.

Filippinarna är livligare och mer sällskapliga än finländarna, vilket kortspelet runt bordet visar. Men finländarna och estländarna kan också skämta – på sitt eget sätt.

– Här svarar jag med en utmaning: gul trea på bordet.

Glädjen och broderskapet svävar runt i maskinrummet på Finneco II. En äkta, varm stämning som inte går att köpa. Den måste skapas.

Maskinchef Erkki Saar i mitten på bilden spelar kort med de övriga maskinmännen.

FARTYG UNDER FINSK FLAGG har haft blandbesättning sedan 2009. Det finska och filippinska sättet att tänka och världsbilden skiljer sig från varandra. För att undvika kulturkrockar måste vi förstå hur olika kulturer tänker.

Ett bra exempel är tidsuppfattningen, som skiljer sig åt mellan västländerna och Asien. I västländerna ser man tiden som en linjär linje som går från A till B. I Finland är man noga med tiden: man ska vara på en bestämd plats vid avtalad tid.

Tidsuppfattningen i Fjärran östern är cyklisk. Enligt den cykliska tidsuppfattningen går tiden i en cirkel och alla händelser upprepas i långa, tusenåriga tidscykler som slutar med en katastrof. Med andra ord: livet återkommer på något sätt alltid till samma punkt där det började.

Filippinarna har en mer avslappnade inställning till tid än västerlänningar. Filippinarna kan vara ett par timmar sena till ett avtalat möte. På jobbet är man däremot i tid. Det har lanserats en term för filippinarnas tidsuppfattning: filipino time. Termen skapades av amerikanska kolonister som lade märke till att tajta tidsplaner inte gäller på öarna.

På finska universitet undervisar man i interkulturell kommunikation i bl.a. Helsingfors och Jyväskylä. Det är en vetenskapsgren som studerar interaktionen mellan människor från olika kulturer och interaktionen i multikulturella miljöer och samfund överlag.

I interkulturell kommunikation lär man ut ”tankesystemen” i olika kulturer. Till exempel ryssar, iranier och mexikaner har ett liknande cykliskt tankesystem. Den kinesiska kulturen har också motsvarigheter. Tittar man på det globala geopolitiska läget och de globala konflikterna just nu skulle man definitivt ha nytta av information och kunskap om hur olika kulturer tänker och därmed eventuellt bygger nätverk.

Wiper Werner Angula tycker om lugnet i Raumo

Besättningen försöker hålla det nya fartyget Finneco II rent och snyggt. När man går in i korridoren från ytterdäcket tar man av sig skorna i hallen, precis som hemma. Till mässen och dagrummet går man i strumplästen. Renhet är en dygd.

Maskinrummet på Finneco II är också slående rent. I maskinrummet hittar vi också anledningen till det skinnande rena fartyget: wiper **Werner Angula** från Raumo.

– Angula var först visstidsanställd på fartyget. Vi bad honom komma tillbaka eftersom han är så bra på sitt jobb, säger filippinarna berömmande om sin kollega.

Wiper Werner Angula är lugn och mycket social. Han är född i Namibia, men flyttade sedermera till Raumo där han studerade vid sjöfartsskolan. Därmed bosatte han sig också i Raumo.

– Jag skulle nog inte vilja bo i hektiska Helsingfors och skulle nog inte heller trivas där, funderar han på lunchen.

– Därför bor jag i Raumo, där det är lagom lugnt. På vintern kanske för lugnt, säger han med ett kluckande skratt.

På sommaren bjuder Raumo däremot på sin bästa sida.

– Då simmar jag i friluftsbadet vid Poroholma – och snart är det ju sommar igen.

Två åttamånaderstörnar på raken i Asien var en prövning

Gert Müürsepp är förste maskinmästare på Finneco II och mycket nöjd med att ha fått jobb på Finnlines.

– Finnlines är bra att jobba på, berömmer Müürsepp.

– Tidigare jobbade jag på ett annat rederi vars fartyg seglade mellan Europa, Asien och Australien. Sedan kom coronapandemin, vilket gjorde att jag var tvungen att göra två åttamånaderstörnar på raken och inte kunde lämna fartyget. Även om jag seglat hela mitt liv var resorna en prövning och jag bestämde mig för att söka nytt jobb.

Den estniska förste maskinmästaren hittade som tur var ett nytt jobb på nära håll, bakom viken i Finland. Arbetet på Finnlines nya Finneco II är trevligt.

– Jag har seglat på världshaven i 30 år. Jag utexaminerades från sjöfartsskolan i Estland 1998 och arbetade till en början i kustbevakningen och på ett estniskt rederi. Jag har också arbetat på ett svenskt rederi och i ett tyskt bolag i tolv år samt i ett danskt bolag i sju år.

Maskinchef Erkki Saar: luftsmörjningssystemet minskar bränsleförbrukningen

Huvudmaskinerna på II är av märket MAN. Modellen är noga utvald för att uppnå en så låg bränsleförbrukning som möjligt.

– Fartyget har två huvudmaskiner med tvåtaktsmotor. En huvudmaskin producerar 12 780 kilowatt, så de två huvudmaskinerna har en sammanlagt effekt på uppemot 30 000 kilowatt. Antalet cylindrar är nio, förklarar maskinchefen.

Tre generatorer producerar ström till fartyget. För att minska utsläppen har man installerat svaveltvättar i fartyget. Man återvinner även värmen. Fartygets skrov har optimerats, dvs. formgivits, och propellrarna har i sin tur ett Promas Lite-system, som gör att man kan förbättra energieffektiviteten.

– Något som är speciellt med detta fartyg är luftsmörjningssystemet. Det blåser in luftbubblor under fartygets köl för att minska fartygets friktion och hydrodynamiska motstånd. På så sätt kan man minska fartygets bränsleförbrukning.

Helsingforsbo på Irländska sjön

I mars seglade lättmatrosen Jean-Michel ”Jani” Kampara från Helsingfors med Finnlines hybridrorofartyg Finneco II till sina hemtrakter och Nordsjö hamn, där man städade och utförde underhåll på fartyget.

– I går tog vi bort alla kedjor och lås från däcket och nu dammsuger vi fraktsäkringspunkterna, förklarar lättmatrosen.

Arbetet till sjöss var ett naturligt yrkesval för Jean-Michel Kampara.

– Till en början praktiserade jag på M/S Finnlady och därefter har jag arbetat som vikarie på Finnlines och i besättningen på olika fartyg. Jag började arbeta på Finneco II i februari, detta är min andra törn på fartyget.

Finneco II seglar mellan Finland och Spanien. Längs vägen stannar man i Zeebrugge och Antwerpen i Belgien. Resan tar ungefär en och en halv vecka per sträcka. Seglatsen till Spanien erbjuder en möjlighet att lära känna de atlantiska kuststäderna vid sidan om arbetet. I Spanien åker Finneco II till hamnen i Vigo och Bilbao.

– I Bilbao hinner man gå i land till fots eller med cykel. Bilbao är en fin kulturstad, berömmer lättmatrosen.

Jean-Michel Kampara har rötter i Östafrika.

– Min mamma är finsk och min pappa från Burundi, säger Kampara, som är född och uppvuxen i Helsingfors.

Rosslare hamn

Längtan till havet ledde Kampara till Åbo och sjökaptensutbildningen, där han är inne på tredje året. Han har samlat på sig fartygserfarenhet på Östersjön och Biscaya och även på Irländska sjön.

Lättmatros Jean-Michel ”Jani” Kampara arbetar även som musiker och har spelat gitarr hela livet. Han läser också mycket och är speciellt intresserad av filosofi.

Finnlines invigde en ny linje mellan Zeebrugge i Belgien och Rosslare hamn på Irland i juli 2022. I början körde M/S Finnpulp linjen, men på grund av den stora efterfrågan tog man också med M/s Finnwave och M/S Finnsun. (M/S Finnpulp bytte sedermera till rutten Hangö-Travemünde.)

Jean-Michel Kampara seglade mellan Zeebrugge och Rosslare i ungefär ett år.

– Rosslare är en mycket liten hamn och en ort som ligger mitt bland de irländska hedarna. Från havet sett ser man nätt och jämnt att det går en väg till hamnen, men trots det har Rosslare blivit en viktig hamn i och med Brexit.

Enligt Kampara lastade besättningen i början fartyget själv på Irland, vilket gjorde jobbet lite speciellt.

– I Rosslare hamn fanns det till en början inga stuvare utöver dragmästarna som körde ombord lasten. Dragmästarna fungerade också som repmän, dvs. de förtöjde fartyget vid kajen. Lasten styrdes på plats och surrades fast av besättningen med hjälp av kedjor, speedlash-lås, bultpistoler och visselpipor, som man blåste i för att stoppa dragmästaren.

– Arbetet var intensivt men enligt mig på ett bra sätt, som lagidrott. Om en enda person klantade sig eller latade sig uppstod med en gång ett oåterkalleligt kaos. Senare fick vi hjälp av några irländare och arbetet lugnade ner sig och gick mycket lättare, säger Jean-Michel Kampara om jobbet.

Snöstorm på Irländska sjön lossade tvättstället från väggen

– På Irländska sjön blåser det kraftiga stormar på vintern. Om vädret är dåligt stormar havet rejält.

– En gång låg alla bockar utspridda på däck efter en oväntad storm, minns Kampara.

Lättmatros Kampara hamnade turligt nog inte i någon orkan på Irländska sjön, men en snöstorm har etsat sig fast i hans minne.

– En gång var sjögången så hård att tvättstället i tvättrummet hade lossat från väggen. Besättningen i köket hade också svårt att jobba, minns han.

Stormar hör till sjöfarten och sjömansyrket, men klimatförändringarna gör att de ökat i antal. Västerut från Irland öppnar Nordatlanten upp sig och är den del som drabbas hårdast av de kraftiga vindarna. Nordatlantiska strömmen för med sig en varm luftmassa från Azorerna i Atlanten och upp till Island, där strömmen kyls ner och vänder nedåt mot Europa, där den först av allt träffar Irland. De senaste åren har antalet stormar på ön ökat. 2017 drabbades Irland av orkanen Ophelia, som var den kraftigaste orkanen på ön på 50 år.

Överraskande vändning: kommer Golfströmmen att stanna helt?

2023 fick vi höra en förbryllande nyhet om Atlanten. En grupp forskare utredde det nordatlantiska cirkulationssystemet (AMOC) och upptäckte att havsströmmarna kan stanna i Atlanten redan det här årtiondet.

– Studien visar att havsströmmarna skulle kunna stanna redan 2025 på grund av människans påverkan. Tidigare studier visar att strömmarna kan stanna tidigare. En ny studie förutspår att strömmarna stannar eller kollapsar 2025–2095. Det är riktigt skrämmande. Det skriver man inte särskilt lättvindigt, berättar **Peter Ditlevsen**, professor i klimatfysik vid Helsingfors universitet för Yle 26.7.2023.

Om havsströmmarna stannar skulle det få enorma konsekvenser. Vintrarna skulle bli mycket kallare och havsytan skulle stiga. Medeltemperaturen i Finland skulle bli som i Alaska, ca fem grader svalare. En del har t.o.m. förutspått en ny istid.

Havsströmmarna har stannat även tidigare, för ca 12 000 år sedan då den föregående istiden tog slut. Den snabba smältningen av inlandsisarna gjorde att AMOC stannade, vilket ledde till enorma temperaturvariationer på det norra halvklotet.

Gräset grönskar dock fortfarande på Irland och Finnlines fartyg fortsätter att trafikera tätt mellan Belgien och Irland. Jean-Michel Kampara har seglat i fyra år och har hunnit se många hav och stormar. ⚓

Att tillämpa eller icke tillämpa?

SJÖMANNEN: Då och då kommer det reparatörer och underhållsarbetare utifrån till fartyget för att utföra beställningsarbete och andra arbetstagare från underleverantörer för att jobba kortare eller längre perioder beroende på arbetsuppgiften eller arbetets omfattning. Hur fastställs villkoren i arbetsavtalsförhållandet för dessa arbetstagare? Kan någon arbeta på ett fartyg utan att sjöarbetslagstiftningen tillämpas överhuvudtaget?

JURISTEN: När det gäller arbetsavtalsförhållandena på ett finskt fartyg tillämpas i princip sjöarbetsavtalslagen (756/2011), semesterlagen för sjömän (433/1984) samt antingen sjöarbetstidslagen (296/1976) eller lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982) beroende på var fartyget trafikerar. Vilket kollektivavtal jämte bilagor och protokoll som ska följas fastställs utifrån tillämpningsområdet baserat på befattning, fartyg och/eller arbetsgivare.

I början av kapitel 1 i sjöarbetsavtalslagen fastställs lagens tillämpningsområde. 2 § i lagen innehåller en *förteckning* över de arbeten där sjöarbetsavtalslagen *inte tillämpas*, trots att arbetet utförs på ett fartyg under finsk flagg. Störst tolkningsbehov orsakar den andra punkten i förteckningen, enligt vilken lagen inte tillämpas på arbete som ska anses endast som tillfälligt kontroll-, service-, lotsnings- eller annat därmed jämförbart arbete. Undantaget gäller såväl arbete som utförs under tid i hamn som arbete som utförs till havs. Huruvida arbetet och arbetets utförande är tillfälligt ska bedömas ur perspektivet för den som låter utföra arbetet, dvs. rederiet och fartyget. Till exempel ska fartygsapoteket på ett fartyg kontrolleras regelbundet av en provisor som legitimerats i Finland. Om fartygets tid i hamn är mycket kort räcker det inte för att utföra kontrollen och provisorn måste följa med fartyget. Enligt undantaget i sjöarbetsavtalslagen ska inte något arbetsavtal enligt sjöarbetsavtalslagen ingås för honom eller henne och sjöarbetsavtalslagen eller någon annan sjöarbetslagstiftning ska inte tillämpas på honom eller henne, utan kontrollarbetet ingår i det arbetsavtal som han eller hon ingått med apoteket.

Denna undantagsbestämmelse kompletteras av en *särskild bestämmelse* som beskriver och framhäver sjöarbetets särdrag: hur arbetsplatsen är isolerad till havs och den *breda omsorgsplikt som redaren har* för alla som arbetar på fartyget som härrör från det. Enligt den (2 §, 2 mom.) ska sjöarbetsavtalslagens bestämmelser om sjukvård för en arbetstagare (2:12 §), personlig egendom ombord (4:7 §), arbetsgivarens skyldighet att underrätta om arbetstagarens död och ta hand om den avlidnes egendom som blivit kvar ombord (13:12 § 1 och 4 mom.) samt upprätthållande av ordning (13:18 §) hindrande av en person från att avlägsna sig från fartyget (13:19 §) tillämpas på en person som utför ett tillfälligt arbete till sjöss.

Och hur är det med alla andra som arbetar på fartyget som inte står i direkt anställningsförhållande till rederiet? Ja, samma redansvar gäller även dem. 13 kap. 17 § och 17 a § i sjöarbetsavtalslagen tillämpas på alla som arbetar på ett fartyg i en annan arbetsgivares än rederiets tjänst eller baserat på något annat än ett arbetsavtal.

För en sådan arbetstagare som utför *vilket som helst arbete* på fartyget som *står i anställningsförhållande till någon annan arbetsgivare* än rederiet ansvarar alltså rederiet utöver arbetstagarens egen arbetsgivare också för fria hemresor, arbetstagarens egendom som blivit kvar ombord samt för arbetstagarens sjukvård och begravning.

Om man ombord på ett fartyg utför vilket som helst *arbete som inte baserar sig på ett arbetsavtal*, ombesörjer och ansvarar rederiet för att det för arbetsprestationen finns ett *skriftligt avtal* med uppgifter som motsvarar uppgifterna enligt 1 kap. 3 § i sjöarbetsavtalet. Redaren ansvarar också för att sjöarbetsavtalets bestämmelser om sjukvård (2:12 §), hemresor (3: 2–3 §) samt ersättning av personlig egendom (13:16 §) och underrättelse tillämpas på den som utför arbete utan arbetsavtal ombord på fartyget, som en praktikant eller företagare.

Låt oss ta ett exempel där en hissmontör kallats till fartyget för att reparera ett större driftfel på ett hissystem. Felet hittas inte under tiden i hamn, så reparatören får följa med fartyget. På natten får reparatören ett sjukdomsanfall på fartyget och måste tas till sjukhus. Rederiet är skyldigt att ordna akut sjukvård, även om reparatören är anställd av ett underhållsbolag eller kanske till och med äger det.

Något svar på varför innehållet i rederiets omsorgsplikter är olika för olika arbetstagare finns inte i lagens förarbeten. Bakom omsorgsansvaret ligger den breda definitionen av en sjöfarare enligt ILO:s sjöarbetskonvention. Definitionen omfattar alla som arbetar på ett fartyg oavsett vem de är anställda av.

På fartyget kan det alltså finnas arbetstagare vars arbetsavtal baseras på arbetsavtalslagen och vars övriga anställningsvillkor fastställs enligt bestämmelserna i ett kollektivavtal som tillämpas i land. Däremot tillämpas alltid åtminstone några bestämda bestämmelser i sjöarbetsavtalslagen på dem. Då en situation realiseras blir eller kan rederiet bli skyldigt att agera och hjälpa till om arbetstagarens egen arbetsgivare inte kan göra det, inte gör det eller i övrigt inte tar hand om sina arbetstagare. Det är bra att komma ihåg att dessa lagbaserade skyldigheter finns och beakta dem när man från rederiets sida utarbetar avtal med olika underleverantörer och samarbetspartner.

SANNALEENA KALLIO

Författaren är jurist specialiserad på sjöarbetsrätt och har bl.a. varit medlem i delegationen för sjömansärenden

ÅLANDS AVDELNINGEN

MIDDAGSKRYSS MED SUNNAN II

25.7.2024 kl. 17.30–22
1.8.2024 kl. 17.30–22

Medlemmar! Kom med på middagskryss med Sunnan II i sommar. Ålands avdelningen ordnar två middagskryssningar med Sunnan II torsdagen den 25 juli (i samband med Tall Ship Race) och alternativt torsdagen den 1 augusti och båda gångerna kl. 17.30–22.

Middagskryssningen innehåller middagsbuffé, dessert och kaffe. 2 måltidsdrycker ingår. Ombordtidning från kl. 17.

Vi har reserverat 20 platser per kryss. Eventuell partner får medfölja till halva priset.

Bindande anmälningar sker till ordförande Eija Kiviö på tel. 045 736 13 781 **senast den 15 juli.**

KIITOS / TACK

Isoimmat kiitokset Jm Voiman, Arctian ja Me Groupin väelle saamistani huomionosoituksista jäädessäni pikkasen pidemmälle vapaalle! ”Lääkekaappi” on löytänyt paikkansa yläkerrasta.

Lasse ”Stigu” Stigzelius

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Minna Aitio

IN MEMORIAM

Solveig Rosendahl

f. 10.3.1956
d. 11.5.2024

Jari Ilmari Mutka

s. 22.12.1956
k. 12.1.2024

Kaipaamaan jäivät,
äiti, veli ja sisko perheineen,
sukulaiset ja ystävät

Raimo Helenius

s. 4.9.1941
k. 29.12.2023

Helenius työskenteli kuivarahtialus M/s Degeröllä, jäänmurtaja Karhulla, yhteysalus Kumlingellä, merenmittausalus Kallassa, jäänmurtaja Otsolla ja viimeksi ennen eläkkeelle jäämistään monitoimimurtaja Nordicalla.

Kaipaamaan jäivät,
vaimo, pojat ja muut sukulaiset
sekä ystävät

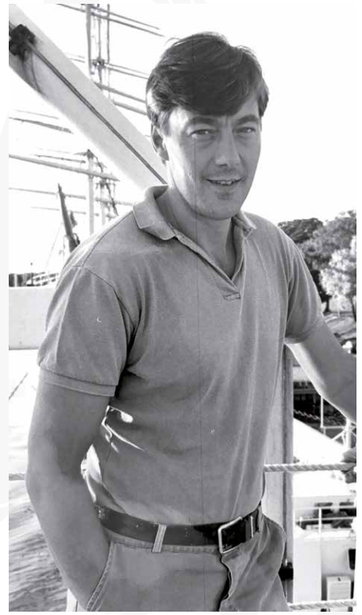
Ilkka Juhani Riihelä

s. 1.7.1957
k. 21.3.2024

Menehtyi vaikean sairauden murtamana.

Seilasi 40 vuotta. Ehti kuitenkin nauttia eläkepäivistään 10 vuoden ajan.

Syvästi kaipaamaan jäivät,
Eija ja sisko perheineen



Matti Rasa

s. 18.6.1947
k. 7.2.2024

”Taivaan sinessä saat vapaana sä kiitää”

Isän ja papan muistolle,
Anja, Krista, Risto-Matti, Antti,
Katri, Elias, Lumi, Ellen ja Maia

EL
Posti Oy

Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2024

Luottamusmiesten jatkokurssi II 23.–26.9.
Luottamusmiesten täydennyskurssi 5.–6.11.

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Heikki Karla
p. 050 435 6094
heikki.karla@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2024

Fortsättningskurs för förtroendemän II 23.–26.9.
Kompletteringskurs för förtroendemän 5.–6.11.

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

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Heikki Karla
tel. 050 435 6094
heikki.karla@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
John Stenbergin ranta 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi
SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi
AUKIOLOAJAT Arkisin klo 9–15

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi
E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi
ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTTÖMYYSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU
020 690 455

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

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

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFONTJÄNST
020 690 455

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

E-TJÄNSTENS CHATT
öppen alla vardagar från 8:30 till 15
a-kassa.fi/sv/e-tjansten

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Joachim Alatalo
(09) 615 20 223 / 050 529 9206

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

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Heikki Karla
(09) 6152 0259 / 050 435 6094

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

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjeskog
050 544 0174

Asiantuntija / Ombudsman
Niko Heino
(09) 6152 0224 / 050 560 9204

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

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

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

Talous- ja jäsensihteeri
Kirsi Kostiainen
(09) 615 20 217

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

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

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

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